



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Miljøpakken
Postboks 2300 Torgarden

N-7004 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Erlend Wold

Vår referanse
20/73023-3 (3395/21) L12
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato
08.02.2021

Detaljregulering av to deler av Brøsetruta, tilbakemelding etter oppstartsmøte

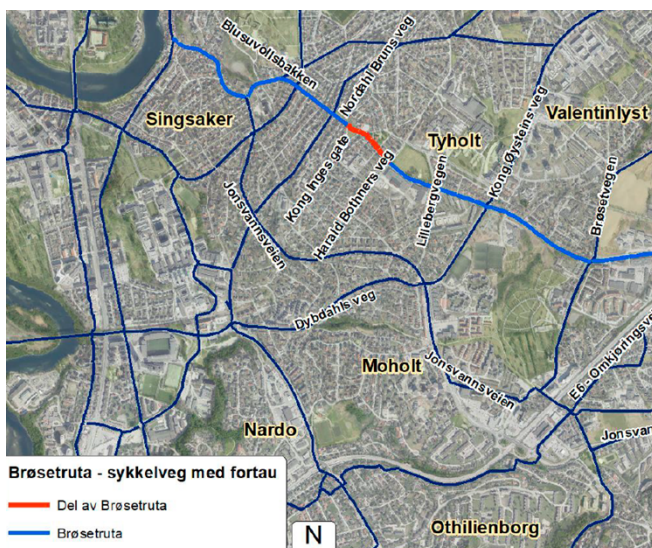
Bakgrunn

Byplankontoret viser til materiale mottatt 16.11.2020 og til møte med kommunen 8.1.2021.

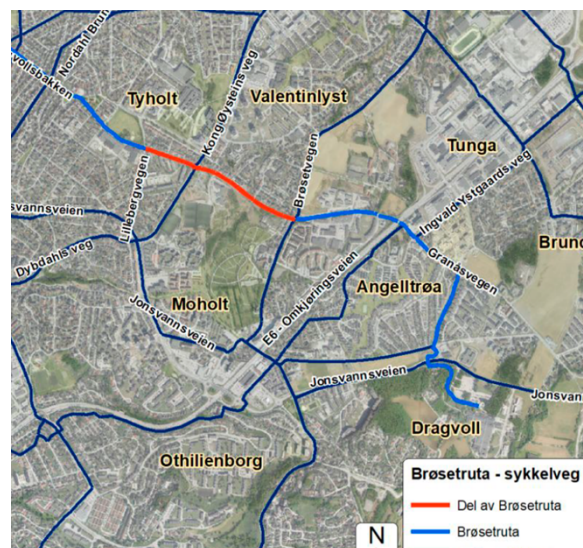
Planarbeidet gjelder detaljregulering av to deler av en strekning som er hovedrute for sykkel. Ruten kalles for «Brøsetruta» og går fra Bakklandet til Angelltrøa.

Planenes navn skal være:

- Øvre del av Blusuvollsbakken og Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Kong Inges gate - Harald Bothners veg
- Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Lillebergvegen - Brøsetvegen



Saksnummer 20/74269



Saksnummer 20/73023

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internettadresse:



Øvre del av Blusuvollsbakken og del av Sigurd Jorsalfars veg,
Kong Inges gate - Harald Bothners veg



Del av Sigurd Jorsalfars veg, Lillebergvegen -
Brøsetvegen

Forslagsstiller er Miljøpakken i Trondheim ved:

- Elin Øvren, elin.ovren@trondheim.kommune.no
- Kari-Anne Rørstad, kari-anne.rorstad@trondheim.kommune.no

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

- Erlend Wold, erlend.wold@trondheim.kommune.no, tlf 72542746
- Kjersti Rinbø, kjersti.rinbo@trondheim.kommune.no

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en høystandard hovedrute for gående og syklende på en strekning som starter ved toppen av Blusuvollbakken og fortsetter i Sigurds Jorsalfars veg fram til Brøsetvegen. Hovedsykkelruten er allerede regulert og etablert forbi Strinda skole hvor det er bygd 260 meter sykkelveg med fortau. Reguleringsplanene må utformes slik at de kobler seg på eksisterende anlegg.

