



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Trondheim kommune, Mobilitet- og samferdselsenheten

N-

Vår saksbehandler  
Erlend Wold

Vår referanse  
22/5009-3 (76979/22) L12  
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

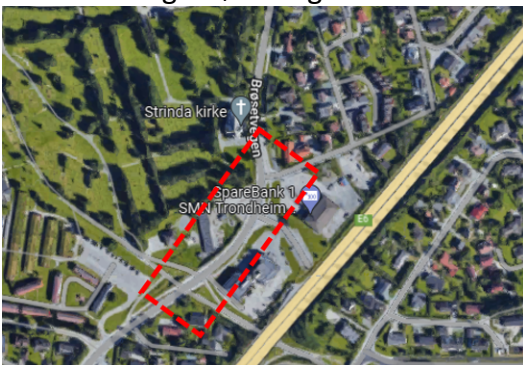
Dato  
30.09.2022

## Brøsetvegen, sykkelveg med fortau, anbefaling om oppstart av reguleringsplanarbeid

### Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 14.02.2022 og til møte med kommunen 31.05.2022.

Den opprinnelige forespørselen om oppstartsmøte gjaldt to separate planer, Jonsvannsveien til Kirkvollen og Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg. I forbindelse med avholdt oppstartsmøte ble det bestemt å slå sammen strekningene til en plan som starter i Brøsetvegen og ender i Sigurd Jorsalfars veg. Brøsetvegen er en vedtatt hovedrute for sykkel.



*Jonsvannsveien til Brøsetvegen langs Frode Rinnans veg er tatt ut av planen*



*De to delene langs Brøsetvegen slås sammen*

Planens navn er «*Del av Brøsetvegen til Kirkvollen og Henrik Ourens veg til Sigurd Jorsalfars veg*». Planident skal være r20220035.

Forslagsstiller er Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim kommune ved Grete Lilleøkdal Ørsnes, grete.lilleokdal.orsnes@trondheim.kommune.no

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:

Kontaktpersoner på Byplankontoret er Erlend Wold, [erlend.wold@trondheim.kommune.no](mailto:erlend.wold@trondheim.kommune.no) og Marte Braarud, [marte.braarud@trondheim.kommune.no](mailto:marte.braarud@trondheim.kommune.no)

### Hensikten med planarbeidet

Planforslaget har som formål å sikre deler av et lengre framtidig sammenhengende hovednett for sykkel langs Brøsetvegen som gir god framkommelighet for syklister og gående. Ved separasjon vil strekningen oppleves tryggere og mer trafiksikkert for de ulike brukerne. Det er vedtatt politisk at hovedrutene for sykkel skal planlegges med separate anlegg for sykkel.

Terrenget er tilnærmet flatt i søndre del av planområdet og stigende fra Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg. Landskapet er åpent med Strinda kirke og kirkegården, lav boligbebyggelse og kontorbygg mot Omkjøringsvegen. Utover samferdselsanleggene er det mye plenområder som er beplantet med trær og busker i tilstøtende arealer og hager. Rett vest for søndre del av planområdet er det en del virksomheter knyttet til Strinda kirke. Øst for strekningen ligger Teglverket – mellom gang og sykkelvegen og Teglverket er det flere snarveger. Området ligger i skolekretsen til Eberg barneskole og Blussuvoll ungdomsskole. Eberg skole og idrettsanleggene der er et viktig målpunkt. Det er vedtatt flere store boligprosjekt i østbyen, og områdeplan for Brøset grenser til denne planen.



