

PLANINITIATIV

Torbjørn bratts veg og Utleirvegen

OPPDRAAGSGIVER

Trøndelag Fylkeskommune

EMNE

Reguleringsplan for Torbjørn Bratts veg og
Utleirvegen

DATO / REVISJON: 12. 05. 2023

DOKUMENTKODE: 10250709-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt for den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult. Enhver bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn de som er godkjent skriftlig av Multiconsult, er forbudt, og Multiconsult påtar seg intet ansvar for slikt bruk. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter.

PLANINITIAIV REGULERINGSPLAN TORBJØRN BRATTS VEI OG UMLEIRVEGEN

OPPDRAG	10250709 Regulering Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen	DOKUMENTKODE	10250709-01-PLAN-RAP-001
EMNE	Detaljreguleringsplan for Torbjørn Bratts veg	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Trøndelag fylkeskommune	OPPDRAGSLEDER	Bernt Johan Noodt
KONTAKTPERSON	Kine K. Dybdahl	UTARBEIDET AV	Mona Presthus og Hilde Marie Prestvik
KOORDINATER	Sone: Øst: Nord:	ANSVARLIG ENHET	Samferdsel og infrastruktur

SAMMENDRAG

Trøndelag fylkeskommune ønsker å sette i gang med detaljregulering av fylkesveg 6658 Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen. Hensikten med planarbeidet er å legge til grunn for en helhetlig og trafikksikker vegløsning i Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen der fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport prioriteres. Samtidig skal trafikksikkerheten og den opplevde tryggheten langs veistrekningen og ved kryss bedres. Strekningen er kategorisert som hovedsykkelvei og skal utformes som sykkelvei med fortau og smal rabatt etter bredde og forutsetninger angitt i «Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim». Kjørevegen skal i utgangspunktet beholdes uendret med fire felt i Torbjørn Bratts veg og tre felt i Utleirvegen, men på grunn av ny prioritering av trafikanter kan det bli endringer i tverrsnittet og utformingen.

Planinitiativet gjelder for hele planstrekningen i Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen, men reguleres i to reguleringsplaner. Delstrekning 1 omfatter Torbjørn Bratts veg fra Nardovegen 4 (gnr/bnr 66/266) til Nardokrysset. Delstrekning 2 omfatter Utleirvegen fra Nardokrysset til kryss med Steindalsveien. Årsaken til at planområdet er delt her er at fremdriften for planarbeidet i Torbjørn Bratts skal prioriteres på grunn av samordning med Trondheim kommunes VA- prosjekt i nedre deler av Torbjørn Bratts veg.

Boliggatene Nornevegen, Tryms veg og Balders veg skal vurderes i planarbeidet for Utleirvegen. Sanering og/eller samling av avkjørsler kan bli nødvendig for å oppnå nødvendig trafikksikkerhet og fremkommelighet. Eventuelt omfang og behov avklares i planprosessen. I planens medvirkning og offentlige høringer vil alle beboere innenfor aktuelle gater som kan berøres av vegtiltak ved eventuell avkjørselssanering bli varslet.

Bedre fremkommelighet for buss, trafikksikkerhetstiltak og universell utforming ved kryss, støyskjerming, landskapselementer i gaterommet, naturfare, overvann, belysning, natur- og miljøforhold og forholdet til tilgrensende planer og arealer er noen av temaene som skal vurderes i planarbeidet.

Målsettingen er å legge til rette for bærekraftig transportutvikling og en utforming av fylkesvegen som er tråd med de planer Trondheim kommune har for samfunnsutviklingen, byvekst og kommunens arealplaner. Planforslaget legger samtidig til rette for at kommunen kan gjennomføre planlagt ombygging av kommunalt VA- anlegg ved at nødvendig anleggsområde er innlemmet i planområdet som varsles for planoppstart. Det er ønskelig å samkjøre bygging av de planlagte vegtiltakene med Trondheim kommunes prosjekt for bygging av nye VA-ledninger i Torbjørn Bratts veg.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	1
1.1	Formålet med planen.....	1
1.2	Forslagstiller.....	1
1.3	Planområdet	1
1.4	Bakgrunnen for planarbeidet.....	4
1.5	Tiltakets målsettinger for trafikk.....	5
2	Eksisterende forhold	5
2.1	Trafikkforhold	5
2.2	Gang- og sykkeltilbud.....	6
2.3	Kollektivtilbud.....	6
2.4	Trafikksikkerhet	6
2.5	Arealbruk, bebyggelse og landskap	7
2.6	Kulturminner og kulturmiljø	9
2.7	Naturmangfold og arter	9
2.8	Landskapsbilde og nærmiljø	9
2.9	Grunnforhold og naturfare	10
2.10	Støyforhold	11
2.11	Barns interesser	11
3	Planlagt anlegg og andre tiltak	12
3.1	Vegløsning	12
3.2	Strategier for hovedsykkelvei	13
3.3	Avkjørsler og kryss	14
3.4	Kollektiv	16
4	Virkninger for omgivelser.....	16
4.1	Nullvekstmål	16
4.2	Trafikksikkerhet	16
4.3	Landskap, grønne kvaliteter og naturmangfold.....	17
4.4	Nærmiljø.....	17
4.5	Naturfare	18
5	Planstatus.....	18
5.1	Kommuneplanens arealdel	18
5.2	Gjeldende reguleringsplaner	18
5.3	Reguleringsplaner under arbeid	20
5.4	Samordning med planarbeidet Utleirvegen – Risvollan ved Steindalskrysset	21
6	Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalysen	21
7	Planlagt prosess og medvirkning.....	23
7.1	Fremdrift.....	23
7.2	Medvirkning.....	24
7.3	Offentlige organer og andre interessenter som skal varsles om planoppstart	25
8	Vurdering av om planen omfattes av forskrift om konsekvensutredning.....	25
9	Oversiktsbilder av eksisterende situasjon langs strekningen	26

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

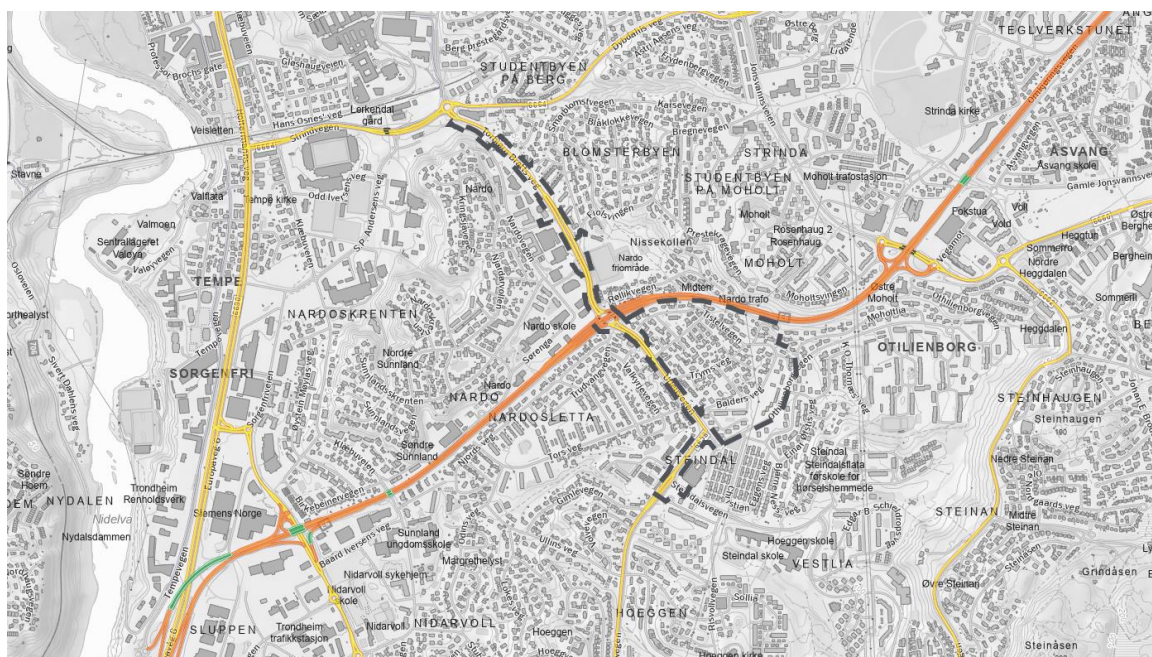
Trøndelag fylkeskommune setter i gang detaljregulering av fylkesveg 6658 Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen for å legge til rette for ny hovedsykkelvei med fortau. Hensikten med planarbeidet er å legge til grunn for en helhetlig og trafikksikker vegløsning der fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport prioriteres. Samtidig skal trafikksikkerheten og den opplevde tryggheten langs veistrekingen og ved kryss bedres.

1.2 Forslagstiller

Trøndelag Fylkeskommune er forslagsstiller og Multiconsult AS er plankonsulent.