Forholdet til overordnet plan

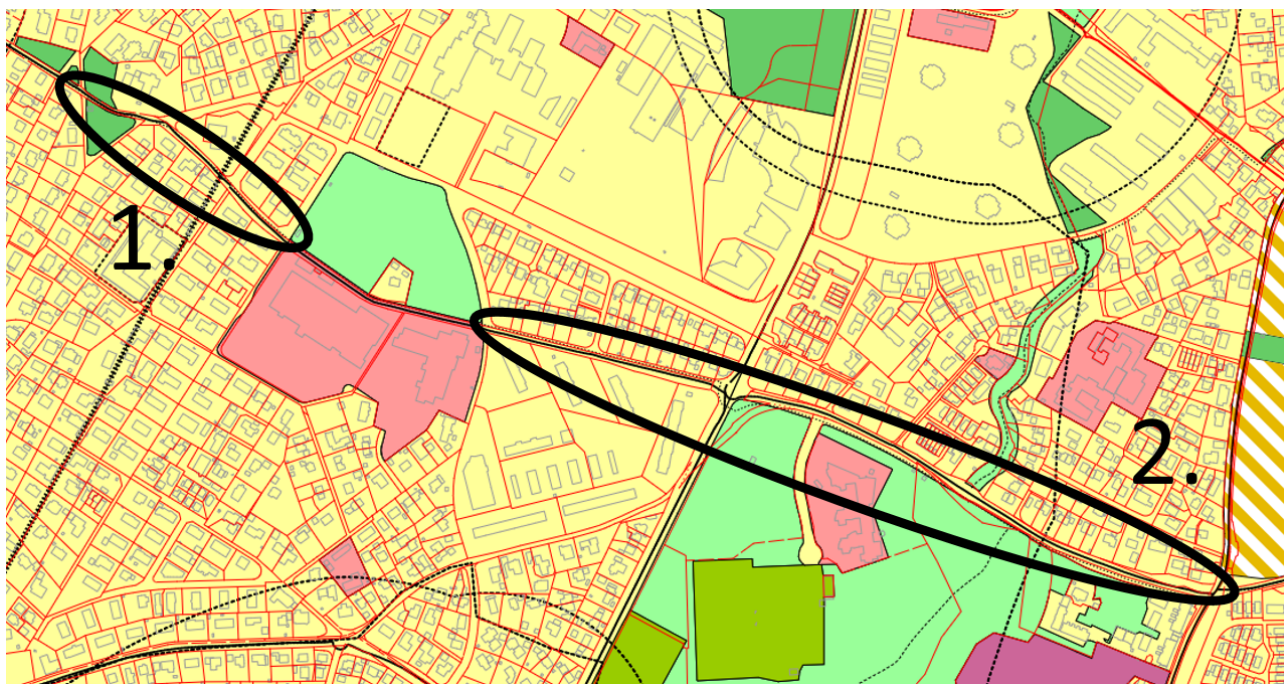
Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Strekningen mellom Blusuvollsbakken og Brøsetvegen er vist som sykkelveg i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Byvekstavgift:

Det er inngått en byvekstavgift mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Byvekstavgiften ble vedtatt den 15.03.2019. Det overordnede målet for byvekstavgiften er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Et av tiltakene denne avalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel.

Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025:

Sykelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014. Sykelstrategien skal bidra til å alminneliggjøre sykling i Trondheim. Tiltaksbeskrivelsen inneholder bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklist. Trondheim skal få et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklist og fotgjenger har hver sine felt.



Utsnitt av planområdene i Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Viktige utfordringer i planområdet

En viktig utfordring er å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Spesielt gjelder dette i kryss hvor det kan være vanskelig å styre syklister og fotgjengere riktig. Det er viktig med helhetlige løsninger langs strekningen slik at man unngår systemskifter som kan forvirre brukere.

Forholdet til Buckhaugen gård og annen privat grunn som berøres må belyses.

Det må ved høring foreligge en trafikksikkerhetsanalyse.

Utfordringer på delstrekningene

Enkelte strekninger der det kun finnes tilbud for syklende kan man risikere at gående bruker løsningen som fortau. Det er viktig å regulere fullgod sykkelveg med fortau på så store deler som mulig.

Vikepliktsregulering i kryssene med forkjørsveg i sykkelretningen vil prioritere sykkel.

Nordahl Bruns veg til Kong Inges gate

Kryssingen av Kong Inges gate bør justeres ytterligere siden nytt forslag til kryssing vil kunne medføre villkryssing. Det bør vurderes en mer rettlinjet gang- og sykkelkryssing over Kong Inges gate for å styre fotgjengere. Den viste løsningen er en omveg. Det er positivt at dagens kryss skal utbedres og strammes opp, men myke trafikanter trenger at ruten synliggjøres bedre for å gi god lesbarhet. Strekningen starter med en kort innledning ved toppen av Blusuvollsbakken, for så å gå rett i et systemskifte for en annen type løsning, så dette må utbedres.

