



# Detaljregulering av Deler av Brøsetvegen, strekningen fra Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg og fra Strinda kirke til Frode Rinnans veg, detaljregulering, r20220035, sluttbehandling

## Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 10.01.2024

Dato for godkjenning av bystyret : 04.04.2024

Dato for siste endring iht. bystyrets vedtak : 25.04.2024

### Bystyrets behandling i møte den 04.04.2024:

#### Vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av «Deler av Brøsetvegen, strekningen fra Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg og fra Strinda kirke til Frode Rinnans veg» som vist på to kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll datert 07.02.2023 senest datert 25.01.2024 med bestemmelser senest datert 10.01.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 10.01.2024.

Det skal plantes gatetrær langs traséen der bredden på midtrabatt eller gatedeler gjør dette mulig og trafiksikkerhetsmessig forsvarlig. Dersom dette medfører økt grunnverv skal det likevel vurderes dersom tiltaket kan gjennomføres innenfor budsjetttrammene.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

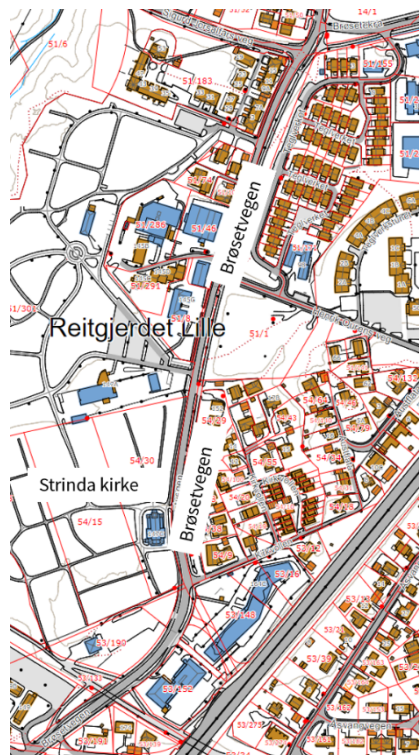
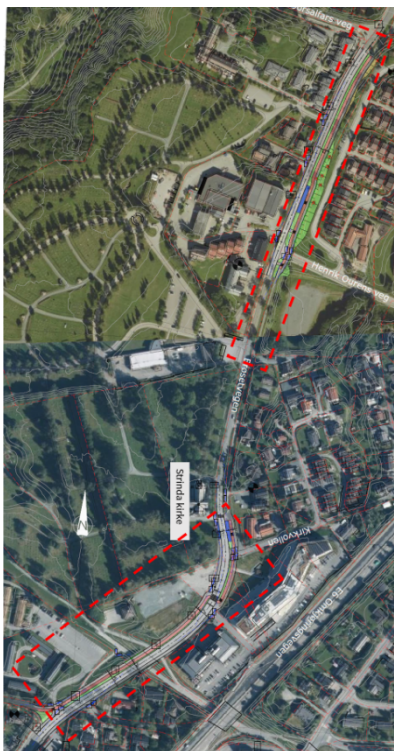
For å tilpasse seg bystyrets vedtak er bestemmelsene endret til at det skal plantes gatetrær der det er mulig og forsvarlig. Planbeskrivelsen omtaler ikke denne endringen.

## Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for et sammenhengende hovednett for sykkel som gir god framkommelighet for syklister og gående, og som oppleves trygt og trafiksikkert for alle brukere.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.



*Oversiktskart som viser delstrekning sør og delstrekning nord*

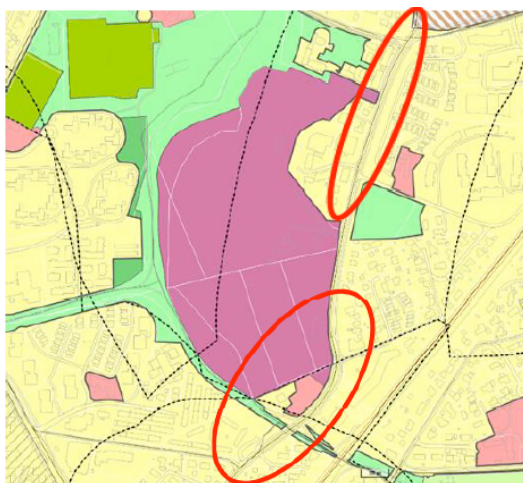
Planforslaget består av to plankart for to delstrekninger som til sammen utgjør en total lengde på ca. 620 meter. Den nordlige del av strekningen er på 270 meter og strekker seg fra krysset Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars veg i nord til krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg. Sørlig del av strekningen er på 350 meter og strekker seg fra Strinda kirke og videre til krysset Brøsetvegen og Frode Rinnans veg i sør. Området mellom de to strekningene er ikke omfattet av reguleringsplanen. Dette kommer av ønske om bevaring av eksisterende trær/allé langs denne delen av strekningen ved Strinda kirke, som ikke gjør det mulig å gjennomføre tiltak her. Dette medfører at man får noen systemskifter i områder hvor sykkelveg med fortau møter eksisterende gang- og sykkelveg, og motsatt hvor eksisterende gang- og sykkelveg går over til ny sykkelveg med fortau.

Brøsetvegen er definert som hovedrute for sykkel i sykkelstrategi for Trondheim (2014-2025). Sykkelstrategien legger opp til et sammenhengende nett for sykling som skal binde bydeler sammen. Det er vedtatt politisk at hovedrutene for sykkel skal planlegges med separate anlegg for sykkel.

### **Planstatus**

I gjeldende kommuneplans arealdel 2012-2024 er området vist som boligbebyggelse, offentlig tjenesteyting, forretninger og kirkegård med grav- og urnelund. I tillegg er det langs strekningen definert areal for kjøretrafikk, gangtrafikk, parkering, felles avkjørsel og grønnrabatt. Planen utløser ikke krav om konsekvensvurdering eller planprogram siden planforslaget i hovedsak er i tråd med overordnede planer og ikke er vurdert til å gi store virkninger på miljø og

samfunn.



*Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024.*

Det er 16 gjeldende reguleringsplaner langs området:

PLANID	PLANNAVN	Dato
r1162s	Buckhaugen, gnr 51 bnr 183	1994-06-09
r0125	Henrik Ourens veg til krysset Granåsvegen / Brøsetvegen.	1999-12-16
r1174d	Omregulering av del av Reitgjerdet Industriområde	1981-06-16
r1162o	Brøsetvegen 139, 141 og 143	1988-03-03
r0650	Brøsetvegen 145, Moholt	2002-02-21
r0650b	Brøsetvegen 145G, gnr. 51 bnr 8	2009-02-11
r1162d	Endring av reguleringsplan for del av Austflata boliggate med ny avkjørsel til Austflata bunker, gnr. 51/68	1974-04-17
r1162	Ormhaugv., Omkjøringsv., Brøsetv., Brøsetsv., veg til Strinda Teglverk, Angeltrøas vestgrense, Jonsvannsvegen	1970-05-22
r1162y	Kirkvollen, omregulering av veggen.	2004-06-29
r1207	Brøsetvegen 164 og 168 og Kirkevollen 1	2003-08-28
r1162b	Endret reguleringsplan for del av Brøsetvegen med tilstøtende områder	1972-01-10
r1206a	Jonsvannsvegen i sør og vest, ski/turløype i øst og bebyggelsen på Berg Østre i nord	1977-10-05
r1206f	Deling av eiendommen Karinelund 2, samt omregulering fra boligformål til vegformål	1986-10-28
r1206e	Regulering av studentboliger på del av eiendommen Karinelund, gnr.53/150, Moholt	1983-09-20

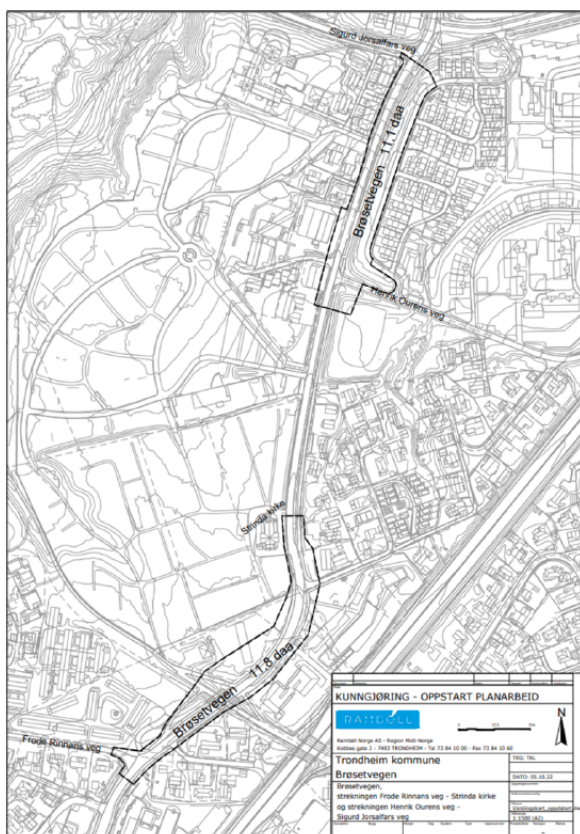
r0022	Karinelund, Moholt transformatorstasjon	1978-03-02
r1162x	Brøsetvegen 186 og 188, gnr.53/45, 104, 105, 203	2004-06-17

## Planområdet, eksisterende forhold

### Beliggenhet, avgrensning

For Brøsetvegen, sørlig strekning, starter ruta i krysset Frode Rinnans veg og Brøsetvegen. Videre fortsetter ruta langs Brøsetvegen frem til Strinda kirke. Mellom Strinda kirke og Henrik Ourens veg er det ikke planlagt tiltak. Fra krysset Henrik Ourens veg og Brøsetvegen går ruta videre til krysset Sigurd Jorsalfars veg og Brøsetvegen.

Planavgrensningen tar høyde for tilstrekkelig areal til midlertidig rigg- og anleggsområde og andre mindre terrenginngrep. Planen tar i tillegg med seg areal for utbedring av sikt for eksisterende gang- og sykkelveg øst-vest under Brøsetvegen sør i planområdet.



*Strekningen er 620 meter lang totalt og har et areal på ca. 22,9 dekar*

### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdets nærområde består av boligbebyggelse med tilgrensende hager, grønnstruktur, kirkeanlegg, parkering og næringsanlegg. Dagens sykkelløsning varierer mellom gang- og sykkelveg og fortau, der syklister må velge mellom å sykle på fortau eller i vegbanen.

Langs sørlige del av Brøsetvegen er det fortau og gang- og sykkelveg på hver sin side frem til Strinda kirke hvor fortauet opphører. Gang- og sykkelveg fortsetter på østlig side av Brøsetvegen frem til Buckhaugen, hvor det er tosidig tilbud til myke trafikanter i form av fortau på vestsiden og gang- og sykkelveg på østsiden frem til krysset Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars veg.



