



Detaljregulering av Øvre del av Blusuvollsbakken og Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Kong Inges gate - Harald Bothners veg, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen: 16.8.2023
Dato for godkjenning av Trondheim bystyre: 19.10.2023

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av *Norconsult* som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim kommune ved Mobilitets- og samferdselsenheten.

Komplett planforslag forelå 22.3.2022.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av en hovedrute for sykkel samt fortau på en strekning som starter ved toppen av Blusuvollsbakken og fortsetter i Sigurds Jorsalfars veg fram til Harald Bothners veg, for tilkobling til sykkelveg med fortau ved Strinda videregående skole. I tillegg til sykkelveg og fortau omfatter planen midlertidig anleggsbelte for å kunne bygge tiltakene. Strekningen er en av flere delstrekninger som utgjør Brøsetruta, som strekker seg fra Øvre Baklandet til Dragvoll, og som er en akse mellom Estenstadmarka og sentrum med mange målpunkt, det vil si arbeidsplasser, skoler og idrettsanlegg.



Planområdet er markert på kart med rød stiplet linje.



Delstrekning av «Brøsetruta». Planen omfatter den røde streken lengst mot vest.

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

Vegtraseen ligger i tettbygd strøk, og nærheten til Kvilhaugen gård, friområde med tusenårssted, Berg kirke og boligeiendommer er utfordrende grunnet kulturlandskap/-miljø, næringsvirksomhet og tjenesteyting.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men kommunedirektøren har gjort endringer før utleggelse til høring og sluttbehandling.

Planstatus

Trondheim kommune er del av en byvekstavtale hvor målet 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 avtalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel.

Sykelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Trondheim kommune, daværende Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014, og har mål om å få flere til å sykle ved å gjøre sykling tryggere og enklere. I løpet av perioden 2012-2025 skal det etableres et sammenhengende hovednett for sykkel i Trondheim. Formålet er å knytte bydeler og boligområder sammen med sentrum, samt å knytte viktige publikumsområder sammen med sentrumsrutene.

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 vist som nåværende boligbebyggelse, eksisterende grønnstruktur, offentlig tjeneste og hovednett for sykkel.



Det ble spilt inn behov for midler til regulering av nødvendige strekninger langs Brøsetruta til Miljøpakkens budsjett 2021. Det ble fremmet sak til formannskapet 20.10.2020 for å få fortgang i prosessen, der det ble fattet følgende vedtak i kommunens sak 20/67185:

«Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta.»

Planområdet ligger innenfor og/eller grenser til flere reguleringsplaner:

Plan ID/ Navn/ vedtatt	Formål
r1168b - Kvilhaug, gnr. 58 bnr. 3 Ikrafttredelsesdato: 21.3.1991	Byggeområder: Bolig, næring, grøntareal og privat trafikkareal. Offentlige trafikkområder: Kjøreveg, gangveg, sykkelveg og fortau. Spesialområder: Bevaringsområde
r20110062 - Kong Inges gate, fortau Ikrafttredelsesdato: 30.1.2014	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, annen veggrunn
r0306 - Reguleringsplan for de østlige og sydlige bydeler Ikrafttredelsesdato: 12.6.1914	Kart Trondheim med byggebelte
r0146a - Blusuvold Nordre, Blusuvold Østre og del av Kvilhaugen Ikrafttredelsesdato: 1.4.1957	Veg og bolig
r0146p - Paul Fjermstads veg 29 Fradeling av boligtomt Ikrafttredelsesdato: 18.1.1994	Bolig
r20140017 - Paul Fjermstads veg 26 og 26B og Magnus Blindes veg 2 Ikrafttredelsesdato: 27.8.2015	Kjøreveg/veg og fortau
r0146r - Blussuvoll ungdomsskole med tilliggende g/s-veger, boligtomt og friområde. Ikrafttredelsesdato: 26.5.2005	Offentlig friområde, Gang/sykkelveg, annen veggrunn
r20090023 - Harald Bothners veg 21 Ikrafttredelsesdato: 16.6.2011	Bebyggelse og anlegg: Undervisningsformål Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Kjøreveg, fortau

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

Gnr. / Bnr.			
58/3	58/169	58/236	58/347
58/107	58/174	58/246	58/368
58/115	58/189	58/278	58/419
58/120	58/227	58/332	58/440
			58/442

Beliggenhet

Planområdet starter i Blusuvollsbakken ved Nordahl Bruns veg, men ligger hovedsakelig langs Sigurd Jorsalfars veg fram til Harald Bothners veg i øst. Området har en størrelse på ca. 12 daa.



Det er i dag en gruslagt gang- og sykkelveg forbi Kvilhaugen gård på strekningen Nordahl Bruns veg - Kong Inges gate. Kvilhaugen gård er både restaurant og selskapslokale, og har et større parkeringsområde ved bygningene. Adkomstvegen og vareleveranse ligger i krysset mellom Kong Inges gate og Sigurd Jorsalfars veg. På strekningen mellom Kong Inges gate og Blusuvoll allé er det smal kjøreveg på 5,0-5,5 meter med en smal fortausløsning langs Berg kirke. Strekningen mellom Paul Fjermstads veg til Harald Bothners veg har vegbredde på 7,0-8,5 meter, og har gjennomgående fortau på nordsiden med bredde mellom 2,3 m og 2,5 m. Fortauet er asfaltert med kantstein mot vegbanen. På sørsiden er det et smalere fortau (1,6-2,3 m) uten kantstein, som kun er asfaltert på deler av strekningen. Øst/sørøst for planområdet ligger Strinda videregående skole.

Stedets karakter

I vest går traseen i en bratt bakke med åpne grøntområder på begge sider med utsikt over Trondheim og Trondheimsfjorden. Kvilhaugen gård omringes av et grøntområde. Videre østover er strekningen forholdsvis flat med boligbebyggelse. Også denne del av strekningen oppleves frodig med spredte trær og busker langs vegen og grøntanlegg med store furutrær tilhørende Berg kirke på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Langs Sigurd Jorsalfars veg er det eneboliger på begge sider, frem til Strinda videregående skole som har et stort grøntareal i nord.

Biologisk mangfold og fremmede arter

Det er registrert flere observasjoner i artsdatabanken av truede fuglearter langs strekningen. Ved Kvilhaugen gård er det registrert observasjoner av kornkråke (NT) og fiskemåke (NT). Det er ikke observert reproduktiv aktivitet for disse artene.

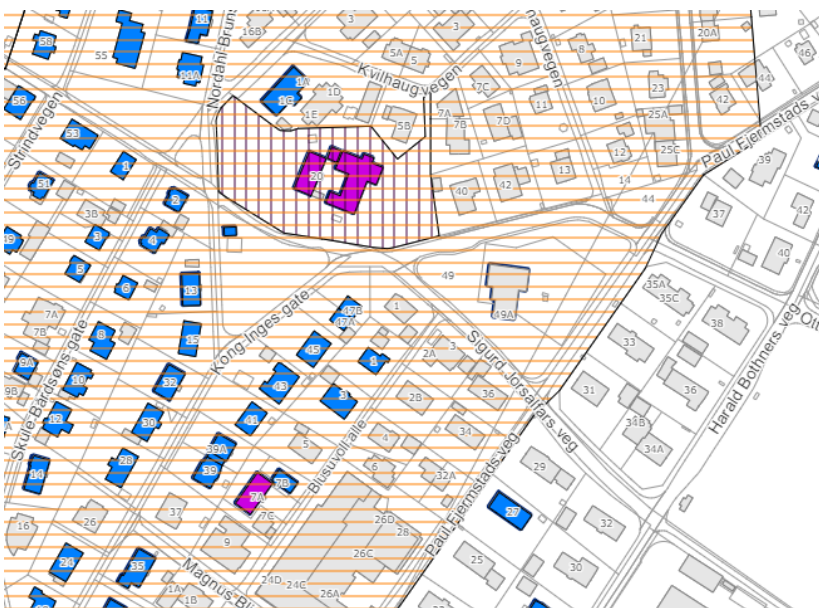
I øvre del av Blusuvollsbakken mellom Nordahl Bruns veg og Kong Inges gate er det registrert en observasjon av den fremmede arten stivgjøkesyre.

Kulturverdier

Kvilhaugen gård er registrert med «høy antikvarisk verdi» og er vernet etter plan- og bygningsloven (PBL). Utomhusområdet er registrert som bevaringsområde i reguleringsplan som sikrer området.

Trafobygg i grøntområde sør for Kvilhaugen gård er registrert som antikvarisk verneverdig.