Endring av avkjørsel til Kvilhaugen gård kan komme i konflikt med regulert innsnevring av Kong Inges gate, og man bør derfor inkludere del av Kong Inges gate i planavgrensningen.

Kong Inges gate til Paul Fjermstads veg

Fortau på nordsiden som skal videreføres er veldig smalt (1,1 m). Man bør se på muligheten for at dette fortauet bygges bredere.

Stenging av gjennomkjøring mellom Blusuvoll allé og Kong Inges gate vil gi mer trafikk i Magnus Blindes gate. Stenging av gjennomkjøring vil også gi behov for vendehammer i enden av offentlig veg. Blusuvoll allé er privat, og det bør sees på om nordligste del av Blusuvoll allé bør bli offentlig for å sikre snuplass.

Dersom det foreslås endringer av kjøremønsteret bør dette sees i sammenheng med kjøremønsteret på Tyholt for øvrig. Politiet og Trondheim kommune har hatt en gjennomgang av envegskjøringene på Tyholt, og det er foreslått at envegskjøring i Harald Bothners veg skal fjernes. Dette vil være en forutsetning for endring i Sigurd Jorsalfars veg. Paul Fjermstads veg tåler gjennomgangstrafikk dårlig, og trafikk bør heller ledes ut fra Paul Fjermstads veg ut til Otto Nielsens veg.



Blå pil viser envegsregulert veg i dag som vil legge til rette for økt kjøring i Paul Fjermstads veg. Rød pil viser hvordan bussen snur rundt kvartalet i dag som også vil være det aktuelle mønsteret å endre trafikken i Sigurd Jorsalfars veg til.

Paul Fjermstads veg til Harald Bothners veg

Trær på denne strekningen bør måles inn for å se om de blir berørt. Shared space er i

utgangspunktet ikke ønsket løsning, så muligheten til envegsregulering må vurderes.

Lillebergvegen til Kong Øysteins veg

I tilfelle det er behov for å fjerne dagens bjørkerekke, bør man regulere den optimale sykkelløsningen for strekningen. Det bør settes av areal i planen for replanting av trær. Adkomst til bebyggelse må ivaretas ved sanering av avkjørsler. Adkomst til bebyggelsen må illustreres og beskrives.

Ved rundkjøring Kong Øysteins veg bør fortauet nærmest rundkjøringen omdisponeres til skilleareal mot rundkjøringen.

Kong Øysteins veg til Brøsetvegen

Koordinering med skoleprosjektet på Eberg vil være viktig siden planene sammenfaller i tid når det gjelder planlegging. Avkjørselen til skolen må ivaretas. Det er ikke planlagt hente/bringe-lommer i Sigurd Jorsalfars veg, men en hente/bringe-løsning via avkjørsel. Denne løsning er ennå ikke utredet. Det kan være behov for terrengbearbeiding rundt trafikkgården for å støyskjerme skolens uteareal. Sykkelløsningen vil kreve plass som det er lite av sør mot Buckhagen gård. Sørsiden er

også krevende med tanke på terrengforholdene. Det bør derfor vurderes å flytte vegbanen mot nord i krysset Sigurd Jorsalfars veg - Brøsetvegen. Det er viktig å utarbeide illustrasjonssnitt som viser sideterreng på hele strekningen.

Et alternativ med å stenge siste del av Sigurd Jorsalfars veg for biltrafikk ut mot Brøsetvegen krever utredning. En slik utredning må si noe om hva man vinner på denne løsningen sett opp mot hva dette vil innebære av lengre reisetid for andre trafikanter. Spesielt gjelder dette næringstrafikk. Andre viktige forhold er økning i trafikken i krysset Brøsetvegen – Bromstadvegen og Brøsetvegen – Jonsvannsveien. Sigurd Jorsalfars veg er en viktig lokal forbindelse mot skole og butikk og vil øke kjørelengden for de som bruker den til disse formålene. Bromstadvegen vil trolig få en viktigere rolle for kollektivtransport framover og det er viktig at en eventuell utredning tar for seg et stort nok område. Kjøring av skolebarn med funksjonsnedsettelse, mindre barn til FFO og barnehager kan være andre viktige tema samt om dette vil medføre at trafikk overføres til boliggate.

Møte med byantikvar og trefaglig ekspertise (Kommunalteknikk/Trondheim bydrift) bør gjennomføres for å vurdere antikvariske verdier og trær ved Buckhaugen.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med reguleringsplan for planområdet.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Råd for videre planarbeid

Vann og avløp

Uttalelsen er vedlagt tilbakemeldingsbrevet.