1.3 Planområdet

Det skal utarbeides reguleringsplan for fylkesveg 6658 Torbjørn Bratts vei og Utleirvegen i området mellom Lerkendalrundkjøringa (Strindvegen, Dybdahls vei, Torbjørn Bratts veg) og Steindalsvegen ved Nardosenteret. I tillegg åpner den foreslåtte planavgrensningen for å regulere et område med bolig-gater mellom Utleirvegen og Othilienborg. Kartet nedenfor viser planområdet som foreslås varslet for planoppstart.



Figur 1 Forslag til avgrensning av planområdet er vist med svarte striplet linje på kartet ovenfor. i Torbjørn Bratts veg er ca. 550 m og strekingen i Utleirvegen er ca. 650 m, i tillegg kommer Nardokrysset.

Planstrekingen er delt inn i to delområder, dette av hensyn til fremdrift, tema og omfang.

Delstrekning 1: Torbjørn Bratts veg, fra og med Nardovegen 4 til Nardokrysset og med arealer for anleggsgjennomføring.

Delstrekning 2: Utleirvegen, fra Nardokrysset til og med Steindalskrysset. Boliggatene Nornevegen, Tryms veg og Balders veg tas inn i planarbeidet for å sikre muligheter til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak og eventuelt avkjørselssanering.

Planavgrensningen omfatter dagens vegarealer. Gatetverrsnittet med sideterreng, støyskjermer, konstruksjoner og kryss er lagt innenfor planavgrensningen. I kryssområder inngår frisiktsonen i planavgrensningen.

Ved Nardobakken og i krysset Utleirvegen – Steindalsvegen er det satt av noe ekstra plass for eventuelle anleggs- og riggområde. Langs øvrige deler av vegstrekningen er det vurdert at anleggsgjennomføring og etablering av ny teknisk infrastruktur kan gjennomføres innenfor de deler av vegens sideareal som er lagt innenfor planavgrensningen.

Nardokryssets lokk inngår i fylkesvegen og dette er tatt med i planavgrensningen. Det er valgt å avgrense planområdet til å omfatte gang- og sykkelløsninger og trafikksikkerhetstiltak innenfor lokket. Dette innebærer at tiltak knyttet til av- og påkjøringsrampe fra/til E6 ikke inngår i planarbeidet.

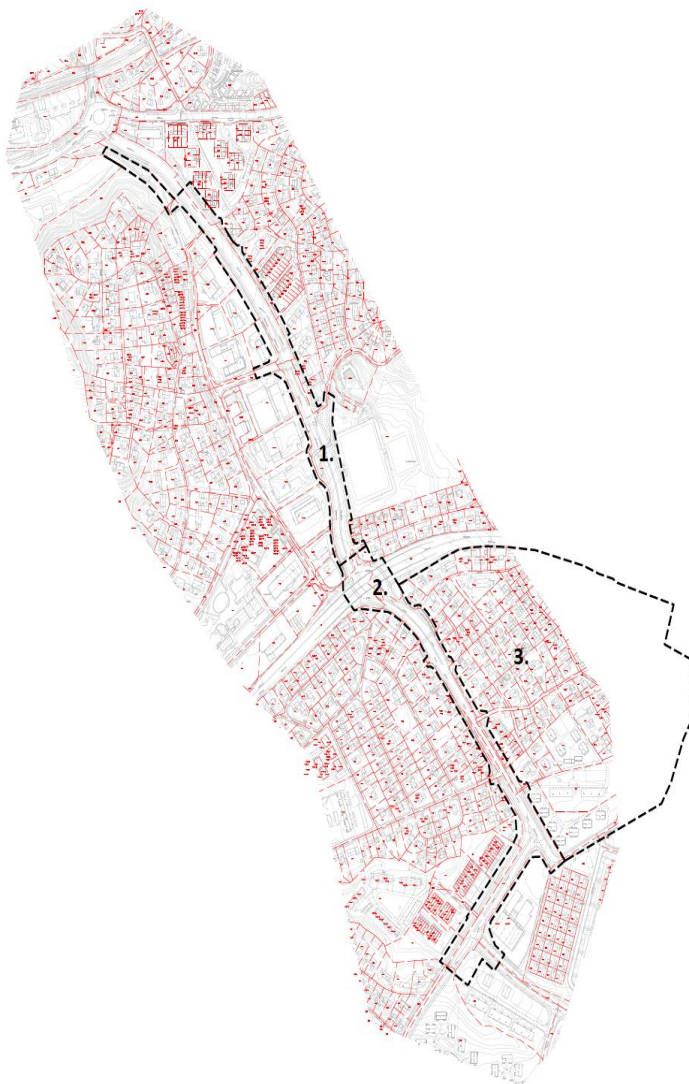


Figur 2 Planområdet Utleirvegen ved Norvevegen, Tryms veg og Balders veg omfatter Tistelvegen, Urds veg og Jotunvegen. Årsaken til at planarbeidet ser på hele boligområdet, er at avkjørselssanering er ett av flere aktuelle trafikksikkerhetstiltak. Hvis sanering av avkjørsler blir vurdert å ikke være nødvendig, bortfaller planområdet.

Arealer for anleggsgjennomføring skal vurderes i planarbeidet. Det er satt av et område nord i Torbjørn Bratts veg for eventuell anleggsgjennomføring. Det er stor usikkerhet til om det er behov for arealet. Årsaken til at midlertidig anleggsområde er tatt med er stor utvikling i området og knapphet på arealressurser. Mange av arealene som grenser til Torbjørn Bratts veg er under transformasjon og det kan ikke forventes at midlertidige tiltrede kan gjennomføres innenfor private nærings- og utbyggingsarealer. En annen årsak til at midlertidige anleggsområdet er tatt er for å unngå trafikale restriksjoner. Trafikkmengden i Torbjørn Bratts veg er stor og god fremkommelighet ned mot Lerkendalrundkjøringen ha betydning for trafikkflyt ved Nardokrysset spesielt og andre kryss generelt. Det kan ikke forventes bruk av kjørearealer til anleggsgjennomføring. Anleggsområder med sentral plassering nær tiltaksområdet og med stor nok størrelse er også viktig for en bærekraftig anleggsgjennomføring med utslippsfri byggeplass. Det er arealbehov knyttet til blant annet massehåndtering, lager for sortering av utstyr og avfall og infrastrukturanlegg for blant annet lading av elektriske kjøretøy og maskiner.



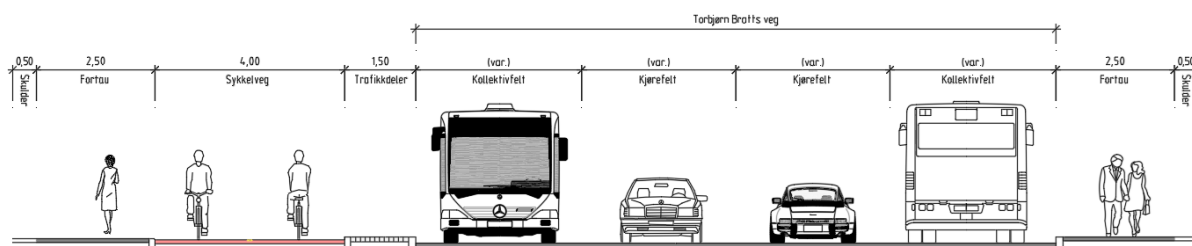
Figur 3 Innenfor planavgrensningen er det avsatt et areal mellom Torbjørn Bratts veg, Nardovegen og S. P. Andersens veg til mulig anleggsgjennomføring. Behov for anleggsområder, størrelse og ikke minst grensesnitt mot andre pågående prosjekter i området må avklares nærmere i planprosessen.



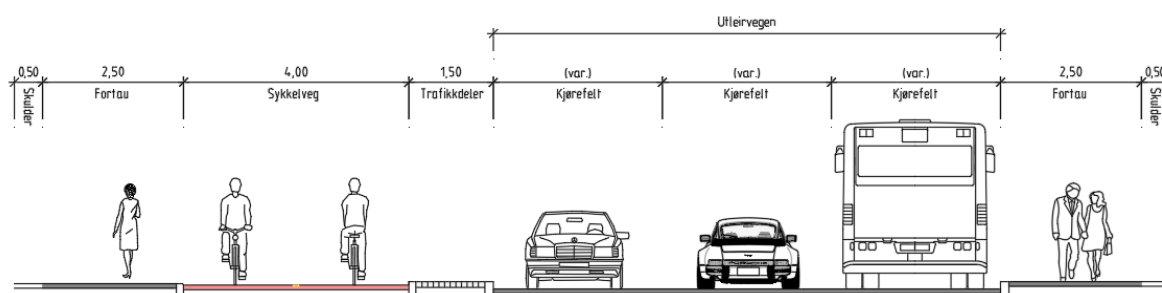
Figur 4 Varslingsområde for Torbjørn Bratts veg (1.), Utleirvegen og Boliggatene Nornevegen, Tryms veg og Balders veg (2.).