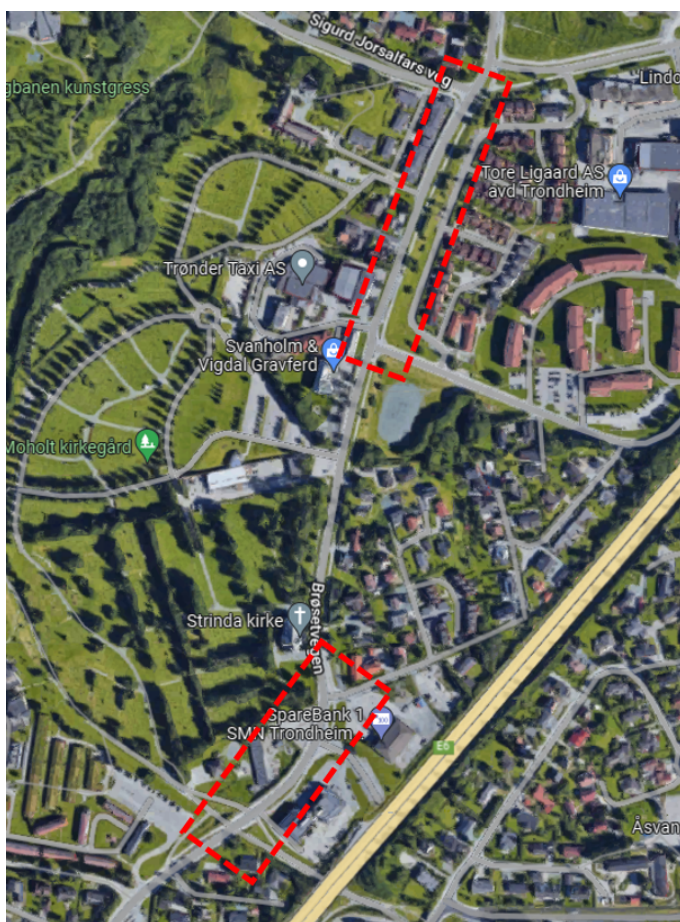
Del av strekningen som gikk mellom Jonsvannsveien og Brøsetvegen er fjernet etter oppstartsmøtet. Strekningen som er tatt ut er i dag gang- og sykkelveg.

Området ligger langs deler av Brøsetvegen, strekningen fra Kirkvollen til innkjøring mot Frode Rinnans veg. Strekningen er ca. 270 meter lang der sykkelveg med fortau skal reguleres med tverrsnitt på ca. 7,5 meter.





Del mellom Sigurd Jorsalfars veg og Henrik Ourens veg.



Delstrekning 1 reduseres og slås sammen med del 2 til en reguleringsplan. Planen er delt i to som vist på bildet til venstre.

### Forholdet til overordnet plan

Tiltaket ligger innenfor et område som i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 er vist som boligbebyggelse. I tillegg er det langs strekningen definert hovedveg, hovedrute for sykkel og kollektivtrasé.



Brøsetvegen er i hovedsak omringet av boligbebyggelse bortsett fra Trondheim frikirke på vestsiden. Strekningen går parallelt med Brøsetvegen og består i dag av gang- og sykkelveg og annen veggrunn, grøntareal. Det planlegges sykkelveg med fortau langs Brøsetruta (Sigurd Jorsalfars veg og videre langs Granåsvegen) og langs Brøsetvegen langs Brøsetjordet. Strekningen skal også kobles mot planlagt sykkelveg med fortau. Det er viktig å få til en god kobling og god utforming i kryssene.