Miljø

Det må legges inn bestemmelser om forurensset grunn og kartlegging av fremmede arter. Planavgrensningen omfatter areal vist som grønnstruktur i KPA. Det må redegjøres ordentlig for dette, og det må være krav om opparbeidelse av grønnstrukturen. Plan for opparbeidelsen skal utarbeides i samarbeid med Kommunalteknikk, og ha teknisk plangodkjenning.

Vegutforming og renovasjon

Stenging av Sigurd Jorsalfars veg helt i nord mot Kong Inges gate vil kunne ha noe å si for henting av avfall. Det må være mulig å snu i enden av offentlige veger.

Det bør ses på tverrfall av sykkelveg med fortau ved Kvilhaugen gård. Vannavrenning må redegjøres for.

Geoteknikk

Avdeling for geoteknikk viser til uttalelser fra 2019 der det er kommentert på grunnforholdene.

Barn og unge

Strekningen er viktig som skole- og fritidsveg for mange barn i bydelen, og planforslaget vil gi bedre trafiksikkerhet for gående og syklende. Sigurd Jorsalfars veg benyttes til flere målpunkt,

deriblant flere skoler og idrettsparker. Anleggsperioden må ivareta krav til trygg skoleveg, og bidra til forutsigbarhet for myke trafikanter ferdsl. Det er fordelaktig om tiltaket gjennomføres før utvidelse av Eberg skole og tilliggende idrettspark.

Universell utforming

Planbeskrivelsen må redegjøre for hvordan universell utforming ivaretas på hele strekningen.

Landskap og antikvariske forhold

Det er ønske om at breddene på sykkelanlegget vurderes nøye opp mot landskap og antikvariske forhold. I tillegg legges det beslag på mye grønt i forslaget. Boliggatene på strekningen har relativt lite trafikk, og alternativene bør veies opp mot dette og redegjøre for om omdisponering av kjørevegen kan vurderes. Det er ikke ønskelig med riggområder i grøntarealene.

Det står et asketre på toppen ved Kvilhaugen må skjermes i anleggsfasen.

Fremmede arter må kartlegges. Felling av trær bør unngås. Vegetasjon som går tapt bør erstattes, og det er ønske om å sikre replanting i bestemmelsene.

Byantikvaren viser til innspill gitt i 2019. Planene berører blant annet grøntområdene til Kvilhaugen og Buckhaugen. På generelt grunnlag er det viktig å ta så lite grønt som mulig, herunder skåne eldre, større trær.

Byggesak

For å unngå byggesaksbehandling må man være bevisst på detaljeringsnivået på planen. Er planen detaljert nok kan man unngå søknadsplikt, men blir den for detaljert kan dette medføre dispensasjoner slik at den blir søknadspliktig likevel.

Samferdsel

Det er uheldig med mange systemskifter på en strekning. Dette gir dårlig orientering og fremkommelighet.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i vår eksterne reguleringsveileder på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/utarbeide-privat-reguleringsplan/> samt vedlagte liste med krav til komplett materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3. Forskriften finnes her:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>

Planprogram og konsekvensutredning

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke for dette planarbeidet.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet, bør begrunnes.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.

Det er viktig at planområdet tar med seg hele vegens bredde. Ved Eberg avgrensingen av planen ta med seg så mye areal som mulig. Det er bedre med et større planområde som kan reduseres i løpet av planprosessen fram til utleggelse til høring.

Ved regulering av sykkelveg/fortau skal det utredes hvor mye areal som trengs til skråning/fylling og midlertidig anleggsområde. Dette må sikres i planen.

Forholdet til kulturminner må beskrives.

Trafikksikkerhet og universell utforming i driftsfase må det redegjøres for.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

1. Topografiske forhold - flom, overvann/ras
2. Grunnforhold, områdestabilitet
3. Fremmede arter
4. Naturtyper/sårbare arter
5. Kulturminner/ miljøer
6. Trafikkavvikling i anleggsperiode
7. Anleggstrafikk og massetransport
8. Infrastruktur for forsyning av VA, strøm, varme med mer
9. Støy i anleggsperiode
10. Støy
11. Forurenset grunn

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker, som finnes her:

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/illustrasjonsveileder_plansaker_rev-9-10-2017.pdf

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland

Behandlingsfrist

Det er enighet om at 12 ukers fristen skal gjelde.

Gebyr

Det er enighet om at behandlingskostnadene faktureres Miljøpakken i henhold til avtale om timeoppdrag.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Erlend Wold
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:
Planinitiativ
Planomriss
Adresseliste for samrådsparter
Utfylt liste med krav til komplett materiale

Kopi:
Trøndelag fylkeskommune
Statsforvalteren i Trøndelag