1.4 Bakgrunnen for planarbeidet

Fv 6658 Torbjørn Bratts vei og Utleirvegen er sentrale veger i Trondheim og utvikling av fylkesvegen med hovedsykkelvei er et viktig tiltak for å nå sykkelstrategien for Trondheim og for å nå målsettinger om nullvekst i biltrafikken. Gang- og sykkelvegen er i dag smal og uten adskilte vegarealer for gående og syklende. Statens vegvesen utarbeidet i regi av Miljøpakken 2019 en mulighetsstudie for strekningen, hvor de anbefalte løsningene vil bli brukt som utgangspunkt for utformingen av tiltaket.



Figur 5 Forenklet snitt for vegløsningen som planlegges som hovedprinsipp i Torbjørn Bratts veg.



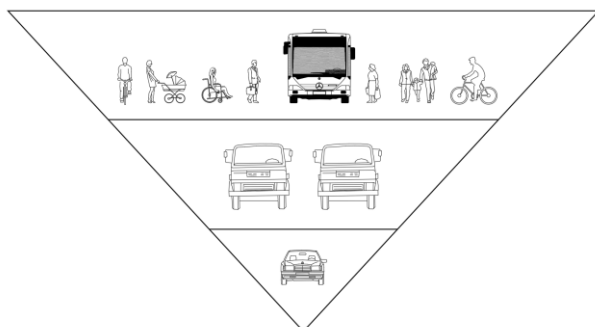
Figur 6 Forenklet snitt for vegløsningen som planlegges som hovedprinsipp i Utleirvegen. Kollektivfelt skal vurderes.

Behovet for å etablere moderne sykkelløsninger langs fylkesvegen og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er stort. Etterspørsel etter et høy- standard sykkeltilbud er økende på grunn av den planlagte utvidelse av NTNU til en samlet Campus og pågående planer for å bygge et stort antall studentboliger langs Torbjørn Bratts veg på Nardo. Dagens gang- og sykkelveg er smal, og det er blandet trafikk mellomgående og syklende. Både Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen benyttes som skoleveg til nærliggende skoler (Nardo, Steindalen og Hoeggen). I tillegg er gang- og sykkelveiene viktige ferdselsårer til målpunkter for fritidsaktiviteter ved blant annet Nissekollen, Nardo fotballbane med nærmiljøanlegg, Steindal skole med nærmiljøanlegg og boliggate med nærtrafikk ved Nardosenteret, som er et lokalsenter.



Figur 7 Torbjørn Bratts vei har i dag fire kjørefelter, det er kollektivfelt på ett av kjørefeltene retning sentrum. Gang- og sykkelveien er smal, og det er ikke adskilte trafikkarealer. Syklister kan ha høy hastighet i nedoverbakken.

1.5 Tiltakets målsettinger for trafikk



Nullvekstmålet for persontrafikk legger opp til at økt transport skal foregå med kollektiv, gang og sykkel. I planarbeidet skal attraktive og trafikksikre vegløsninger for disse trafikantgruppene prioriteres. Oppgradering av fv 6658 skal forbedre fremkommelighet for kollektiv og myke trafikanter samt forbedre trafikksikkerheten med følgende prioritering:

1. Gående, syklende og kollektivreisende
2. Næringstrafikk
3. Personbiler

Figur 8 Prioritet ved trafikkløsning. Høyst prioritet gis til sykkel, gående og kollektivtrafikk. Næringstrafikk prioriteres deretter. Lavest prioritet gis til personbiler. Unntak fra prioriteringspyramiden gjelder for Nardokrysset.

2 Eksisterende forhold

2.1 Trafikkforhold

Trafikkmengden er høy og i Utleirvegen krysser gang- og sykkelveg kjørevegen i plan. Tabellene under oversikt over relevante strekninger ÅDT, andelen tunge kjøretøyer og fartsgrense.

Tabell 1 Trafikkdata for Fv 6658 Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen

Strekning	ÅDT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Torbjørn Bratts veg - Fiolsvingen	12300	6 %	50 km/t
Fiolsvingen-Nardokrysset	13000	4 %	50 km/t
Utleirvegen til Hans Baucks veg	12500	6 %	50 km/t
Utleirvegen til Steindalsvegen	10000	7 %	50 km/t

Tabell 2 Trafikkdata ved kryss som grenser inn til fylkesvegen

Kryss	ÅDT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Nardobakken – Torbjørn Bratts veg	3100	3 %	30 km/t
Fiolsvingen – Torbjørn Bratts veg	800	2 %	30 km/t
Røllikvegen – Torbjørn Bratts veg	Ikke registrert	Ikke registrert	30 km/t
Tors veg – Utleirvegen	1500	5 %	30 km/t
Steindalsvegen – Utleirvegen	3500	11 %	40 km/t
Nornevegen	Ikke registrert	Ikke registrert	30 km/t
Tryms veg	Ikke registrert	Ikke registrert	30 km/t
Balders veg	Ikke registrert	Ikke registrert	30 km/t

2.2 Gang- og sykkeltilbud

I Torbjørn Bratts veg er det fem tilrettelagte krysningsmuligheter for myke trafikanter; tre lysregulerte fotgjengeroverganger i forbindelse med signalanleggene i kryssene Torbjørn Bratts veg/Nardobakken, og en lysregulert overgang i krysset Torbjørn Bratts veg/Fiolsvingen og en gang- og sykkelbru som går over Torbjørn Bratts veg i tilknytning til bussholdeplassen like sør for Fiolsvingen. I tillegg til er det gangfelt ved rundkjøringen i nord.



Figur 9 Krysset Fiolsvingen - Torbjørn Bratts veg inngår i planavgrensningen, men det er i utgangspunktet ikke planlagt ny vegløsning i krysset. Fiolsvingen er adkomst til barnehage, idrettsanlegg og friområde ved Nissekollen og gang- og sykkelvei med forbindelse til Moholt. Miljøpakken planlegger snarveiprosjekt i Nissekollen- området.

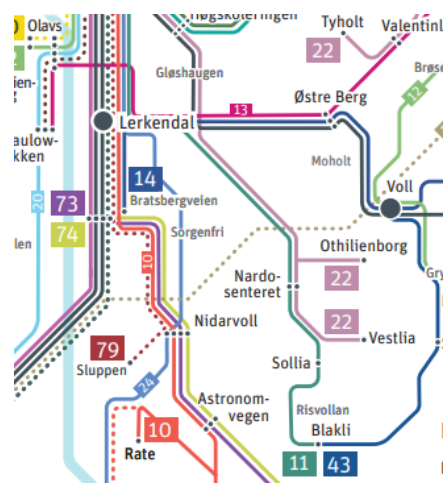
Langs Utleirvegen er det i dag smal gang- og sykkelveg adskilt med en trafikdeler mot kjørevegen langs hele strekningen på begge sider av veien. Det er signalregulert gangfelt mellom Tors veg – Balders veg og mellom Yggdrasilvegen og Nardosenteret.

2.3 Kollektivtilbud

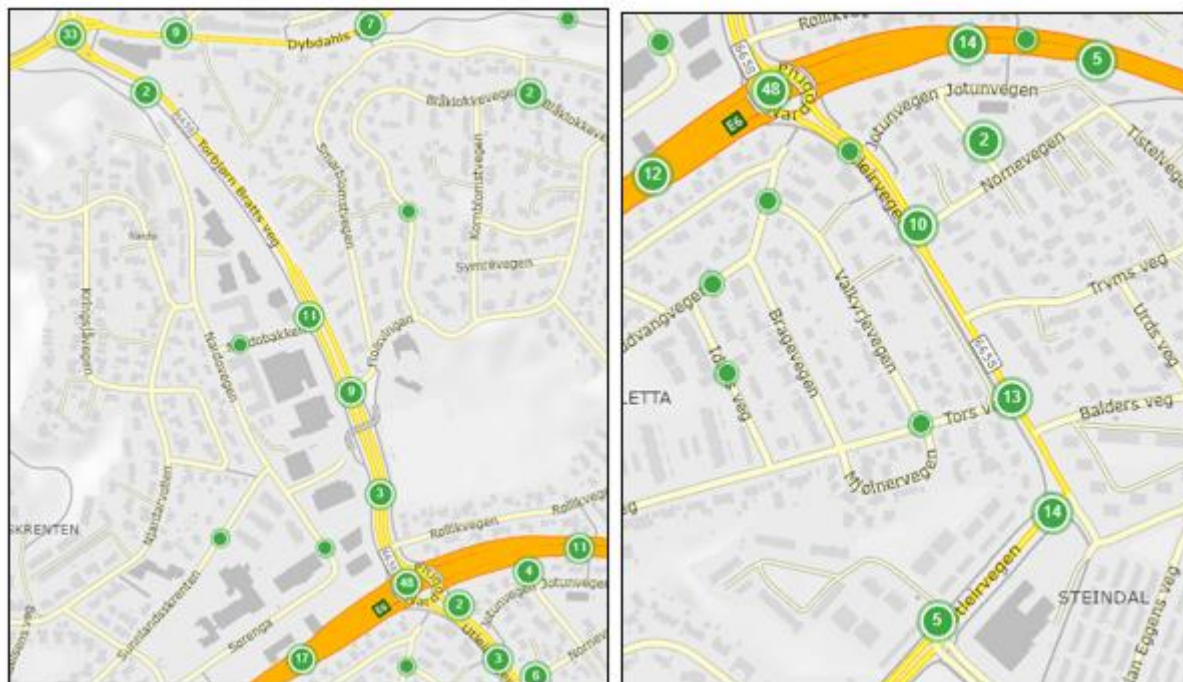
Bussrute nr 11 går langs Utleirvegen. Denne bussruten går fra Risvollan via sentrum til Stavset. Buss nr 11 og 22 går i Torbjørn Bratts veg. Rute nr 22 går fra Vestlia via sentrum til Tyholt. Bussrutene har 20 minutters frekvens i begge retninger i lavtrafikk og 10 minutters frekvens i rushtid. AtB har et prosjekt på gang for mulig kapasitetsutvidelse fra 2025, og skal også i gang med prosjekt for ny rutestruktur for og med 2029. Flere holdeplasser ligger ganske tett.