*Brøsetvegen med Strinda kirke til venstre i bildet*

I sør grenser planområdet i hovedsak til noen boliger, grønnstruktur, parkering tilknyttet Strinda kirke og til næringsvirksomhet i øst.



*Brøsetvegen, ved krysset til Kirkvollen*

Ved Strinda kirke grenser planområdet til grønnstruktur, parkering og boliger i øst og til Strinda kirke i vest. Fra krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg starter den nordlige delen av strekning og planområdet. Her grenser planområdet til næringsvirksomheter og Frikirken i vest og fellesareal for boligene/Teglverket velforening i øst.



### *Fra krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg*

Videre nordover mot Sigurd Jorsalfars veg grenser planområdet til grønnstruktur i øst og boligbebyggelse i vest.



### *Lyskrysset ved Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars veg*

Fra krysset Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars veg avslutter den nordlige delen av strekningen og planområdet. Her grenser planområdet til rekkehus i vest og fellesareal for boliger/Teglverket velforening i øst.

### **Stedets karakter og landskap**

Delstrekning sør, mellom Kirkvollen og Frode Rinnans veg, ligger på koter mellom +115 i nord og +119 i sør. Terrenget i området for øvrig er i all hovedsak flatt, med unntak av skråningene på østsiden av Brøsetvegen ved Teglverket. I tillegg krysser Brøsetvegen en ravine som strekker seg fra Voll/Veiskillet i øst til Moholt kirkegård i vest.

Delstrekning nord, mellom Sigurd Jorsalfars veg og Henrik Ourens veg, ligger på cirka kote +102

i nord og stiger jevnt til cirka kote +112 i sør med en gjennomsnittlig helning på omtrentlig 1:20 – 1:22.

Landskapet er åpent ved Strinda kirke og kirkegården sørvest for planområdet. Området i nord består hovedsakelig av lav boligbebyggelse med noen næringsbygg nordøst. Sørøst i planområdet er det kontorbygg mot Omkjøringsvegen. Det er store plenområder som er beplantet med trær og busker i tilstøtende arealer og hager.

### **Kulturminner og kulturmiljø**

Det er foretatt en utsjekk i database for kulturminner (kulturminnesok.no). Det vises ingen fredede kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger innenfor plangrensen. Brøsetruta passerer bygningen Brøsetvegen 145 G og Strinda kirke, som har henholdsvis vernestatus *kommunalt verneverdig* og *listeført kirke*. Kirkebygningene vil ikke bli berørt av tiltaket.

### **Naturverdier**

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Miljødirektoratet og i Artsdatabankens artskart. I og rundt planområdet har fugleartene gulspurv (sårbar), storspove (sterkt truet), kornkråke (sårbar), stær (nært truet), gråspurv (nært truet) og vipe (kritisk truet) blitt observert og registrert. Området innenfor Strinda kirke og kirkegården er det registrert som sone av arter av nasjonal forvaltningsinteresse.

I området vokser de fremmede artene tromsøpalme, ugrasmjølke og kurvpil (svært høy risiko).



*Naturtyper fra artsdatabanken*

### **Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder**

Brøsetvegen benyttes i dag som kjøreveg for bil og felles fortau for gående og syklende. I følge

Naturbase.no ligger deler av friluftslivsområdet «Bromstadstien forbi Moholt til Lohove», ID: FK00018519, innenfor planområdet, og dette er en grønnkorridor med svært stor verdi. Strinda kirke ligger også innenfor dette friluftsområdet, og benyttes i stor grad til gangtrafikk mellom bussholdeplassene i Brøsetvegen og til Jonsvannsveien i vest, samt til de ulike skolene i dette området.

Teglverkstunet ballplass med ID: FK00018729 grenser til planområdet i øst og er et lek- og rekreasjonsområde med svært viktig verdi.



### *Rekreasjonsområdet med tilhørende plangrense*

Innenfor eller i tilknytning til planområdet er det flere stier og snarveger. Det er særlig i tilknytning til boligkata Teglverket det er flere stier som brukes hyppig.

### **Barns interesser**

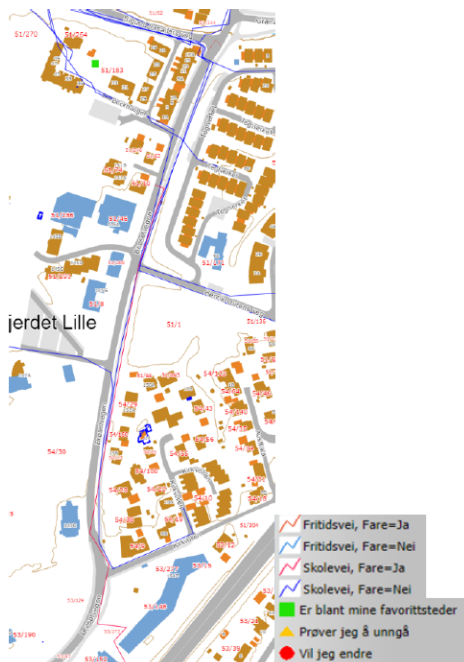
Brøsetvegen går gjennom et område med nærhet til flere skoler og barnehager. Planområdet sogner til Eberg barneskole, som ligger nordvest for planområdet, langs Sigurd Jorsalfars veg, og til Blussuvoll ungdomsskole som ligger ytterligere vestover, langs Sigurd Jorsalfars veg. I dette området ligger også Strinda vgs.

Teglverket barnehage grenser til planområdet i øst, og er eneste barnehage med umiddelbar nærhet til planområdet. Andre barnehager som ligger i nærområdet er Brøset barnehage, som ligger nordøst for planområdet, langs Granåsvegen.

Trondheim kommune gjennomførte barnetråkkregistreringer i 2014. Resultatet viser at Brøsetvegen, «snarveg» gjennom Buckhaugen og Sigurd Jorsalfars veg er brukt til skoleveg, og



den er i hovedsak opplevd som trygg. Noen unntak på opplevd trygghet finnes lang Brøsetvegen fra kryssing av Omkjøringsvegen i sør til Tegilverket, som også er registrert som utrygg.



*Barnetråkkregistreringer fra 2014.*

## Trafikkforhold

### *Vegnett*

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 som skifter til gang- og sykkelveg etter brua over Bekkvoldalen. 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 i dag 50 km/t.

Strekning	ÅDT	Fartsgrense km/t	Trafikkulykker 2010-2021
Brøsetvegen	5000	50	5

### *Avkjørsler*

Langs sørlig del av strekningen er det totalt seks avkjørsler, og den nordlige delen har fem avkjørsler. Avkjørslene er til Strinda kirke, Kirkvollen, Henrik Ourens veg og til flere næringsvirksomheter i vest. Litt lengre nord har man avkjørsel til tre private eiendommer i vest før man også videre har avkjørsel fra Buckhaugen i vest. Den nordlige delen av strekningen ender i krysset Sigurd Jorsalfars veg og Brøsetvegen.

## *Trafikkulykker*

For perioden 2012 til 2022 har det skjedd en ulykke i krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg, to ved Strinda kirke, og to sør på Brøsetvegen. To av ulykkene involverer syklende og gående.

## Kollektivtilbud

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, mens holdeplass Henrik Ourens veg ligger henholdsvis nord og sør for krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg.

Holdeplassene er utformet som busslommer eller kantstopp langs veien.

## Universell utforming

Det er ingen taktile heller og ledelinjer som varselsfelt ved gangfelt, og det er ellers dårlig tilrettelagt for forflytningshemmede innenfor planområdet i dag. Det mangler ledelinjer for passasjerene på alle plattformene, samt at plattformbreddene er smale. Dette kan føre til konflikt, spesielt mellom passasjerer, syklister og andre på hjul.



*Ingen taktile heller som fører til gangfelt. Det er i tillegg mye grus i området som kan skape farlige situasjoner for myke trafikanter*

## Teknisk infrastruktur

### *Elektro*

Det finnes flere veglysmaster i planområdet. Flere master vil komme i konflikt og må flyttes. Eldre master skal byttes ut med nyere modeller. Det planlegges en høyspent rørkanal langs begge traseene, som skal forsyne det nye boligområdet ved Brøset. Kanalen vil ligge under enten sykkelvegen eller fortau avhengig hvor VA skal ligge.

## *Vann og avløp*

Det er eksisterende vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger langs hele traseen. Ved en utbygging av VA-nett må nøyaktig plassering og dimensjoner kontrolleres. Overordnet VA-plan gir ytterlig beskrivelser.

## Grunnforhold

Det er utarbeidet en geoteknisk vurdering av planforslaget. Det er ikke forventet problemer med tanke på geoteknikk.

Ved Strindheim Servicesenter kan det være mistanke om forurensning. Kartlegging/undersøkelse skal gjennomføres før det anlegges ny sykkeltrasé.

## Støyforhold

Planområdet ligger i gul og rød støysone. Foruten i selve anleggsperioden, genererer ikke tiltaket økt støynivå. Langs strekningen er det ikke etablert støyskjerm.



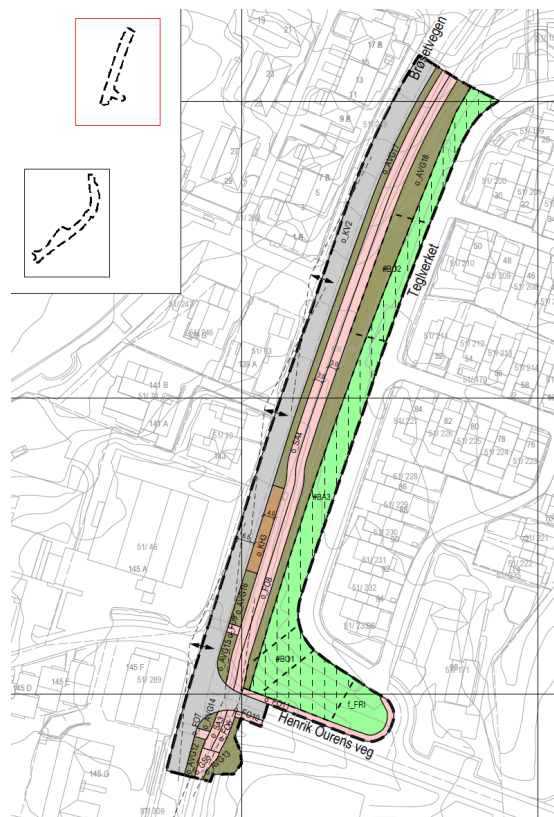
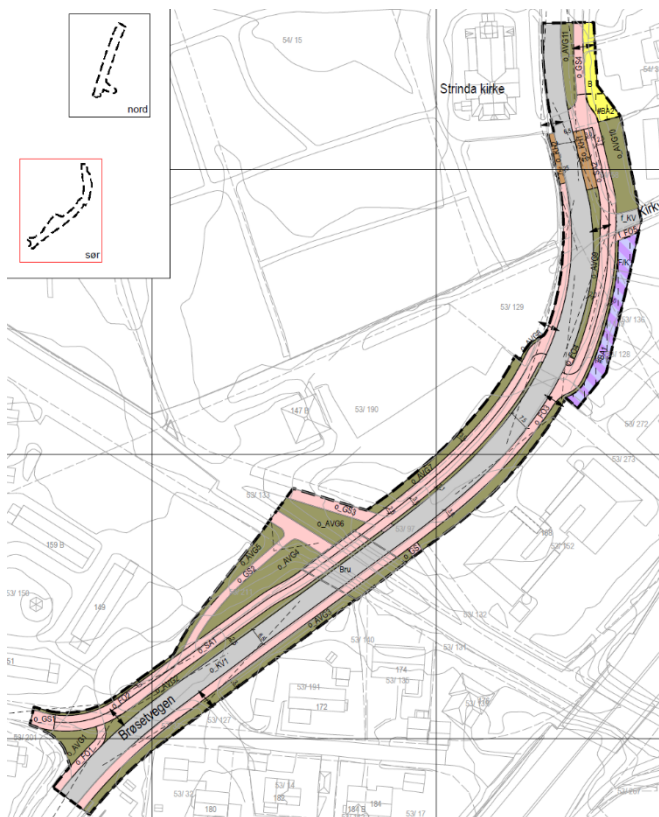
## *Støykart*

