



## Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Lillebergvegen - Brøsetvegen, detaljregulering, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 31.08.2023

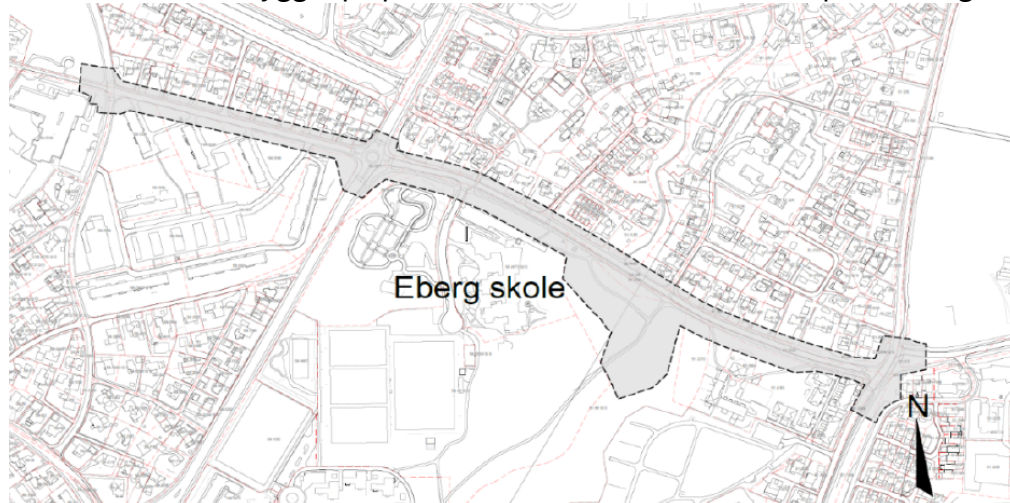
Dato for godkjenning av Trondheim bystyre : 19.10.2023

### Innledning

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

Hensikten med planen er å kunne etablere en sammenhengende sykkelveg med fortau langs Sigurd Jorsalfars veg fra Blussuvoll skole til Brøsetvegen. Dette er en delstrekning av Brøsetruta som er en del av hovedsykkelnettet i Trondheim. Brøsetruta strekker seg fra Øvre Bakklandet til Dragvoll. Planen omfatter i tillegg nødvendig areal for tekniske installasjoner, midlertidig anleggsbelte og riggområde.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.



Planområdet ved oppstart

### Planstatus

Trondheim kommune har sammen med Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten inngått en byvekstavtale. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges

Postadresse:

ORGNVAVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Erling Skakkes gate 14

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

[www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no)

må bidra til bedre framkommelighet og tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Et av tiltakene denne avtalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel.

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. Hovednettet prioriterer ruter der det er mulig å nå mange syklister.



Kartutsnittet viser hovednett i øverste høyre hjørne. De røde linjene viser strekningene hvor det utarbeides reguleringsplaner i 2022.

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



Utsnitt fra KPA

### Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet ligger innenfor og/eller grenser til flere reguleringsplaner. For reguleringsplanene som er vedtatt før 01.10.2011, jf. §2.3 i kommuneplanens arealdel, vil overordnet plan sine bestemmelser være gjeldende.

<b>Plan ID/ Navn på plan/ Vedtatt</b>	<b>Formål</b>
r0146r – Blussuvoll ungdomsskole Ikrafttredelsesdato: 26.05.2005	Skole, bolig og friområde
r0146b – Blusuvold Ikrafttredelsesdato: 18.01.1961	Boligblokker med parkeringsplass og service-areal i vest
r0146a – Blusuvold nordre, Blusuvold østre og deler av Kvilhaugen Ikrafttredelsesdato: 29.10.1956	Bolig og næring
r0146e – Sigurd Jorsalfars veg nr.20 Ikrafttredelsesdato: 01.12.1981	Bolig
r0146d – Kong Øysteins veg mellom Jonsvannsveien og Sigurd Jorsalfars veg med tilstøtende områder Ikrafttredelsesdato: 25.1.1967	Samferdselsareal
r0003 – Valentinlyst Ikrafttredelsesdato: 23/12.1960	Bolig og handelsarealer
r0091a – Eberg idrettsfelt Ikrafttredelsesdato: 30.11.1995	Park og offentlige bygg
<b>Plan ID/ Navn på plan/ Vedtatt</b>	<b>Formål</b>
r0120i – Sigurd Jorsalfars veg 60 Ikrafttredelsesdato: 04.12.2003	Bolig og vegareal
R1073 – Område ved Trøavegen Ikrafttredelsesdato: 16.01.1968	Bolig og tjenesteyting
r1073a – Sigurd Jorsalfars veg 56 Ikrafttredelsesdato: 30.10.1980	Bolig
r1073b – Gartneri til bolig, Sigurd Jorsalfars veg 58 Ikrafttredelsesdato: 04.03.1982	Bolig
r0120b – Boligområde reguleringsplan Ikrafttredelsesdato: 25.04.1967	Bolig og offentlig tjenesteyting (pleiehjem)
r0120d – Ole Hogstads veg 68 Ikrafttredelsesdato: 05.05.1971	Bolig
r1162s – Bebyggelsesplan Buckhaugen Ikrafttredelsesdato: 18.05.1994	Bolig
r1174d – Reitgjerdet industriområde Ikrafttredelsesdato: 26.03.1981	Bolig, kontor og barnehage
r1174g – Teglverket 1, 3, 5 og 7 Ikrafttredelsesdato: 03.08.2000	Bolig og kontor/lager
r20210026 – Områderegulering Brøset Ikrafttredelsesdato: 13.06.2013	Bolig/tjenesteyting

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 (arkivsak 20/67185):

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

### Planområdet, eksisterende forhold

Det er flere eiendommer som blir berørt av foreslåtte tiltak vist i tabell under. Det er ikke skilt på varig eller midlertidig beslag i oppstillingen. Det vil bli utarbeidet nøyaktige grunnervervstegninger for mer detaljert informasjon ved prosjektering.

Nr.	Gnr/ Bnr.	Nr.	Gnr/ Bnr.	Nr.	Gnr/ Bnr.
1	58 440	25	59 440	49	51 86
2	58 189	26	55 55	50	51 95
3	58 316	27	55 57	51	51 87
4	58 334	28	55 58	52	51 270
5	58 286	29	59 478	53	51 92
6	58 424	30	55 59	54	51 183
7	58 287	31	55 60	55	51 85
8	58 385	32	55 30	56	51 90
9	58 288	33	59 4	57	51 242
10	58 270	34	55 7	58	51 59
11	58 335	35	55 4	59	51 60
12	58 252	36	55 5	60	51 52
13	58 253	37	59 477	61	51 128
14	58 254	38	55 106	62	51 244
15	58 336	39	51 300	63	51 50
16	58 255	40	51 53	64	51 49
17	58 256	41	51 5	65	51 269
18	58 257	42	51 185	66	51 309
19	58 258	43	51 45	67	51 148
20	58 259	44	51 260	68	51 170
21	58 337	45	51 6	69	51 310
22	58 276	46	51 134	70	51 17
23	58 277	47	51 294	71	51 44
24	58 371	48	51 96	72	51 144
				73	14 1
				74	51 177
				75	51 88

### Beliggenhet

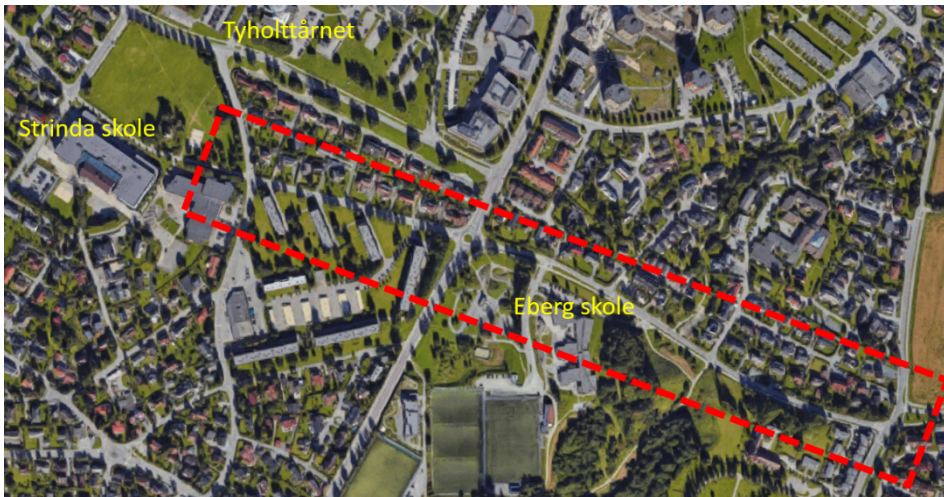
Planområdet ligger langs Sigurd Jorsalfars veg mellom Lillebergvegen og Brøsetvegen. Området har en størrelse på om lag 40 daa.

Blussvoll skole ligger vest i planområdet. Ved skolen er det etablert sykkelveg med fortau.

Langs Sigurd Jorsalfars veg fra Lillebergvegen til Kong Øysteins veg er det kun fortau på nordre side. Strekingen er en boliggate med småhusbebyggelse i nord og med blokkbebyggelse i sør, og har flere avkjørsler på strekingen. I rundkjøringen ved Kong Øysteins veg er det fortau og gangfelt. Gangfeltet sør for rundkjøringen er lysregulert. Mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen er det gang- og sykkelveg på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg forbi Eberg skole og Buckhaugen gård. På nordsiden av vegen er det boligeiendommer, mens sørsiden kun har boliger i øst mot Brøsetvegen. Det er etablert lysregulert gangfelt over Brøsetvegen.

### Stedets karakter

Terrenget heller svakt mot øst langs Sigurd Jorsalfars veg fra Strinda videregående skole frem til turdraget øst for Eberg skole, for så å stige svakt opp mot Brøsetvegen igjen.



I området mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg ligger det småhusbebyggelse i nord, mens mot sør ligger et borettslag bestående av blokkbebyggelse med større grøntområder mellom. En bjørkerekke grenser mot Sigurd Jorsalfars veg på denne strekningen. Øst for Kong Øysteins veg mot sør ligger Eberg skole og Eberg trafikkgård med store uteoppholdsarealer og idrettsflater, samt et turdrag som krysser tiltaket fra sør til nord. Turdraget er en bekkedal med naturlige koller med vegetasjon og en turveg som slynger seg i bunnen av dalen som forbinder gangtrafikken i nord-sør-retning. Rett øst for bekkedalen ligger Buckhaugen gård på en høyde. Det går to gamle alleer på hver side opp til gården fra Sigurd Jorsalfars veg som er en del av parkanlegget rundt gården. Alleene har i dag kun gangtrafikk, mens kjøreadkomst til gården er fra Brøsetvegen i øst. Parkanlegget består av flere store trær. Området nord for tiltaket består av småhusbebyggelse.

I kommunens aktsomhetskart er det registrert flere naturtyper langs strekningen som «viktig lokalt»:

- Grøntområde mellom Eberg skole og eiendom gnr/bnr. 51/270 (sør for Sigurd Jorsalfars veg)
- Grønnstruktur langs turdrag, midt på strekningen ved Eberg skole, ved eiendom gnr/bnr. 51/185 og 51/294. Turdraget går fra Bromstad og helt opp til Steinan eller Dragvoll og videre til Estenstadmarka.