2.4 Trafikksikkerhet

I planarbeidet er det egne målsettinger for å oppnå nullvisjonen for drepte og hardt skadde på strekningen og for å få ned ulykker i kryss. Registrerte ulykkestall i Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen er høye for alle trafikantgrupper. Vegkart fra Statens vegvesen viser at det har vært en rekke trafikkulykker på strekning.



Figur 10 Rutekart buss for bylinjer i aktuell del av Trondheim.



Figur 11 Trafikkulykker hentet fra www.vegart.no, uttrekksdato 24. 04. 2023. Torbjørn Bratts veg til venstre og Uteirvegen til høyre. Hvilke typer ulykker som er registrert innenfor området må vurderes nærmere i planarbeidet.

Flere av de registrerte ulykkene involverer biler som krysser kjørefelter i kryss, påkjøring bakfra i nærhet av kryss og også ulykker mellom buss og bil. Det er også registrert en del ulykker med myke trafikanter ved alle kryssområder, men antallet registrerte hendelser er heldigvis færre for gående og syklende enn for bilister.

2.5 Arealbruk, bebyggelse og landskap

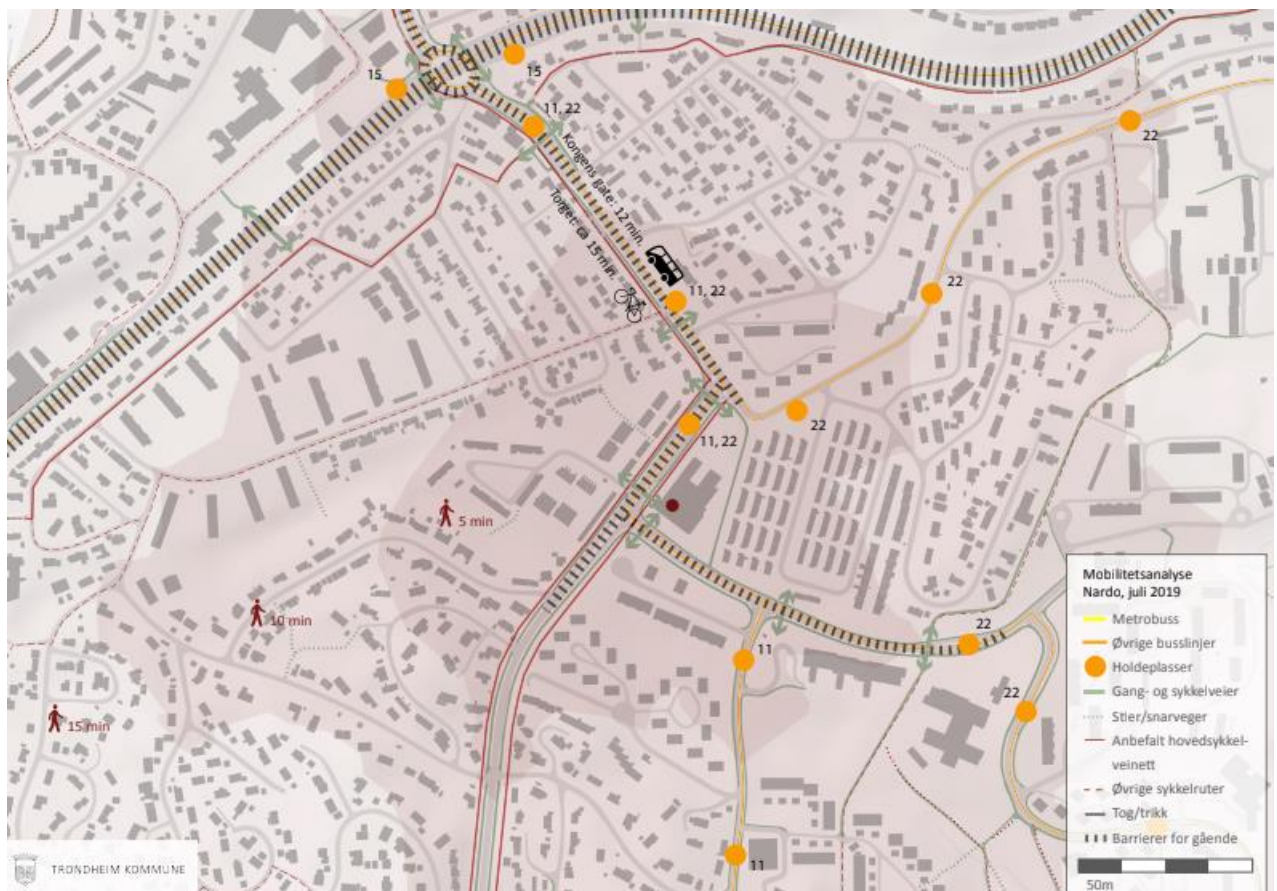
Planområdet ligger i et område med blant annet næringsbebyggelse, forretninger, boliger og idrettsanlegg. Skole og barnehage ligger med relativt kort avstand fra planområdet. Det er vedtatt flere store boligprosjekt langs Torbjørn Bratts veg som inngår i og grenser til denne planen. Planen vil bygge opp under utviklingen av et nytt og utvidet Campusområde.

Det er mange næringsaktører langs strekningen, deriblant ved Nardobakken og Nardosenteret. Området forventes å få byvekst og stor utvikling i de kommende årene, og trafikken vil øke. Innhenting av informasjon om næringstrafikk inngår i planarbeidet.

Langs Torbjørn Bratts veg pågår transformasjon av deler av næringsområdet til studentboliger. I forslaget til kommuneplanens arealdel for Trondheim 2022 – 2034, som er under arbeid, er planområdet med tilliggende bolig- og næringsarealer kategorisert som byggesone 2 – sentrale byområder.

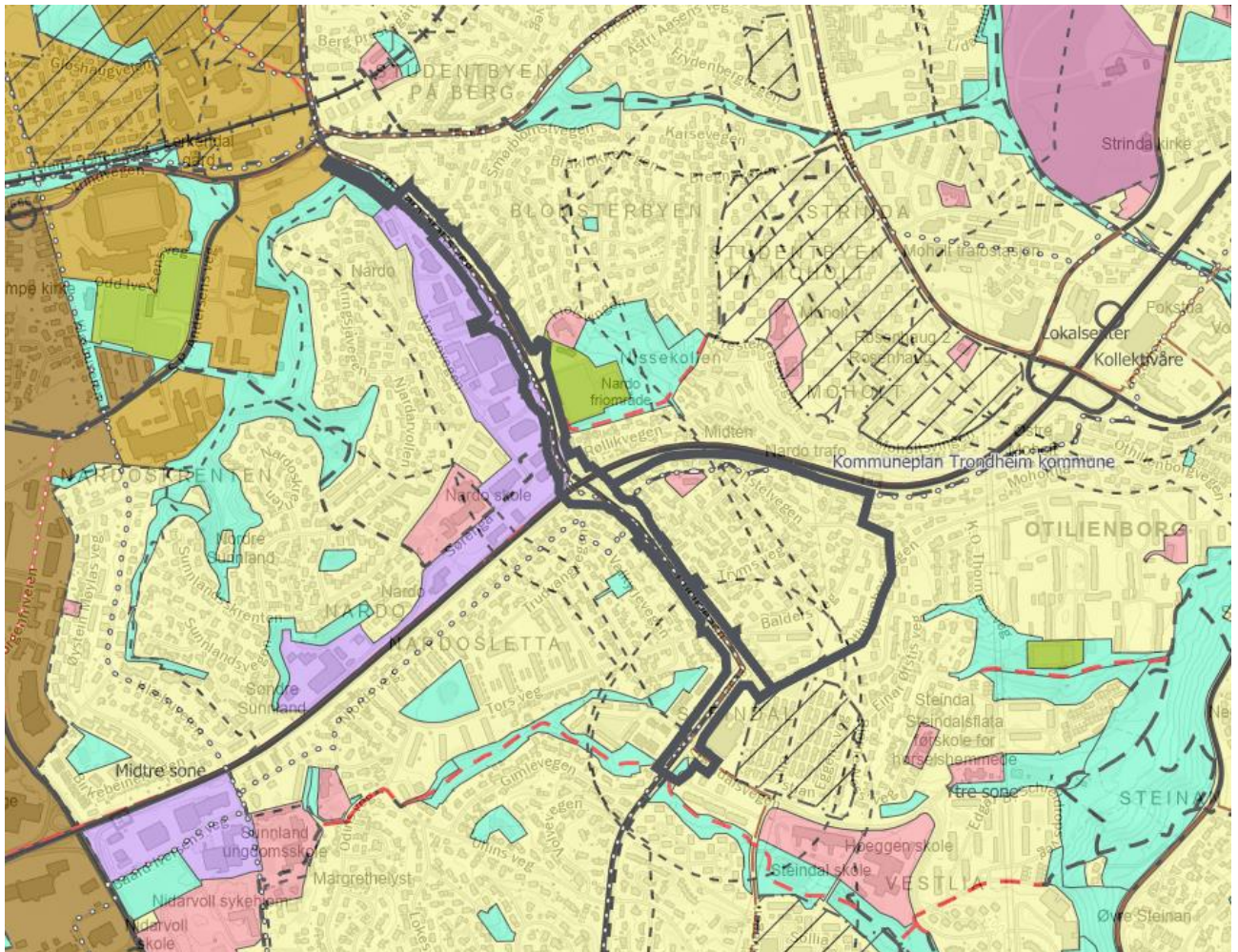
Stedsanalyser for Nardo, utarbeidet av Trondheim kommune i forbindelse med prosjektet Fremtidsbilder, viser at det er store potensialer for fortetting og byvekst ved Nardosenteret, som er

et lokalsenter.



Figur 12 Stedsanalyse for Nardo utarbeidet av Trondheim kommune i 2019. Mobilitet er ett av flere tema som er kartlagt. <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/framtidstrondheim/stedsanalyse/nardo-stedsanalyse/nardo-mobilitet>.

Kommuneplanens arealdel viser dagens arealbruksstrategier. Merk at det er satt en sirkel for området rundt Nardosenteret Dette indikerer at arealet er vist som utviklingsområde for lokalsenter. I planforslaget for ny kommuneplanens arealdel, som er under behandling, er planområdet vist som byggesone 1 og 2. Ut fra dette kan det forventes utvikling og transformasjon av arealene som grenser til fylkesvegen og spesielt gjelder dette for nærings- og forretningsområder. Det kan forventes økt trafikk som følge av dette.



Figur 13 Forslag til planavgrensning er på kartet lagt over gjeldende kommuneplanens arealdel for Trondheim.

2.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registret kulturminner eller kulturmiljø innenfor planavgrensningen. Rekkehusbebyggelse like øst for planområde i Dybdahls veg vist med antikvarisk verdi klasse C berøres ikke av planarbeidet.

2.7 Naturmangfold og arter

Det er ikke registret naturtyper eller naturmangfold langs strekning i Naturbase fra Miljødirektoratet. I Trondheim kommune sitt kart er et område i nord vist som viktig lokal naturtype.

I artsdatabanken er det registret fremmede arter Rynkerose (SE), Legepestrot (SE), Stivsvingel (SE), Platanlønn (SE). Følgende fugler er registret i området Grønnfink (VU), Bokfink (LC), Granmeis (VU) og karplanten Hasselurt (NT).

2.8 Landskapsbilde og nærmiljø

Gatetversnittet er bredt, men rabatter med gress og trær bryter opp gata. Torbjørn Bratts veg fremstår som en tydelig samlevei med bredt vegtversnitt, svingefelt ved krysset mot Nardobakken og Lerkendalrundkjøringen og Nardokrysset som tydelige avgrensninger sør og nord.

Utleirvegen har et større gatepreg og hagearealer og støyskjermer for boliger ligger tett inn til dagens gang- og sykkelvei. Det er mange avkjørsler og ferdselsmønsteret er mere preget av nærmiljøaktiviteter, selv om gjennomgangstrafikken blant bilister og syklistene også her er høy.

Grønndrag og nærmiljøanlegg gir lokalpreg spesielt i området Nardosenteret – Steindalsvegen og Steindal og Hoeggen skole med tilhørende turdrag ned mot Sunnland skole.



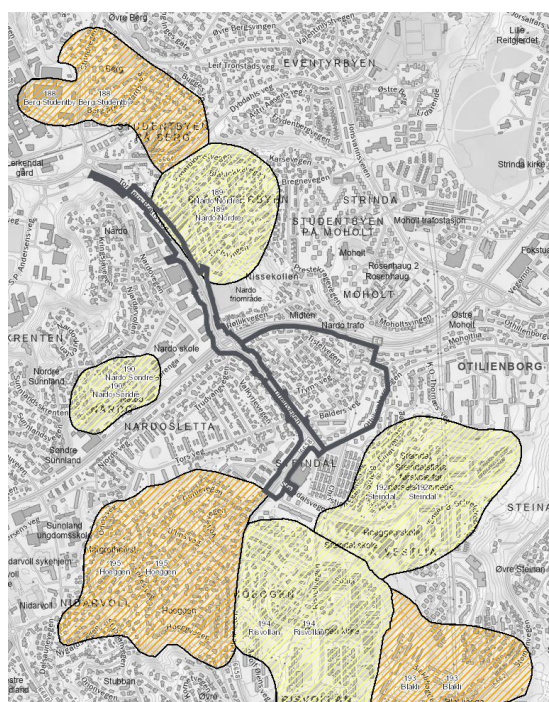
Figur 14 Grønnstruktur i tilknytning til Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen. Skoler er vist med rosa punkt og barnehager med symbol.

2.9 Grunnforhold og naturfare

Hele planområdet er innenfor aktsomhetsområde for marin leire. Det er en registrert en mulig kvikkleiresone på østsiden av Torbjørn Bratts veg (Nardo Nordre) og tre farezoner for kvikkleire i nærheten av Utleirvegen (Hoeggen, Risvollan og Steindal).

Flomfare er ikke registrert innenfor planområdet. Det er ikke åpne bekker eller vassdrag som grenser inn til planområdet.

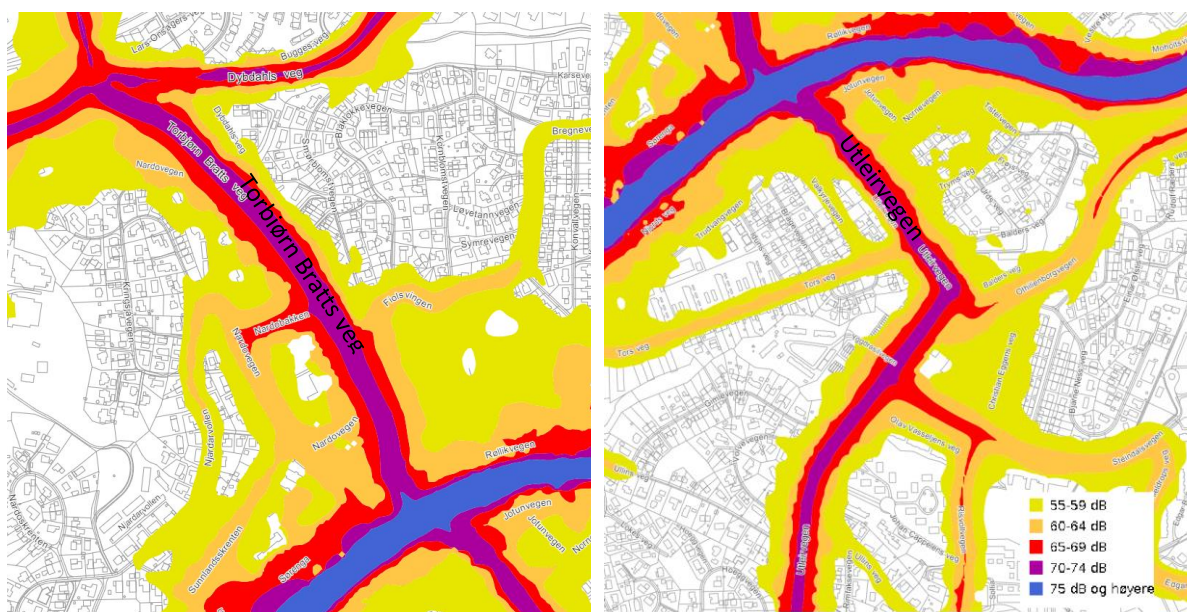
Figur 15 Kvikkleiresonen Nardo øst går ned til Torbjørn Bratts veg. Kvikkleiresonen Risvollan, Hoeggen og Steindal ligger nært planområdet i Utleirvegen. Planområdet er vist med svart strek.



2.10 Støyforhold

Støysonekart fra Miljøstatus viser at bebyggelsen nærmest vegen i Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen er i rød støysone. Strekingen i Torbjørn Bratts veg har nyere gjennomførte støyberegninger på grunn pågående reguleringsplanarbeider for studentboliger. Støytiltak vil gjennomføres som del av planlagt utbygging.

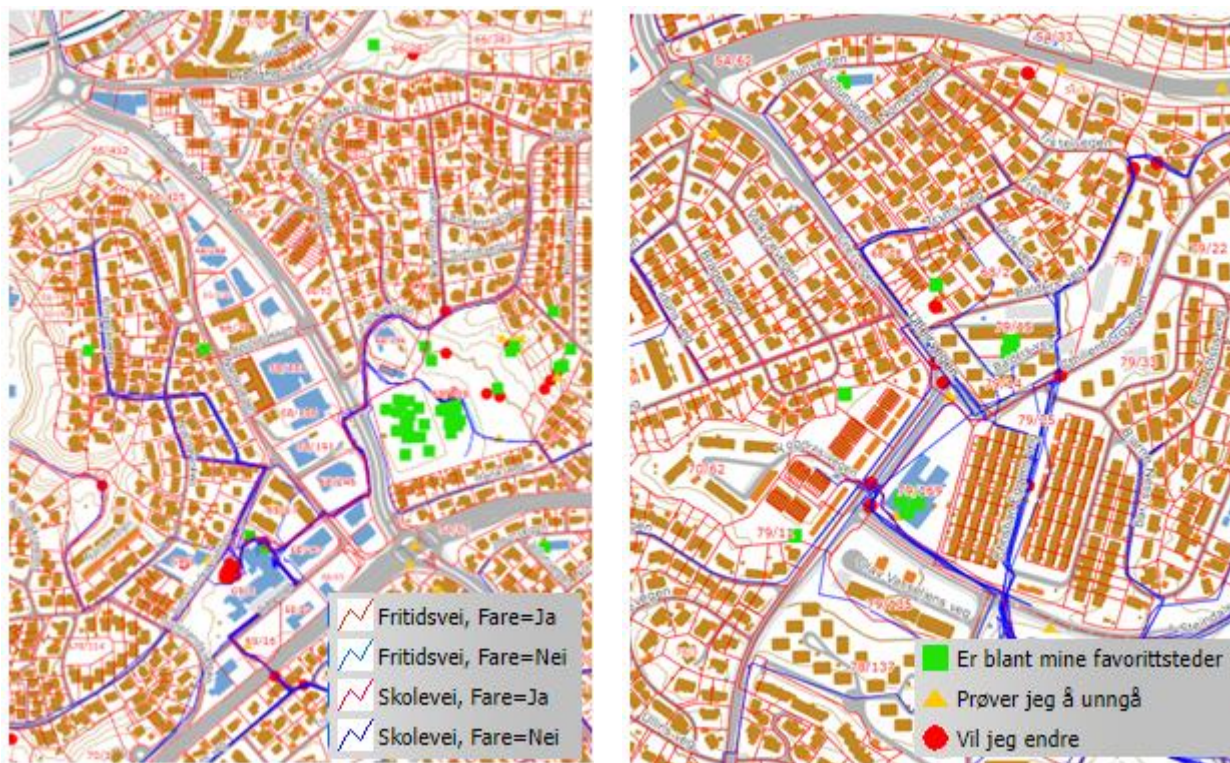
For strekingen fra Nardokrysset til Nardosenteret er det bare en grovere støyberegning, og det er ukjent hvilket behov det er for støyskjermingstiltak. På strekingen er det delvis hekk som utgjør grensen mellom fylkesvegen og boligbebyggelse. Ut fra generelle støykar kan en forvente at det er behov for støyskjermingstiltak for all bebyggelse som grenser inn til Utleirvegen.



Figur 16 Støyforhold langs Torbjørn Bratts veg (t.v) og Utleirvegen (t.h) E6 er vegen som ligger midt i bildet.

2.11 Barns interesser

Det finnes ingen leke- eller oppholdsarealer i planområdet. Skolevei inngår i planområdet. Barneskoler, Nardosenteret og Nissekollen idretts- og nærmiljøanlegg er viktige møteplasser for barn og unge i området. Barnetråkkregistrering ble gjennomført i 2014. Det pågår ny registrering og i planarbeidet vil det rettes kontakt med Barnas representant, Nardo og Steindal skole for å få bedre kunnskap om barnas skole- og fritidsveg.



Figur 17 Barnetråkkregistreringer, Torbjørn Bratts veg t.v og Utleirvegen t.h. Kartet viser hovedlinjer for ferdsel.

3 Planlagt anlegg og andre tiltak

3.1 Vegløsning

Planforslaget legger til grunn en løsning med sykkelveg med fortau på sørsiden av Torbjørn Bratts vei, som videreføres langs i Strindvegen i vedtatte reguleringsplan for Lerkendal - Valgrinda (NTNU Campus) og pågående planarbeider for Utleirvegen øvre del.

Følgende vegløsninger skal vurderes i planarbeidet:

- Sykkelveg med fortau skal ligge på vestsiden av Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen fra Nardokrysset til Othilienborgvegen. Fra Othilienborgvegen til Steindalsvegen skal sykkelveg med fortau ligge på østsiden.
- Sykkelveg skal ha bredde på 4 meter på sykkelveien og fortau skal være 2,5 meter bredt. Rabatt mellom sykkelveg og kjøreveg skal være 1,5 meter. Der det ligger til rette for det skal grøntrabatt være noe bredere slik at gatetrær kan etableres.
- Vegskulder med arealer for snøopplag, tekniske veganlegg, grønt og skulder kommer i tillegg.
- Fortau med bredde 2,5 meter skal følge gateløpenes østside.
- Arealer for kollektivtrafikk og holdeplass skal vurderes nærmere, det er en målsetting at reisetiden for buss på strekningen reduseres. Kollektivfelt i Utleirvegen skal vurderes.
- Gjennomgående vegstandard skal være 4 felt i Torbjørn Bratts veg og 3 felt i Utleirvegen. Det må vurderes om det er plass for full bredde (sykkelveg med fortau) langs hele strekningen.

Trafikksikkerhet i kryss:

- I planprosessen skal det ses spesielt på trafikkløsninger i kryss. For å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet skal det være separering av gående og syklende.
- Det skal vurderes om og hvordan systemskifter i kryss kan unngås og det skal søkes trafikkløsninger som gjør at ulemper ved standardsprang reduseres.
- Planskilt kryssing skal vurderes ved Nardobakken skal vurderes..
- Det skal ses på løsninger for kryssing i plan og planskilt, lysregulering, effektbelysning og siktutbedring.
- Universell utforming skal vurderes ved alle kryss og holdeplasser.

Vegens sideterreng:

- Vegaraet som reguleres skal ha tilstrekkelig bredde til at drift og vedlikehold av veien kan gjennomføres effektivt.
- Nødvendige tiltak for overvannshåndtering og eventuelle arealbehov for sikringstiltak mot skred og erosjon med tilhørende gjennomføring skal søkes ivaretatt i planarbeidet.
- Flere snarveier ender i Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen og skole/ fritidsveg for barn og unge skal ivaretas. Det skal ikke vurderes nye snarveier i planarbeidet, men det skal legges vekt på at møtepunkter mellom snarveier og ny hovedsykkelvei med fortau skal utformes sikkert og oversikt slik at utrygge områder registreringer fanges opp og utbedres.



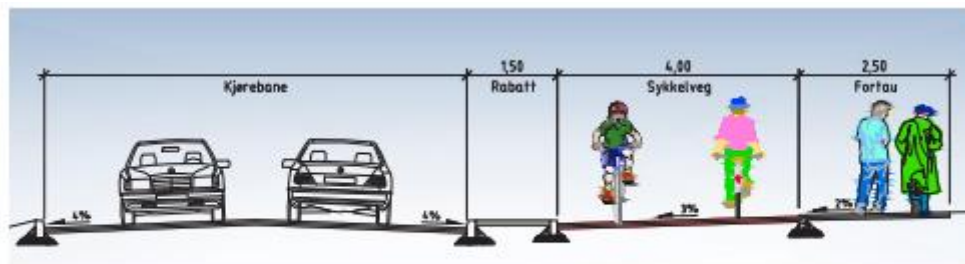
Figur 18 Nardobakken - Torbjørn Bratts veg. Planskilt kryssing av hovedsykkelveg skal vurderes. Trafikkøkning forventes i krysset som følge av store utbyggingsplaner for studentboliger og generell fortetting og byvekst.