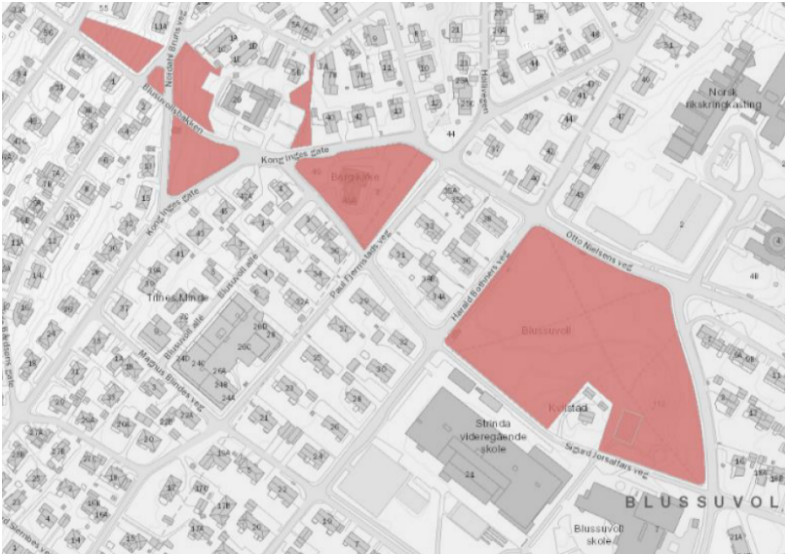
Blusuvold plass er et 1000-års sted markert med asketre og plakett. Det ligger i friområdet rett sør for Kvilhaugen gård, rett ved hovedsykkelvegtraseen.



Utsnitt fra Trondheim kommunes kulturminnekart. Skravur viser forslag til ny hensynssone.

Idrett og friluftsliv

Det er flere områder langs strekningen som er verdsatt som «Svært viktige» i kartlegging av områder for friluft iht. Miljødirektoratets Veileder M98-2013. Dette gjelder friområdene ved Kvilhaugen, utomhusarealet til Berg kirke og parkanlegget ved Strinda videregående som er viktige nærturterreng, og gir beboere kort veg til åpen og tilgjengelig grønnstruktur.



Turområder som er vurdert som svært viktige som nærturområde.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

På strekningen mellom Nordahl Bruns veg og Kong Inges gate finnes det ikke VA-anlegg. Overvann infiltreres i grøntområdene på begge sider av gangstien, eller renner ned Nordahl Bruns veg og Blussvollsbakken.

Mellom Kong Inges gate og Harald Bothners veg ligger det en vannledning fra 1951 med behov for utskiftning. Ved Berg kirke er det en kort overvannsledning med fem påkoblede sandfang. Utover dette går alle avløpsledninger i kryssende veger og det er mangelfull overvannshåndtering på resten av strekningen.

Planområdet ligger oppe på et høybrekk/platå på Tyholt og er ikke påvirket av flom.

Elektro

Det er ensidig belysning på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Kabelkart er innhentet fra TENSIO som viser at det ligger flere lavspent- og høgspektkabler i tillegg til andre kabler innenfor planstrekningen. De ligger i friområdet langs grusvegen ved Kvilhaugen gård og på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg.

Fjernvarme

Statkraft varme har en fjernvarmetrasé mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg.

Renovasjon

Tiltaket får ikke konsekvenser for renovasjon i området. Ved Kvilhaugen og Berg kirke benyttes eksisterende adkomstveg.

Trafikkforhold

Strekningen er viktig skoleveg både til Blussuvoll ungdomsskole og Strinda vgs. Sigurd Jorsalfars veg er en adkomstveg. Strekningen har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 300 kjøretøy/døgn mellom Kong Inges gate og Paul Fjermstads veg, der 70 % av trafikken går i retning mot Kvilhaugen gård. Trafikken er på ca. 500 kjøretøy/døgn mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg, der 70 % av trafikken går mot øst. ÅDT er beregnet ut fra radarmålinger utført av Trondheim kommune i 2019.

Fartsgrensen på strekningen er 30 km/t. Strekningen mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg er en del av en bussrute.

Strekket i Blusuvollsbakken er i dag bare for gående og syklende. Det er registrert mellom 60-100 syklistene per dag i Sigurd Jorsalfars veg. Resten av strekningen, mellom Kong Inges gate og Harald Bothners veg har fortau for gående og syklende på en eller begge sider, men disse er smale og har dårlig standard.

Det er direkte avkjørsel til Kvilhaugen gård og eksisterende parkering fra Kong Inges gate. Fire avkjørsler ligger på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. AtB har en linje som går gjennom planområdet, linje 22. Bussholdeplassen ligger i Harald Bothners veg sør for krysset med Sigurd Jorsalfars veg.

Det er ikke registrert noen politirapporterte ulykker innenfor planområdet de siste ti år.

Barn og unges interesser

Traseen er skoleveg for mange elever til Strinda videregående skole og Blussuvoll ungdomsskole. I tillegg krysses strekningen av barn på veg til Berg barneskole. Barnetråkkregistreringer fra 2014 og innspill fra medvirkningsportalen opprettet i sammenheng med prosjektet viser at alle vegene som krysser Sigurd Jorsalfars veg er mye brukt. Det er spesielt pekt på utfordringer i kryssene med Nordahl Bruns veg, Kong Inges gate og Harald Bothners veg. Tilbakemeldingen er knyttet til at biler kjører for fort, manglende tilrettelegging for gående, farlig kryss og dårlig belysning.



Universell utforming

I dag er det ikke tilrettelagt for universell utforming opp Blusuvollsbakken mot Kvilhaugen gård ettersom terrenget på det meste har en helning på over 15 %. Det er heller ikke lagt inn ledelinjer for svaksynte. Langs Sigurd Jorsalfars veg er det flatt nok til at rullestolbrukere kan komme seg frem ved Berg kirke, men her er fortau i dårlig forfatning. I praksis må rullestolbrukere benytte kjøreveg. Mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg er selve gangfeltet i bedre forfatning, men høy kantstein gjør det vanskelig å komme seg opp på fortauet. Den høye kanten vil også påvirke fremkommeligheten for svaksynte. Det er et dårlig plassert oppmerksomhetsfelt ved Harald Bothners veg som leder svaksynte på tvers av krysset. Generelt sett er strekningen dårlig utformet med tanke på universell utforming.

Grunnforhold og forurensning

Det er gjort vurderinger av grunnforhold i forprosjektet og det konkluderes med at det er relativt gode grunnforhold på strekningen. Løsmassekart viser at det er marine sedimenter, dvs. leire og silt på området. Løsmassekartet er basert på en grov kartlegging av løsmasser i overflaten.

Boringer viser at fjellet er grunt.

Kart fra Miljødirektoratet indikerer at det ikke er noen forurensning i grunnen.

Krav til nye vurderinger

I notat «Brøsetruta vest og øst. Geoteknisk kommentar til reguleringsplaner» fra 06.01.2022 er det stilt krav om at det utføres nye vurderinger av tiltak etter den nye kvikkleireveilederen 1/2019. Det er ikke spesielt sidebratt terreng, og det er lite sannsynlig med behov for større utredninger.

Støy og luftforurensning

Støykartet viser at støynivået ligger på et akseptabelt nivå. Det er ikke registrert luftforurensning som overskrider grenseverdier.



Støykart viser akseptabelt nivå for omkringliggende bebyggelse

Risiko og sårbarhet (ROS)

Den største risikoen er knyttet til manglende tilrettelegging for syklist og gående. I tillegg mangler det et system for overvannshåndtering, og eksisterende VA-ledninger må skiftes ut. Belysningen på strekningen er ikke i tråd med gjeldende krav, og det bør fokuseres spesielt på kryssene, der skoleveg krysser bilveg.

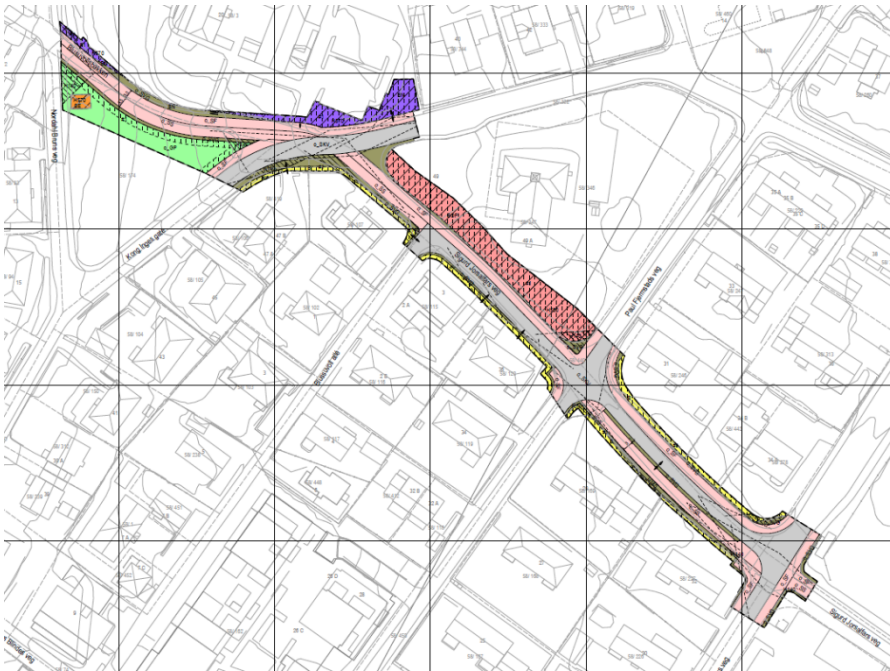
I tilbakemeldingen fra oppstartsmøtet ble følgende tema definert som viktige å følge opp i planarbeidet:

- Topografiske forhold - flom, overvann/ras
- Grunnforhold, områdestabilitet
- Fremmede arter
- Naturtyper/sårbare arter
- Kulturminner/miljøer
- Trafikkavvikling i anleggsperiode
- Anleggstrafikk og massetransport
- Infrastruktur for forsyning av VA, strøm, varme med mer
- Støy i anleggsperiode
- Støy
- Forurenset grunn

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Strekningen er på ca. 300 meter. Området foreslås regulert til samferdselsformål; kjøreveg, annen veggrunn, sykkelveg, og fortau. I tillegg er det avsatt areal til midlertidig bygge- og anleggsområde innenfor formålene boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting (Berg kirke), næringsbebyggelse (Kvilhaugen gård) og energianlegg. Planområdet har en størrelse på ca. 12 daa.