I naturbasen er det registrert enkelte fuglearter av stor forvaltningsinteresse i grøntområdene langs strekningen. I artsdatabanken er det registrert flere fremmede arter langs strekningen. Blant annet kjempebjørnekjeks og tromsøpalme.

#### Kulturverdier

Anlegget ligger i nærheten av grøntanlegget på Buckhaugen gård. Tunet er registrert som spesialområde for bevaring.

## Idrett og friluftsliv

I området vest for planområdet ligger Blussvoll skole og Strinda videregående skole med utendørs idrettsanlegg med sandvolleyballbane.

Ved Eberg skole er det ballbinge, skøytebane og eget friområde for sykkel (Eberg trafikkgård). I tillegg er det et stort idrettsanlegg med flere fotballbaner (Eberg idrettsplass). Øst for Eberg skole er Bekkvolldalen. Bekkvolldalen er utgangspunkt for en tursti som krysser Brøsetruta. Dette er et grønt turdrag som både brukes som snarveg og til rekreasjon.



*Registrerte turstier langs Sigurd Jorsalfars veg*

## Teknisk infrastruktur

### *Lillebergvegen – Kong Øysteins veg*

På nordsiden av vegen ligger kommunal vann- og avløpsledning fra 1938/1940. Trondheim kommune ønsker at avløpet separeres og at det legges nye VA-ledninger på strekningen. Overvann er håndtert med flere sluk langs nordsiden av vegen hvor det er kantstein mot fortau. Mot sør er asfalt avsluttet direkte mot terreng.

### *Kong Øysteins veg – Brøsetvegen*

Det går en kommunal vann- og avløpsledning på sørsiden av vegen det første strekket. Overvann er håndtert med flere sluk i vegbanen og i grøft. Under dagens gang- og sykkelveg går det en kommunal overvannsledning på deler av strekket.

## Flomveger

En relativt stor flomveg krysser Sigurd Jorsalfars veg i det laveste punktet ved Bekkvolldalen. Dette er starten på Ladebekken som tidligere har blitt lagt i rør. Bekkvolldalen fungerer som et fordrøyningsmagasin i større nedbørmengder. Det ligger en inntakskum i laveste punkt som leder vann inn på avløpsrøret som krysser vegen.

Fra rundkjøringen ved Kong Øysteins veg kommer det inn en flomveg som fortsetter ned Sigurd Jorsalfars veg før den går nordover.



*Utklipp fra Trondheim kommune sitt kart om flomveger.*

### Renovasjon

Renovasjon ivaretas på strekningen via kommunale veger. For Blusuvold borettslag benyttes imidlertid interne private veger med adkomst fra Sigurd Jorsalfars veg.

### Elektro

Det er ensidig belysning langs hele traseen. Det ligger forholdsvis mange lavspent- og høyspentkabler og andre kabler i trasé for gang-/sykkelveg.

### Fjernvarme

Statkraft varme har en fjernvarmetrasé som ligger langs sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg.

### Trafikkforhold

Sigurd Jorsalfars veg er en adkomstveg. Strekningen har en årsgjennsnitts trafikk (ÅDT) på 800 mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg og 1500 mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen. ÅDT er beregnet ut fra radarmålinger utført av Trondheim kommune i 2018 og 2019.

Det er gjennomført en detaljert telling for to av kryssene i Sigurd Jorsalfars veg (Kong Øysteins veg og Brøsetvegen) i 2021. Øst for krysset med Kong Øysteins veg er det registrert 265

motoriserte kjøretøy, 194 syklistar og 71 gående i morgenerushet. Det er flest gående og syklende i retning mot vest. I Sigurd Jorsalfars veg vest for krysset i Brøsetvegen er det registrert 302 motoriserte kjøretøy, 146 syklistar og 100 gående i morgenerushet. I ettermiddagsrushet er det registrert 446 motoriserte kjøretøy, 169 syklistar og 126 gående. På morgenen er det flest gående og syklende i retning mot vest, mens det på ettermiddagen er flest gående og syklende mot øst.

Fartsgrensen på strekningen er 30 km/t. Det går ikke buss på strekningen, men strekningen krysser busslinjer i Kong Øysteins veg og Brøsetvegen. Det er to store kryss, et ved Kong Øysteins veg og et ved Brøsetvegen. I begge kryssene er det signalregulert gangfelt på sørsiden av kryssene.

Det er flere avkjørsler på strekningen, men de fleste ligger på nordsiden. Til blokkbebyggelsen mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg er det en avkjørsel inn til garasjeanlegg og tre mindre avkjørsler inn mot blokkene. På sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen er det kun en avkjørsel til Eberg skole og gangforbindelse til Buckhaugen gård og boligfelt ved Brøsetvegen.

Strekningen er en viktig skoleveg til både til Eberg barneskole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda vidaregående skole.

#### Kollektivtilbud

AtB har to linjer som går gjennom planområdet, 12 og 13. Linje 12 betjener Brøsetvegen, mens linje 13 betjener Kong Øysteins veg.

#### Ulykker

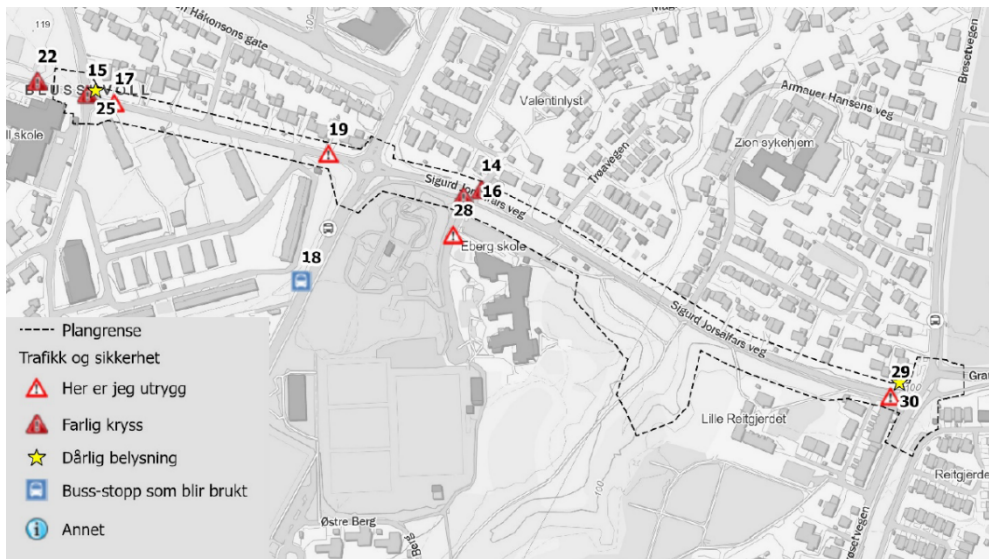
Det er registrert 11 ulykker på strekningen innanfor planavgrensningen (Statens vegvesen, 2021) de siste 10 årene sidan 01.12.2011. I seks av disse ulykkene er det involvert sykkel, hvorav halvparten har skjedd i krysset mellom Sigurd Jorsalfars veg og Kong Øysteins veg.

#### Skoler og barns interesser

Traseen er en viktig skoleveg for mange elevar til Eberg barneskole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda vidaregående skole, jf. barnetråkkdata. Eberg sykkelbane, Freidig sportsklubb og Læringsverkstedet Sætra barnehage er også viktige destinasjoner.

Barnetråkkregistreringer viser at Pottemakervegen er en viktig skoleveg for flere barn på Eberg skole i tillegg til Sigurd Jorsalfars veg.





*Langs strekningen er det registrert utrygge steder, farlige kryss og dårlig belysning.*

### Universell utforming

Det er flere kryssområder på strekningen som kan være utfordrende for personer med nedsatt funksjonsevne. Dagens situasjon blander syklende og gående, noe som kan skape utfordringer for samspill mellom ulike brukergrupper.

### Forurensning

#### *Grunnforhold og -forurensning*

Det er foretatt grunnundersøkelser for strekningen, og det er ikke registrert forurensning innenfor planområdet. Den geotekniske rapporten beskriver tiltak og vurdering av strekningen med tanke på utgraving av vann- og avløpsgrøft, etablering av sykkelveg med fortau og oppfylling av deler av bekkedalen på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg.



Hovedsykkelveg er vist med oransje strek. Gult tilsvarer akseptabel forurensning med dagens bruk.

I notat «*Brøsetruta vest og øst. Geoteknisk kommentar til reguleringsplan*» ble det stilt krav om at det skal utføres nye vurderinger av tiltak i henhold til ny kvikkleireveileder.

### Støy

Det kommer tydelig frem at både Brøsetvegen, og spesielt Kong Øysteins veg genererer mye støy. Enkelte områder ved Eberg idrettspark, skole og sykkelbane har støy i oransje (60 - 65 dB) og gul sone (55- 60 dB). 60 dB tilsvarer en normal samtale.

### Luftforurensning

Det er ikke registrert luftforurensning som overskrider grenseverdier.

### ROS – eksisterende situasjon

I forhold til dagens situasjon er den største risikoen knyttet til manglende tilrettelegging for syklister 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.

### Eksisterende analyser og utredninger

Det er gjennomført et forprosjekt for strekningen Lillebergvegen – Kong Øysteins veg av Multiconsult på vegne av Miljøpakken, datert 28.2.2020.

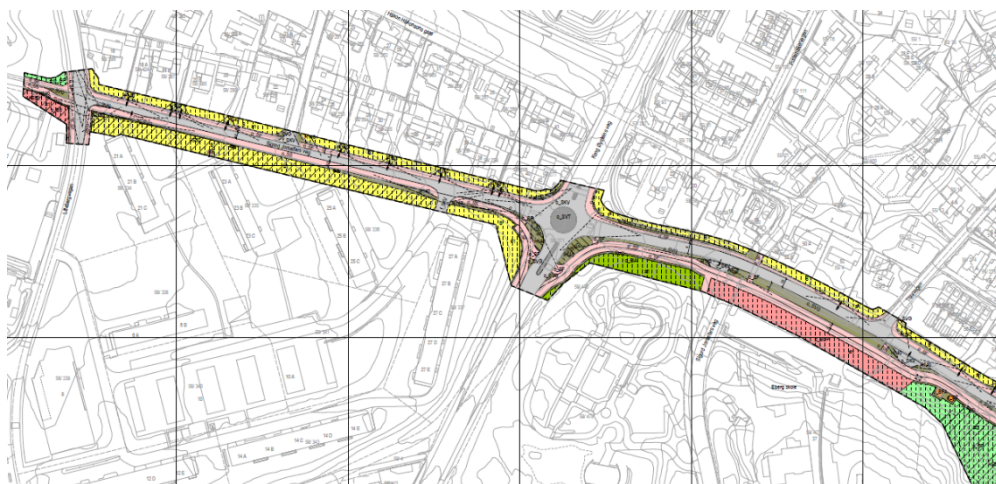
I forbindelse med reguleringsplanarbeidet er det vurdert flere alternative løsninger for tilrettelegging for syklende og gående. Følgende ble vurdert i forbindelse med planarbeidet:

- Sykkelveg og fortau på sørsiden på hele planstrekningen.
- Tovegstrafikk for hele strekningen
- Stenging av Sigurd Jorsalfars veg for motorisert kjøretøy vest for krysset med Brøsetvegen.