### **Beskrivelse av planforslaget**

#### Planlagt arealbruk og arealformål

Planforslaget legger til rette for etablering av et 620 meter hovednett for sykkel som gir god framkommelighet for syklende og gående. For sørlig delstrekning legges sykkelveg med fortau i hovedsak på vestsiden av Brøsetvegen, mens det for delstrekning nord i hovedsak tilrettelegges for sykkelveg med fortau på østsiden av Brøsetvegen. Bredden på sykkelveg er planlagt til 3 meter, mens tilhørende fortau er planlagt til 2,5 meter for del sør, og 3 meter for del nord. Siden dette blir en hovedsykkelrute med vinterdriftsstandard kan fortauet bygges med bredde inklusiv skulder. Mellom sykkelvegen og kjørebane for bil er det en trafikkdeler med varierende bredde.

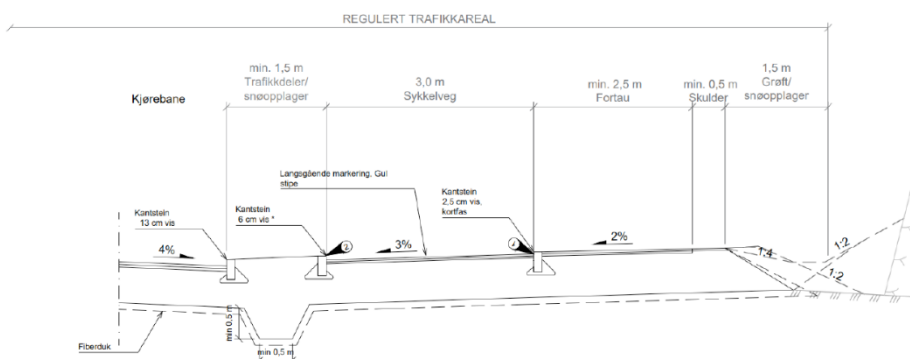
Av estetiske og miljømessige årsaker er det ønskelig med trær i trafikkdeleren, men dette lar seg kun gjøre på delene som er minimum 2,0 meter brede.



*Delstrekning sør vil venstre, og nord til høyre*

### *Plankart del sør og del nord*

Sykkelveg med fortau langs hovedsykkelruter planlegges etter følgende tverrsnitt langs kjørebane: Rabatt på minimum 1,5 meter – men er på flere deler av denne strekningen redusert til 1,1 meter på grunn av manglende tilgjengelig areal, sykkelveg 3,0 meter og fortau 2,5 m inkl. skulder.



*Dimensjonerende grunnlag for planlegging av sykkelveg med fortau*

Prosjektet har mål om så bred rabatt som mulig siden rabatten er viktig for trafikksikkerheten, men den er også viktig for å gi rom for grønt, gatelys, skilt, sykkelparkering, snøopplag og bussholdeplasser.

Det er flere bussholdeplasser langs strekningen som skal beholdes med dagens plassering. For holdeplassen i nordgående retning vil ny sykkelveg med fortau etableres på baksiden. Sørgående holdeplass ved Strinda kirke vil forlenges noe, slik at holdeplassen tilfredsstiller krav for buss på 18 meter.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
<b>Nr. 1 Bebyggelse og anlegg</b>		
<i>Boligbebyggelse (1110)</i>	B	0,2
<i>Forretning og kontor (1810)</i>	FK	0,3
<i>Sum bebyggelse og anlegg</i>		0,5
<b>Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur</b>		
<i>Kjøreveg (2011)</i>	V	0,1
<i>Kjøreveg (2011)</i>	KV	4,4
<i>Fortau (2012)</i>	FO	2,7
<i>Gang-/sykkelveg (2015)</i>	GS	0,5
<i>Sykkelanlegg (2017)</i>	SA	1,6
<i>Annen veggrunn – grøntareal (2019)</i>	AVG	4,6
<i>Kollektivholdeplass (2073)</i>	KH	0,2
<i>Sum samferdselsanlegg og infrastruktur</i>		14,1
<b>Nr. 3 Grønnstruktur</b>		
<i>Friområde (3040)</i>	FRI	2,4
<i>Sum grønnstruktur</i>		2,4
<b>Totalt alle kategorier</b>		<b>17,0</b>
<b>PBL §12-7 Bestemmelsesområder</b>		
<i>Midlertidig bygge- og anleggsområde</i>	#BA1-3	2,5
<i>Stier opprettholdes og sikres</i>	#BO1 - 2	0,8

<i>Sum bestemmelsesområder</i>		3,3
<b>Totalt alle kategorier</b>		<b>3,3</b>

## Del sør

### *Beskrivelse av strekning fra Frode Rinnans veg til kulvert*



### *Ny situasjon mellom Frode Rinnans veg og kulvert under Brøsetvegen. Rosa= tovegs sykkelveg*

Sykkelveg med fortau starter helt sør i Frode Rinnans veg og har ved start et systemskifte fra gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Systemskiftet markeres ved skilting, og ved både taktil og visuell oppmerking i form av blant annet midtlinje langs sykkelvegen som viser et systemskifte på strekningen.

Ny sykkelveg med fortau legges langs Brøsetvegen på vestsiden av vegen langs Karinelund studenthjem. Sykkelanlegget vil krysse avkjøringen til studenthjemmet før den går videre over kulverten som går under Brøsetvegen. Over kulverten vil den grønne rabatten mellom kjøreveg og sykkelvegen reduseres fra 2,5 meter til 1,1 meter. På vestsiden av kulverten skal det etableres et nytt rekkverk.

Midtrabatt over kulvert er redusert til 1,1 meter og er dermed ikke i tråd med kommunale normtegninger for strekninger som har sykkelveg med fortau. Reduksjon over kulvert er nødvendig grunnet tilgjengelig areal, og det har ikke vært ønskelig å gjøre inngrep på selve

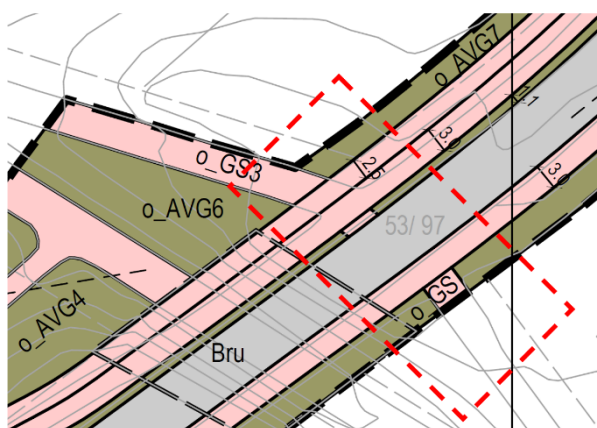
kulverten. Det opplyses videre om at fartsgrensen for strekningen er vedtatt redusert til 40 km/t og ifølge Håndbok V122 Sykkelhåndbok er det «Ved fartsgrense 30 og 40 km/t ikke krav til trafikkdeler mellom veg og gang- og sykkelveg». En samlet vurdering er derfor at trafikkdeler under 1,5 meters bredde her ikke innebærer vesentlig risiko, og kan tillates.

#### *Krysningspunkt 1 rett nord for kulvert under Brøsetvegen*

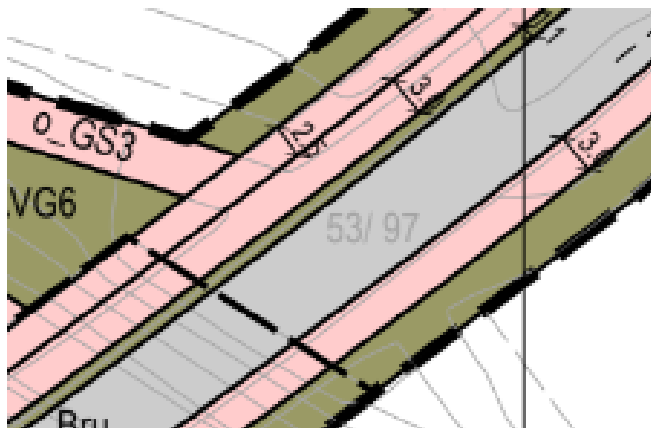
Planforslaget legger opp til at det skal være mulig å krysse Brøsetvegen rett nord for kulvert under vegen og ved parkeringsplassen til Strinda kirke. Her kommer det opp to eksisterende ramper, hvor det skal være mulig å krysse på en trafiksikker måte. Det er ikke tenkt tiltak som gangfelt eller opphøyet gangfelt ved dette punktet, men det skal tilrettelegges for kryssing med nedsenket kantstein.

Planen er endret til sluttbehandling ved at koblingen mellom sykkelveg på nordsiden av vegen og fortau og rampe på sørsiden av vegen nå vises som o\_GS. Dette er gjort for å tydeliggjøre at det skal legges til rette for nedsenket kantstein som tillater kryssing av vegen i tillegg til atkomst til Moholt menighetshus med adresse Brøsetvegen 147B. Dette er i henhold til gjeldende skiltvedtak.

Det er problematisk å regulere «overgangsareal» mellom veg og sykkelveg i nord, og fortau og rampe i sør. Der vegen møter gang- og sykkelveg kan det oppstå konflikt på grunn av et uklart systemskifte. Dette skyldes at det mangler tilstrekkelig med venteareal/bredde for å ta imot syklende og gående som krysser vegen. Dette medfører at kryssende av vegen kan blokkere eller kommer i konflikt med brukere av sykkelveg i nord og fortau i sør. Kommunedirektøren vurderer at i og med at det skal være mulig å krysse her så er det mest riktig å vise faktisk arealbruk i plankartet. Regulering av venteareal ville gått på bekostning av arealet til Strinda kirke ved at trafikkdeler/grøntrabatt måtte vært 2 meter bred.