Utsnitt av plankart

Tiltaket innebærer regulering av sykkelveg med fortau der det i dag er gang- og sykkelveg mellom Nordahl Bruns veg og Kong Inges gate, og sykkelkryssing over Kong Inges gate er planlagt med tanke på prioritet for syklende. Mellom Kong Inges gate og Blusuvoll allé stenges kjørevegen og det etableres sykkelveg med fortau. Totalbredden på dette er 6,5 meter.

Kjørevegen mellom Blusuvoll allé og Paul Fjermstads veg reguleres til envegskjøring i retning øst. Bredden er tilstrekkelig til å tillate sykling mot påbudt kjøreretning. Kjørevegbredde er 4,5 meter. Eksisterende fortau utvides til regulert bredde på 3 meter med skulder. Denne strekningen vil være mulig å gjøre om til sykkelprioritert gate da trafikken og fartsgrensen er lav.

Mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg reguleres sykkelveg på sørsiden av kjøreveg med fortau på nordsiden. Strekningen er planlagt envegsregulert i retning øst, og det etableres trafikkdeler som også skal infiltrere overvann mellom kjøreveg og sykkelveg. Det etableres sykkelkryssing over Harald Bothners veg med tilkobling til eksisterende sykkelveg med fortau ved Strinda vgs.

Ved kryssing av Harald Bothners veg og Kong Inges gate foreslås at kjørende har vikeplikt for syklister. Skilting utarbeides uavhengig av reguleringsplan.

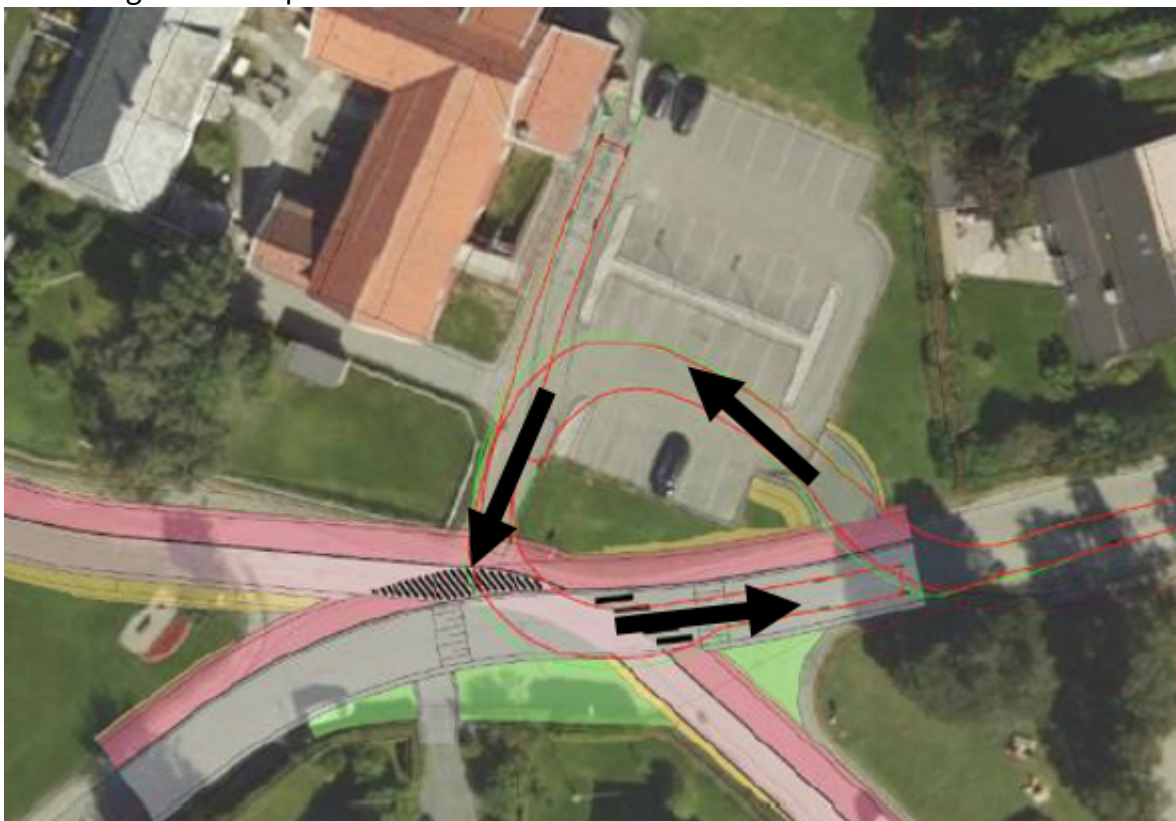
Tilpassing til nåværende arealbruk

Areal for etablering av tiltak og midlertidig anleggsområde må sikres, og det innebærer behov for å ta med areal og formål utover samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Skjæringer og fyllinger kan tillates innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde for å få etablert tiltak og ivareta en god terrengtilpassing.

Kvilhaugen gård

I tråd med høringsinnspill er dagens avkjørsel fra Kvilhaugen gård åpnet for utkjøring av kjøretøy for å ivareta vareleveranser og renovasjon. Dagens gangadkomst til selve gårdstunet er foreslått stengt for kjøretøy.

Ny adkomstveg vil måtte brukes for alle kjøretøy. Dagens adkomstveg til Kvilhaugen gård vil kun åpnes opp for utkjøring for større kjøretøy som ivaretar driften av Kvilhaugen gård. Det forutsettes da kjøring via eksisterende parkeringsplass, jf. sporingsanalyse vist i figur under. Løsningen fordrer ombygging av en rabatt på parkeringsplassen, slik at denne blir overkjørbar. Skilt eller bom vil regulere utkjøring, slik at det kun tillates utkjøring for renovasjon, vareleveranser og utrykningskjøretøy. Dette vil ivareta trafikksikkerheten i nødvendig grad ved at antall kjøretøy som benytter fortau/sykkelveg reduseres til et minimum og ivaretar god sikt for alle trafikanter. Eksisterende avkjørsel inn til selve gårdstunet (gangadkomst) er markert som stengt i revidert plankart.



Tilliggende eiendommer, landskap og natur

Generelt er tiltakene forsøkt tilpasset til eksisterende eiendomsgrenser, men planforslaget berører i ulik grad flere private eiendommer langs Sigurd Jorsalfars veg. Store deler av strekningen berører offentlig friområde/park i nord og sør. Dette gjelder i all hovedsak midlertidig bruk i anleggsfasen, men også noe varig beslag. Utvidelse av trafikkareal vil medføre mer asfaltert areal enn i dag. Ved Kvilhaugen gård vil dagens grusveg få asfaltdekke.

Eksisterende veg langs traseen er i dårlig befatning, og tiltakene som foreslås vil gi et kvalitetsløft på hele strekningen. Det forutsettes at gjerder og hekker erstattes etter at anleggsvirksomheten er avsluttet.



Situasjonsplanen som viser mulige tiltak mellom Nordahl Bruns veg og Harald Bothners veg.

Kulturminner

Planarbeidet grenser til Kvilhaugen gård, men vil kun berøre grønstrukturen ved gården på en kort strekning for å etablere sykkelveg med fortau. Tiltaket er justert sørover for å redusere inngrep. Eksisterende adkomstveg er fjernet og flyttet øst for parkeringsarealet til gården. Berg kirke vil kun få mindre inngrep i grøntarealet, og de store furutrærne skal ivaretas. Nytt fortau følger i stor grad eksisterende fortau. Trafobygget vil ikke bli berørt av tiltaket.

Bomiljø/bokvalitet

Oppgradert anlegg for gående og syklende vil øke tryggheten til både gående og syklende i området. Stengingen av kjørevegen mellom Kong Inges gate og Blusuvoll allé og envegsregulering vil endre trafikken i området. Noen boliger vil få noe lengre reiseveg til/fra eiendommene grunnet endring av kjøremønster. En bilfri sone og redusert biltrafikk vil gjøre det mer attraktivt for syklende og gående.

Teknisk infrastruktur

Vann, avløp og overvann (VAO)

Ny vannledning skal etableres på hele strekket fra Kong Inges gate til Harald Bothners veg. Ved Kong Inges gate blir det tilkobling og grensesnitt mot ny vannledning i tilstøtende VA-prosjekt. De to avgreiningene for private stikkledninger forutsettes tilkoblet i nye vannkummer. Det etableres ny vannkum i Paul Fjermstads veg og en ved Blusuvoll allé. Ved Harald Bothners veg forutsettes det at ny vannledning tilkobles i eksisterende kum (20134). Det er utarbeidet VA-tegninger datert 17.12.2021 som viser plasseringen.

Ny drensledning etableres under overbygningen. Det etableres også nye sandfang med tilknytning til kommunalt nett slik vist på VA-plan. Midtrabatten bidrar til lokal overvannshåndtering med fordrøyning og infiltrasjon.

Elektro

Belysningen på strekningen skal tilfredsstillende de lystekniske kravene til Trondheim kommune. Strømforsyningen gjenbrukes, og det må vurderes behov for nye kabler i rør.

I forbindelse med byggeplan skal det undersøkes om eksisterende LED-armaturer fra 2017 gir god nok belysning til at de kan gjenbrukes i prosjektet. Det er satt av et areal på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg på 0,7-1,0 meter for å ivareta eventuell flytting/oppsetting av ekstra belysning i reguleringsplanen. Dagens belysning er ikke god nok i kryssområdene, som det har kommet innspill fra barn og unge om i planprosessen.

Fjernvarme

Tiltakene som gjennomføres vil ikke gi inngrep på fjernvarmenettet. Ledningene ligger under sykkelvegen mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg, og dette er forutsatt ivaretatt i anleggsfasen.

Kjøremønster

Kjøremønsteret vil endres ettersom deler av Sigurd Jorsalfars veg envegsreguleres i retning mot øst mellom Blusuvoll allé og Harald Bothners veg. I tillegg stenges strekningen mellom Kong Inges gate og Blusuvoll allé for bilkjøring, og vil kun være åpen for syklistene og gående. Kryssing av Kong Inges gate og Harald Bothners veg vil få prioritet for syklende.



Figuren viser systemskiftene for syklistene. Det er flere forskjellige løsninger som er lagt til grunn på strekningen.

Det er ikke prioritert fortau på begge sider av Sigurd Jorsalfars veg pga. for store inngrep i naboeiendommer. Det samme gjelder forskyving av sykkelfelt ved Harald Bothners veg, da dette ville medført store inngrep på tilstøtende eiendom/hage.

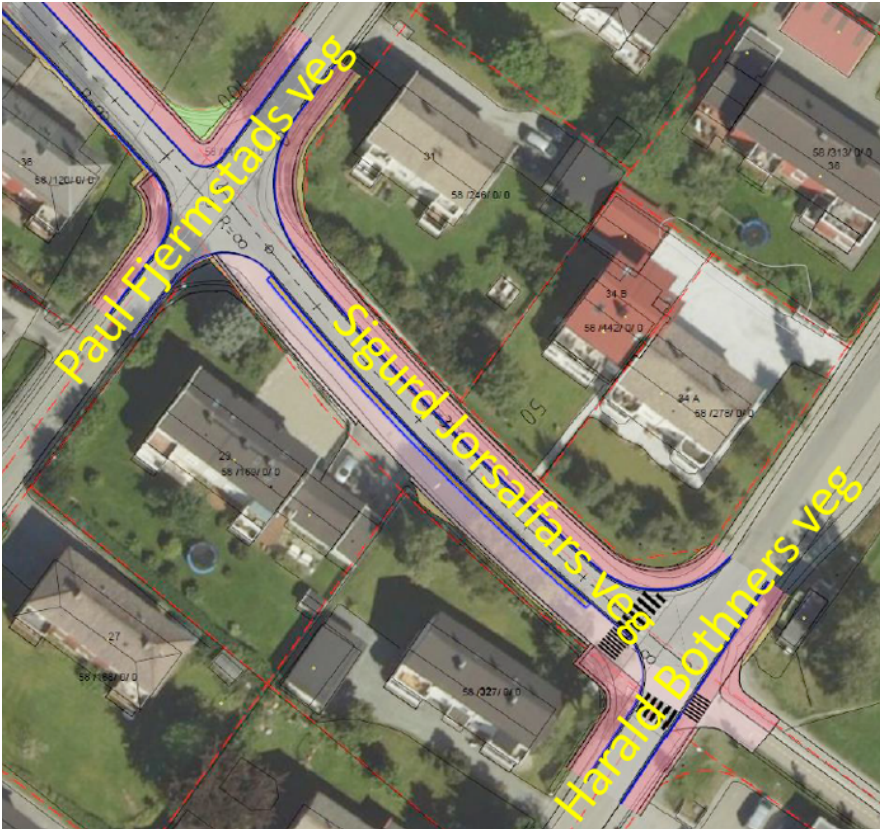
Trafikksikkerhet vil bli prioritert videre, og ved å stenge del av vegen samt envegsregulere øvrig veg, vil trafikken bli liten.



Planlagt kryssing av Kong Inges gate og stenging av deler av Sigurd Jorsalfars veg

Kollektivtilbud

Krysset mellom Paul Fjermstads veg og Sigurd Jorsalfars veg er justert for å ivareta bussens svingebevegelse. Trafikkdelere på en meter skiller kjøreveg og sykkelveg. Sykkelvegen er lagt på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg for å minimere konfliktpunkter mellom buss og syklende.



Oversiktskart for delstrekning Paul Fjermstads veg - Harald Bothners veg

Miljøoppfølging og miljøtiltak

Blusuvollsbakken, blant annet hagen til Kvilhaugen gård, samt området rundt Berg kirke, er registrert som «naturområder og andre grønne områder». Miljøtiltak er beskrevet i Miljøplanen for prosjektet (YML-RAP-01 Miljøplan for Brøsetruta/Sigurd Jorsalfars veg).

Kulturminner og kulturmiljø: *Tiltaket mot Kvilhaug gård må utføres skånsomt på en måte som bevarer områdets åpne karakter.*

Landskapsbilde, estetikk og stedsutforming: *Dersom inngrepet medfører fjerning av vegetasjon (hekker, busker og trær) skal dette erstattes slik at det grønne uttrykket i området bevares.*

Før anleggsgjennomføring skal det gjennomføres registrering av fremmede arter for å kunne iverksette tiltak som hindrer spredning.

Universell utforming

Det legges til grunn at generelle krav til universell utforming ivaretas for hele strekningen med unntak av den øvre delen av Blusuvollsbakken nedenfor Kvilhaugen gård. Her vil det være vanskelig å legge til rette for dette pga. stigning. Ved behov vil Nordahl Bruns veg og Kong Inges gate være en alternativ rute med lavere stigning.

Trafikk

Det er utarbeidet trafikkanalyse og trafiksikkerhetsvurdering i forbindelse med prosjektet.

Viktige moment i rapporten er blant annet at trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg vil overføres til nærliggende veger. Det antas størst overføring til Kong Inges gate og Otto Nielsens veg, men noe trafikk vil/må benytte Magnus Blindes veg. Ingen av vegene i området tåler spesielt mye trafikk, men med tanke på registrert trafikknivå vil vegene kunne avvikle overført trafikk. Busslinje 22 påvirkes ikke av envegsreguleringen i Sigurd Jorsalfars veg. Busstrafikken utgjør mellom 25–30 prosent av trafikken i Sigurd Jorsalfars veg i dag.

De positive konsekvensene av planforslaget er at man ved å stenge/envegsregulere Sigurd Jorsalfars veg vil legge til rette for en sammenhengende sykkeltrasé langs Brøsetruta. En separering av gående og syklende vil gi økt trafiksikkerhet på strekningen, samtidig som det vil kunne motivere flere til å sykle.

Det er krevende med sykkeltilrettelegging i tettbygde områder uten at det går på bekostning av privat grunn. I planen er det lagt til grunn envegsregulering og stenging av kjøreveg for å unngå for store inngrep i private boligeiendommer og eksisterende grønnstruktur.

I krysset mellom Sigurd Jorsalfars veg og Harald Bothners veg tilfredsstillers ikke sykkelkryssing avstandskrav mellom sykkelkryssing og gjennomgående veg. Det er i tillegg viktig at det er et synlig og systematisk skille i løsningsvalg/vegutforming i de situasjonene det er vikeplikt eller forkjørsrett for sykkeltrafikk. I vurderingen er det lagt til grunn at der sykkel har forkjørsrett, bør det også bygges opphøyd krysningspunkt, men dette reguleres ikke i plan.

Virkninger av planforslaget

Foreslåtte tiltak legger til rette for økt framkommelighet og trafiksikkerhet, og vil gjøre det mer attraktivt å sykle og gå mellom ulike målpunkt på strekningen.

Natur og landskap

Tiltaket vil følge omtrent eksisterende terreng uten store endringer. Men breddeutvidelsen av trafikkanlegget vil medføre inngrep i friområdet med tusenårsstedet, Kvilhaugen gård, ved Berg kirke og noen private eiendommer hvor noe grønnstruktur vil berøres. Inngrepene vurderes å ha mindre innvirkning på overordnet landskap.

Kulturminner og miljø

Reguleringsplanen berører enkelte kulturminner, men vurderes å ikke forringe kvaliteten på minnene. Kvilhaugen gård blir ivaretatt gjennom hensynsone H-570 og i bestemmelsene. Det er aktuelt å vurdere utforming av toppdekket på trafikkanlegget forbi Kvilhaugen gård, slik at det i størst mulig grad harmonerer med det landlige gårdsanlegget, men dette stilles det ingen krav om i bestemmelsene.

Tusenårsstedet Blusuvoll plass ivaretas tilstrekkelig ved bestemmelse om flytting. Asketreet vil sannsynligvis preges av redusert vekst de første årene etter gjennomført flytting, men det er en akseptabel konsekvens av et samfunnsnyttig prosjekt.

Det er bevaringsverdig grønnstruktur ved Berg kirke, og denne er ivaretatt gjennom hensynssone H560 og i bestemmelser. Så lenge furutrærne behandles av trekyndige er planlagte tiltak godt gjennomførbare. Det er ikke vurdert at tiltaket vil redusere naturverdiene ved Kvilhaugen gård.

Naturmangfold

Det er utarbeidet en miljøplan i forbindelse med reguleringsplanen. Planen skal ivareta naturmangfold, samt foreslå tiltak for å redusere negative virkninger av nye tiltak. Planen tar utgangspunkt i det kunnskapsgrunnlaget som er tilgjengelig i dag. For å unngå unødige skader på naturmangfoldet forutsettes det at tiltakshaver etterfølger prinsippene i naturmangfoldloven §§ 11 og 12.

Vann og avløp

Med bakgrunn i bedre overvannshåndtering vil det bli mindre vannoppsamling i vegbanene og bedre for trafikanter. I tillegg vil tilgrensende boliger bli mindre berørt.

Renovasjon

Renovasjon til de fire boligene i Sigurd Jorsalfars veg og Kvilhaugen gård vil bli ivaretatt. Dagens kjøremønster for henting av avfall må tilpasses endret kjøremønster.

Elektro

Nytt veganlegg er i konflikt med flere lysmaster og kabelskap som derfor må flyttes. Langs traseen, hovedsakelig utenfor fortauskant på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg, ligger det kabler som må hensyntas i anleggsperioden.

Fjernvarme

Det vil bli graving tett på eksisterende fjernvarmerør, men det vil ikke gi negative konsekvenser for drift av fjernvarmeanlegget.

Trafikk

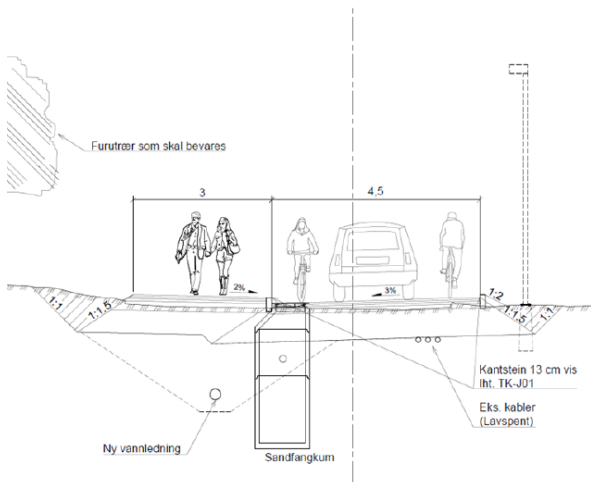
Sperring av strekningen mellom Kong Inges gate og Blusuvoll allé for bilkjøring vil redusere konfliktpunkter i kryssingen mellom Kong Inges gate og Sigurd Jorsalfars veg. Stenging og envegsregulering i Sigurd Jorsalfars veg vil endre den interne trafikkavviklingen til boligområdene.

I trafikkanalysen er dagens trafikkmengde (ÅDT) langs Sigurd Jorsalfars veg følgende:

Kong Inges gate–Paul Fjermstads veg 300 per dag (310 fra tellinger), med fartsgrense på 30 km/t og Paul Fjermstads veg–Harald Bothners veg 500 per dag (540 fra tellinger), med fartsgrense på 30 km/t.

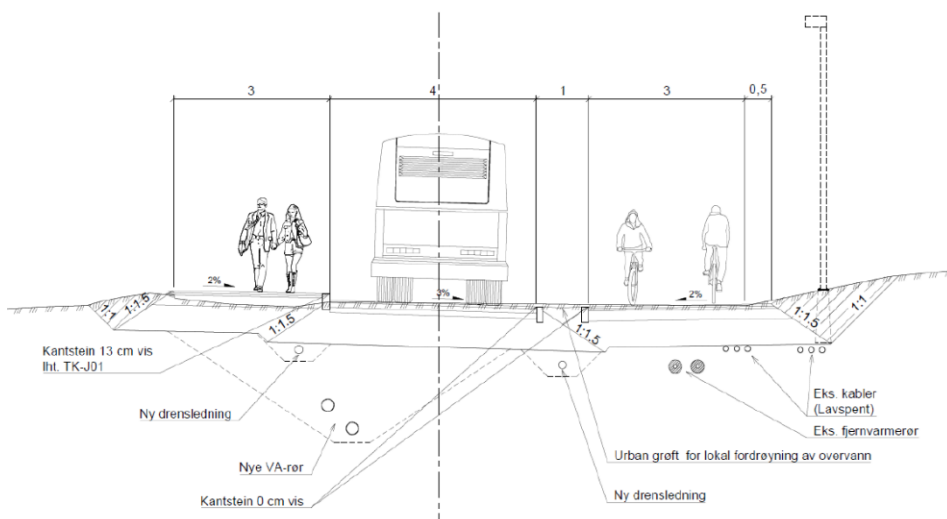
En separering av syklende og gående vil gi bedret trafiksikkerhet på strekningen, samtidig som det vil kunne motivere flere til å sykle og gå. Trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg vil overføres til

nærliggende vejer. Det antas størst overføring til Kong Inges gate og Otto Nielsens veg. Men noe trafikk vil/må benytte Magnus Blindes veg. Ingen av vegene i området tåler spesielt mye trafikk, men med tanke på registrert trafikknivå vil vegene ha kapasitet til overført trafikk.



Løsning forbi Berg kirke. Syklister må ut i vejen.

Tiltaket har systemskifter for syklende, men løsningen for gående er imidlertid god. Eksisterende fortau utbedres og ligger gjennomgående på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg med god kobling videre. For syklister er det ivarettatt en gjennomgående løsning på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg, med unntak av en delstrekning med sykling i kjøreveg. For syklister som sykler mot øst vil dette være en god løsning, men for de som sykler mot vest innebærer det at de må sykle mot kjøreretningen. Den lave trafikkmengden vil imidlertid redusere de negative konsekvensene av dette. Med envegsregulering er forventet trafikkmengde ca. 100 kjøretøy i døgnet.



Paul Fjermstads veg - Harald Bothners veg. Separat løsning. Fortau i nord.



Illustrasjon av sykkelveg i sør og fortau i nord langs deler av Sigurd Jorsalfars veg

Utrykningskjøretøy

Flytting av avkjørsel til Kvilhaugen gård vil kunne gi utfordringer for redningsetater ved at de må kjøre gjennom parkeringsområdet hvor parkerte biler kan være til hinder. Dette er en av grunnene til at dagens avkjørsel er holdt åpen, slik at redningskjøretøy kan kjøre der om nødvendig.

Barns interesser

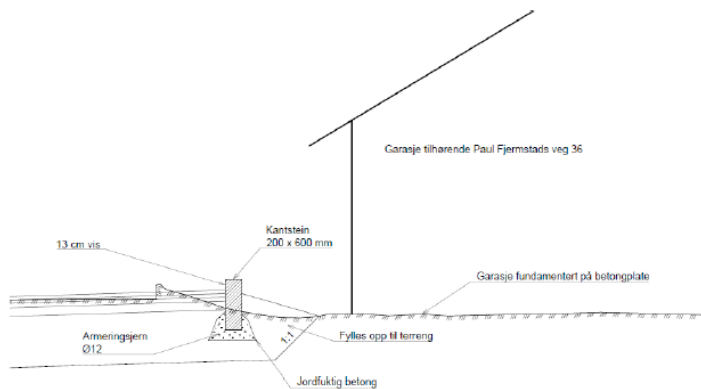
Trafikksikkerhet ovenfor barn og unge er viktig langs strekningen, da det er flere skoler, barnehager og diverse aktivitetsområder langs Brøsetruta. Økte bredder på fortau og fysiske skiller mellom de ulike trafikantene bidrar til å gi økt sikkerhet for de ulike trafikantene.

Universell utforming

Det forutsettes at planlagte fortau, sykkelveger og kryssings- og tilkoblingspunkter blir bygd i henhold til gjeldende krav som settes til universell utforming. Dette vil gjøre området mer attraktivt for personer med nedsatt funksjonsevne.