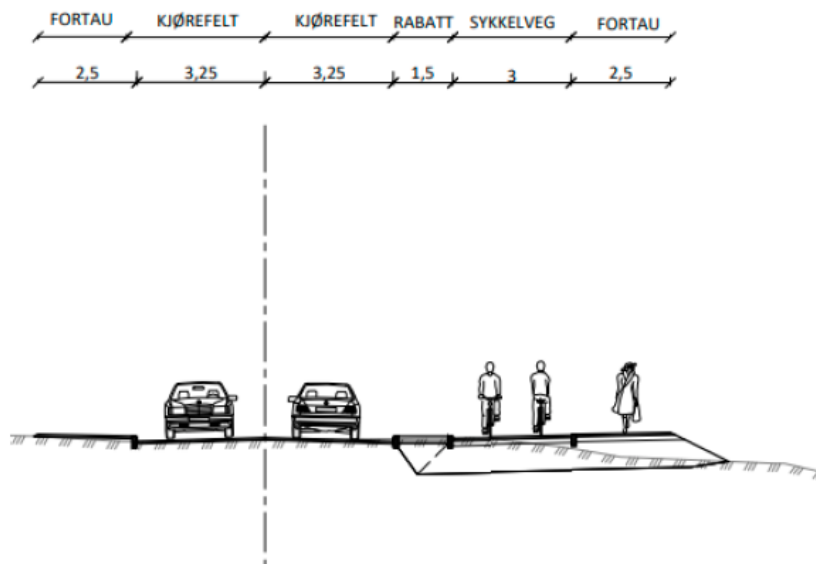
Det er åtte gjeldende reguleringsplaner langs området

#### Dagens trafikkhold

Brøsetvegen er definert som samleveg (S1) med sykling på gang- og sykkelveg på østsiden og fortau på sørøstsiden, bredde ca. 3,0 m. På Brøsetvegens nordvestre side er det fortau skifter til gang- og sykkelveg etter brua over Bekkvolldalen. Gang- og sykkelvegen går sammenhengende fra Granåsvegen til rett sør for Kirkvollen. Det er ikke etablert sykkelkryssinger i kryssene. I dag er det en trafikkmengde på ca. 3500 i ÅDT på denne strekningen. Fartsgrensen er 50 km/t. Brøsetvegen betjenes av busslinje 12 som kjøres med ti minutters frekvens mellom kl. 7 og 21:30. Før kl. 7 og etter kl. 21:30 er det 20 minutters frekvens i hver retning. Holdeplass Strinda kirke ligger ved Kirkvollen.

#### **Råd for videre planarbeid**

Tiltaket innebærer regulering av sammenhengende sykkelveg med fortau. I utgangspunktet er det kommunens normløsning som legges til grunn, men der det kan være krevende på grunn av konflikter eller terreng siden den er veldig plasskrevende. Dette gjør at man kan en vurdere ulike bredder på ulike felt og grøntrabatter. I tillegg omfatter strekningen bussholdeplasser som i utgangspunktet skal bestå.



Tiltaket vil i all hovedsak berøre kommunal grunn, men et par private eiendommer i fra Kirkvollen og mot Bekkvoldalen vil bli berørt. Det vil kun bli noe stripeerverv.

Under anlegg vil trolig noe mer privat eiendom berøres. Liste over berørte eiendommer utarbeides når planavgrensning for varsel om oppstart er bestemt. Det er viktig at planområdet har med seg nødvendige sidearealer (fyllinger/skjæringer/støttemurer) i tillegg til hele vegens bredde. Valg av løsning må avveies mot inngrep i berørte eiendommer.

### Trær

Det er ønske om at trær langs ruta ivaretas. Eksisterende trær bør i størst mulig grad bevaras, da de fyller en viktig funksjon for overvannshåndtering. Fullvoksne trær tar opp mye mer vann, og det vil ta mange år før nyplantede trær oppnår samme effekt. Ved behov må trær erstattes, og gjerne med flere trær enn det som ble tatt ned. Trær må registreres og måles inn. Tilstanden på eksisterende trær må kartlegges. Det må lages et regnskap om hvor mange trær som vil forsvinne som følge av tiltaket. Oversikten må vise om de står på privat eller offentlig grunn, hvilken art, alder og tilstand trærne er i. Det må vurderes rotvennlig bærelag der det skal være trær.

### Vegutforming

Det må reguleres tilstrekkelig areal der det er planlagt kryssing/sykkelkryssing, slik at krav til siktforhold ved kryssingsstedet blir ivaretatt. Midlertidig areal må reguleres.