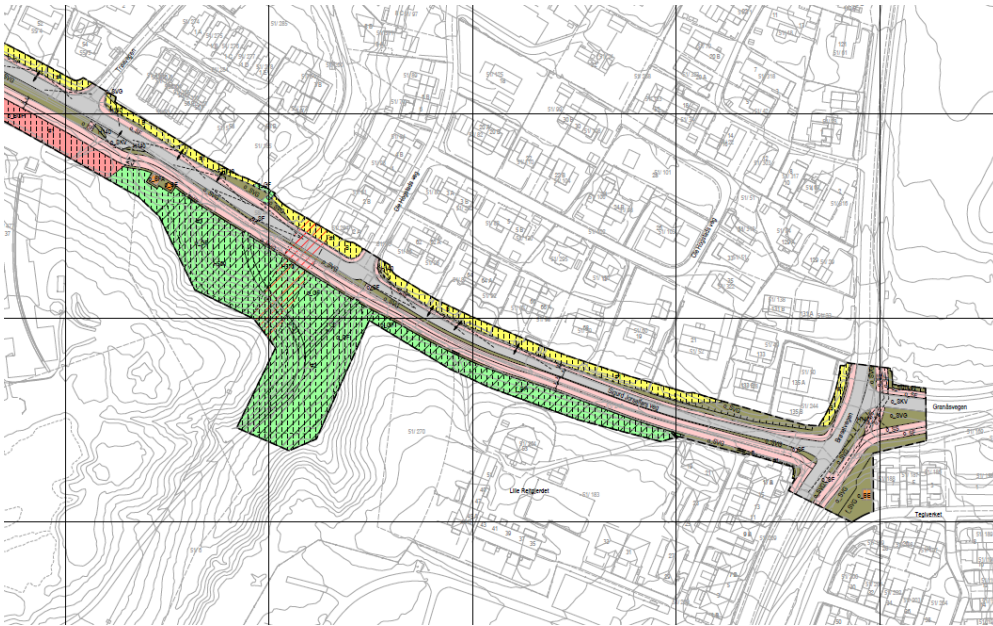
### Beskrivelse av planforslaget

#### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Strekningen er på ca. 900 m. Området foreslås regulert til samferdselsformål; kjøreveg, annen veggrunn, sykkelveg og fortau. I tillegg er det lagt til grunn midlertidig anleggsområde på formål avsatt til blant annet bebyggelse og anlegg, grønnstruktur. Planområdet har en størrelse på ca. 40 daa.

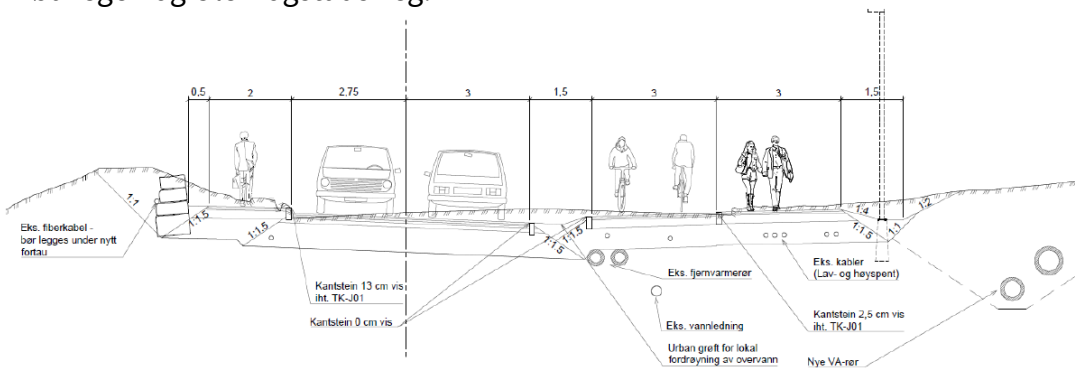


Plankart 1 av 2



Plankart 2 av 2

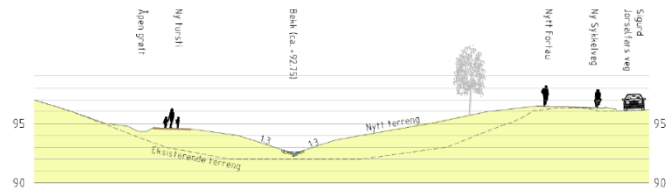
Tiltaket innebærer regulering av sykkelveg med fortau langs Sigurd Jorsalfars veg mellom Lillebergvegen og Brøsetvegen. På strekningen mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg reguleres fortau på nordsiden og sykkelveg på sørsiden. Fra Kong Øysteins veg til Brøsetvegen veg reguleres sykkelveg med fortau på sørsiden. I tillegg reguleres også fortau på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg mellom Kong Øysteins veg til Brøsetvegen. Fortau på nordsiden ble regulert på strekningen i en plan fra 1968, men det er bare bygd på deler av strekningen mellom Trøavegen og Ole Hogstads veg.



I Bekkvoldalen heves terrenget 2-4 meter innenfor omriss vist i figur under.



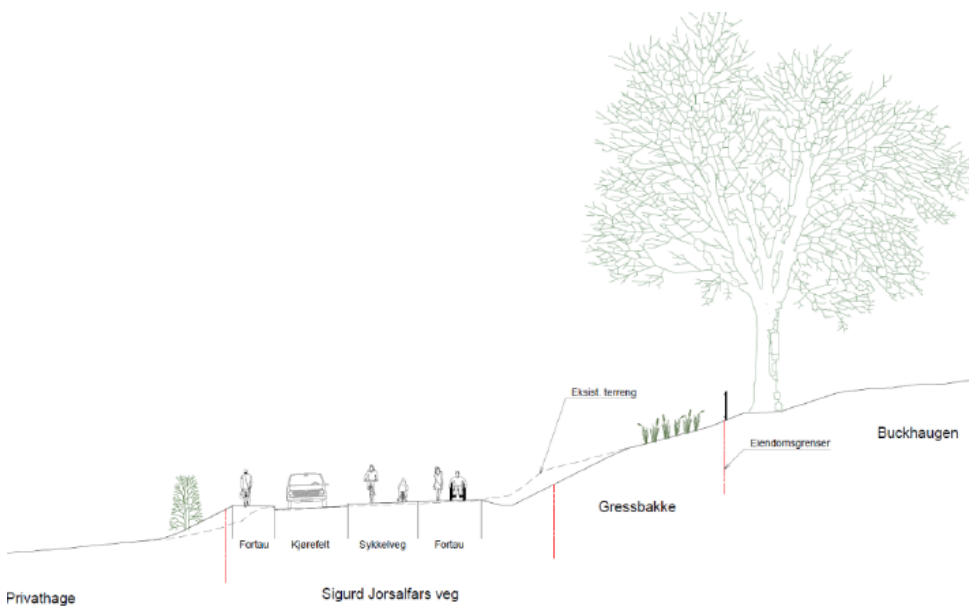
*Bekkvoldalen. Terrengoppfylling planlegges innenfor omriss*



*Illustrasjonen viser terrengutforming ved Bekkvoldalen*

### Tilpasning tilgrensende planer og terreng

Areal for etablering av tiltak og midlertidig anleggsområde er sikret, og innebærer behov for å ta med areal og formål utover samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Det er lagt til grunn at skjæringer og fyllinger vil kunne tillates også innenfor disse tilgrensende formålene for å få etablert tiltak og ivareta en god terrengtilpasning. Det er en overlapp mellom dette planforslaget og plan for Sigurd Jorsalfars veg 37 (Eberg skole og idrettspark). Overlappen gjelder både sykkelveg og fortau langs sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg og deler av Bekkvoldalen. Tilpasning av sykkelveg med fortau forbi en foreslått utvidelse av skolen samt tiltak i Bekkvoldalen er samordnet før sluttbehandling.



### Byform, natur og landskap

Tiltaket følger eksisterende terreng og gir ingen store terrenginngrep langs Sigurd Jorsalfars veg. Det vil bli noe mer asfaltareal enn dagens løsning da det legges opp til brede fortau og bred sykkelveg på strekninger som kun har smalt fortau eller kun gang- og sykkelveg.

Envegsregulering av delstrekninger og smalere kjørevegsbredder bidrar imidlertid i motsatt retning.

Sideterreng tilpasses dagens terreng og ny beplantning vil erstatte beplantning som må fjernes pga. tiltaket. Ved Bekkvolldalen vil terrenget fylles opp i området rett sør for Sigurd Jorsalfars veg iht. tidligere utarbeidede forslag til byggeplan i området.

### Kulturminner

Planarbeidet grenser til Lille Reitgjerdet (Buckhaugen gård) med kulturminne ID 257009. Tiltaket vil gi noe inngrep i eksisterende trealleer ved etablering av sykkelveg med fortau. Tunet som er registrert som bevaringsverdig vil ikke berøres.

### Bomiljø/bokvalitet

Det etableres sykkelveger og fortau som vil forbedre forholdene for myke trafikanter i området. Dette gjennom tryggere ferdselsruter og redusert biltrafikk.

Envegsregulering av Sigurd Jorsalfars veg vil endre kjøremønster og redusere trafikken, men vil også påvirke de som bor langs vegen ved at de får ekstra reiseveg i forhold til i dag.

Det er fire boliger med direkte avkjøring til Sigurd Jorsalfars veg på den envegsregulerte strekningen mellom Ole Hogstads veg og Brøsetvegen. Deres avkjørsler er bratte i dagens situasjon, og vil påvirkes om det skal bygges nytt fortau på nordsiden en gang.

### Infrastruktur

#### *Vann og avløp*

#### *Lillebergvegen–Kong Øysteins veg*

På dette delstrekket etableres nye kommunale VA-ledninger som erstatter dagens.

#### *Kong Øysteins veg–Brøsetvegen*

Ny spill- og overvannsledning ender opp i bunnen av Bekkvolldalen.

### *Overvannshåndtering*

Det skal etableres ny drensledning og nye sandfangkummer som kobles til kommunalt nett. På strekningen mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen er det tenkt gressareal/grøft mellom sykkelvegen og kjørearealet. Arealet bidrar også til å samle forurensning fra vejen slik at mindre blir ledet ut i resipient (vann).



*Eksempler på trafikkdeler.*

#### *Elektro*

Belysningen på strekningen skal tilfredsstille de lystekniske kravene til Trondheim kommune.

#### *Fjernvarme*

Det planlegges ikke tiltak på fjernvarmenettet.