*Krysningspunkt 1 ved kulvert*



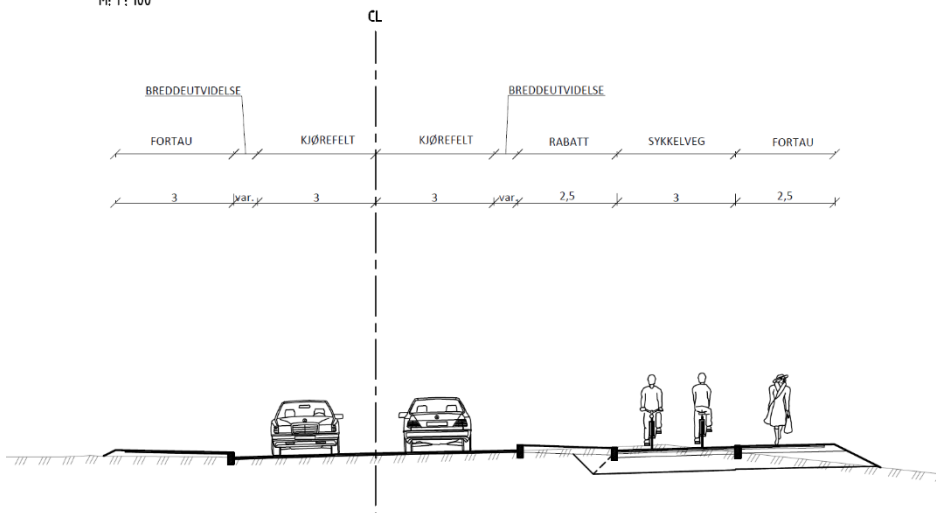
*Krysningspunkt ved høring*



*o\_GS3 er skiltet gang- og sykkelveg med underskilt om atkomst til Brøsetvegen 147B (Moholt menighetshus)*

### NORMALPROFIL, BRØSETVEGEN SØR Profil 300

M: 1 : 100



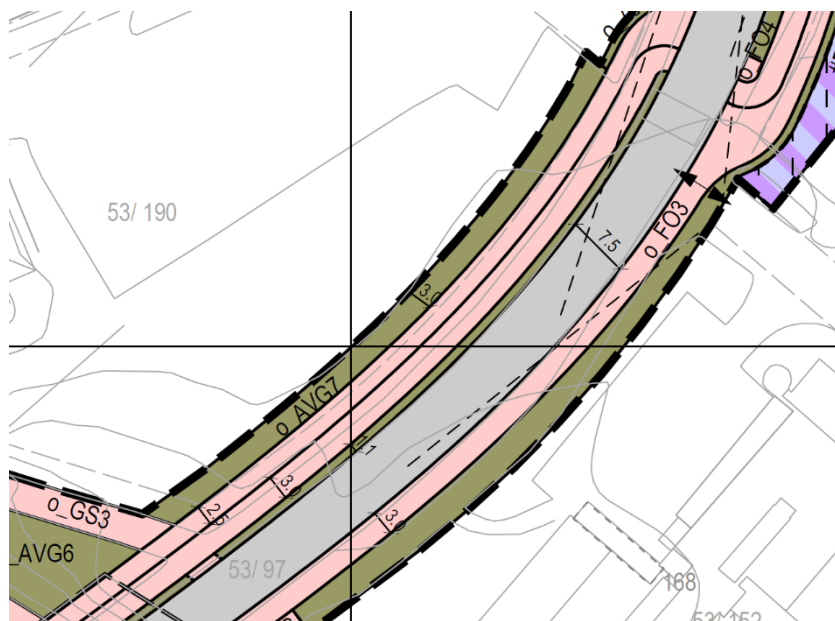
*Tverrprofil på nytt anlegg mellom Frode Rinnans veg og frem til kulvert*

*Strekning fra kulvert til Strinda kirke*

Fra kulvert under Brøsetvegen fortsetter sykkelanlegget på vestsiden av vegen med tilsvarende bredde som fra før kulverten. Bredde på rabatten er foreslått til 1,1 meter, tilsvarende som over kulverten. Dette gjøres for å redusere det samlede arealbeslaget som vil berøre gnr./bnr. 53/190. Det har vært ønskelig å legge til rette for beplantning av trær langs strekningen innenfor området i vest som er vist som o\_AVG7 på plankartet, etter dialog med Kirkelig fellesråd. For å ikke ta for mye av arealet til kirken og er bredden på grøntrabatten/trafikkdeleren redusert. Dette er en videreføring av foreslått løsning over kulverten, rett sør for dette området. I forbindelse med dette avviket fra kommunal normtegnning er det gjort samme vurdering som for



strekningen over kulvert.

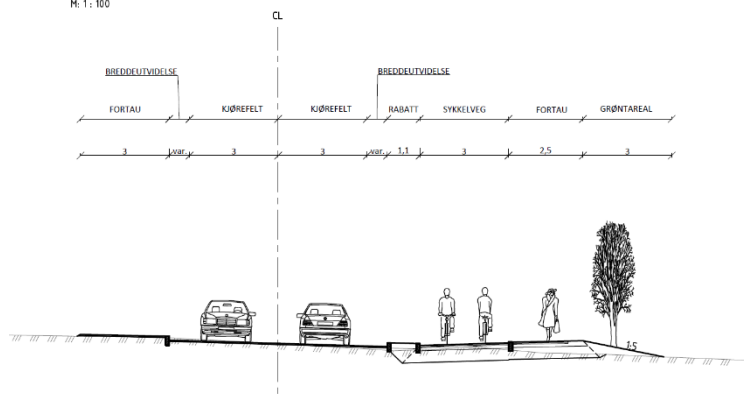


*Det er lagt til rette for å plante trær innenfor o\_AVG7 rett sør for sykkelkryssingen*

#### NORMALPROFIL, BRØSETVEGEN SØR

Profil 150

M: 1:100

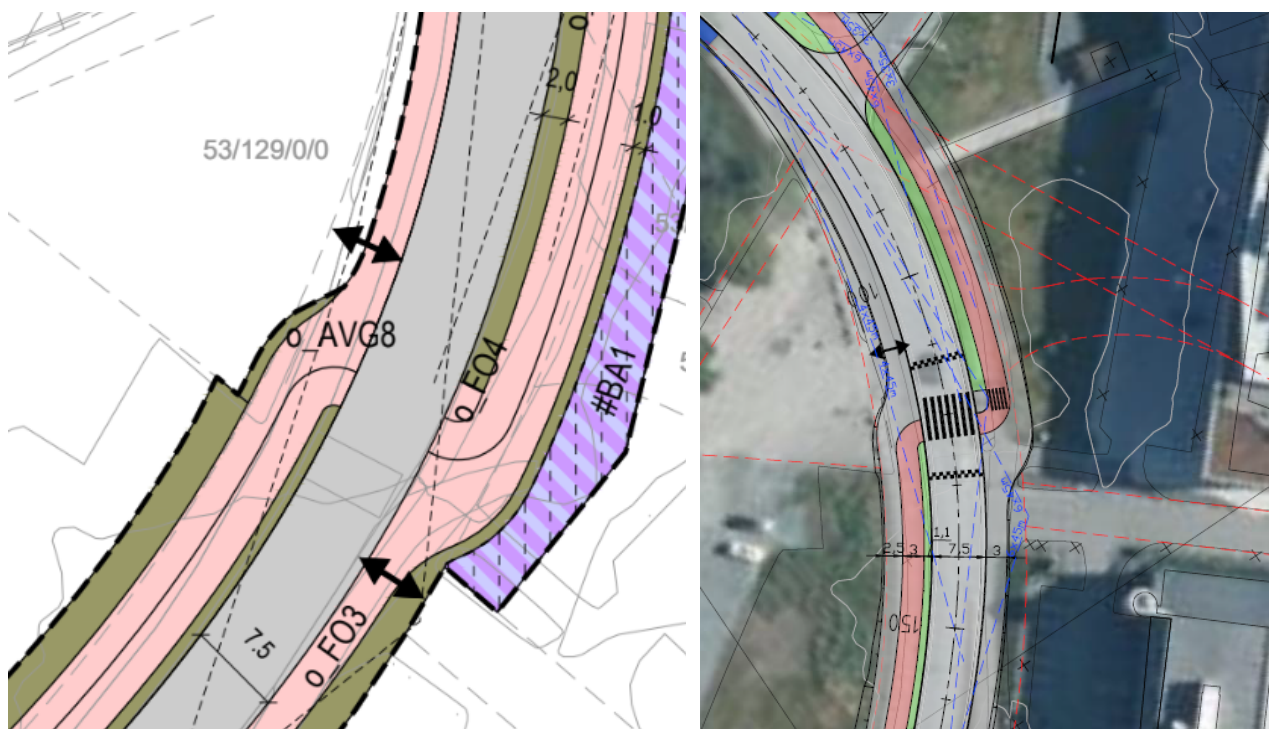


*Tverrprofil på nytt anlegg mellom kulvert og parkeringsplass for Strinda kirke*

#### *Krysningspunkt 2/sykkelkryssing nord for kulvert og ved Strinda kirke*

Ved dagens parkeringsplass, tilhørende Strinda kirke skal sykkelveg og fortau krysse Brøsetvegen. Gangfeltet over Brøsetvegen bør utformes som et opphøyd og bredt gangfelt for å sikre lav hastighet for alle kjørende. Fortauet på vestsiden av Brøsetvegen videreføres frem til kollektivholdeplassen ved Strinda kirke, sørgående retning.

Som en del av planarbeidet har det kommet innspill om at det ikke er ønskelig å legge krysningpunkt på rettstrekning grunnet risiko knyttet til høy hastighet for bilister. Foreslått krysningpunkt innebærer at myke trafikanter ikke må krysse flere trafikkerte adkomster på vestsiden og østsiden av Brøsetvegen, noe som er vurdert som viktig. I tillegg tilfredsstillers foreslått krysningpunkt kravene til sikt for alle trafikkgrupper.



Utsnittet viser planlagt del hvor det skal være sykkelkryssing (krysningpunkt 2) og overgang mellom fortau til sykkelveg på østsiden av vegen ved kryssingen.

Krysningpunkt 2 er lagt til det bredeste punktet på Brøsetvegen, men vegen har imidlertid ikke en bredde på over 8 meter ved krysningpunktet som ville krevd etablering av en trafikkøye for myke trafikanter som krysser Brøsetvegen.

