

**Utvalg**  
Bystyret  
Bygningsrådet

**Møtedato**

## Saksframlegg

**Deler av Brøsetvegen, strekningen fra Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg og fra Strinda kirke til Frode Rinnans veg, detaljregulering, r20220035, sluttbehandling**  
Arkivsaksnr.: 2023/12215

---

### **Forslag til innstilling:**

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.

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

### **Saken gjelder**

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll på vegne av forslagsstiller Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim kommune.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

### **Beskrivelse av planforslaget**

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

Planforslaget er delt opp i to delstrekninger og er totalt ca. 620 meter. Den nordlige delen er 270 meter og strekker seg fra krysset Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars veg i nord til krysset Brøsetvegen og Henrik Ourens veg. Den sørlige delen er 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 på grunn av bevaring av eksisterende trær/allé, og det er dermed ikke mulig/ønskelig å gjennomføre tiltak her. Dette medfører at man får noen systemskifter i områder hvor sykkelveg med fortau møter

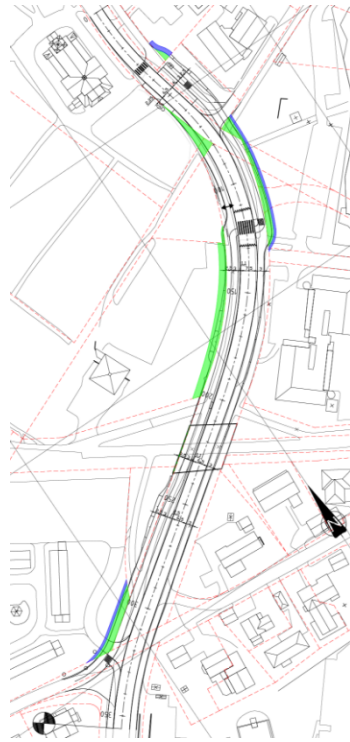
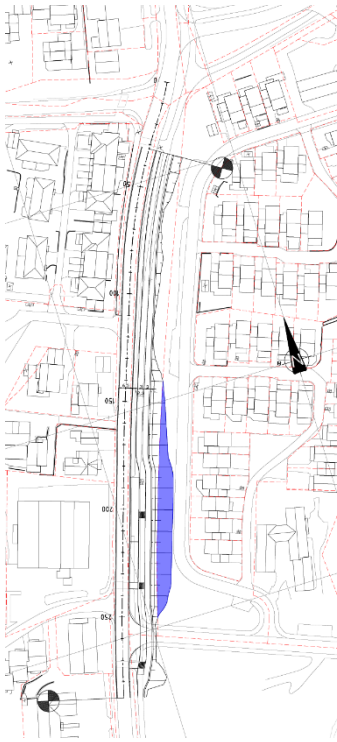
Saksframlegg – arkivsak Deler av Brøsetvegen, strekningen fra Sigurd Jorsalfars veg til Henrik Ourens veg og fra Strinda kirke til Frode Rinnans veg, detaljregulering

eksisterende gang- og sykkelveg, og motsatt hvor eksisterende gang- og sykkelveg går over til ny sykkelveg med fortau.

Det er vedtatt politisk at hovedrutene for sykkel skal planlegges med separerte anlegg for sykkel. Brøsetvegen er definert som en hovedrute for sykkel i sykkelstrategien for Trondheim kommune, som ble vedtatt i 2014.



Planforslaget legger opp til en utvidelse av dagens løsning for syklende og gående, og vil derfor berøre noen eiendommer langs traseen. Omfanget av grunnervverk avhenger av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på grøntdel/trafikkdeler som er veid mot grunnervverk. Prosjektet har mål om så bred trafikkdeler som mulig siden dette er viktig for trafikksikkerheten, men den er også viktig for å gi rom for grønt, trær, gatelyst, skilt, sykkelparkering, snøopplag og bussholdeplasser. Det vil ikke være full bredde på grøntdel gjennom hele strekningen.



*Ervervstegninger viser permanent erverv (grønt) og midlertidig beslag (blått)*

Valg av løsning i vegkryss langs strekningen er viktig siden det kan være vanskelig å styre syklist og fotgjengere riktig. I prosjektet har det vært viktig å tilrettelegge for helhetlige og intuitive løsninger slik at man unngår systemskifter som forvirrer brukerne.

Det er flere bussholdeplasser langs strekningen. Ingen holdeplasser må flyttes, men i nordgående retning vil ny sykkelveg med fortau etableres på baksiden av holdeplassen. Sørgående holdeplass ved Strinda kirke vil forlenges noe, slik at holdeplassen tilfredsstiller krav for buss på 18 meter.

## **Vurdering**

### *Trafikkforhold*

Tiltaket innebærer en forbedring av forholdene for syklende og gående langs denne strekningen av Brøsetvegen. For delene av strekningen hvor man skal separere syklende og gående vil dette redusere mulighet for konflikt mellom trafikantene.