Grunnforhold

Grunnforholdene er karakterisert som relativt gode, men det må gjøres noen tiltak som blant annet at grøft ved Kvilhaugen gård er forutsatt fylt igjen og at det må gjøres tiltak for garasjen ved Paul Fjermstads veg 36. Ved regulering av midlertidig anleggsområde sikres det at en får bygget de nødvendige murene, skjæringene, grøfter osv. på strekningen. Tegninger for anleggsfase, er benyttet som underlag for utarbeidelse av midlertidig anleggsområde.



Foreslåtte tiltak ved eksisterende garasje.

Støy

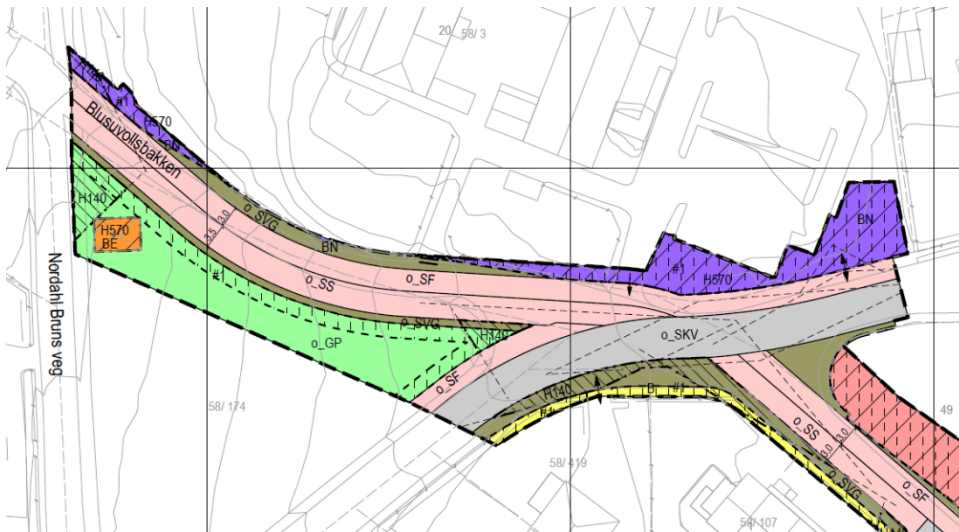
Planen vil medføre noe endret kjøremønster, men forventet biltrafikk vil ikke være så stor at den vil gi merkbar støybelastning.

Lysforurensing

For å innfri kravene til universell utforming er det nødvendig med differensiert belysning langs samferdselstiltak og ved fotgjengeroverganger.

Næring

Tiltaket vil medføre noe erverv og inngrep i eiendommene langs vegen. Det blir bedre adkomst for myke trafikanter til Kvilhaugen gård når den gamle hovedadkomsten til gården reguleres til gangadkomst. Kjøreadkomsten til gården vil påvirkes ettersom denne er planlagt flyttet noe lengre øst i Kong Inges gate. For at dette ikke skal skape utfordringer for vareleveringer og utrykningskjøretøy, holdes den gamle kjøreadkomsten til parkeringsplassen åpen for utkjøring av de aktuelle kjøretøyene. Utforming av parkeringsplassen må også justeres for at dette skal fungere, men antall parkeringsplasser vil ikke endres som følge av tiltak. I anleggsperioden vil en stripe av grøntarealet med trær tilhørende Kvilhaugen gård bli berørt. Vegetasjonen er hensyntatt ved utforming av ny sykkelveg med fortau, og vil bli ivaretatt både i anleggsperioden og ved ferdigstillelse.



Plankartet viser noe behov for areal sør for Kvilhaugen gård og endring av dagens avkjørsel vist med avkjørselspil.

Friområder

Veganlegget utvides på bekostning av areal tilrettelagt og brukt til friluftsliv. Dette bidrar blant annet til at tusenårsstedet Blusuvoll gård må flyttes. I anleggsfasen vil tilliggende friområder være lite attraktive. Dette er negative konsekvenser som må påregnes for å få gjennomført det planlagte trafikkanlegget som vurderes å gi stor samfunnsnytte.

Klimaendringer, flom og skred

NVE presiserer at økt andel tette flater vil redusere den naturlige infiltrasjonen i tiltaksområdet. Tiltak for overvannshåndtering er ivaretatt i planforslaget.

Folkehelse

Hensikten med planen er å tilrettelegge for gående og syklende. Dette vurderes som et positivt tiltak for å fremme folkehelse ettersom det kan medføre at flere personer i de ulike brukergruppene foretrekker sykkel og gange.

Anleggsfase

Bestemmelsene setter krav til vern mot støy og andre ulemper i anleggsfasen.

I bygge- og anleggsfasen må trær som skal bevares sikres beskyttelse, både av krone, stamme og rotsonen. I tillegg må det sikres at det ikke skal kjøres, parkeres eller lagres materialer eller masser i sikringssonen til trærne.

Risiko og sårbarhet (ROS) planlagt situasjon

Med utgangspunkt i forslag til detaljregulering for Brøsetruta er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging. Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

For mer utfyllende informasjon se rapport «PLA-RAP-03 ROS-analyse» for Brøsetruta vest.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Grunnforhold	En geoteknisk konsulent må vurdere skred sikkerheten for planen. Gjennom planen må det sikres tilstrekkelig areal i reguleringsplanen/plankartet til eventuelle geotekniske tiltak.
Anleggstrafikk	Gang/ sykkelarealer sikres med tilstrekkelig sikring for å hindre blanding av myke trafikanter og anleggstrafikk. Gang/ sykkelveier i området må legges om og etableres på en intuitiv og lett forståelig måte for å hindre at myke trafikanter går feil i området. Det tilrådes at det ikke foregår transport eller manøvrering av tunge kjøretøy i den tiden på morgen/ ettermiddag barn går til/fra skolen. Dette er også et forhold som må følges opp i den videre planleggingen av anleggsgjennomføringen og gjennom de SHA-analysene som vil måtte bli gjennomført på et senere tidspunkt.
Fremkommelighet utrykningskjøretøy	Ny sykkelvei og fortau må brøytes vinterstid for å opprettholde fremkommelighet, dette må derfor innarbeides i kommunens vinterdriftsrutiner. Det må gjøres vurderinger og evt. tiltak på parkeringsplass for Kvilhaugen gård for å sikre tilstrekkelig manøvreringsareal slik at brannvesenet kommer frem til sitt hovedangrepspunkt. Det bør vurderes noen tiltak inne på området i forhold til parkeringsplasser.
Fremkommelighet utrykningskjøretøy (anleggsperioden)	Gjennom planlegging av anleggsfasen må det planlegges for at ikke hele området graves opp samtidig for å sikre en viss fremkommelighet gjennom området. Adkomst til eiendommer må opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Enten gjennom at det raskt kan tettes igjen eller ved bruk av stålplater slik at utrykningsetatenes tilkomst til objekter i området opprettholdes.
VA-anlegg	Gjennom detaljprosjektering tilrådes det etablering av dialog med Trøndelag brann og redningstjeneste knyttet til brannvannskummer på ny vannledning, både i forhold til plassering og utforming.

Oppsummering av ROS-analyse.

Planlagt gjennomføring

Byggestart forventes 2024/2025, men byggestart avhenger av budsjettvedtak. Det forventes ferdigstillelse av anlegg i 2026.

Innspill til planforslaget

Det ble varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet i Adresseavisen 11. juni 2021 med høringsfrist 1. juli 2021. Innen høringsfristen kom det 11 innspill, fem fra offentlige myndigheter og seks fra private. Digitalt åpent medvirkningsmøte ble avholdt 15. juni 2021. Befaring med naboer og interessenter ble gjennomført 22. juni 2021.

12.8.2021 ble det sendt ut informasjon til Eberg skole, Berg skole, Blussuvoll skole og Strinda videregående skole med invitasjon til medvirkning i forbindelse med planlegging av sykkelveg med fortau i deler av Sigurd Jorsalfars veg. Medvirkningen var digital med en løsning der det var

ønskelig med innspill på hvilke ruter barn og unge bruker i forbindelse med skole, hvilke områder de bruker på fritida, og om det er områder på strekningen der trafikk eller løsninger knyttet til veg og ferdsel gjør dem utrygge. Dette ble brukt videre i planarbeidet.

Bygningsrådet vedtok 24.11.2022, i sak 256/22, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og sende det på høring. Det kom inn ti merknader innen fristen 23.1.2021. Innspillene fra offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert under.

Trøndelag fylkeskommune (TRFK), datert 24.1.2023

Historiske miljø bør i minst mulig grad bli berørt av tiltaket. Sikring/bevaring av trær ved Berg kirke er et godt plangrep. En endret adkomst til Kvilhaugens parkering vurderes som akseptabelt. Viser til illustrasjoner som synliggjør etablering av kjørefelt og sidestilt adskilte sykkelveger og gangveger. Mener at sykkelveger kan virke som en barriere i en boliggate. Stiller spørsmål om det er tilstrekkelig med snøopplag i løsningen. Løsningen illustrert for Sigurd Jorsalfars veg vurderes som ikke godt nok stedstilpasset ut fra et kulturmiljøperspektiv, og det gis faglig råd om å tilpasse løsningen bedre til bomiljøet.