3.2 Strategier for hovedsykkelvei

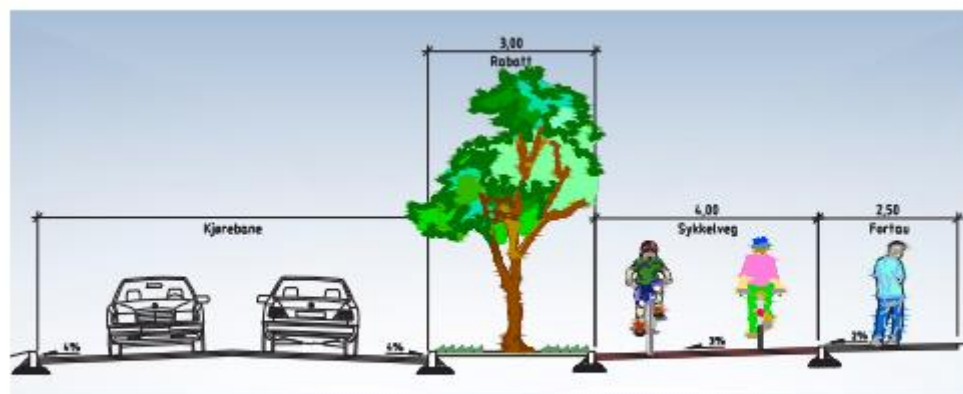
I Miljøpakkens sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025 er Utleirvegen og Torbjørn Bratts veg vist som en del av det planlagte hovednettet for sykling. Strategien har som mål å doble sykkelandelen fra 2010 fram til 2025. Sykkelveiene innenfor planområdet er viktige adkomstveier til NTNU Campus. Pågående planer legger til rette for nye studentboliger i Torbjørn Bratts vei. Det forventes at etterspørsel etter høystandard hovedsykkelvei vil øke. Bystyret vedtok 30. september 2020 at det er viktig at målene for sykkelstrategien nås (14% sykkelandel samt bygging av 35 km sykkelveger innen 2023).

Kryssutforming er viktig for å skape en trygg sykkelopplevelse, særlig med hensyn til de med nedsatt funksjonsevne. Bystyret har vedtatt å separere gående og syklende i kryss. Fylkestinget vedtok en lignende ambisjon om å fremme sykling: «Sykkelandelen skal opp på 14%, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km vei som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden [2021-2024]» (2020, vedtak FT 76/20).

Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim, utgave 2023, skal legges til grunn for utforming av hovedsykkelveien.



Sykkelveg med fortau med smal rabatt



Sykkelveg med fortau med bred rabatt og plass til trær

Figur 19 «Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim», utkast mars 2023, skal legges til grunn. Formingsveileren er kun veiledende, og det kan komme revisjoner ved politisk godkjenning.

3.3 Avkjørsler og kryss

Det er mange kryss innenfor planstrekningen. I prosjektets prioriteringspyramide legges det opp til at fremkommelighet for miljøvennlig transport skal prioriteres høyest, dernest kommer næringstrafikk og til slutt privatbiler.

For å oppnå nødvendig trafiksikkerhet i kryssene mellom fylkesveg og boliggate kan samling og sanering av avkjørsler bli aktuelt for noen boliggate i Utleirvegen. Eventuell avkjørselssanering vil berøre et større boligområde mellom Utleirvegen og Otilienborgvegen.



Figur 20 Trafikksikkerhet i avkjørlene mellom boliggate og fylkesveg skal vurderes i planarbeidet. Spesielt langs Utleirvegen er det dårlig sikt og høy vegetasjon innenfor frisiktsonen. Gatetversnittet er trangt.

Nardokrysset

I planarbeidet må det også ses løsninger som sikrer at fremkommelighet og trafikksikkerhet er god både for E6- trafikken og trafikanter ved Utleirvegen og Torbjørn Bratts veg. Avkjøring til Røllikvegen ligger nær krysset, og her er det også en bussholdeplass. Trafikkbildet er komplekst..



Figur 21 Røllikvegen - Torbjørn Bratts veg. Krysset har utkjøring like ved Nardokrysset. Det er et uoversiktlig og komplekst trafikkbilde ved stedet. Det planlegges ikke tiltak i krysset, men sammenhengende fortau foreslås langs østsiden av veien.



Figur 22 Krysset Utleirvegen - Othilienborgvegen ved Nardosenteret skal vurderes i planarbeidet. Området er i kommuneplanens arealdel 2022 - 2035 som er under arbeid, utpekt som lokalsenter i byggesone 1. Det kan forventes by- og stedsutvikling i området. Området er støyutsatt og stytiltak kan bli nødvendig. Adkomst til Nardosenteret skal vurderes i planarbeidet.

3.4 Kollektiv

Bedre fremkommelighet for buss er ett av målene med ny vegsituasjon. Det skal vurderes aktuelle tiltak for å redusere reisetiden med buss på strekningen. Plassering av holdeplasser skal vurderes. På strekningen Utleirvegen fra Nardosenteret til holdeplassen Nardosenteret retning sentrum skal det vurderes om ett av dagens kjørefelter kan omdisponeres til kollektivfelt. Dialog med AtB vil være sentralt for å avklare tiltak for fremkommelighet.

4 Virkninger for omgivelser

4.1 Nullvekstmål

For at flere skal velge sykkel, gange og kollektivt fremfor bil må tilbudet bli mer attraktivt. Tiltaket vil øke standarden på gang- og sykkelvegene, føre til kortere reisetid for spesielt syklister samtidig som separering av vegarealene for gående og syklende vil øke trygghetsfølelsen for alle typer myke trafikanter.

Potensialet for at flere skal gå, sykle og reise kollektivt etter at ny hovedsykkelvei med fortau og nye kollektivarealer er tatt i bruk er meget høyt. Strekningen ligger sentrumsnært og det planlagte tiltaket gir et meget stort Fylkesvegen forbinder store boligområder ved Nardo, Othilienborg og Risvollen til Lerkendalområdet, Elgsetergate/ Øya og sentrum. I tillegg til NTNU Campus, er det en rekke store arbeidsplasser som har ansatte og besøkende som vil benytte vegløsningene som planlegges.

Nullvekstmålet er en viktig målsetting for Trondheim kommune, og tiltaket er i tråd med ambisjonene om et høystandard miljøvennlig transporttilbud, jamfør Trondheim kommunes samfunnsplan Trondheimsløftet 'Trondheimsløftet'. Det planlagte tiltaket er også et viktig tiltak for å nå nasjonale forventninger om bærekraftig arealutvikling og klimanøytral byutvikling.

4.2 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet, og opplevd trygghet, skal forbedres i forhold til dagens situasjon. Forbedringen skal måles gjennom forventet trafikksikkerhetseffekt (Effektkatalog TØI).. Hvilken effekt

trafikksikkerhetstiltak kan forventes å ha, avhenger av kjennetegn ved tiltaket og den kontekst tiltaket brukes i. Det er derfor nødvendig å vurdere både når, hvor og hvordan tiltak skal settes inn.

Bedre skolevei er et viktig trafikksikkerhetstiltak. På grunn av at veiene som reguleres er skoleveg, kan det være aktuelt å innlede dialog med Barnas representant i plansaker og skoler i området.

4.3 Landskap, grønne kvaliteter og naturmangfold

Tiltaket vil sannsynligvis redusere arealet for grønne rabatter og føre til inngrep i eksisterende vegetasjon for å oppnå gode nok løsninger for sykkel, gange og kollektiv og bedre trafikksikkerhet.

Grønnstruktur, gatetrær, bærekraft og trygghetsfølelse for spesielt myke trafikanter vil være et sentralt tema i planarbeidet. Det vil måtte gjøres en avveining av bredder på grønne rabatter mot vegløsninger, grunnerverv og standard på løsningen som velges.

Blågrønne strukturer og naturmangfold skal vurderes for anleggsfase og permanent situasjon. Ved oppstart av planarbeidet er arealbehovet for eventuelle sikringstiltak for flom og skred ukjent og usikkert, og dette er et av forholdene som skal vurderes i planarbeidet. Areal situasjonen langs Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen er trang og det er begrenset areal til å etablere nye sikringstiltak i for naturfare og klimarobuste løsninger.

Arealbehov for støyskjermingstiltak må ses i sammenheng med landskapsutforming og terrengbehandling. Inngrep i private hager vil være nødvendig dersom nye støytiltak skal etableres.

Fremmede arter forekommer i veiarealene og risiko for spredning av fremmede arter skal vurderes nærmere i forbindelse med avbøtende tiltak for anleggsperioden.



Figur 23 Separering av vegarealene for gående og syklist er en viktig del av vegløsningen som planlegges. For å prioritere myke trafikanter kan det forventes at størrelsen på grønne rabatter i gateløpet blir smalere enn i dagens situasjon.

4.4 Nærmiljø

Bomiljøet som grenser til Utleirvegen vil få bedre trafikksikkerhet. Eget fortau har stor betydning for bruksmulighetene av fortauet, opplevd trygghet og trivsel. I dag er det for eksempel, vanskelig for en familie eller venner å gå sammen på fortauet ettersom det kan komme syklist. Støytiltak har betydning for helse og trivsel.



Figur 24 Vegsituasjonen i Utleirvegen bærer preg av at privatbil er prioritert. Flere boliger vender ut mot gateløpet og støyskjermer ligger inntil vegkanten flere steder. Ny vegløsning vil fremdeles gi store trafikkarealer, men eget fortau har stor betydning for bo- og nærmiljøet.