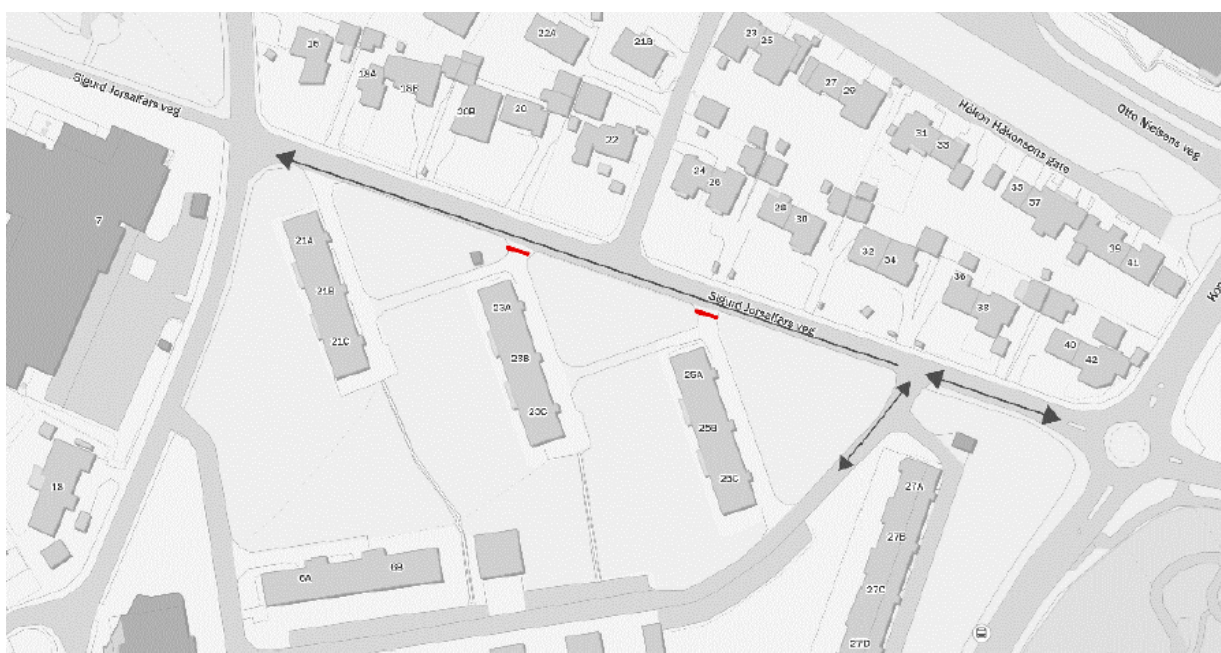
#### Trafikk

##### *Kjøremønster*

For strekning Lillebergvegen–Kong Øysteins veg skal trafikken envegsreguleres fra Lillebergvegen til innkjøring i øst for Blusuvold B/L, og tillatt kjøreretning vil bli mot vest. Mot rundkjøringen i Kong Øysteins veg vil tovegstrafikk opprettholdes. For hele strekningen vil det reguleres sykkelveg på sørsiden og fortau på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Ved krysset med Lillebergvegen vil det opprettes sykkelkryssing der kjørende skal vike for syklister. Det samme gjelder ved avkjørsel til Blusuvold borettslag. For å unngå for mange brudd i sykkelvegen stenges to av fire avkjørsler til Blusuvold borettslag. Eksisterende fortau utbedres i nord til full bredde i henhold til Trondheim kommunes normtegninger.



*Illustrasjon av en tenkt løsning mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg.*



*Nytt kjøremønster ved Blusuvold B/L, røde streker markerer sperrede avkjørsler. Det planlegges envegsregulering langs Sigurd Jorsalfars veg og sperring av to innkjørsler til Blusuvold borettslag*

Strekningen fra Kong Øysteins veg til Brøsetvegen reguleres til sykkelveg med fortau på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg frem til Brøsetvegen. Eksisterende fortau nord for Sigurd Jorsalfars veg



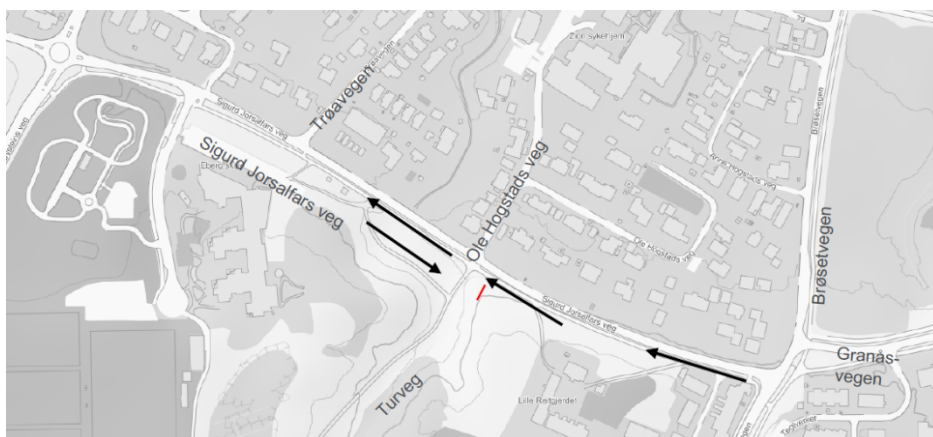
mellom Trøavegen og turvegen reguleres inn, i tillegg til at tidligere regulert fortau i nord også tas inn i planen.



*Illustrasjon viser sykkelveg med fortau på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Det reguleres fortau på nordsiden som er videreført fra gjeldende plan.*

Rundkjøringen i Kong Øysteins veg justeres for å tilrettelegge for kollektivtrafikk og for å ivareta trygg kryssing for gående og syklister. Eksisterende sykkelfelt langs Kong Øysteins veg tilpasses til ny sykkelveg.

Ved Eberg skole justeres kjørevegen for å få etablert et flatt areal mellom kjøreveg og Pottemakervegen. Dette er spesielt viktig for at barn som benytter den bratte snarvegen opp Pottemakervegen som skoleveg skal være synlige før de krysser Sigurd Jorsalfars veg.



*Sigurd Jorsalfars veg skal envegsreguleres mellom Brøsetvegen og Ole Hogstads veg, med tillatt kjøreretning mot vest. Mellom Ole Hogstads veg og Kong Øysteins veg vil det være tovegstrafikk som i dag. Figuren over viser nytt kjøremønster i endelig situasjon.*



*Krysset Sigurd Jorsalfars veg x Brøsetvegen x Granåsvegen*



*Tenkt framtidig situasjon for krysset Brøsetvegen X Sigurd Jorsalfars veg. Det foreslås etablering av sykkelveg med fortau langs Granåsvegen og Brøsetvegen. Sykkelvegen og fortau inn mot krysset er tilpasset for å unngå omveg for syklister. Fortau på nordsiden er en videreføring fra gjeldende reguleringsplan.*

#### Kollektivtilbud

Dagens busslomme sør for Kong Øysteins veg ligger tett på gangfelt og må flyttes lengre sør for å oppfylle krav til avstand.

### Planlagte offentlige anlegg

Langs Sigurd Jorsalfars veg er sykkelveg, fortau og tilhørende annen veggrunn offentlig eid og driftet av Trondheim kommune. Kong Øysteins veg er fylkesveg og driftes av Trøndelag fylkeskommune.

### Miljøoppfølging, miljøtiltak

Trondheim kommune legger stor vekt på at bygge- og anleggsprosjekt skal prosjekteres, bygges og driftes med minst mulig miljøbelastning. Kommunens overordnede miljøkrav ble vedtatt i bystyret 26. april 2017.

Miljøplanen som følger planforslaget til høring er et verktøy for ivaretagelse, styring og forbedring av ytre miljø (YML-RAP-01 Miljøplan for Brøsetruta/Sigurd Jorsalfars veg).

Bestemmelsene sikrer at det før anleggsarbeidet starter opp skal det være foretatt en kartlegging av uønskede og fremmede arter innenfor anleggsområdet. Hvis fremmede arter oppdages skal det lages en tiltaksplan som viser hvilke tiltak som skal iverksettes for å hindre spredning av disse.

### Universell utforming

Planforslaget ønsker å tilrettelegge for forskjellige brukergrupper med ulike behov. Det etterstrebes et enhetlig trafikksystem som ikke skal være for vanskelig å forstå, og at det er separasjon mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter.

### Analyser og utredninger

Norconsult har i sammenheng med prosjektet utarbeidet en trafikkanalyse for å se på mulige løsninger for Brøsetruta. I utgangspunktet har det vært ønsket å etablere sykkelveg med fortau på hele strekningen. På strekningen mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg er dette ikke ivaretatt, da en slik løsning ville gitt inngrep i et privat grøntområde med trerekke ved Blusuvold borettslag. Det er derfor lagt til grunn separat sykkelveg på sørsiden, og tatt utgangspunkt i utbedring av dagens fortau på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg. I tillegg er envegsregulering på delstrekning med på å redusere omfang av inngrep i privat eiendom.

Det er mange utbyggingsplaner i området som vil kunne påvirke fremkommeligheten og vegvalg i en fremtidig situasjon. Modellberegningene for en fremtidig situasjon viser en trafikkøkning langs Sigurd Jorsalfars veg på rundt 35 prosent, fra 1600 til 2200 kjøretøy per døgn. Langs Brøsetvegen er det beregnet en trafikkvekst på 43 prosent, og 14 prosent trafikkvekst langs Kong Øysteins veg. Det er videre beregnet en trafikkvekst i Magnus Berrføtts veg på 53 prosent, fra 900 til 1400 kjøretøy per døgn i 2040. Ved et bedret hovednett for sykkel kan man forvente at

en får overført en del av biltrafikken til andre transportformer, og at trafikkveksten dermed reduseres. Dette er ikke ivaretatt i prognosene for trafikkvekst.

Gitt dagens situasjon vil det å stenge Sigurd Jorsalfars veg medføre negative konsekvenser i form av økt forsinkelse for busslinje 12 og 13 inn mot *Jonsvannsveien x Kong Øysteins veg x Dybdahls veg* og *Brøsetvegen x Bromstadvegen*. Ved å stenge Sigurd Jorsalfars veg vil trolig mer trafikk flyttes til Magnus Berrføtts veg, som er eneste alternative sentrale kryssforbindelse, dersom denne ikke reguleres og trafikken her begrenses.

Basert på modellberegninger er det rimelig å anta at en stor del av overført trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg vil kjøre Jonsvannsveien, estimert til rundt 70 prosent. Øvrig trafikk vil overføres til Brøsetvegen-Bromstadvegen i nord, eller via Magnus Berrføtts veg. Langs Jonsvannsveien er det forsinkelse i rushtid i dag, og økt trafikk vil føre til større forsinkelse. Her er det imidlertid eget kollektivfelt, slik at kollektivtrafikken i liten grad blir påvirket av denne forsinkelsen. Økt trafikk i det firearmede signalregulerte krysset *Jonsvannsveien x Kong Øysteins veg x Dybdahls veg* vil imidlertid kunne føre til økt forsinkelse for busslinje 13 inn fra Kong Øysteins veg i rushtid med mest trafikk. Her er det ikke eget kollektivfelt.

Overført trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg vil kunne føre til noe mer økt forsinkelse i enkeltkryss, og langs noen strekninger. På den annen side vil det å tilrettelegge for god fremkommelighet bidra til økt bilbruk, og vil ikke være i tråd med planene om nullvekstmålet. Separering av gående og syklende, og trygge vegkryss er helt sentralt for å øke trafikksikkerheten på strekningen.

### **Virkninger av planforslaget**

Hensynet med planforslaget er å gi bedre trafikksikkerhet langs hovedsykkelruten som inngår i hovednettet for sykkel som ble vedtatt i Sykkelstrategien fra 2014. Planforslaget er vurdert til å ha positiv virkning for miljø og samfunn.

Tiltaket vil i hovedsak følge eksisterende kjøreveg, og gi mindre endringer av eksisterende terreng. For å unngå for store inngrep i private eiendommer etableres det støttemur/mur på deler av strekningen. Unntaket er Bekkvolldalen, som delvis fylles opp.

### **Kulturminner og miljø**

Buckhaugen gård er tilgrensende planområdet og vil få enkelte inngrep i skråningen mot sykkelvegen. Eksisterende trerekke langs gangvegene skal ivaretas i størst mulig grad. Grøntanlegget ved veien er ikke vernet, men bygningene er registrert med antikvarisk verdi i aktsomhetskart for kulturminner og tunet er regulert som spesialområde bevaring.



*Utforming ved Buckhaugen gård*

### Natur- og landskapsverdier

Bevaring av trær langs Blusuvold borettslag er ivarettatt i plankartet med hensynssone H560 – Bevaring av naturmiljø.

### Idrett og friluftsliv

Ved Bekkvoldalen er det planlagt anleggsområde, noe som vil påvirke bruken av arealet. Tilbakeføring av arealet er sikret gjennom bestemmelsene. Enkelte snarveger til skolen vil berøres, og bør vurderes tilbakeført etter ferdigstilling av anleggsarbeidet.

### Infrastruktur

#### *Vann og avløp*

VA-ledninger mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg vil ligge under kjøreveg eller fortau. Prosjekterte VA-ledninger forbi Eberg skole vil kunne sette begrensninger for planlagt utvidelse av skolen, men begrensningene er vurdert som marginale.

#### *Overvann*

Det vil settes ned nye sluk langs sykkelveg og fortau som vil bidra til mindre vannopsamling i vegbanen og bedre trafiksikkerhet.

#### *Renovasjon*

Envegsregulering langs av Sigurd Jorsalfars veg både mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg, og mellom Ole Hogstads veg og Brøsetvegen stiller krav til planlegging av kjørerute for renovasjon. Dagens renovasjonsløsning for Blusuvold borettslag ivaretas med utkjøring i den østlige delen av planområdet.

### Elektro

Ny infrastruktur vil være i konflikt med flere lysmaster og kabelskap som må flyttes. Langs traseen ligger det høyspent- og lavspentkabler hovedsakelig under eksisterende gang- og sykkelveg som må hensyntas.

### Fjernvarme

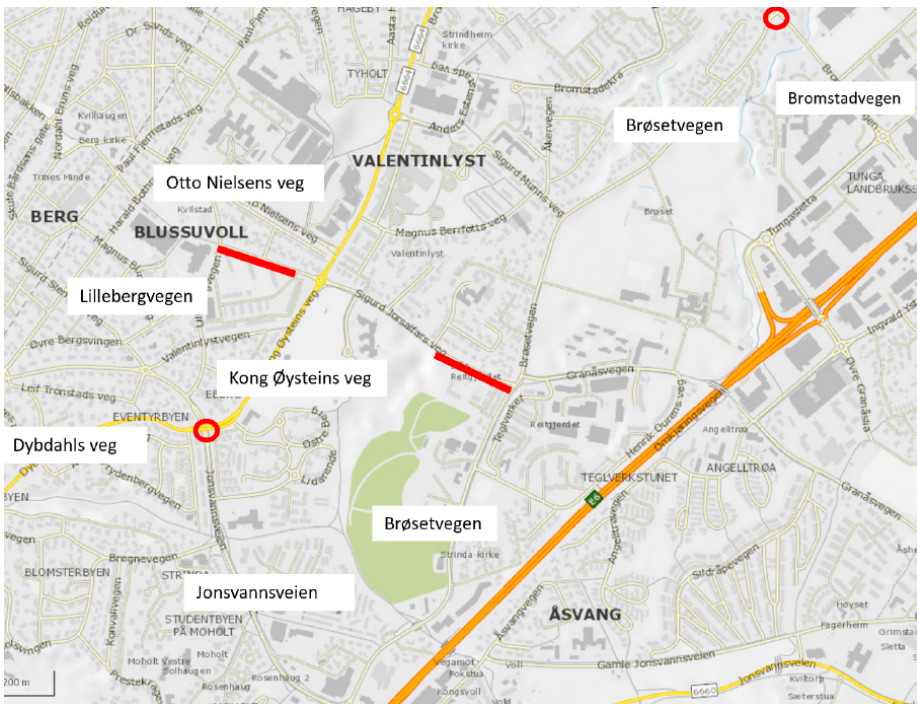
Det vil bli graving tett på eksisterende fjernvarmerør.

### Trafikkløsninger

Dagens gangfelt og lyssignal ved krysset Kong Øysteins veg ivaretar ikke gjeldende avstandskrav med 30 meter fra rundkjøring til lyssignal. Det er planlagt sikker kryssing med lyssignal i tilgrensende naboplan med r20210011.

### Kjøremønster

Nytt kjøremønster hvor virkningene er ytterligere utredet foreligger i utarbeidet trafikkanalyse. Intensjonen med tiltaket er også at standardhevingen på traseen vil føre til økt andel gående og syklende, og dermed føre til redusert trafikkbetasting på vegsystemet, men oppsummert er endringene slik:



Oversiktskart over vegenett. De røde strekningene er foreslått regulert for envegstrafikk. Kryss som påvirkes vist med rød sirkel.

### *Lillebergvegen – Kong Øysteins veg*

Envegsregulering av Sigurd Jorsalfars veg ved Blusuvold borettslag, vil skape en tryggere opplevelse for både gående og syklende langs strekningen. Ved å tillate tovegskjøring i den østligste delen, mellom innkjøringen til blokkbebyggelsen og Kong Øysteins veg, er det lagt til rette for at det meste av den lokale trafikken enkelt kan benytte Kong Øysteins veg uten omveger. På den måten unngår man unødig omkjøring for den lokale biltrafikken.

Trafikktellinger viser en døgntrafikk østover langs Sigurd Jorsalfars veg på rundt 280 kjøretøy. Ved å envegsregulere strekningen må denne trafikken velge alternative ruter, som via Otto Nielsens veg eller Lillebergvegen. Begge disse vegene vurderes å ha kapasitet til å håndtere overført trafikk.

### *Kong Øysteins veg – Brøsetvegen*

Sigurd Jorsalfars veg er en sentral tverrforbindelse øst-vest mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen. Ved å envegsregulere den østligste delen, fjernes muligheten for gjennomkjøring mot øst. Forbindelsen mot vest opprettholdes som i dag. Redusert trafikk på strekningen er positivt med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter, men vil føre til omkjøring og overført trafikk til nærliggende veger.

Mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen viser registreringer med radar at nesten 60 prosent kjører raskere enn 30 km/t, men de aller fleste kjører saktere enn 40 km/t selv om det er registrert en del i høyere hastigheter. En smalere kjøreveg med kantstein på begge sider vil kunne bidra til et lavere fartsnivå på strekningen enn i dag.

Trafikktellinger i Sigurd Jorsalfars veg viser en trafikkmengde på rundt 1500 kjøretøy per døgn, med lik retningsfordeling øst-vest. I ettermiddagsrushet er største timetrafikk i Sigurd Jorsalfars veg mot øst på 130 kjøretøy per time, noe som tilsvarer to kjøretøy per minutt. Ved å envegsregulere strekningen må østgående trafikk omfordeles, antagelig via Bromstadvegen og Brøsetvegen, eller langs Kong Øysteins veg og Jonsvannsveien.

Spesielt venstresvingende trafikk fra Kong Øysteins veg, i det signalregulerte krysset ved Jonsvannsveien/Dybdahls veg, vil få økt forsinkelse. Busslinje 13 kjører også her, men bussen kjører rett frem til Dybdahls veg. Inn mot krysset er det breddeutvidelse og to kjørefelt, slik at venstresvingende kjøretøy og buss blir stående i hvert sitt kjørefelt.

### Beredskap og ulykkesrisiko

Sigurd Jorsalfars veg envegsreguleres mellom Lillebergvegen og østre utkjøring fra Blusuvold borettslag. Det er viktig at internvegene mellom blokkene i Blusuvold borettslag brøytes og at det ikke parkeres biler som hindrer framkommelighet for utrykningskjøretøy. Skilting og opprettholdelse av forbud mot parkering er viktig å håndheve for å ivareta beredskapen.

Det er ikke spesielle utfordringer i forhold til envegsregulering av veger. Utrykningsetatene tilpasser seg til gjeldende trafikkregulering.

### Skoler og barns interesser

Tiltaket sikrer tilstrekkelig med areal til både fortau og sykkelveg. Egne areal for henholdsvis syklist og gående bedrer trafikksikkerheten. I tillegg er det ivaretatt trafikkdelere mellom sykkelveg og kjøreveg. Dette bidrar til økt følelse av trygghet.

Smalere veger og bymessig kantsteinsutføring vil mest sannsynlig føre til at kjørende vil holde lavere hastigheter sammenlignet med tidligere da vegen står mer i stil med fartsgrensen og innbyr ikke til å holde høy hastighet.

Planlagt fjerning av lyssignal ved rundkjøringen i Kong Øysteins veg vil redusere tryggheten ved kryssing, men det er lagt opp til etablering av lyssignal i forbindelse med planlagt nytt kryss til skole og idrettsanlegg sør for dagens rundkjøring. Dette vil gi en trygg og sikker kryssing for barneskoleelever. Signallysanlegg behandles uavhengig av plan.

### Universell utforming

Separering av gående og syklende og etablering av fortau med full bredde vil forbedre tilgjengeligheten til gangnettet. I tillegg vil kantstein langs fortau fungere som naturlige ledelinjer, og det vil etableres trygge kryssingssteder med oppmerksomhetsfelt/taktile heller.

### Grunnforhold

Generelt er grunnforhold preget av leire, noe som gjør grøftekasse til et godt egnet alternativ ved legging av nytt ledningsnett

### Støyforhold

Tiltaket har som hovedintensjon å redusere biltrafikken innenfor planområdet, samt øke bruksintensiteten til myke trafikanter. Størst andel av kjørevegen innenfor planområdet er boliggate, og tiltaket anses å gi positive utslag på støynivået i området.

### Lysforurensning



For å innfri kravene til universell utforming er det nødvendig med differensiert belysning langs samferdselstiltak og ved fotgjengeroverganger. Det er et viktig element å ikke forverre bokvaliteten til de berørte boligene.

### Vannmiljø

Dagens bekk i Bekkvolldalen ligger i rør, men det er usikkert om denne kan åpnes med godt resultat. Dette er på grunn av usikkerhet rundt vannføring i bekken.

### Næring

Tiltaket vil medføre marginale begrensninger for planlagt utvidelse av Eberg skole. Ny bygningsmasse må tilpasses til den planlagte VA-ledningen, som er plassert mellom nytt fortau og framtidig skolebygg. Dagens adkomst til skolen ivaretas i planen, men etablering av envegsregulering mellom Ole Hogstads veg og Brøsetvegen vil kunne gi ekstra omveg for de som kjører eller blir kjørt til skolen.

I Ole Hogstads veg ligger Zion sykehjem. Envegsregulering gir en omveg for de som kjører til og fra sykehjemmet i forhold til dagens situasjon og skal østover.

### Klimaendringer, risiko ved flom og skred

NVE presiserer i sin merknad datert 24.06.2021 at økt andel tette flater vil redusere den naturlige infiltrasjonen i tiltaksområdet.

Bekkvolldalen fungerer som et fordrøyningsmagasin ved større nedbørsmengder.

### Folkehelse

Hensikten med planen er å tilrettelegge for gående og syklende. Dette er positive tiltak som fremmer folkehelse, dersom løsningen bidrar til at flere personer sykler eller går. Brøsetruta er en del av hovednettets for sykkel i Trondheim. Alle tiltakene som planlegges gjennomført på hovednettets vil gjøre det enklere og mer attraktivt å sykle. I tillegg vil regulering og stenging av kjørefelt gi omveger for bilister, og som igjen fremmer andre transportmåter.

### Anleggsperioden

Gjennomføring av planen med etablering av hovedrute for syklende på strekningen omfatter også vesentlige arbeider av annen infrastruktur. De største negative virkningene av tiltaket vil være forbundet med trafikkavvikling og støy i anleggsfasen. Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men ikke vesentlig mer enn gjeldende reguleringsplan.

### Risiko og sårbarhet for planlagt situasjon

Det er identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Følgende farer har blitt utredet: Ustabil grunn, Ekstremnedbør (overvann), Trafikkforhold, Anleggstrafikk, Fremkommelighet utrykningskjøretøy (anleggsfase og fremtidig driftsfase) og sårbare bygg (anleggsgjennomføring).

Av disse fremsto planområdet som lite eller lite til moderat sårbart for alle hendelsene. Det er derfor ikke funnet grunnlag for å gjennomføre detaljert hendelsesbasert risikoanalyse for noen av de identifiserte temaene.

Det er likevel identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet, og dette følges opp i det videre planarbeidet, detaljprosjektering og planlegging av anleggsgjennomføring.

### **Planlagt gjennomføring**

Byggestart forventes 2024/2025, men endelig byggestart avhenger av budsjettvedtak.

Det forventes at tiltaket kan stå ferdig i 2026. Planforslaget vil gi økte bygge- og driftskostnader for Trondheim kommune. Etablering av hovedsykkelrute vil gi ekstra kostnader knyttet til drift og vedlikehold (brøyting og strøing).

I reguleringsplanen er det lagt til grunn løsninger for å redusere ervervs- og anleggskostnader.

### **Innspill til planforslaget**

#### Medvirkning

Det ble varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet i Adresseavisen 11.juni 2021 med høringsfrist 1.juli 2021. Innen høringsfristen kom det 12 innspill. Fire fra offentlige myndigheter og sju fra private. Det kom i tillegg inn innspill fra Syklistenes landsforening Trondheim.

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, hvor det ble bedt om 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.

Bygningsrådet vedtok 24.11.2022, i sak 255/22, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og sende det på høring. Det kom inn 12 merknader innen fristen 23.1.2023. Innspillene fra offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert under.

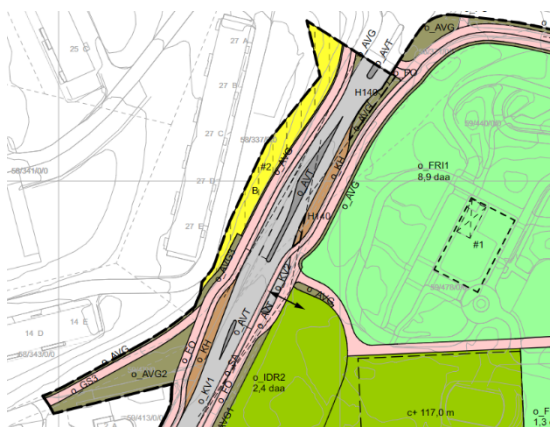
AtB, 23.01.2023

Holdeplass Teglverkskrysset ligger like utenfor planområdet. Rett sør for holdeplass til sentrum legges det gjennom dette planforslaget opp til sykkelfelt/sykkelveg over det arealet som er plattform i dag.

AtB ønsker ikke sykkelveg over ventearealet på holdeplassen. I reguleringsplanen for Brøset var ikke holdeplassene tegnet inn og i merknaden de sendte påpekte de at Teglverkskrysset ikke må reguleres bort. De ønsker at holdeplassene oppgraderes. Det er viktig å se løsning for holdeplassene i sammenheng med løsning for syklist og fotgjengere. Kantstopp med leskur på plattform kan være en god løsning, med sykkelveg og fortau i bakkant.

AtB informerer om at det er trangt når leddbuss kjører ut av rundkjøringen i sørgående retning. I planbeskrivelsen står det at rundkjøringen i Kong Øysteins veg justeres for å tilrettelegge for kollektivtrafikk og for å ivareta trygg kryssing for gående og syklist – dette er positivt. De forutsetter at denne nå er tilpasset leddbuss og 15 m buss. Spøringskurver i N100 setter svingradius for dimensjonerende buss til 12,5 meter. Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15,0 meter lang, 2,55 meter bred (uten speil). V123 sammenstiller spøringskurver for ulike busstyper, men sier samtidig at erfaringer viser at optimal kjøreatferd er vanskelig i praksis og at svingradien for dimensjonerende buss ved prosjektering bør økes til 14,0-15,0 meter.

AtB vil samtidig bemerke at dagens signalanlegg kommer for tett på rundkjøringen, og plasseringen bør justeres slik at bussen slipper å blokkere annen trafikk i rundkjøringen (18 meter leddbuss). Det er særlig utfordringer vinterstid. AtB viser til planen for Eberg idrettspark hvor det er foreslått at holdeplass Sigurd Jorsalfars veg flyttes lengre sør, ved nytt planlagt signalregulert gangfelt ved Valentinlystvegen.



*Planutsnitt for Eberg idrettspark hvor holdeplassene i Kong Øysteins veg flyttes*

Forslaget innebærer en enveisregulering av Sigurd Jorsalfars veg mellom Brøsetvegen og Ole Hogstads veg, med kjøreretning mot vest. Selv om AtB ikke har umiddelbare planer om å kjøre buss på denne strekningen, påpekes det at fremtidige planer kan begrense mulighetene for busskjøring. Enveisreguleringen kan føre til økte forsinkelser i kryss og langs noen strekninger. En trafikkanalyse er utført i henhold til planforslaget, og det er mange utbyggingsplaner i området som kan påvirke fremkommelighet. Modellberegninger viser en forventet trafikkøkning

langs Sigurd Jorsalfars veg, Brøsetvegen og Kong Øysteins veg. En stor del av overført trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg forventes å kjøre via Jonsvannsveien, og annen trafikk vil muligens overføres til andre veger som Brøsetvegen, Bromstadvegen eller Magnus Berrfotts veg. En negativ konsekvens av enveisreguleringen er økt trafikk i Kong Øysteins veg mot krysset med Jonsvannsveien. Det påpekes at det ikke er gitt konkrete tall i rapporten angående hvor lang køen kan bli og i hvilken grad bussen vil påvirkes. Spørsmålet om å åpne Sigurd Munns veg mot Anders Estenstads veg i reguleringsplanen fra 2022 blir hevet, og det reises bekymring om hvordan dette vil påvirke fremkommeligheten i krysset Jonsvannsveien x Dybdahls veg x Kong Øysteins veg, sammen med trafikk fra enveisreguleringen i Sigurd Jorsalfars veg i dette planforslaget

AtB er bekymret for trafikkavviklingen i området sett i lys av utbygging på Brøset og at all utbygging i området vil få virkning på aktuell strekning i denne planen.

AtB har til reguleringsplanen for Brøset fremmet en sterk anbefaling om at utbygging her ikke må skje før fremkommeligheten for kollektivtrafikken er sikret. Dette planarbeidet må sees i sammenheng med planen for Brøset og andre planer i området som vil berøre de samme vegforbindelsene og kryssene.

Denne planen tilfører økt trafikk i kryss som i dag har utfordringer. Denne planen vil, som planen for Brøset, ikke alene være årsaken til fremkommelighets-problemene, men den vil kunne forverre problemet.

AtB kan ikke se at det fremgår konkrete tall på hvor store forsinkelser planforslaget medfører. Det er vanskelig for AtB å vite hva faktiske konsekvenser for bussen vil være. AtB ber om at alle planlagte utbygginger/tiltak ses i sammenheng, særlig Brøset-utbyggingen, for å kunne samlet se hva konsekvensene for bussen vil være.

AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber AtB 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. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene.

### *Kommentar*

Holdeplassen Teglverkskrysset ligger utenfor planområdet. I plankartet er det lagt inn et areal for annen veggrunn for å kunne ivareta en tilpasning til tiliggende reguleringsplan i nord.

Det er gjennomført sporingsanalyser for alle aktuelle svingebevegelser i rundkjøringa for buss og leddbuss. Analysene viser at rundkjøringa er tilstrekkelig dimensjonert.

Buss vil fortsatt blokkere annen trafikk i rundkjøringa, selv om lyssignal fjernes. Det vil være vikeplikt for gående i gangfeltet.

Lyssignal vil bli stående fram til nytt kryss og signalsystem er på plass i Kong Øysteins veg lengre sør.

Envegskjøring vil ivareta myke trafikanter og samtidig minimere inngrep i tilgrensende eiendommer. Envegsregulering opprettholdes i planen.

I trafikkanalysen er det presisert at envegskjøringen vil kunne påvirke kollektivtrafikken i krysset. I makstimen anslås en overført trafikk på mellom 80 – 100 kjøretøy per time, tilsvarende i underkant av to kjøretøy per minutt ekstra inn mot krysset. Det er ikke utført noen nye trafikkberegninger, men mulige tiltak vil være å prioritere kollektivtrafikken ved lyssignal og/eller ved å øke lengden på det ekstra kjørefeltet.

I trafikkutredningen for Brøsetruta er det i trafikkprognoser og analyser lagt til grunn trafikk fra Brøset nord. Det å sikre god framkommelighet og å gjøre sykkel eller gange mer attraktivt vil også bidra positivt til å få omfordelt trafikk fra privatbil til annen transportform.

Krysset Bromstadvegen – Brøsetvegen er utfordringen for kollektivtrafikken knyttet til bussruta som kommer sørfra. Envegskjøringen i Sigurd Jorsalfars veg vil kunne gi noe mer trafikk i retning sørover, og forventes dermed ikke å bidra til økt forsinkelse for bussen.

Det er stilt krav i bestemmelsene om at det skal utarbeides en plan for trafikkavvikling før anleggsstart. Denne skal ivareta alle trafikanter i anleggsfasen, også kollektivtrafikken.

#### Trøndelag fylkeskommune (TRFK), 24.01.2023

Planforslaget er i samsvar med kommuneplanens arealdel 2012-2024. Området er vist som nåværende boligbebyggelse, eksisterende grønnstruktur og hovednett for sykkel. Det planlagte tiltaket vil gi bedre vilkår for myke trafikanter, og man får et godt tilbud for både syklende og gående langs ruta. Planene er således i tråd med målene i miljøpakken og nullvekstmålet.

Etter TRFKs vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må Trøndelag fylkeskommune varsles.

Tilliggende nyere tids kulturminner, kulturmiljøer og hensyn til disse vurderes å være ivaretatt ved planforslaget. Det bør påses at vernede trær ved Lillebergvegen 7, i tilfelle disse er (delvis) omfattet av plankartet Al-L-øst, vil bli ivaretatt.

TRFK som kollektivmyndighet er bekymret for at tiltaket i planen med envegsregulering vil medføre forsinkelser i trafikken i kryssene Brøsetvegen x Bromstadvegen og Jonnsvannsveien x Kong Øysteins veg x Dybdahls veg. TRFK savner oversikt over hvilke forsinkelser tiltaket kan medføre.

Fylkeskommunen fremmer faglig råd om:

- at planen sees i sammenheng med andre pågående planer i området (spesielt utbyggingen på Brøset)
- at det utarbeides en samlet trafikkanalyse som konkret sier noe om forsinkelser for bussen (forventet økning kølengde, forventet økning i antall sekunder forsinkelse), spesielt for kryssene Jonnsvannsveien x Kong Øysteins veg x Dybdahls veg.

Utover dette henviser TRFK til AtBs uttalelse til planen.

Fylkeskommunen registrerer at planen legger opp til fjerning/endring av lysregulert gangfelt. Dette kan ikke vedtas gjennom plan. Før planen blir vedtatt må slike løsninger, både på fylkeskommunal og på kommunal veg, godkjennes av vegdirektoratet.

Dagens kollektivholdeplass sør for krysset Sigurd Jorsalfars veg – Kong Øysteins veg har vært diskutert av kommunen og fylkeskommunen i forbindelse med tilgrensende plan for Eberg Idrettsfelt (planlegging igangsatt). Holdeplassen har ikke tilfredsstillende utforming og må oppgraderes og flyttes sørover. Vi registrerer at den ikke ligger inne i plankartet i foreliggende plan, selv om den etter dagens plassering er del av planområdet. Vi går ut ifra at dette er i samråd med planarbeidet for Eberg Idrettsfelt, og at holdeplassen vil bli del av denne planen.

Planforslaget legger opp til løsninger for sykkelkryssing av fv. 6664/Kong Øysteins veg. Opphøyd krysningsfelt på sørsida av rundkjøringa (Malmøhump) indikerer en forkjørsregulert sykkelkryssing, jf. normtegning TK-E21 (siktlinjer mangler). Opphøyd krysningspunkt er brukt ved andre rundkjøringer i Trondheim, men fylkeskommunen er skeptisk til at biltrafikk skal ha vikeplikt

for andre enn gående i krysningspunktet. Selv om det er ca. 10 meter avstand mellom sirkulasjonsarealet til sykkelvegen, vil trafikken som skal ut i søndre vegarm måtte se og reagere på både gangfelt og vikeplikt for sykkel samtidig. Kong Øysteins veg er en høyt trafikkert veg og en viktig kollektivtrasé. Hvis det innføres forkjørsrett for syklistene kan det fort oppstå trafikkfarlige situasjoner. Samtidig er det stor trafikk og mange målpunkt i nærheten, deriblant skole og skolebarn. For de minste barna er fortsatt signalregulert gangfelt den mest trafikksikre måten å krysse en stor hovedveg på. Det er tvilsomt om reguleringen ved krysningspunkter sør for rundkjøringen ved Kong Øysteins veg kan tillates som forkjørsregulert sykkelveg. Hvis det er tenkt ordinær vikeplikt for sykkel i dette punktet, skal det egentlig ikke være opphøyd krysningsareal, da dette indikerer forkjørsrett for sykkel. Hvis det allikevel er ønskelig å beholde opphøyd kryssing, bør gangfelt i de øvrige tilfartene også være opphøyd. Eventuelle opphøyde ramper må utføres i dialog med AtB. Videre gjør de oppmerksom på at hvis en strekning skal være forkjørsregulert for sykkel, så bør det være samme system over en lengre strekning, og med samme system gjennom flere kryss.

Jf. Statens vegvesens håndbok N300 kap. 3.4.3 (fra 01.02.2022) gjelder følgende: «Det skal være en sammenhengende sykkelrute hvor alle kryss med sideveger skal ha samme regulering.» og «Parallell veg skal være forkjørsregulert.» Dette må vurderes som en del av planarbeidet.

I sørøstre kvadrant i rundkjøringa kan sykkelvegen med fordel bli lagt lenger bort fra sirkulasjonsarealet slik at det blir en rettere linje mot krysningspunktet. Det vil minske muligheten for at syklistene kan benytte sykkelvegen på feil side videre sørover Kong Øysteins veg.

Fylkeskommunen forutsetter at følgende punkt avklares:

- Vikepliktsforholdet mellom sykkel og kjøretøy i krysningpunktet med Kong Øysteins veg (fylkeskommunal veg) må avklares. Reguleringsform må vurderes ytterligere i forhold til normtegninger. Løsningsvalg må avklares med fylkeskommunen.
- I sørøstre kvadrant av rundkjøringa bør sykkelveg ha større avstand fra sirkulasjonsarealet for å lede syklende på rett veg, og redusere faren for sykling motstrøms sykkelfelt videre sørover Kong Øysteins veg. Dette understøttes av konklusjoner i vedlagte TS-vurdering av sykkel.

Videre fremmer fylkeskommunen faglig råd om at følgende endringer innføres i planen:

- Sykkelveg bør trekkes 5 meter fra kjøreveg i kryss med Lillebergvegen (kommunal veg)
- Utkjøring fra Blusuvold B/L bør vurderes lagt mest mulig 90 graders vinkel på Sigurd Jorsalfars veg (kommunal veg).
- Det må legges inn siktlinjer mot gange og sykkel ved tilfarten i sør. Det står mye trær i området mot krysset som kan redusere sikt.

Vedrørende plantegninger for sykkelløsninger langs Sigurd Jorsalfars veg; Det er bra at det legges opp til et systemskifte fra sykkel felt i Kong Øysteins veg til sykkelveg i Sigurd Jorsalfars veg. Sykkelfeltet er også ført godt ut til siden før kryssingen av søndre tilfart i Kong Øysteins veg. Da rekker syklisten å rette opp sykkelen før kryssingen. Det kan imidlertid være en utfordring med fartsnivået inn mot kryssingen av Kong Øysteins veg fra vest. Det er planlagt mye utbygging her framover, og da er det viktig å få på plass en separat løsning for gående og syklende i området.

#### *Kommentar*

I plankartet er det satt av hensynssone H560 for området, med egne bestemmelser for å ivareta trær. Kun trær som er direkte berørt av tiltak tillates fjernet. Signalanlegg opprettholdes fram til et nytt signal for myke trafikanter er på plass i Kong Øysteins veg. Fjerning av signalanlegg krever egen søknadsprosess. Holdeplassen er en del av reguleringsplanen for Eberg idrettsplass. Det er ikke lagt opp til forkjørsregulering for sykkel over Kong Øysteins veg. Endelig utforming med dekke, skilting og ev. opphøying av gangfelt er noe som detaljprosjekteres og godkjennes før anleggsstart. Fylkeskommunen som vegeier vil være involvert i denne prosessen. Det er forkjørsregulering for sykkel med unntak av de to signalkryssingene i henholdsvis Brøsetvegen og Kong Øysteins veg.

I forbindelse med reguleringsplanen for Eberg idrettsplass vil løsningen være mer i tråd med tilbakemeldingen på grunn av tilpasning for kollektivløsning. Plankartet er ikke revidert i sørøstre del, kun i sørvestre del.

Signallys legges til grunn i reguleringsplanen. Endelig utforming avklares i detaljprosjekteringen.

Sørøstre kvadrant av rundkjøringa ivaretas i forbindelse med reguleringsplanen for Eberg idrettsplass.

Utkjøring fra Blusuvold BL ivaretas i detaljprosjektering og avkjørselspil flyttet i plankartet.

Sikt ivaretas i detaljprosjektering.

#### Statens vegvesen (SVV), 13.01.2023

Statens vegvesen registrerer at det blir sammenhengende sykkelveg på sørsida av Sigurd Jorsalfars veg. Utfordringene i kryssene blir å tilstrebe sideforskyving av sykkelveg gjennom kryss slik at konfliktene med avsvingende biltrafikk reduseres. Krysningpunktet (rundkjøringen) mellom Kong Øysteins veg (fylkesveg 6664) og Sigurd Jorsalfars veg ser ut til å ha en sørgående sykkelfeltrampe mot sykkelfelt i fv. 6664. Utformingen av sykkelfeltrampa bør være slik at systemskiftet fra sykkelveg østover i Sigurd Jorsalfars veg til sykkelfelt sørover i Kong Øysteins veg er godt synlig for slik å unngå konflikt mellom bil og sykkel som skal sørover på vestsiden av fv. 6664. Geometrien i rundkjøringen bør også sjekkes nøye for å få tilstrekkelig avbøying slik at man holder et lavt fartsnivå. Dette gjelder spesielt for nordgående trafikkstrøm. Den totale trafikksikkerheten og lesbarheten hadde blitt bedre hvis dette ble rettet på. SVV er av den oppfatning at det er uklart om planen har tatt hensyn til alle vurderingene som er gjort i trafikkanalysen og trafikksikkerhetsvurderingene 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 trafikksikkerhet eller fører til et endret kjøremønster som ikke er tilstrekkelig utredet, ev. med avbøtende tiltak. Da tenker SVV også på forsinkelser for kollektivtrafikken. Generelt mener de at eksisterende lysregulering må beholdes og at bruken av envegskjøring må vurderes nøye pga. omfordeling av trafikk som kan være uheldig.

#### *Kommentar*

Plankartet er justert for å unngå at syklistene blir ført rett ut i kjørefeltet. Den geometriske utformingen av rundkjøringa er tilpasset leddbuss jf. merknad fra AtB. Trafikksikkerhetsnotatet var et innspill til planarbeidet, og er dermed ikke fulgt i alle henseende. Det ble ikke tatt til følge forslag knyttet til forskyving av sykkelfelt ved Lillebergvegen. Lyssignal opprettholdes for Kong Øysteins veg og Brøsetvegen, øvrige veger er forkjørsregulert for syklistene. Det er aktuelt å flytte lyssignal i Kong Øysteins veg ved utbygging av idrettspark på Eberg. Gangfeltet over Brøsetvegen er flyttet nærmere krysset, sammenlignet med i dag. Sikkerheten er ivaretatt ved at det fortsatt er lyskryss, og der er ivaretatt plass til signal og skilt (revidert plankart). Se ellers svar på spørsmål fra Trøndelag fylkeskommune og AtB knyttet til trafikk.

#### Statsforvalteren i Trøndelag (SFT), 12.01.2023

SF mener det er positivt at deler av Ladebekken skal åpnes og minner i den forbindelse om vannressursloven § 11 (kantvegetasjon) som sier at langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker



avrenning og gir levested for planter og dyr. SF fremmer faglig råd om at dette sikres i bestemmelsene til planen.

Etablering av gang- og sykkelveg som skiller gående fra syklende er åpenbart positivt for barn og unges interesser. SF vurderer at deres innspill til oppstartsvarselet er ivaretatt i planforslaget.

#### *Kommentar*

Åpning av deler av Ladebekken er tatt ut av planen. Dette begrunnes med at det ikke kan påregnes årssikker vannføring i bekken, og dette må eventuelt vurderes i planen for Eberg skole.

#### Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 02.01.2023

NVE påpeker at kommunen som planmyndighet har ansvar for å se til at NVE sine saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. NVE har laget en kartbasert veileder for reguleringsplan som leder gjennom alle deres fagområder, og gir kommunen et verktøy og innspill til hvordan deres tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Kommunen må også vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Det vises også til NVEs internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. På NVEs internettsider finner dere koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken. Det kan tas kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

#### *Kommentar*

Innspillene er tatt til orientering.

#### Sigurd Jorsalfars veg 36, 23.01.2023

Naboen synes det er veldig flott at det planlegges en ny sykkelveg med fortau for enda bedre tilrettelegging for gående og syklende på denne strekningen. Nabo forutsetter og ser frem til tett og god dialog i videre arbeid med byggeplanen og gjennomføringen av anlegget, særlig hvis det blir behov for å benytte arealene på eiendommen, som er foreslått regulert til midlertidige bygge- og anleggsområder. Her er det bl.a. en terrengmur som ønskes ivaretatt eller ev. reetablert hvis arealene må benyttes.

Det bes også om at det tenkes på og hensyntas vinterdrift av anlegget i planleggingen. Det oppfordres til at det gjennomføres en befaring under nåværende vinterforhold. Kryssing av veg

for gående ved rundkjøringen er krevende/tilnærmet umulig ved dagens gangfelt grunnet snøopplag ved store snømengder, samt ved is/holke.

#### *Kommentar*

Kontakt med naboer vil bli etablert i forbindelse med byggeplan for å sikre god dialog og avklaring rundt utfordrende forhold.

Det vil bli gjennomført en egen grunnervvervsprosess i forkant av bygging, der grunneier kontaktes for å kjøpe areal som erverves permanent, inngå leieavtaler for arealer som bare benyttes i anleggsperioden, samt avtaler om erstatning for skader eller ulemper på eiendom. Hensynet til vinterdrift vil gjennomgås og vurderes i forbindelse med detaljprosjekteringen.

#### Sigurd Jorsalfars veg 66A, 16.01.2023

Det vises til at det argumenteres for at utkjøringer fra Sigurd Jorsalfars veg 66 i dag er bratte og vil bli påvirket ved utbygging av nytt fortau på nordsiden.

Nabo mener at denne påvirkningen vil føre til brattere og mer risikable utkjøringer. Et fortau på nordsiden vil føre til mer trafikkfarlige situasjoner enn dersom barna og andre gående kun har mulighet på et fortau på sørsiden. På vinteren må man ha litt fart opp avkjøringen, så poenget med å sikre denne veien må jo være å få all trafikk av myke trafikanter på sørsiden. Det vises til at dette ikke er fremhevet under punktet om ulykkesrisiko.

Det vises til at det under punktet om innspill til planforslaget står det som kommentar til innspill «Felles nabomerknad 30.06.21», at innspillet er tatt til orientering, men det beskrives i innspillet en helt klar utfordring med tanke på trafiksikkerheten for privat utkjøring fra eiendommene på nordsiden av veien. Denne sikkerheten blir med dagens planforslag verre enn i dag, da det med fortau oppfordres til gående på nordsiden. Ved å kutte fortau på nordsiden tvinges gående på fortau på sørsiden, syklende i sykkelfelt og det kan da kjøres rett ut i bilveg. Det påpekes at illustrasjonene som er vedlagt i så måte er fiktive, da de unngår å vise private utkjøringer over fortau på nordsiden.

Det anmodes nok en gang om at det ses på muligheten for å droppe fortau på nordsiden av vegen, da dette virker mer trafikkfarlig enn dagens situasjon, og også unødvendig med tanke på antall gående.

#### Kommentar

I gjeldende reguleringsplan er det forutsatt fortau også på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Fortauet er beholdt, men bredden er smalnet inn for å minimere inngrep i privat eiendom. Illustrasjonene er et oversiktsbilde av hvordan utforming kan se ut, uten at alle tiltak er detaljert ut.

Avkjørsler skal bygges i henhold til håndbøker slik at biler skal stå så flatt som mulig før de kjører ut på fortau. Fortau på nordsiden av vegen ble regulert i 1968, men er aldri bygd.

#### Sigurd Jorsalfars veg 64A, 24.01.2023

Støtter sin nabo innsendte innspill til plansaken vedrørende avkjørsel på nordsiden av vegen. De påpeker at de er i samme situasjon, med avkjørsel direkte fra Sigurd Jorsalfars veg. Det er veldig ønskelig fra deres side at det ikke blir inngripen i eiendommene på sørsiden av vegen.

Kommentar

Fortau på nordsiden er en videreføring av allerede regulert fortau.

#### Sigurd Jorsalfars veg 68, 17.01.2023

Nabo påpeker skrivefeil i planforslaget: Side 5: «mens sørsiden kun har boliger i vest mot Brøsetvegen». Her skal det stå i øst mot Brøsetvegen. I sammendraget må følgende taes inn: Sigurd Jorsalfars veg envegsreguleres mellom Brøsetvegen og Ole Hogstads veg, med tillatt kjøreretning mot vest.

Følgende formulering er mangelfull: «Envegsregulering gir en omveg for de som kjører til og fra sykehjemmet i forhold til dagens situasjon». Dette gjelder bare for de som skal østover etter besøk.

Kommentar til planforslaget: Dropp planen om etablering av 5,5 meter bred gang- og sykkelbane. Behold vegbanen som sykkelfelt og gangbanen slik den er i dag. Fordi: Det er i dag en god gangveg langs Sigurd Jorsalfars veg. Dagens gangveg er en viktig skoleveg for mange elever til Eberg barneskole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda vgs, Eberg sykkelbane, Freidig sportsklubb og Læringsverkstedet Sætra barnehage er også viktige destinasjoner. I dag bruker de fleste syklende vegbanen, godt adskilt fra fotgjengerne og barn på skoleveg langs gangvegen. Etablering av sykkelfelt inntil gangvegen, som planforslaget foreslår, kan fort føre til konflikt mellom skolebarn, gående og syklende. Skolebarn kan lett havne i sykkelfeltene. Planforslaget vil gi farlige situasjoner for syklende når biler svinger inn til Eberg skole og Freidigs idrettsanlegg.

Det er i dag lite konflikt mellom syklende og biltrafikk. Fartsgrensen er 30 km/t. For å minimere eventuell konflikt ytterligere mellom biler og syklende kan det innføres gjennomkjøringsforbud i Sigurd Jorsalfars veg mellom Lillebergvegen og Brøsetvegen.

Gjennomkjøringsforbud vil redusere biltrafikken som er et mål i kommunens miljøpolitikk. Kjøring til eiendommene vil ikke bli berørt. Ingen omkjøringsbehov for beboerne. Flere fartshumper kan også redusere konflikt da farten reduseres. Selv om det etableres eget sykkelfelt, vil mange fortsatt bruke vegen til sykling. Miljøpåvirkningen av byggearbeidene unngås. Miljøet spares. Dette er i tråd med miljøpakkens mål. Man unngår ekstra kostnader knyttet til drift og vedlikehold (bla brøyting og strøing). Man sparer millionbeløp ved å droppe etablering av eget sykkelfelt. Dagens veg og gangfelt beholdes slik de er i dag. Sats pengene i stedet på mer presserende tiltak. Som eksempel kan nevnes bredere sykkelfelt langs Kong Øysteins veg.

### *Kommentar*

Forutsetning for reguleringsplanen er å etablere sykkelveg med fortau. Å skille sykklister og gående er et trafikksikkerhetstiltak i seg selv.

Kryssingen er trukket inn, og vil ivareta plass til en personbil mellom kjøreveg og kryssende sykkelveg.

Reguleringsplanen prioriterer ikke midler mellom ulike prosjekter, men gir føringer for hva som tillates av tiltak innenfor de ulike formålene/arealene i planen.

I gjeldende reguleringsplan er det forutsatt fortau også på nordsiden av Sigurd Jorsalfars veg. Det er forutsatt at denne beholdes, men bredden er smalere for å minimere inngrep i privat eiendom.

### Buckhaugen 53, 24.01.2023

Eier har mottatt varsel om detaljregulering for Sigurd Jorsalfars veg og er svært fornøyd med at areal til ny sykkelveg i Sigurd Jorsalfars veg nord for deres eiendom blir «tatt» av eksisterende bilbane og ikke av skråningen sørover mot deres eiendom. Eier har opplevd sterkt økende biltrafikk i Sigurd Jorsalfars veg de siste 10-20 årene. Biltrafikken har økt betydelig etter at Jonsvannsveien ble ombygd mellom Ebergkrysset og Veiskillet. Trafikklysreguleringen på denne strekningen, og spesielt lysreguleringen av sørgående trafikk fra Kong Øysteins veg som skal mot Veiskillet, velger nå å kjøre Sigurd Jorsalfars veg. Ved å gjøre Sigurd Jorsalfars veg envegskjørt mot vest mener nabo at biltrafikken vil bli redusert. Dette er positivt for beboerne langs vegen, men dette vil være gunstig også for trafikksikkerheten for fotgjengere og syklende i denne prioriterte «G/S-aksen».

I saksframlegget er det under tema «Kulturminner og miljø» fremhevet at kun bygningene er omfattet av vern. Dette blir en feil premiss. Et terrenginngrep i vegskråningen mellom Sigurd Jorsalfars veg og eiendommen g/bnr 51/264 vil kunne skade røttene på de store trærne i hagen som står nærmest. Eier mener kravet om å bevare disse trærne må vektlegges mer og at en i planen velger en utforming som sikrer trærne bedre ved at en unngår terrenginngrep på sørsiden av gangvegen på tilsvarende måte som lenger øst mot Brøsetvegen.



Utsnitt av planen med en rød sirkel som viser det området nord for hagen hvor en må unngå terrenginngrep for å sikre at røttene til de store trærne i hagen ikke skades.

### *Kommentar*

Trærne er forutsatt bevart. Løsningen skal detaljeres videre i byggeplan, og etablering av støttemur er noe som eventuelt må vurderes dersom en risikerer å skade rota på trærne i hagen. Løsningen skal detaljeres videre i byggeplan, og etablering av støttemur er noe som ev. må vurderes dersom en risikerer å skade rota på trærne i hagen.

### Sigurd Jorsalfars veg 64, 11.01.2023

Eier har direkte inn/utkjøring fra sin eiendom til Sigurd Jorsalfars veg. Denne er i dag bratt, og det står i planbeskrivelsen at den vil kunne bli påvirket ved en utbygging av fortau på nordsiden. De ønsker å se forslag til hvordan dette kan løses og om det er planlagt en markering av inn/utkjøring fra deres eiendom inn på fortauet.

Ref. Plankart del 2, gult område på nordsiden av fortau i Sigurd Jorsalfars veg 64. Nabo lurer på hva planen er for det midlertidige anleggsområdet og hvilken påvirkning vil det kunne ha på privat støttemur, hekk osv.

Når det gjelder trafikken mellom Brøsetvegen og Kong Øysteins veg så anbefaler eierne å etablere flere og mer effektive fartsdumper. Dagens løsning er langt fra tilstrekkelig for å redusere hastigheten på vegen, noe som i dag oppleves direkte farlig. Eier ønsker et møte med relevante personer for å diskutere dette nærmere.

### *Kommentar*

Løsning vil detaljeres i forbindelse med byggeplan.

Midlertidig anleggsområde avsettes for å få etablert fortau. Det vil innebære behov for fysiske inngrep, bruk av maskiner mm. Dersom hekk eller murer berøres vil dette ha betydning for grunnerverv og erstatning.

Drift og vedlikehold skal ivareta funksjonaliteten til fartsdumper, og er ikke en del av reguleringsplanen. Dette vil være en del av detaljprosjekteringen på strekningen.

I forbindelse med oppstart av prosjekteringen vil det gjennomføres egne møter med den enkelte beboer som blir direkte berørt av tiltaket.

### Sigurd Jorsalfars veg 66, 16.01.2023

Fortauet på eiers side vil gå flere meter inn på dennes eiendom. Nedkjøringa til eier fra Sigurd Jorsalfars veg er veldig bratt. Det må etableres en parkeringsplass for deres bil ved vegen/fortauet, da det ikke vil være mulig å kjøre inn til huset lenger.

### *Kommentar*

Dette vil være en del av detaljprosjektering og grunnervervsprosessen. Fortau på nordsiden er i utgangspunktet videreføring av gjeldende reguleringsplan og ikke planlagt bygd per dags dato.

**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.