Kommentar:

Planbestemmelser til sluttbehandling er nå endret for å bedre ta hensyn til trærne. Adkomsten til Kvilhaugen gård er endret til sluttbehandling. Tidligere regulert stengt avkjørsel er nå regulert åpen for utkjøring.

Bredt fortau og bred sykkelveg bidrar til å ivareta framkommelighet også på vinteren. Langs sykkelvegen er det satt av areal til annen veggrunn mot eiendommer for vegbelysning. Dette vil også kunne benyttes som snøopplag. Det er ikke lagt til grunn erverv av ekstra grunn fra naboeiendommer til snøopplag.

Det er lagt til grunn minst mulig inngrep på naboeiendommer for å tilrettelegge for myke trafikanter. Tiltaket ligger i stor grad innenfor eiendomsgrense knyttet til vegformål, og det er en endret prioritering av trafikanter innenfor dette arealet. Sykkelvegen er med på å strukturere et utflytende asfaltert areal mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg.

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 12.1.2023

Planens formål er positivt for folkehelse og barn og unges interesser. Trafikksikre forbindelser for myke trafikanter er arenaer for bevegelse og er et viktig bidrag for å realisere handlingsplanen for fysisk aktivitet – sammen om aktive liv. Gir faglig råd om at bestemmelsene oppdateres slik at grenseverdier og avbøtende tiltak for støy og luftkvalitet i anleggsfase jf. i T-1520 og T-1442 følges opp.

Kommentar:

Bestemmelsene er endret slik at krav til grenseverdier for støy og støv i anleggsperiode inngår.

Statens vegvesen (SVV), 13.1.2023

SVV registrerer at det kan bli utfordringer med kryss og systemskifter med bakgrunn i blandet trafikk midt på strekningen og sykkelveg med fortau nordvest og sørøst. Det er viktig å synliggjøre hvor ruta går der det er blandet trafikk slik at det oppleves kontinuerlig for syklistene.

Sykkelvegens kryssing av Kong Inges gate bør gjøres mer rettvinklet. Skrå kryssing som vist i plankartet er trafiksikkerhetsmessig uheldig og ikke godt lesbart.

Sykkelvegens kryssing av Paul Fjermstads veg er også noe skrå da det er skifte mellom sykkelveg og blandet trafikk. Dette punktet er viktig i videre detaljering og prosjektering og er primært en utfordring for syklende fra sørøst.

Det er uklart om planen har tatt hensyn til alle vurderingene som er gjort i trafikkanalysen og trafiksikkerhetsvurderingene fra Norconsult.

Dersom løsningene i reguleringsplanen fordrer tillatelser gjennom andre lover enn Plan- og bygningsloven eller skiltforskrift med hjemmel i Vegtrafikkloven, bør dette avklares i møte med de aktuelle myndigheter før planen blir vedtatt.

Det er uheldig dersom reguleringsplanen låser en løsning som ikke er god nok når det f.eks. gjelder trafiksikkerhet eller fører til et endret kjøremønster som ikke er tilstrekkelig utredet ev. med avbøtende tiltak. Tenker da også på forsinkelser for kollektivtrafikken. Generelt mener Statens vegvesen at bruken av envegskjøring må vurderes nøye pga. omfordeling av trafikk som kan være uheldig.

Kommentar:

Skilting og merking av sykkelveg/sykkeltilbud vil være spesielt viktig ved systemskifter. Dette vil bli detaljert ut videre i prosjekteringsfasen.

Det er prioritert å få en god kobling mellom sykkelveg og Sigurd Jorsalfars veg uten store inngrep i Kvilhaugen gård. Dette har vært en viktig premiss i arbeidet med reguleringsplan. Det er lagt til grunn en bredde på 4,5 m på strekningen der syklistene sykler mot kjøreretningen. Minimumskravet er 4 m i sykkelhåndboka.

Trafiksikkerhetsnotatet var et innspill til planarbeidet, og er dermed ikke fulgt i alle henseende. Det ble ikke tatt til følge forslag knyttet til løsning ved Kvilhaugen gård. I tillegg er det ikke prioritert fortau på begge sider av Sigurd Jorsalfars veg pga. for store inngrep i naboeiendommer. Det samme gjelder forskyving av sykkelfelt ved Harald Bothners veg, da dette ville medført store inngrep på tilstøtende eiendom/hage.

Trafiksikkerhet vil bli prioritert videre, og ved å stenge del av vegen samt envegsregulere øvrig veg, vil trafikken bli liten. Dette vil være med på å forenkle trafikkbildet. Kollektivtrafikken er prioritert i planen og vil ikke få forsinkelser med denne løsningen.

NVE, 27.12.2022

NVE viser til at kommunen som planmyndighet har ansvar for å se til at etatens saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. Viser til deres kartbaserte veileder og ber om at denne gjennomgås dersom dette ikke er gjort. Det må også vurderes om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Minner om at kommunen har ansvar for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggesaker og dispensasjoner.

Kommentar:

Dette er ivaretatt i planforslaget.

Kirkelig fellesråd (KF), 20.1.2023

Viser til befaring og innmåling av fire furutrær ved Berg kirke. Trærne er godt etablerte, og rotsonen strekker seg helt inntil og muligens inn under fortauets indre kant. KF slår fast at ethvert terrenginngrep på Kirkelig fellesråds grunn inn fra Sigurd Jorsalfars veg vil berøre rotsonen til de fire trærne. Dette vil gå ut over trærnes stabilitet og vitalitet, og kan ikke godtas.

Kommentar:

Det er lagt inn bestemmelser og hensynssone for bevaring av trær og vegetasjon ved Berg kirke.

ATB, 23.1.2023

Orienterer om at selskapet kjører bussrute 22, som betjener holdeplassen Strinda VGS, rett øst for planområdet. På strekningen bussen kjører innenfor planområdet, i Sigurd Jorsalfars veg, planlegges det sykkelveg på sørsiden og fortau på nordsiden. Vegbanen planlegges med ca. 4 m bredde og foreslås enveisregulert i bussens kjøreretning.

Legger ved utsnitt av plankartet med illustrasjon av hvordan linje 22 kjører for å komme til endeholdeplass Strinda vgs. Linje 22 skal fortsatt kunne kjøre slik den gjør i dag, og det går frem av planbeskrivelsen at krysset mellom Paul Fjermstads veg og Sigurd Jorsalfars veg er justert for å ivareta bussens svingebevegelse - dette støttes.

Det er positivt at sykkelvegen er lagt på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg for å minimere konfliktpunkter mellom buss og syklende. Det planlegges trafikkdelere på en meter mellom kjøreveg og sykkelveg, de mener dette gir en god barriere mellom syklister og bussens speil.

Ser en viss risiko for at syklister som kommer fra Sigurd Jorsalfars veg og skal til høyre inn i Paul Fjermstads veg kan misoppfatte bussen (og biler) og gjøre en bevegelse samtidig som bussen har begynt å svinge mot sin venstre side inn i Paul Fjermstads veg. ATB spør om det er mulighet for å gjøre tiltak her for å minimere denne risikoen.

Ber om at tiltak i anleggsfasen i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber de 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 deres 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 (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. De ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Kommentar:

Når det gjelder syklistene som skal til høyre inn i Paul Fjermstad veg vil bussen kunne begynne å svinge tidlig, samtidig som det er god sikt for syklistene. Dette vil være med på å redusere risiko, se ellers svar på spørsmål 1 fra Statens vegvesen. Bruk av skilting og merking vil være viktig for å minimere risiko. Dette vil bli ivaretatt i kommende detaljplanlegging.

Stenging av veg vil i perioder kunne forekomme. AtB vil bli involvert tidlig i arbeidet med detaljplanlegging av anlegget for å ivareta framkommelighet for buss i anleggsfasen.

Blusuvollsbakken 20A (Kvilhaugen gård), 23.1.2023

Konstaterer at planforslaget berører kulturmiljøet som omgir gårdsanlegget Kvilhaugen, samt at det omfatter en omlegging av kjøreadkomst. Viser til samrådsmøte der de gav uttrykk for sine synspunkter når det gjelder utforming av veganlegget, men kan ikke se at dette er referert eller kommentert i planbeskrivelsen. Ser dette som en mangel ved planmaterialet, og gjentar deres merknader i brevet.

Mener primært at vegstrekningen forbi gården bør opprettholdes med grusdekke, med tanke på bevaring av kulturmiljøet. Dette vil også bidra til at hastigheten til sykkeltrafikken holdes lav, og slik skape en naturlig overgang til strekningen med blandet trafikk i den bratte delen av Blusuvollsbakken. Dersom det må legges fast dekke, bør det gjøres uten oppmerking og oppdeling med kantstein.