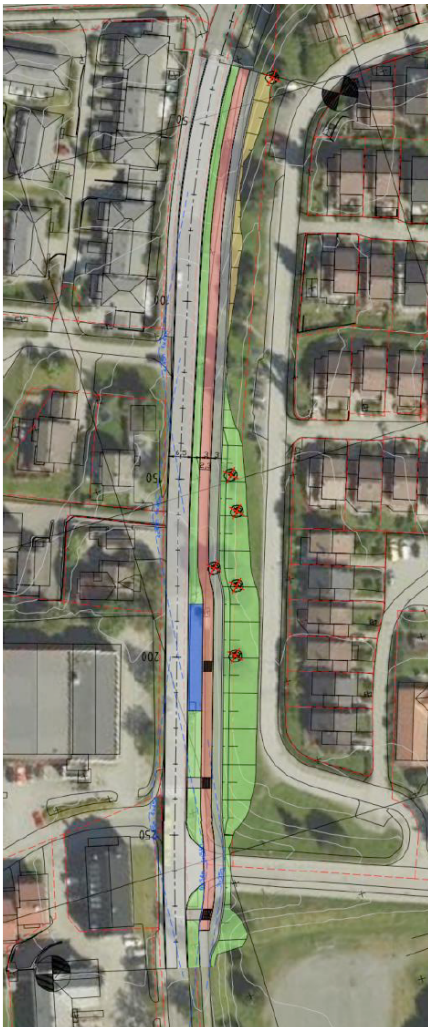
Ved krysningpunkt 2 endres løsningen på østsiden fra vegen fra fortau til å bli sykkelveg med fortau videre nordover langs Brøsetvegen. Det er viktig at systemskiftet markeres med skilting og oppmerking (taktil og visuell) som tydeliggjør overgangen til sykkelveg med fortau. Grøntrabatten mellom kjøreveg og sykkelveg planlegges her med en bredde på 2 meter, og sykkelanlegget vil til dels berøre grøntareal på private eiendommer i dette området, gnr./bnr. 53/272, 53/128, 53/149 og 53/136.

Sykkelveg med fortau krysser Kirkvollen mot øst og fortsetter på baksiden av kantstopp for buss i nordgående retning, ved Strinda kirke. Nord for holdeplassen fortsetter eksisterende gang- og sykkelveg. Systemskifte fra sykkelveg med fortau til gang- og sykkelveg markeres på samme

måte som for tidligere systemskifter.

## Nordlig delstrekning

### *Henrik Ourens veg – Sigurd Jorsalfars veg*



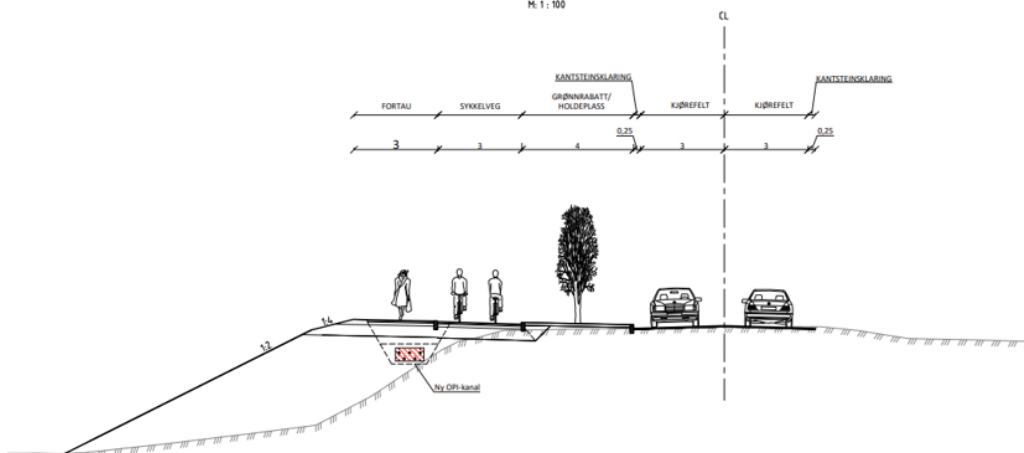
*Bildet viser ny situasjon fra Henrik Ourens veg til Sigurd Jorsalfars veg. Bussholdeplass på østsiden markert med blått på utsnitt til venstre.*

Sør for krysset Henrik Ourens veg Brøsetvegen, ved profil 280, vil eksisterende gang- og sykkelveg ha et systemskifte til en separat løsning med sykkelveg med fortau nordover. Systemskiftet markeres på samme måte som for tidligere skifter, ved skilting og oppmerking.

Ved profil 200 vil eksisterende bussholdeplass etableres som kantstopp, og planlagt sykkelveg med fortau vil gå på baksiden av plattformen og leskuret. Bredden på grøntrabatt/trafikkdeler og plattform er 4 meter.

### NORMALPROFIL, BRØSETVEGEN NORD Profil 200

M: 1:100



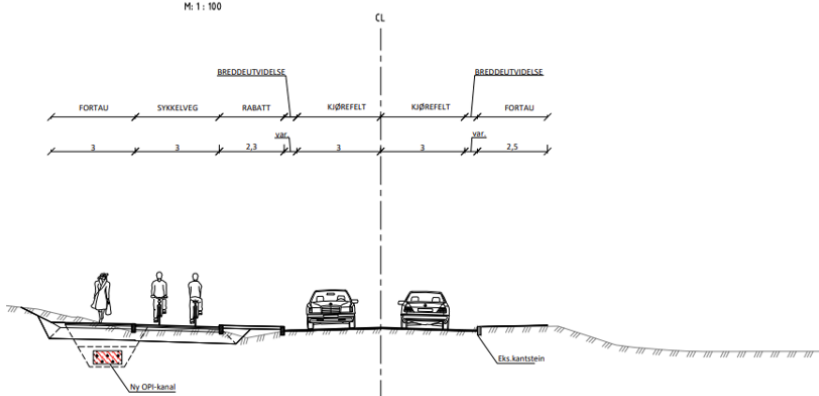
### Tverrprofil på nytt anlegg ved nordgående bussholdeplass ved Henrik Ourens veg

Øst for bussholdeplassen i nordgående retning er det fallende terreng, og det vil være nødvendig med en fylling for å etablere sykkelveg med fortau. Nødvendig fyllingshøyde blir cirka 3 meter, og det planlegges for at fyllinga etableres med en helning 1:2 på det bratteste og 1:4 nærmest fortauet. Den totale skråningshøyden er mindre enn 5 meter, og det er dermed ikke fare for områdeskred i henhold til NVEs veileder 1/2019. Planlagt utfylling vil bli en parallellforskyvning av eksisterende skråninger, dette vil ikke medføre en forverring av stabilitetssituasjonen.

Nord for bussholdeplassen, ved profil 180 vil grøntrabatten/trafikkdelers reduseres til 2,3 meter, mens bredde på kjørevege, sykkelveg og fortau vil fortsette med samme bredde og utforming.

### NORMALPROFIL, BRØSETVEGEN NORD Profil 100

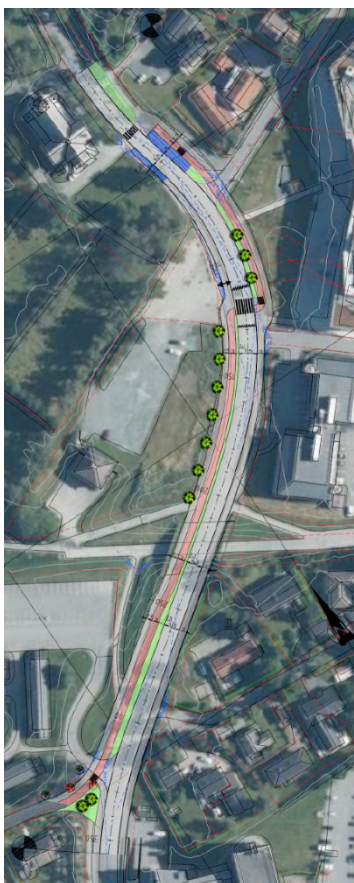
M: 1:100



### Tverrprofil på nytt anlegg på siste del av delstrekning i nord

## Grøntarealer

### *Grøntrabatt og beplantning*



*Tegningene viser forslag til ny beplantning langs delstrekningene*

Der bredden på rabatten er over 2 meter er det en mulighet for å plante trær og/eller busker. Rabatter smalere enn 2 meter skal kun ha hvitkløver. Innenfor siktlinjene for kjøreveg og gang- og sykkelveg skal det ikke beplantes vegetasjon som kan bli høyere enn 0,5 m. Innenfor siktlinjer for gangfelt tillates det ikke beplantning i henhold til Statens vegvesens håndbøker.

Innenfor o\_AVG1, o\_AVG7, o\_AVG9 - o\_AVG10 og o\_AVG16 - o\_AVG17 skal det beplantes med trær og/eller busker. Beplantning skal ikke komme i konflikt med sikt. Innenfor de resterende områdene for annen veggrunn er det tilrettelagt å etablere beplantning, men det stilles ikke krav om dette. Områdene hvor det ikke er krav om beplantning egner seg i mindre grad til dette grunnet siktforhold og størrelse på området, samt at enkelte områder for annen veggrunn er vurdert som særlig viktig for håndtering av overvann (o\_AVG2). I forbindelse med dette er det valgt å ikke sette krav om beplantning i disse områdene. Det kan være utfordrende å finne vegetasjon/trær som tåler å stå i vann på tilfredsstillende måte. Det er viktig at man velger beplantning i rabatter som tåler å stå i vann. Det skal være rotvennlig forsterkningslag der det skal plantes gatetrær i grøntrabatt.

Realisering av planforslaget vil innebære at to trær ved innkjøringen til studenthjemmet i sør vil fjernes. I tillegg vil totalt syv trær måtte fjernes i nord, innenfor felt o\_FO8 og o\_AVG18.

Det tas sikte på å plante trær langs store deler av strekningene, slik at man bryter opp de harde flatene, og bidrar til at området får et grønnere preg.

#### *Annen veggrunn - grønt*

Innenfor areal avsatt til annen veggrunn – grøntareal (o\_AVG) tillates det etablering av midlertidig rigg og anleggsområde, i tillegg til at områdene skal benyttes til offentlige grøfter, skjæringer, fyllinger, beplantning, skilt, tekniske installasjoner, leskur, rekkverk og andre elementer som tilhører formålet. Drenering og overvannshåndtering skal ivaretas innenfor o\_AVG.

#### *Turveg og friområder*

Friluftslivsområdet «Bromstadstien forbi Moholt til Lohove», ID: FK00018519, er en grøntkorridor med svært høy verdi, som ligger innenfor planområdet i sør. I tilknytning til gang- og sykkelvegen/turvegen som i dag går i kulvert under Brøsetvegen er det utfordringer med sikt for syklende og gående. Planforslaget regulerer eksisterende gang- og sykkelveg til offentlig gang- og sykkelveg (o\_GS2), i tillegg til at forslaget legger opp til at innenfor o\_AVG4 og o\_AVG5 skal gjøres tiltak for å forbedre sikt inn mot krysset. Terrenget justeres for å få til sikt mellom syklistene på sykkelveg ved brua. Fyllingen berører ikke konstruksjonen eller jordtrykket/stabilitet mot vingemur.