Tverrsnittet må også ivareta behov for belysning og skiltoppsett.

Hvis det dokumenteres at trafikk tall på gående og syklende tilsier separering i Frode Rinnans veg bør det sees på en løsning som er hensiktsmessig med tanke på bruk av areal.

### Renovasjon

Det er viktig å sikre tilgjengelighet for renovasjonsbilen under anleggsarbeidet. Trondheim renholdsverk skal inn med kranbil i Henrik Ourens veg.

### Barnas interesser

Anleggsperioden må ivareta trygg skoleveg og ferdsel for myke trafikanter, mange barn og unge benytter strekningen som skole- og fritidsveg, eks. Eberg skole og Idrettspark/Leangen.

### Rigg og anleggsperiode

Det er angitt mulig areal for rigg. Behov for å regulere riggområdet må vurderes og avklares i

planarbeidet.

### Bolig

Det er viktig å vurdere planavgrensning med tanke på eksisterende boliger. Det er viktig å se om det er behov for å videreføre byggegrenser eller om man fratrar boligene noen rettigheter.

### Universell utforming

Systemskifter bør etableres på en enkel og intuitiv måte, orienterbart for alle.

Universell utforming under anleggsperioden må sikres gjennom reguleringsbestemmelsene.

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

### Avveining

En viktig del av planprosessen blir å finne hensiktsmessige løsninger og bredder for sykkelveg, fortau og grøntrabatt sett opp imot hensynet til eiendommer som berøres og terrenget. Tiltaket vil medføre noe erverv og inngrep i private eiendommer/plenarealer. Omfanget er avhengig av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på grøntrabatten som vil være en avveining mot grunnerverv.

Det er viktig at tiltaket oppleves som trafiksikkert av alle som bruker det. Med en breddeutvidelse av samferdselsformålet tilpasset buss, sykkel og fortau medfører større grå asfaltflater må dette vektes opp mot grøntarealene/bredden på grøntrabatten og behovet for grunnerverv.

For å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikanter er det behov for gode koblinger av sykkelanlegget mot dagens løsning. Det er viktig å ha ivaretatt sikt mot hovedrute for sykkel.

Det er vesentlig at prosjektet sørger for gode medvirkningsprosesser for de som blir berørt av tiltaket, både for å ivareta interessene og informasjonsbehov til de som blir berørt, og for å sikre en god gjennomføring av planen.

### **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 veilederen 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.

### **Planprogram og konsekvensutredning**

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke.

### **Planbeskrivelsen**

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

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavgift 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.

Gi en kort begrunnelse for prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

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. 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.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse.

Det vil bli utarbeidet ROS-analyse iht. veileder fra DSB.

Følgende temaer kan være aktuelle i ROS-analysen:

- Ulykke i avkjørselspunkt
- Ulykke med gående/syklende
- Ulykke ved anleggsgjennomføring
- Kulturminner/miljøer
- Støy
- Utrykningskjøretøy

Hvis det dukker opp nye tema under planlegging må dette tilføyes.

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

### **Illustrasjoner**

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår [illustrasjonsveileder for plansaker](#).

### **Annet**

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk, jmfør prinsippene i Trondheim kommunes språkprofil: <https://www.sprakradet.no/globalassets/klarsprak-ny/arbeidsmetoder/kommunale-sprakprofiler/trondheim-kommunes-sprakprofil.pdf>

Kommunen oppfordrer til massebalanse og gjenbruk av masser innenfor planområdet.



**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**

Dette er et kommunalt planarbeid og ordinært frist- og gebyrreglement gjelder ikke.

**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  
Adresseliste for samrådsparter  
Utfylt liste med krav til komplett materiale  
Innspill fra Kommunalteknikk VA  
Konseptvalgrapport for Brøsetvegen

**Kopi:**

Trøndelag fylkeskommune  
Statsforvalteren i Trøndelag