Mener at det er en svakhet i planmaterialet at konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø ikke er behandlet som et eget tema. De visuelle virkningene for gårdsanlegget er heller ikke illustrert. Hensynet til den historiske situasjonen omkring Kvilhaugen gård bør belyses bedre og tillegges større vekt.

Kommentar:

Det er vektlagt å minimere varige inngrep i utomhusanlegget på Kvilhaugen gård, og areal som må tas i bruk som anleggsområde vil bli istandsatt ved anleggs slutt. Terrengendringer må avklares med kulturminnemyndighet. Kommunedirektøren har forståelse for at planlagt utvidelse av trafikkareal rett inntil Kvilhaugen gård vil påvirke helhetsinntrykket av gårdsanlegget. Endringen fra en gang- og sykkelveg med grusdekke til sykkelveg og fortau vil gi et mer bymessig uttrykk. Asfalddekke vil svekke det landlige preget som dagens situasjon gir. Dette er drøftet i planprosessen, og Kommunedirektøren mener at verdien av å få en oppgradert

løsning for gående og syklende veier tyngre enn å opprettholde det landlige preget som dagens situasjon gir.

Kulturminner er behandlet som en del av planprosessen. Kvilhaugen gård er regulert til bevaring gjennom reguleringsplan nord for vestre del av strekningen. Bygningene har høy antikvarisk verdi (klasse B). Det forventes ingen eller svært små inngrep i terreng. Disse må avklares med kulturminnemyndighet. Det er avholdt egne møter med Byantikvaren for å få til en løsning der gårdsanlegget i minst mulig grad blir berørt. Adkomsten til parkeringene er foreslått i utkanten av eiendommen mot naboeiendom, som i dag har parkering og asfalterte flater. Det er lagt til hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570) i plankartet med tilhørende bestemmelse for Kvilhaugen gård for å sikre verneinteressene.

Varelevering og adkomst for renovasjon og utrykningskjøretøyer er løst ved å åpne for utkjøring fra avkjørsel som var foreslått stengt i plankartet slik det forelå til førstegangsbehandling. Det forutsettes da kjøring via eksisterende parkeringsplass jf. vedlagt sporingsanalyse. Løsningen fordrer ombygging av en rabatt på parkeringsplassen, slik at denne blir overkjørbar. Det må settes opp skilt for å hindre at personbiler bruker avkjørsel. Eksisterende avkjørsel inn til selve gårdstunet (gangadkomst) foreslås markert som stengt i revidert plankart.

Tiltak slik det foreligger nå vil ikke hindre utrykningskjøretøy.

Antall parkeringsplasser vil ikke endres som følge av tiltak. Eksisterende adkomst vil bli benyttet for utkjøring som i dag. Innkjøring blir lagt til ny adkomstveg. Dette vil redusere antall kjøretøy som benytter sykkelvegen. Innspillet er delvis imøtekommet.

Grunneier og beboere i Paul Fjermstads veg 36, 22.1.2023

Grunneier viser til at det er gjort inngrep på deres eiendom i forbindelse med flere prosjekter, og ser det som urimelig at de på nytt skal måtte avstå grunn. Inngrepet medfører at de mister oppstillingsplass for bilhenger, at adkomst til avfallsbeholdere blir forringet og at de mister hageareal som nyttes til dyrking av frukt og bær.

Konstaterer at svingradiusen som er lagt til grunn for bussens svingbevegelse Paul Fjermstads veg og Sigurd Jorsalfars veg medfører et betydelig inngrep på deres grunn. Ser det som sannsynlig at bussruten vil bli lagt om ved ferdigstilling av Norsk havteknologisk senter, slik at bussen får trasé opp til Tyholt via Tyholtveien og får endeholdeplass ved senterets hovedinngang. Videre trasé vil da gå sørover i Paul Fjermstads veg, og deretter til høyre i Otto Nilsens veg. Behovet for en vendesløyfe faller da bort, og busstrafikken i Sigurd Jorsalfars veg opphører. Mener at inngrepet i dette perspektivet fremstår som uforholdsmessig stort. Mener at planforslaget er dårlig tilpasset vinterdrift.

Viser til at det legges opp til flere systemskifter hvor man er avhengig av synlig vegmerking, noe som vil skape forvirring og fare for både syklende og bilister.

Det er ikke lagt opp til tilstrekkelig snøopplag på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Mellom Kong Inges gate og Paul Fjermstads veg vil brøyting føre til en betydelig innsnevring av vegbredden. Dette vil medføre større fare for konflikt mellom kjørende og syklende, som deler kjørebane på denne strekningen. Foreslår å løse dette ved å stenge utkjøringen fra Blussuvoll allé mot Paul Fjermstads veg for biltrafikk, slik at strekningen bare blir adkomst for tre boligeiendommer. Samtidig kan vegbanen og fortau forskyves 1 meter mot nord for å sikre tilstrekkelig snøopplag på sørsiden, slik at veg-/sykkelbanens bredde beholdes også under vinterforhold. Dette vil også begrense inngrepet på deres grunn.

Viser til den foreslåtte løsningen med «urban grøft», som vil måtte forsvinne vinterstid, samtidig som sykkelfeltet snevres inn på grunn av snøopplag som oppstår på sørsiden. Mener at dette gir potensial for konflikt mellom syklende og buss.

Foreslår å redusere biltrafikken mellom Paul Fjermstads veg og Harald Bothners veg ved å skille Paul Fjermstads veg enveiskjørt sørover, slik den allerede er regulert. Sammen med endret busstrasé vil dette tiltaket nesten eliminere biltrafikken på denne strekningen, og det vil bli mulig å etablere en sykkelprioritert gate på samme måte som strekningen vest for Paul Fjermstads veg, dvs. uten systemskifte i krysset Sigurd Jorsalfars veg / Paul Fjermstads veg. Dette gir også mulighet til å etablere det nødvendige snøopplag på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Denne løsningen eliminerer også behovet for inngrep i tomtearealet i Paul Fjermstads gate 31.

Kommentar:

For å minimere inngrep er det lagt til grunn envegsregulering der syklister bruker kjøreveg deler av strekningen. Løsning slik den foreligger er minimumsløsning, men etablering av fortau langs Paul Fjermstads veg og sikker kryssing over Sigurd Jorsalfars veg vil medføre inngrep i aktuell eiendom. I forbindelse med prosjektering vil en se mer detaljert på løsninger for de ulike eiendommene.

De største endringene i krysset for å ivareta bussens svingebevegelse vil ikke påvirke eiendommen. Planen ivaretar dagens bussrute, en eventuell endring i rute må vurderes da. Bruk av skilting og merking vil være viktig for å minimere risiko for trafikkulykker. Arealer langs strekningen ved Berg kirke vil kunne ivareta noe snøopplag. Se ellers svar til Trøndelag fylkeskommune på spørsmål om snøopplag. Ekstra bredde på kjøreveg vil være med på å øke sikkerheten på strekningen, også på vinterstid.

Løsningen som grunneier foreslår med å stenge utkjøringen fra Blusuvoll allé krever at det etableres snumulighet langs Blusuvoll allé for trafikk som ikke lenger kan benytte Sigurd Jorsalfars veg. Renovasjon vil uansett måtte benytte strekningen. Renovasjon har stilt krav om at det minimum skal legges til rette for 4 m vegbredde. Innspill tas ikke til følge.

Det forutsettes god vinterdrift av sykkelveg for å ivareta tilbudet på vinterstid. Det er satt av god sykkelvegbredde, noe som vil redusere risiko for konflikt.

Beboer Sigurd Jorsalfars veg 1, 22.1.2023

Eier registrerer at deler av deres tomt skal erverves permanent, og spør hvilke konsekvenser dette vil ha for dem. En del av tomta skal også midlertidig beslaglegges, særlig områder hvor det er etablert hekk og gjerde. Hva medfører dette for det som er etablert?

Spør om det er lagt en plan for begrensnig av støy, støv og forurensning under anleggsfasen. Beboer viser til at det er fall fra anleggsområdet til deres eiendom, slik at eventuell forurensning kan havne der.

Kommentar:

Det vil bli gjennomført en egen grunnervvervsprosess i forkant av bygging. Kommunen vil da kontakte grunneier for å kjøpe/leie arealer for å kunne bygge tiltaket, samt avtaler om erstatning for skader eller ulemper på eiendom.

Det er i bestemmelse stilt krav om at det skal utarbeides en plan for å beskytte omgivelsene mot støy og andre ulemper i anleggsfasen før anleggsstart. Dette skal ivaretas før anleggsarbeider kan igangsettes.

Beboer Kong Inges gate 45, datert 01.21.2023

Beboer orienterer om at syklistene som ferdes i området oppfører seg som ville hester, og at det derfor oppstår farlige situasjoner. Mener at planen legger til rette for flere syklist i enda større fart, og mener at det heller bør legges hindringer i vegen som tvinger syklistene til å senke farten.

Kommentar:

Innspill tas til orientering. Reguleringsplanen vil ivareta framkommeligheten for syklist samtidig som en ivaretar sikkerheten for gående med brede fortau.

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.