Areal regulert til friområde (f\_FRI) på nordlige delstrekning er tatt med for å sikre tilstrekkelig areal til midlertidig bygge- og anleggsområde, og skal istandsettes til opprinnelige stand etter byggearbeidene. Områdene er i dag i bruk til en grønn buffer mellom dagens Brøsetvegen og Tegilverket velforening, samt noe parkering.

Deler av området brukes til parkering i dag.

#### Bussholdeplasser

Bussholdeplassen *Strinda kirke* og *Henrik Ourens veg*, i begge retninger, vil bli liggende på samme sted som i dag.

Ved holdeplassen *Strinda kirke* i nordgående retning vil sykkelvegen med fortau bli lagt på baksiden av plattformen og leskuret, og busslomme erstattes av kantstopp. Kollektivholdeplassen er i planforslaget vist med en lengde på 21 meter og en bredde på 4 meter.

I sørgående retning er holdeplassen vist med en lengde på 18 meter og en bredde på 2,25 meter. Holdeplassen mot sør vil få en mindre utvidelse sammenlignet med i dag for å sikre at en buss på 18 meter kan komme inntil plattformen med alle dører.

Ved holdeplassen *Henrik Ourens veg* i nordgående retning vil sykkelveg med fortau bli lagt på baksiden av plattformen og leskuret. Holdeplassen er vist med en lengde på 30 meter og en bredde på 4 meter. Holdeplass i sørgående retning er ikke med i denne planen. Alle holdeplassene vil utformes som kantstopp, og det foreslås dobbel sperrelinje for å unngå forbikjøring av buss på holdeplass.

### Bebyggelse

Areal avsatt til boligbebyggelse (B) og forretning og kontor (F/K) er tatt med i planen for å sikre areal til midlertidig bygge- og anleggsområde

### Bestemmelsesområder

Planforslaget legger opp til to ulike bestemmelsesområder.

Stier opprettholdes og sikres (#BO1 - 2), og Midlertidig bygge- og anleggsområde (#BA).

Innenfor bestemmelsesområde BO1 -2 skal eksisterende stier og snarveger bevares og sikres, mens det innenfor bestemmelsesområde BA 1 – 4 tilrettelegges for midlertidig riggområde. Arealene skal tilbakeføres etter at byggearbeidene er ferdigstilt.

### Tilknytning til infrastruktur

#### *Vann og avløp*

Det er redegjort for en rekke tiltak som skal gjøres ved ombygging både for strekning sør og nord. Planforslaget er vedlagt en detaljert beskrivelse for disse tiltakene.

#### *Elektrø*

Med skissert løsning vil eksisterende veglysmaster og annet elektrisk anlegg komme i konflikt og må flyttes til ny plassering. Ny plan for belysning langs strekningene må utarbeides som en del av detaljprosjekteringen etter reguleringsfasen. Belysning langs vegen og belysning ved gangfelt vil bli etter gjeldende krav.

### Grunnforhold

For delstrekning sør er det ikke behov for utredning i henhold til NVEs veileder 1/2019, og planlagte tiltak på delstrekning sør kan utføres uten ytterligere sikringstiltak mot områdeskred. Det er ikke identifisert tiltak hvor det er behov for vurdering av lokalstabilitet og setninger på delstrekning sør.

Etter en geoteknisk vurdering ser man at planlagte tiltak på delstrekning nord kan utføres uten ytterligere sikringstiltak mot områdeskred, samt at stabilitetssituasjonen forblir uendret etter utgraving.

### Universell utforming

Stigningsforholdene til gang- og sykkeltraseen vil være innenfor kravene til universell utforming og ligger på 0,2- 3,2 %. Systemskifter er etablert på en måte som er enkel, intuitiv og orienterbar for alle. Holdeplasser og gangfelt skal utformes i henhold til krav om universell utforming, slik som taktile linjer og riktig høyde på kantstein.

#### Risiko og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det er identifisert 15 uønskede hendelser i ROS-analysen:

*Masseras/skred, sårbar flora, sårbar fauna, veg, bru, kollektiv – transport, rekreasjonsområder, støv og støy; trafikk, forurenset grunn, høyspentlinje, fare for akutt forurensning, støy og støv fra trafikk, inkl. anleggsfasen, støy og støv fra andre kilder, ulykke i av- og påkjørsler(motorkjøretøy), ulykker med gående /syklende, ulykke ved anleggsgjennomføring og fremtidige klimaendringer.*

Tabellen under viser hvordan planforslaget endrer risikonivå for de enkelte uønskede hendelsene eller farene. Det forutsettes at risikoreduserende tiltak gjennomføres som beskrevet i foregående tabell.

Redusert risiko	Uendret risiko	Økt risiko
-----------------	----------------	------------

Nr.	Hendelse/fare	Endring i risiko	Endring i risiko
		- Anleggsfase	- Permanent
1	Masseras/skred	Uendret risiko	Uendret risiko
9	Sårbar flora	Uendret risiko	Uendret risiko
10	Sårbar fauna – fisk	Uendret risiko	Uendret risiko
15	Veg, bru, kollektiv – transport (jernbane)	Økt risiko	Redusert risiko
24	Rekreasjonsområder	Økt risiko	Redusert risiko
28	Støv og støy; trafikk	Økt risiko	Redusert risiko
30	Forurenset grunn	Uendret risiko	Uendret risiko
31	Høyspentlinje	Uendret risiko	Uendret risiko
35	Fare for akutt forurensning	Økt risiko	Uendret risiko
36	Støy og støv fra trafikk, inkl.	Økt risiko	Uendret risiko



	anleggsfasen		
37	Støy og støv fra andre kilder	Økt risiko	Uendret risiko
42	Ulykke i av- og påkjørsler (motorkjøretøy)	Økt risiko	Redusert risiko
43	Ulykker med gående /syklende	Økt risiko	Redusert risiko
44	Ulykke ved anleggsgjennomføring	Økt risiko	Uendret risiko
49	Fremtidige klimaendringer	Uendret risiko	Uendret risiko

## **Virknings av planforslaget**

### Landskap og steds karakter

Dagens veganlegg utvides og det tillegges noe mer asfalt og harde flater enn tidligere, men det påvirker ikke landskapet betraktelig. Det er et mål i prosjektet å etterlate pene sidearealer med beplantning av de tresortene som finnes i dag, samt andre grønne overflater i restarealene.

Planforslaget legger opp til beplantning av trær langs store deler av strekningen, noe som anses som positivt med tanke på estetikk og landskapskarakter, så vel som for fordrøyning.

### Grønnstruktur og naturmiljø

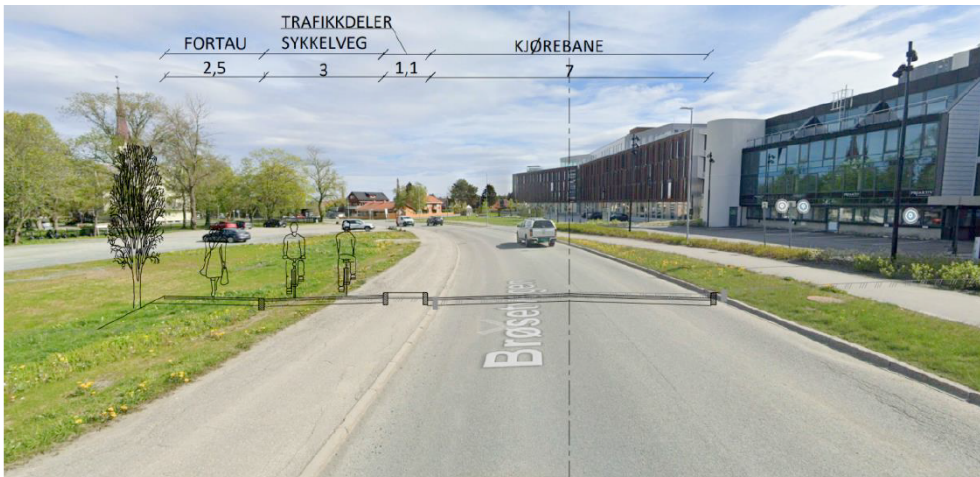
Tiltaket vil ikke påvirke forhold som er i strid med naturmangfoldloven. Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt, jf. § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse.

### Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er vurdert at ingen kulturminner eller kulturmiljø berøres av tiltaket.

Strinda kirke er listeført og avmerket i kommunens kulturminnekart som klasse A-bygg – svært høy antikvarisk verdi. Planforslaget legger opp til at tiltaket ikke får konsekvenser for kirkebygget.

Det er viktig at kirkespiret fortsatt skal være det høyeste elementet i området, og at både nye og eksisterende trær ikke konkurrerer med dette punktet.



*Tverrprofil som viser høyder på forslag til ny beplantning i forhold til høyde på kirkespiret.*

### Grunnforhold/forurensning i grunnen

Ved mistanke om forurensning i grunnen skal dette undersøkes før tiltaket settes i gang. Ved eventuelt påvist forurenset grunn håndteres dette før utbygging av tiltaket igangsettes. Dette er ivaretatt i planbestemmelsenes § 7.3. Ellers påvirker ikke tiltaket andre geotekniske forhold.

### Eiendomsforhold

Tiltaket vil i hovedsak ikke berøre private eiendommer langs strekningene. Unntaket er ved Karinelund studenthjem og ved næringsbebyggelsen øst for Brøsetvegen og et mindre inngrep på eiendom tilknyttet Strinda kirke/menighet. Alle arealbeslag omfatter inngrep på arealer som i dag er grønne og/eller gruset, men erverv er vurdert å ikke få negative konsekvenser for eksisterende bruk da beslaget er lite og kun gjelder arealer som er i randsonen til dagens vegareal.

### Forholdet til naturmangfoldloven

Dersom det ved utbygging påtreffes fremmede arter skal dette håndteres etter planbestemmelsene. Det er ingen dyrearter som påvirkes av tiltaket.

### Friluftsliv, rekreasjonsinteresser og uteområder

Natur- og friområder i nærheten av planområdet vil ikke bli berørt av tiltaket. Tiltaket øker trafiksikkerheten for syklister og andre myke trafikanter på strekningen. Tiltaket vil ivareta alle overganger og forbindelser som er der i dag. Tiltaket vil øke bruken av gange og sykkel, også i rekreasjonsmessig sammenheng.

Friluftslivsområdet «Bromstadstien forbi Moholt til Lohove», ID: FK00018519, er en grøntkorridor med svært høy verdi, som ligger innenfor planområdet i sør. Området bevares i sin helhet, og vil ikke få endret bruk som følge av planforslaget. En mindre del av eksisterende fyllinger i dette området vil justeres for å få til sikt mellom syklister på sykkelveg ved brua. Dette vil medføre

bedre sikt og trafikkikkerhet for gående og syklende, og vurderes ikke å medføre negative konsekvenser for friluftsområdet. Areal tilknyttet Strinda kirke, som også er registrert som en del av friluftsområdet, vil ikke påvirkes av tiltaket.

### Trafikk og vegforhold

Selve tiltaket fremmer ikke trafikkøkning på bilvegen, men skal være et tiltak for å øke andel myke trafikanter. Det vil derfor bli en høyere andel som krysser veganlegget, som kan føre til konflikter mellom syklende og kjørende. Dette er vurdert som en del av ROS-analysen.

### Barns interesser

Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt med gode opparbeidede løsninger for myke trafikanter.

### Forurensing

#### *Støy*

Tiltaket som planen sikrer vil ikke øke støynivået i permanent fase, og prosjektet har dermed ikke krav om å tilby avbøtende støytiltak.

*Støyretningslinjen T-1442: For mindre tiltak som ikke omfattes av punktlisten over og som ikke øker støynivået, eksempelvis gang- og sykkelveger, er det ikke nødvendig å gjøre avbøtende tiltak. Det er heller ikke nødvendig å gjøre tiltak dersom grenseverdiene ikke er overskredet.*

#### *Luftforurensning*

Tiltaket for å etablere sykkelveg er for å imøtekomme nullvekstmålet til kommunen slik at Brøsetvegen blir en trygg gang- og sykkelveg som fører til at flere velger miljøvennlige transportmidler som ikke medfører luftforurensning. Luftforurensning under anleggsperioden er vurdert i ROS-analysen.

### Klimapåvirkning og vannmiljø

Bygging av sykkelveg med fortau parallelt med dagens veg vil medføre økt areal av harde flater i området. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem og sideterrang.

### Folkehelse

Det nye separerte gang- og sykkeltilbudet langs Brøsetvegen kan bidra til at folkehelsen bedres ved at det legges til rette for at folk kan sykle og gå mer effektivt og trygt langs strekningen. Tiltaket vil også gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for myke trafikanter, dette anses som positivt for folkehelsen.

### Byvekstavtalen, nullvekstmålet i personbiltrafikk

Trondheim kommune inngikk 22.5.2023 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport.

Planen bidrar positivt til nullvekstmålet i personbiltrafikken siden man legger til rette for gåing og sykling der det i dag ikke finnes et tilstrekkelig trygt tilbud.

### Anleggsperioden/gjennomføring

Hovedprinsippet er at tovegs bil- og busstrafikk opprettholdes i anleggsperioden. Anleggsdrift kan holde seg på siden og noe innpå vegbanen og gjennomføres i seksjoner. Hvilken rekkefølge som velges er ikke avgjørende. Det som er viktig er at trafikken kan ledes forbi i anleggsperioden, på en sikker måte, uten tilbakeblokkering over kryss. Rabatter blir det siste som bygges ferdig, og de vil til dels være overkjørbare i anleggsperioden.

### **Innspill til planforslaget**

Det ble avholdt et oppstartsmøte med Trondheim kommune 31.05.2022.

12.10.2022 ble det varslet oppstart om reguleringsplanarbeid på Miljøpakkens nettsider samt i Adresseavisen. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Trondheim kommune. Frist for uttalelser var 11.11.2022.

Det er gjennomført flere særmøter og drøftingsmøter, samt befaringer, med grunneiere til de eiendommer som er mest berørt og/eller hvor grunneier har ønsket dette. Folkemøte ble gjennomført 01.11.2022 på Åsvang skole.

Det kom inn totalt 14 skriftlige høringsuttalelser til opprinnelige planvarsel. I tillegg kom det inn ett innspill ved begrenset varsling i forbindelse med en mindre utvidelse av planavgrensningen.

Forslag til reguleringsplan for Brøsetvegen var på offentlig høring i perioden 20.06.2023 til 28.08.2023. Det kom 10 merknader i saken. Nedenfor er uttrekk av uttalelsene komprimert og kommentert.

Det er ikke fremmet innsigelse til planforslaget.

### Trøndelag fylkeskommune, 28.08.2023

1. Det er positivt at planforslaget legger til rette for tiltak for å forbedre sikt inn mot krysset til turvegen som går i kulvert under Brøsetvegen.
2. Planforslaget belyser i liten grad hva som skjer i mellomsonen mellom de to delstrekningene. Det forutsettes at mellomsonen har tilfredsstillende utforming og henger godt samme med de to delstrekningene.
3. Ved varsel om oppstart uttalte fylkeskommunen som ansvarlig for kollektivtrafikken at ønsket

løsning for gang-/sykkelveg er at denne ledes bak plattform på kollektivholdeplassene. Fylkeskommunen er veldig fornøyd med at planarbeidet har hensyntatt dette, der hvor dette er mulig.

4. Det er ønskelig at holdeplassene blir sakset (dvs. at holdeplassene ikke blir liggende rett ovenfor hverandre).

5. Det er også viktig at ikke for mye vegareal forsvinner til planlagt dobbel sperrelinje ved holdeplass, ettersom minimum vegareal for buss er 6,5 meter.

6. Fylkeskommunen har **faglig råd** om at det i planarbeidet vurderes en alternativ plassering av denne holdeplassen. Hvis den kan flyttes lengre mot sør, vil det muligens også kunne bli plass til å etablere leskur. Samtidig får man en sideforskjøvet plassering av holdeplassene, slik som håndbøkene anbefaler, av hensyn til trafikksikkerhet.

7. Planforslaget berører ikke direkte nyere tids kulturminner. Den har dog en innvirkning på kulturmiljøet i og med at grøntmiljøer og især trær vil kunne bli berørt av tiltaket. Ifølge plankartet vil bjørkelunden øst for Frode Rinnans veg bli påvirket av endret vegføring, der avkjøringsmulighet til Brøsetvegen skal opphøre og vegen kun skal kunne benyttes til gang- og sykkelveg i fremtiden. Om bjørkene ikke kan bevares i nåværende posisjon, bør det sikres i bestemmelsene at vegetasjon kompletteres etter inngrep, slik også illustrasjonsplanen viser.

8. Dagens holdeplass sørøst for Strinda kirke er plassert inntil eksisterende større trær tilhørende kirkegården. Fylkeskommunen har **faglig råd** om at det bør sikres i planen at trærne ikke blir berørt av tiltaket, samt at de må hensyntas i forbindelse med gjennomføringen av planen.

#### *Kommentar:*

1. Ingen endringer i planforslaget.

2. Planforslaget regulerer ikke det som skjer i mellomsonen da det er ønskelig å unngå tiltak her mtp. bevaring av trær i dette området.

3. Tas til orientering.

4. Sakset holdeplass vil innebære at nordgående holdeplass må flyttes nordover, og dermed vil komme i konflikt med eksisterende avkjørsel.

5. For gater inngår oppmerking i bredden for gata, vi legger ikke til bredde om det skal etableres f.eks. dobbel sperrelinje. Det er vurdert at det er lav hastighet for strekningene, men viktig å ha dobbel sperrelinje mtp. risiko for forbikjøring av ventende buss. Det er ikke mulighet til breddeutvidelse.

6. Ved en flytting av sørgående holdeplass vil denne bli liggende i kurve og avkjørsel til parkeringsplass, noe som ikke er ønskelig. I tillegg vil det innebærer et større beslag på kirkens

arealer, samt trær i dette området.

7. To bjørker som fjernes. Totalt sett erstatter vi mer vegetasjon enn vi fjerner, blant annet ved å etablere en treallé mot kirkens arealer/gravlund.

8. Ingen trær forsvinner her. Kommer ikke i berøring da det kun er små justeringer av holdeplassen.

#### Statsforvalteren i Trøndelag, 21.08.2023

Det foreligger ingen merknader til planforslaget.

#### *Kommentar:*

Tas til orientering.

#### Statens vegvesen, 08.09.2023

1. For de som ikke er inngående kjent i området bør oversiktskartet på første side vise de to delområdene i ett og samme kartbilde.

2. Det er forklart at det på området mellom de to delene er en allé som ikke kan røres. Men kan dagens gang- og sykkelveg bevares som sykkelveg og bygge fortau mot (og delvis på) eiendommene ved siden av? Er denne muligheten sjekket helt ut med fordeler/ulempers?

3. I forbindelse med pkt. 2 ser det ut til at det vil være uproblematisk å forlenge sykkelveg med fortau ca. 100m sørover fra krysset med Henrik Ourens veg.

4. Ved kulverten sør for Menighetshuset (del sør) er det også regulert areal for rampene på vestsiden. Dette er kun rampene, og tar ikke med kryssende gang- og sykkelveg til og med rampetilknytningen. Dette burde bli gjort for å få en helhetlig god løsning, i tillegg til å gjøre det samme på østsiden.

5. Ang. sykkelvegens skifte av side sør for p-plassen ved kirka: Ved å bruke mer plass på siden av kryssingen, vil den ikke bli så brå. Den vil også «invitere» til mer 90 grader kryssing og gi bedre oversikt for alle trafikanter.

6. På nordre del ser det ut som det er god plass til å trekke sykkelvegen m/fortau enda lengre unna kjørevegen. Det vil gi en bedre opplevelse for gående og syklende, og må vurderes opp mot kostnad til mer fylling (ev. mur).

7. Ved regulert holdeplass (kantstopp) er sykkelvegen og fortauet ført bak plattform og leskur, og det er bra. Men det bør sikres en bufferavstand mellom bakkant av leskuret og sykkelvegen for å unngå konflikt mellom syklist og gående fra holdeplass.

#### *Kommentar:*

1. Innspill tatt til etterretning. Hele strekningen vises i tegningsheftet.

2 og 3. Muligheten for å etablere sykkelveg med fortau mellom de to delstrekningene ble vurdert i konseptfasen og konklusjonen ble at strekningen ikke skulle reguleres. Både de prissatte og ikke prissatte konsekvensene er såpass store at det ikke anbefales tiltak her. Dette med bakgrunn i hensynet til de store og gamle bytrærne som prosjektet har fått innspill på å bevare, samt at det er viktig naturmangfold knyttet til området. I tillegg vil en utvidelse til sykkelveg med fortau gi betydelig inngrep på privat grunn. Det mest utrygge punktet på denne delstrekningen er kryssingen av Henrik Ourens veg, og her sikrer prosjektet trygg kryssing av Henrik Ourens veg for syklister før tiltaket går over til dagens GS-veg. Strekningen videre sørover oppleves stort sett som trygg.