### *Krysningspunkt ved Strinda kirke*

Ved parkeringsplassen tilhørende Strinda kirke legger planforslaget opp til at sykkelveg og fortau skal krysse Brøsetvegen. Foreslått krysningspunkt innebærer at syklende og gående ikke må krysse flere trafikkerte adkomster på vestsiden og østsiden av Brøsetvegen, og dette ble vurdert som viktig. Det er heller ikke ønskelig med krysningspunkt langs rettstrekning. Krysningspunkt lenger sør mot kulverten ville medført et større inngrep på næringseiendommene rett nord for kulverten. Foreslått krysningspunkt oppfyller kravene til sikt for alle trafikantgrupper.



*Sykkelvegen krysser Brøsetvegen ved parkeringsplassen som hører til Strinda kirke*

Der sykkelveg med fortau på østsiden krysser Brøsetvegen møter ny sykkelveg eksisterende gang- og sykkelveg fra sør, som nå blir regulert til fortau. Systemskiftet markeres med skilting og oppmerking (taktil og visuelt) som tydeliggjør overgangen av løsning.

#### *Nullvekstmålet og avveining av virkninger*

Tilrettelegging for gående og syklende er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme folkehelse. Planen er i tråd med målene i Miljøpakken og i Trondheim kommunes sykkel- og gåstrategi.

Ny sykkelveg og bredere fortau vil forbedre trafikksikkerheten til de ulike brukergruppene. Planforslaget er en av flere delstrekninger som til sammen skal skape en sammenhengende sykkelrute som kan vintervedlikeholdes. Tiltakene legger til rette for økt framkommelighet og gjør det mer attraktivt å sykle og gå.

Planlagt løsning vil berøre noen eiendommer, men det er gjort tilpasninger for å redusere inngrep på privat grunn. Planområdet er relativt flatt, noe som reduserer behov for skjæringer/fyllinger og støttemurer.

Av snittene som er utarbeidet ser man at bygging av sykkelveg med fortau parallelt med vegen vil medføre økt areal av harde flater lang strekningen. Harde flater kan medføre blant annet overvannsproblematikk. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem og ved vurdering av trafikkdelere.

Enkelte deler av strekningen vil trafikkdeleren være smalere enn to meter, som gjør at det ikke er mulig å plante nye gatetrær i den. Der hvor trafikkdeler er smalere blir vegen mer åpen og framstår formet for høyere fart, heller enn en bygate med gatetrær, som gjør det triveligere å gå

og sykle i gata. Når bilistene anser gata som smalere, vil dette kunne føre til at bilistene setter ned farta ubevisst.



*Jonsvannsveien, eksempel på trafikkdeler uten trær*



*Torbjørn Bratts veg, eksempel på trafikkdeler med trerekke*

Det er en politisk prioritering om man skal gå for gatetrær langs strekninger på bekostning av grunnerv. Sykkelveg med fortau krever mye samferdselsareal, og da er det ofte trafikkdeler som blir valgt bort for å unngå inngrep på privat grunn. Nabomerknader fra Kirkelig fellesråd (KFIT) har i stor grad gått ut på behovet for erverv av kirkens grunn. Tiltaket vil føre til noe erverv, men som i øvrige deler av planen vurderes inngrep på privat grunn til å være minimalt.



### *Ervervskart*

Det er utarbeidet et foreløpig ervervskart som viser omtrent hvor store inngrep prosjektet vil medføre. Grønt areal på vestsiden av vegen viser behov for permanent erverv. Dette arealet vil hovedsakelig være et mindre offentlig areal hvor det legges opp til beplantning som en buffer mot veg for å skjerme kirkens arealer.

### **Medvirkning**

Oppstartsmøte ble avholdt 31.05.2022. Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert 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.

I desember 2022 ble det varslet en mindre utvidelse av planavgrensningen ved Karinelund

studenthjem. Varselet ble kun sendt til berørt grunneier som er Studentskipnaden i Trondheim, med en frist på 3 uker.

Folkemøte ble gjennomført 01.11.2022 på Åsvang skole.

Befaringer og særmøter med grunneiere har blitt gjennomført med de som har bedt om det, og der man har sett et behov. Det kom inn totalt 14 skriftlige høringsuttalelser til opprinnelige planvarsel. I tillegg til dette kom det inn ett innspill ved begrenset varsling i forbindelse med en mindre utvidelse av planavgrensningen.

Planen var på høring i perioden 20.06.2023 til 28.08.2023. Det kom inn ti merknader i saken som er kommentert i planbeskrivelsen. Merknadene går blant annet ut på erverv av privat eiendom, trær, kollektivholdeplasser langs strekningen og avvikling av bygge- og anleggsfasen.

### Endring av plankart etter høring

Til sluttbehandling er plankartet endret slik at eksisterende offentlig fortau langs Henrik Ourens veg og Tegilverket nå vises riktig. Hensikten med planen er å koble ny sykkelveg med fortau mot eksisterende fortau i krysset Henrik Ourens veg og Brøsetvegen.



*Plankart ved høring til venstre, og plankart til sluttbehandling til høyre*

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift, og tiltaket vil medføre økte driftskostnader for offentlig sykkelveg og fortau.

## Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 29.01.2024

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
Byplansjef

Erlend Wold  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser