

Til

Bygningsrådet i Trondheim kommune

## Endeholdeplass og hvilebod for rute 8 i Steintrøvegen

Vi viser til saksframlegget frå Rådmannen i sak 0109/15, "Detaljregulering av Steintrøvegen, del av gnr/bnr 80/151 og 80/164, offentlig ettersyn", til Bygningsrådets møte den 11.08.2015. På bakgrunn av dette brevet ber vi om Bygningsrådet vurdere om saken er godt nok opplyst og gjennomarbeidet til at det er hensiktsmessig å legge saken ut til offentlig ettersyn.

Vi er beboere som blir sterkt berørt av en eventuell etablering av endeholdeplass for rute 8 i Steintrøvegen. Våre boliger ligger på nordsiden av Steintrøvegen og vi har gitt innspill til denne saken i forbindelse med behandling i Bygningsrådet i 2013. Vi konstaterer at det nok en gang blir fremmet et forslag som har store svakheter og inneholder betydelige faktafeil.

## Rådmannens orientering til Bygningsrådet 4.2.2014 er utdatert og er ikke en reell vurdering av mulighetene på Blakli

I Bygningsrådet sitt vedtak i sak 12/29158, 12.3.2013, står følgende:

"Bygningsrådet ber Rådmannen komme tilbake med en sak om alternativ plassering av snuplass for buss. En mulig løsning kan være å etablere denne på østsiden av Blaklivegen."

I Rådmannens orientering blir plassering på østsiden av Blaklivegen problematisert og blir avvist med bl.a. at en slik løsning vil være arealkrevende og kostbar og Rådmannen anbefaler derfor ikke at det går videre med en slik løsning.

Rådmannen sin vurdering nevner ikke at en utbygger av det store byggefeltet på Blaklieggen ønsker å etablere en avkjøring mot østsiden av Blaklivegen, noe som er en stor svakhet i vurderingen. Etablering av en avkjøring som kan benyttes av flere aktører i området gir muligheter for en samordnet utbygging, noe som vil holde kostnaden nede. I denne saken har det vært en betydelig utvikling siden februar 2014 og etter det vi erfarer er det allerede funnet en løsning for kryssing av traseen som er regulert til turløype. Rådmannen sin vurdering er dermed ikke en reell vurdering sett i lys av de muligheter som finnes på Blakli. I området er det areal eid av kommunen som ikke kan benyttes til annet enn snuplass/parkeringsplass på grunn av nærhet til nedgravd vannledning og høyspentledninger. Det finnes også areal i umiddelbar nærhet som kan benyttes til hvilebod. Bruk av arealet til snuplass er ikke kontroversielt og vil ikke medføre støy for noen boliger eller naboer. Dette er ikke vurdert av Rådmannen og vi kan ikke se at Rådmannen har innfridd oppdraget som er gitt i Bygningsrådet sitt vedtak fra 12.3.2013. Vi viser også til vårt brev til Bygningsrådet datert 28.01.2015

med kopi til Rådmannen og AtB. Dette brevet er ikke besvart og heller ikke kommentert i saksframlegget til Bygningsrådet.

## Notatet fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune, vedlegg 8, inneholder konkrete feil og er svært misvisende

Vi vil påpeke de feil som er finnes i brevet og de avsnitt som gir et galt eller ufullstendig bilde av situasjonen.

Andre avsnitt, sitat: "Dette er ikke en fullgod løsning for passasjerene, og det medfører ekstra driftskostnader kontra å ha hvilebod lokalisert i Steintrøvegen."

Påstanden om økte driftskostnader er feil. Samferdselsavdelingen i STFK har ikke tatt hensyn til kostnadene ved å kjøre alle busser på rute 8 de ekstra 1,4 kilometer fra Blakli til Steintrøvegen. Dette forlenger ruta med ca. 20% og har en ekstra kostnad som estimeres til rundt 2,3 MNOK/år basert på AtB sine tall for kilometerkostnad. AtB har selv opplyst muntlig i møte at kjøring av matebuss slik som i dag koster 0,7-0,8 MNOK/år. Bruk av matebuss vil dermed spare AtB og STFK for 1,5 MNOK/år.

Tredje avsnitt omhandler flytting av endeholdeplass til Lohove. I den forbindelse gjøres det noen vurderinger av vegbredde og muligheter for utvidelse mellom krysset Steintrøvegen/Steinanvegen og frem til Gryta. Det henvises til NVDB, Norsk veidatabase, det det er opplyst at veien er 5,2 meter bred i en strekning på 500 meter. Dette er helt feil.

Fig. 1 viser det som ligger i NVDB for den aktuelle strekningen.

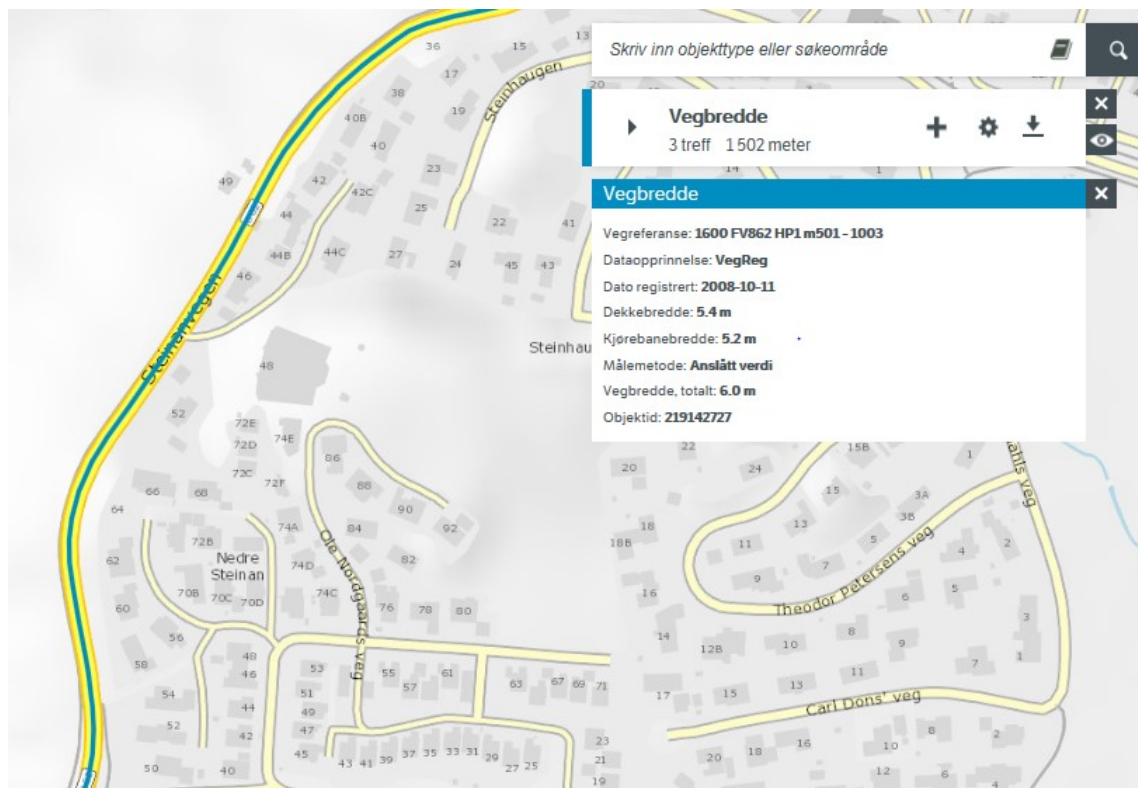


Fig. 1: Opplysninger fra NVDB.

Vegstrekningene er delt opp i seksjoner og det er gitt en verdi per seksjon. I dette tilfellet er seksjonen ca. 500 meter. Verdiene i databasen gir en kjørebanebredde på 5,2 meter. Målemetoden

er vist som "Anslått verdi", altså en verdi som ikke er kvalitetssikret. Denne verdien refereres som sannhet uten av noen har vært i området og sjekket om dette er korrekt. Det korrekte er at en strekning på ca. 200 meter på noen plasser er noe smalere enn 6,5 meter. Vi har befart veien og målt vegbredder. Disse er vist i fig. 2. På en strekning på noen få meter er vegbredden nede i 5,7 meter på grunn av at gangveien er noe bredere akkurat her. Det er imidlertid fullt mulig å utvide veien på hele strekningen. Det huset oppe på knausen som omtales ligger ved en del av veien som har mer enn tilstrekkelig vegbredde og har ingen konsekvenser for muligheten til å passere med buss. Vurderingen om at en utvidelse av veien vil medføre betydelige inngrep i nærområdet er gjort på sviktende grunnlag. Dette viser faren ved å foreta befaring via databaseverdier som ikke er kvalitetssikret og via kart som ikke gir et fullgodt bilde. Vi reagerer på at samferdselsavdelingen i STFK gjør en såpass slett jobb i en sak som har store konsekvenser for mange mennesker.