4. Tiltaket er å regulere sykkelveg med fortau langs Brøsetvegen. Prosjektet har tatt med hele rampen o\_GS2 for å utbedre siktforholdene. Innspillet går på forhold utenfor planområdet som ikke vil være en del av dette prosjektet.

5. Optimal linjeføring på sykkelvegen er hele tiden en avveining mot grunnerverv. Sykkelvegen møter kjørevegen rett på slik at trafikanter skal ha tilstrekkelig oversikt før de krysser kjørebanelen.

Det vurderes at det hadde vært et enda mer relevant poeng hvis sykkelvegen hadde vært speilvendt - at syklende hadde bilene bak seg inn mot kryssing av første kjørefelt som de måtte forholde seg til, og at man derfor burde ha gitt de mer plass inn mot kryssingen.

Slik planen er vist har de syklende god sikt mot første kjørefelt på venstre side når de skal krysse.

6. Prosjektet har satt av 2,3 m trafikkdeler/grøntrabatt på strekningen i nord, og dette tilsier at det er plass til å plante trær. En ytterligere utvidelse vil gi brattere fylling og mest sannsynlig vil det føre til behov for mur, noe som vil være fordyrende. Det er flere snarveger over delstrekningen i nord, og det er ønskelig å ikke ha så bratte skråninger for å gjøre det mest mulig behagelig å gå her og unngå murer.

7. Tas til følge.

Den totale bredden på plattform blir regulert til 4,0 m, og en buffersone i bakkant av leskur mot sykkelvegen er inkludert i denne bredden. Plassering av leskur på plattform reguleres ikke inn, men det legges inn en bestemmelse om at leskur skal plasseres på plattformen slik at det står igjen en buffer på 0,25 meter bak leskuret.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 05.07.2023

Det foreligger ingen merknader til planforslaget.

*Kommentar:*

Tas til orientering.

NVE, 06.07.2023

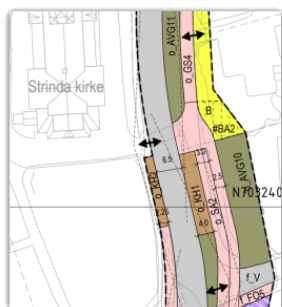
Det foreligger ingen merknader til planforslaget.

*Kommentar:*

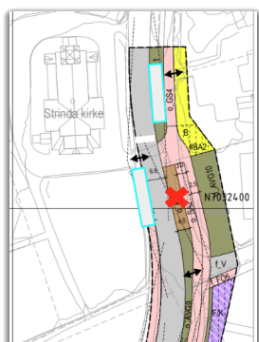
Tas til orientering.

AtB, 24.08.2023

AtB etterlyser en dobbel sperrelinje ved holdeplass da 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm speil på hver side. Det gjør at total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk ha kjørefeltbredde 3,25 m. Deres bekymring er at den regulerte vegbredden på 6,5 m (minimumbredde for buss) vil reduseres som følge av dobbel sperrelinje og føre til at viktige marginer forsvinner. Det er viktig å huske på at enhver reduksjon av vegareal må vektas opp mot å sikre areal for forsvarlig framføring av bussen og for at busser samt andre tyngre kjøretøy kan møtes uten utfordringer med fremkommelighet.



Holdeplassparet Strinda kirke planlegges lagt rett ovenfor hverandre. Ideell løsning, hvis tilgjengelig areal, hadde vært å sakse holdeplassene slik at krysningsspunkt over vegen legges i bakkant av bussen. Prinsippet illustreres nedenfor i figur.



AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetraffic, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafikksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for



kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet ivaretas i anleggsfasen. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene.

*Kommentar:*

For gater inngår oppmerking i bredden for gata, og det er ikke et krav om å legge til bredde i de tilfeller der hvor man f. eks. skal etablere dobbel sperrelinje. Det er vurdert at det er lav hastighet for strekningene, men viktig å ha dobbel sperrelinje mtp. risiko for forbikjøring av ventende buss. Det er ikke mulighet til breddeutvidelse.

Saksete holdeplasser vil innebære at nordgående holdeplass må flyttes nordover, og dermed vil komme i konflikt med eksisterende avkjørsel og eksisterende vegetasjon/trær i dette området. Det er vurdert at dette ikke er en egnet plassering av holdeplass.

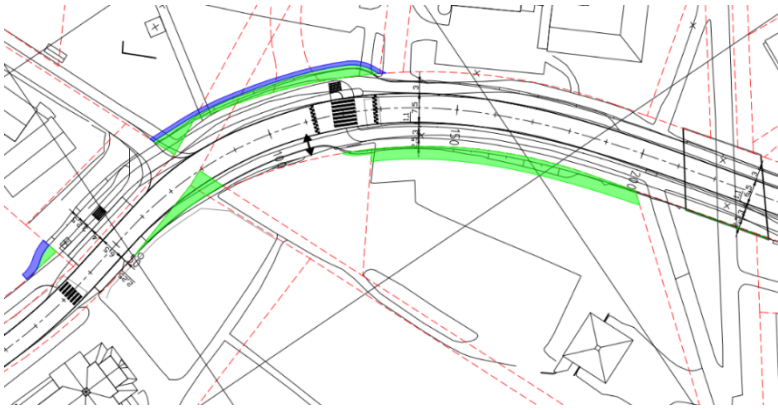
Framkommelighet for brukere av kollektivtransport i anleggsperioden sikres i bestemmelsene.

Kirkelig fellesråd (KFIT), 22.08.2023

1. KFIT kommer ikke til å gi fra seg kirkegårdsareal ved Brøsetvegen/Strinda kirke slik kommunen har skissert løsning på i planen. Området ved Strinda kirke og krematorium er et sårbart areal og kan ikke eksproprieres eller gis bort til allmennyttige formål.
2. Arealet kan heller ikke beslaglegges eller båndlegges rundt hjemmelsområdet, da en ny sykkelveg er et helhetlig element og inngrep som legger bindende føringer for øvrig bebyggelse.
3. I dette tilfellet er situasjonen rundt gravplass, krematorium og menighetens eget bygg mer prekær enn en ny gang- og sykkelveg.
4. KFIT kan ikke akseptere verken tilliggende gang- og sykkelveg som blokkerer tomte eller at areal tas fra våre hjemmelsområder.

*Kommentar:*

1. Tas til orientering.
2. Det er behov for erverv av kun et mindre areal for selve sykkelanlegget. Planen legger imidlertid også opp til opparbeidelse av grønt, som buffer mot veg. Totalt innebærer planen et erverv på ca. 263 m<sup>2</sup>. Buffer mot veg er lagt inn for å skjerme kirkens arealer, og muliggjør etablering av grønn beplantning i dette området.



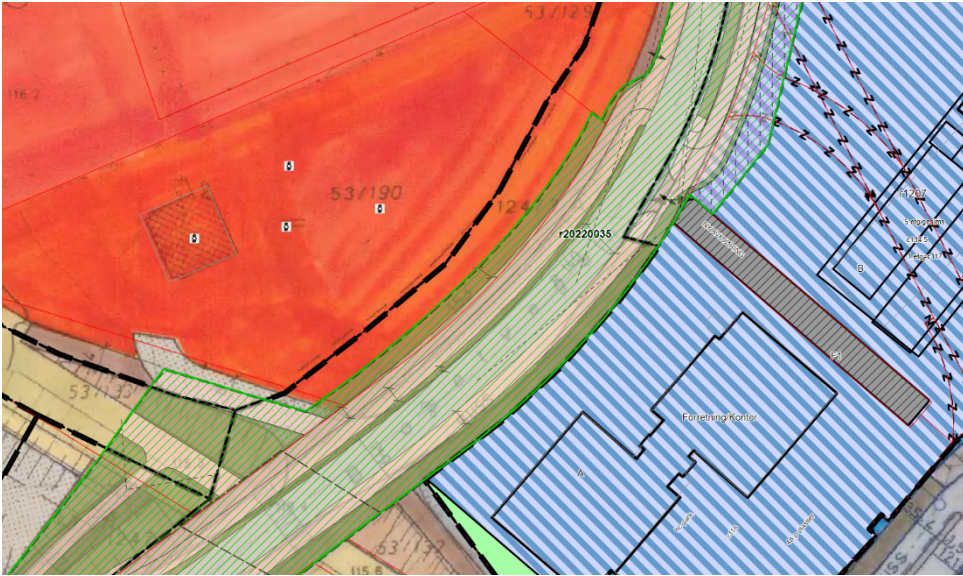
*Kartet viser behov for erverv (grønt) og midlertidig erverv (blått)*

3. Det planlegges sykkelrute som er politisk vedtatt.

4. Tas til orientering.



*Gjeldende reguleringsplan r1162b viser samferdselsareal mot kirkens areal*



*Planforslaget lagt på eksisterende plan viser at planforslaget ikke vil gjøre store inngrep på kirkegårdsarealet sammenlignet med gjeldende plan.*

Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT), 11.07.2023

Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:

- kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer.
- vannforsyning til brannsløkking.

*Kommentar*

Tas til orientering.

Styret i Teglverket Velforening, 25.08.2023

1. Området mot Brøsetvegen eies av beboerne i lag og ivaretas gjennom vår velforening, Teglverket Velforening.
2. Utvidelse av samferdselsareal vil føre til en brattere skråning ned mot Velforeningens areal. Ref. skisse i planbeskrivelsen. Det vil si deler av arealet mellom vegen Teglverket og skråningen opp mot gang og sykkelvegen (ref. offentlige kart som viser grenselinjer). Tidligere er det beskrevet at velforeningens område (privat område) ikke skal berøres permanent. De klarer ikke å tolke ut fra tilsendt informasjon (kartskisser etc.) om dette fortsatt stemmer. De ønsker en tydelig avklaring på dette.
3. Det vil bli fjernet vegetasjon trær i forbindelse med anleggsperioden. Velforeningen ønsker å bli involvert i planleggingen av ny beplantning ved ferdigstilling av gang- og sykkelbanen.

### *Kommentar*

1. Tas til orientering

2. Permanent beslag i dette området vil ikke berøre velforeningens eiendom. Annen veggrunn reguleres kun ut til eksisterende eiendomsgrenser, mens velforeningens grønne arealer vil få et midlertidig beslag knyttet til anleggsperioden. Etter endt anleggsperiode vil dette arealet tilbakeføres.

3. Tas til orientering. Dialog knyttet til planlegging av beplantning håndteres i gjennomføringsfasen av prosjektet.

### Teglverket 86, 17.08.2023

Nabo forstår av planene som er sendt ut, at trærne ved egen bolig skal tas ned. Dette setter nabo pris på. Dersom det skal plantes nye trær i skråningen, ber nabo om at det plantes trær som ikke blir så høye at de skygger for sola.

### *Kommentar*

Tas til orientering. Dialog knyttet til planlegging av beplantning håndteres i prosjekteringsfasen.

### **Avsluttende kommentar**

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4-2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.