Fig. 2: Vegbredder i Steinanvegen.

Avsnitt 4 omhandler etablering av endeholdeplass i Enromvegen på Stavset. Denne løsningen er ikke lansert fra noen av oss som er berørt. En problematisering av denne løsningen for å få endeholdeplass i Steintrøvegen til å se ut som det beste alternativet er meget misvisende. Bygningsrådet har i sitt vedtak også nevnt en mulig løsning for endeholdeplass på østsiden av

Blaklivegen. Denne løsningen er overhodet ikke nevnt eller behandlet av Samferdselsavdelingen i STFK selv om Bygningsrådet sitt vedtak var kjent på det tidspunkt som notatet/brevet fra STFK ble skrevet.

Avsnitt 5, sitat: " Samferdselsavdelingen og AtB mener den ønskede etableringen i Steintrøvegen utpeker seg klart som det samfunnsmessig mest fordelaktige alternativet, og håper på medhold fra Trondheim kommune i dette."

Det er på ingen måte klart eller underbygget at etablering av endeholdeplass i Steintrøvegen er samfunnsmessig det mest fordelaktige alternativet. Samferdselsavdelingen i STFK har ikke tatt hensyn til den ekstrakostnaden det er å kjøre alle bussene på rute 8 de ekstra 1,4 km opp til Steinåsen. Tilgjengelige opplysninger viser at en løsning med matebuss vil gi en årlig besparelse for AtB på rundt 1,5 MNOK/år sammenlignet med å etablere endeholdeplass for rute 8 på Steinåsen.

### Bruk av matebuss er mest økonomisk og gir stor fleksibilitet for brukerne.

Det kjøres i dag matebuss fra Steintrøvegen til Voll gård der det er mulig med overgang til rute 5/9/17/36/66 som passerer her. Det gir også muligheter for rask transport til Flybussen på Omkjøringsvegen. Korrespondansen til enkelte av rutene som passerer Voll gård er imidlertid elendig og kan forbedres betydelig ved å forskyve avgangen fra Steinåsen med 5 minutter. Basert på tall fra AtB vil matebuss være et billigere alternativ enn å kjøre alle bussene oppom Steinåsen. Hvis AtB endrer matebussen til en pendelbuss mellom Blakli og Voll gård vil man oppnå ytterligere fordeler. Denne bussen kan kjøre kun på Steinanvegen og vil gi et godt tilbud i begge retninger fra Steintrøvegen mot både Blakli/Risvolla og mot Voll gård/Moholt. Løsningen vil utvilsomt være den samfunnsmessig mest gunstige av alle lanserte løsninger og vil være rundt 1,5 MNOK/år billigere enn en løsning der alle busser på rute 8 kjører til Steintrøvegen.

Vi vil også peke på at fremtidig utvikling og bygging av boliger i Risvollaområdet vil medføre behov for bruk av leddbuss eller at rute 8 utvides med doble avganger. En slik utvidelse vil ytterligere favorisere bruk av matebuss siden det åpenbart ikke er trafikkgrunnlag for å kjøre alle busser opp i Steintrøvegen.

Flere utredninger av kollektivtransport peker på de muligheter som ligger i bruk av matebuss for å gi en bedre kollektivtilbud til flere med mindre ressursbruk. Dette er ikke berørt eller kommentert i saksfremlegget fra Rådmannen.

På bakgrunn av dette ber vi Bygningsrådet vurderer om det foreliggende forslag til reguleringsplan gir en korrekt framstilling av saken og er tilstrekkelig gjennomarbeidet til at det kan eller bør legges ut til offentlig ettersyn.

Med hilsen

Sigurd Imsen  
Ole Nordgaards veg 12b

Gunn Torill og Jarle Wikdahl  
Ole Nordgaards veg 14a

Eli og Ragnar Johannesen  
Ole Nordgaards veg 14b

Marit Fjær og Per Egil Skåre  
Ole Nordgaards veg 16b

Anita Skjellanger og Andreas Haldoupis  
Ole Nordgaards veg 18a

Sigrid Walslag og Knut Hornnes  
Ole Nordgaards veg 18b

Marius Thaule  
Ole Nordgaards veg 20a