4.5 Naturfare

Tek 17, kapittel 7 om Sikkerhet mot naturpåkjenninger, skal legges til grunn for tiltak som planlegges. Dette innebærer blant annet at det skal utarbeides fagrapporter for geoteknikk og overvannshåndtering. I planarbeidet skal det søkes stedstilpassede løsninger. Krav om sikkerhet mot naturpåkjenninger, herunder sikkerhet mot flom, stormflo og skred skal være ivarettatt og tilpasset lokale forhold.

5 Planstatus

5.1 Kommuneplanens arealdel

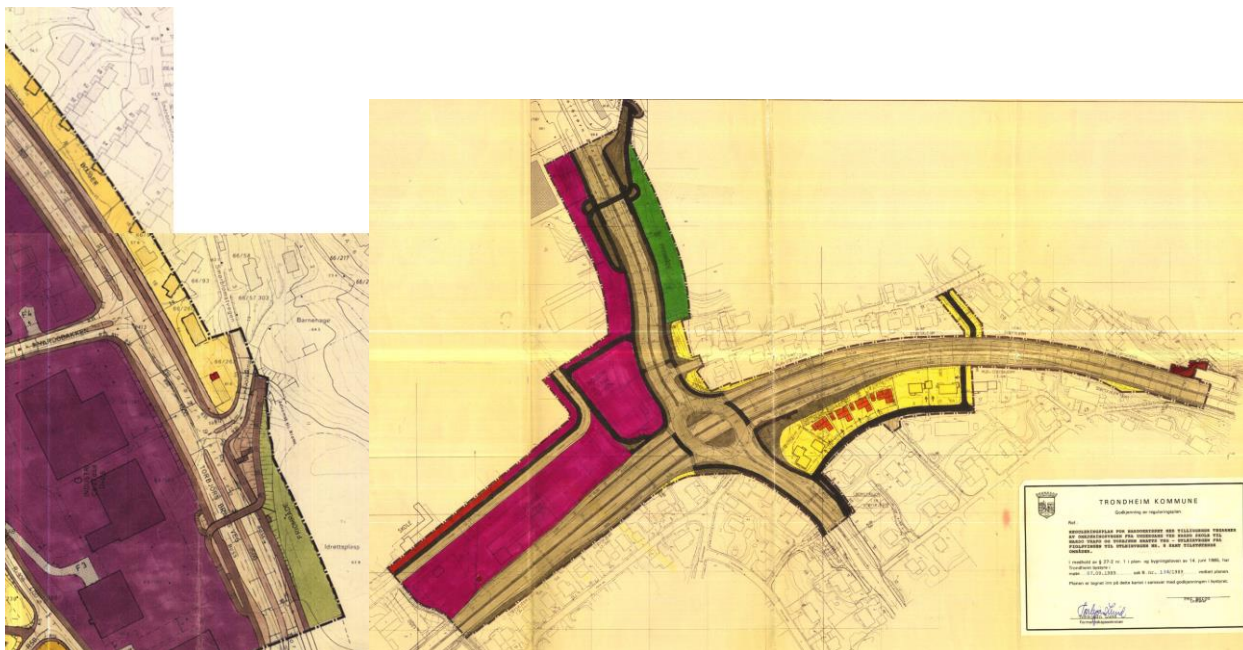
Planforslaget er i tråd med samfunnsmålet i kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032 Torbjørn Bratts veg er i kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) vist som hovedveg og bestemmelsesområde for kollektivåre. Vestsiden av vegen er vist som næringsformål og østsiden er vist som boligformål.

Utleirvegen er i KPA også vist som hovedveg og bestemmelsesområde for kollektivåre. Øst- og vestsiden av Utleirvegen er vist som boligformål. I tillegg er den sørligste delen av Utleirvegen vist med bestemmelsesområde for lokalsenter.

I kommuneplanens arealdel som er under arbeid ligger planområdet innenfor de foreslåtte byggesonene 1 og 2, området er med dette prioritert for fortetting og byutvikling. I bestemmelsene om mobilitet, § 13.1, angis det at det krysningspunkt for fotgjengere skal anlegges på gateplan.

5.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner for begge vegstrekningene og Nardokrysset er gamle og utdaterte. Det er behov for å utarbeide en reguleringsplan for hele strekningen for å sikre nødvendige arealer for å etablere en helhetlig og fremtidsrettet vegløsning. For å oppnå forbedret fremkommelighet for kollektiv og myke trafikanter, og forbedre trafiksikkerheten langs strekningen må det forventes at dagens vegarealer må omdisponeres.



Figur 25 Reguleringsplanene for Torbjørn Bratts veg og Nardokrysset er fra 1987 - 1989. Også for Utleirvegen er det en eldre reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplaner er utdatert og kan ikke legges til grunn for nye tiltak.

Tabell 3 Oversikt over planer i Torbjørn Bratts veg

PlanID	Plannavn	Vedtaksdato	Formål
r20210040	Lerkendal og Valgrinda (områderegulering)	02.03.2023	Gang-/sykkelveg, naturområde
r1016	Holtermannsv.Anton Grevskottsv.Klæbuv.,Nardov.,Lerkendalsv.,Torbj. Brattsv,Omkjøringsv. (Ikke stadfestet)	15.12.1964	Ikke tilgjengelig plankart
r1016i	Nardovegen - Sørenga - Sundlandskrenten – Nardobakken	9.8.1968	Areal for gangtrafikk
r0290	Omkjøringsv,Klæbuv,Nardokrysset,Torbjørn Bratts v,Dybdals v,Nardokrysset,Nardobakken, del av Nardov,Sundlandskrenten	1.10.1987	Kjøreveg, Gangveg, sykkelveg, fortau, gangsti, industri og bolig
r20100094	Nardobakken 2, gnr 68 bnr 181 m.fl	28.2.2013	Kjøreveg og fortau
r0291b	Nardokrysset, Omkjøringsv. Nardo skole til Nardo trafo og Torbj. Brattsv. - Utleirv., fra Fiolsvingen til Utleirv.	28.9.1989	Kjøreveg inkl. skulder, gang- og sykkelveg, industri og park

Nylig vedtatt reguleringsplan for Lerkendal m/ Valgrinda skal legges til grunn. Den vedtatte reguleringsplanen omfatter Lerkendalrundkjøringa og vegløsninger inn mot denne. Den nylige vedtatte reguleringsplanen, som ble utarbeidet av utarbeidet for NTNU Campus, innehar veg- og transportløsninger som danner premiss for vegløsningene som skal planlegges i Torbjørn Bratts veg.

Anleggsområde for nytt veganlegg og omlegging av VA og kabler kan være nødvendig innenfor området avsatt til grøntanlegg vest for Torbjørn Bratts veg i den gjeldende planen. Dette er et tema som skal vurderes nærmere i reguleringsplanen.

Tabell 4 Oversikt over planer i Utleirvegen

PlanID	Plannavn	Vedtaksdato	Formål
r0291	Krysset omkjøringsvegen - Torbjørn Brattsv/Utleirvegen m fl	1.10.1987	Gangveg, sykkelveg og trafikkareal
r0163m	Valhallvegen med tilliggende områder mellom Omkjøringsvegen og Balders veg	17.10.1970	Areal for kjøretrafikk, areal for gangtrafikk, trafikkområde/trafikkøy/grønnstripe ol.
r0163al	Utleirvegen, Tors veg, Valkyrjevegen, begrenset av eiendommene gnr 68 bnr 252 og 19	20.7.1999	Gang- og sykkelveg, annet vegareal, felles avkjørsel/parkering,
r1112	Steindal, Hoeggen, Solberg, Risvold, Blakleggen, Steinan Øvre, Utleiren m.fl.	26.11.1968	Ikke tilgjengelig plankart
r0163	Nardo søndre, Nardo østre, Sundland søndre, Margretelyst, Frydenlund m.fl.	28.8.1958	Kjørebane, fortau, grøntområde
r0237	Bebyggelsesplan for Stendal – Sørby	22.1.1962	Lite informasjon i plankartet
r1112af	Reguleringsendring for Hans Baucks veg 1, gnr.79/169	21.5.1984	Kjøreveg, gangveg, sykkelveg, fortau, forretninger og kontor



Figur 26 Utsnitt av reguleringsplan for Lerkendal og Valgrinda omfatter nedre del av Torbjørn Bratts veg, vedtatt 02.03.2023.

5.3 Reguleringsplaner under arbeid

Planavgrensningen berører planområdene for flere pågående og nylig vedtatte reguleringsplaner. Årsaken til at deler av planområdene til tilgrensende planer er innlemmet, er å sikre muligheter for helhetsvurdering av gateløpene med sideterreng og sammenhengende vegløsninger.

Intensjonen er å opprettholde / ivareta vegløsninger som allerede er planlagt i tilgrensende planer. Langs planstrekningen pågår følgende fire reguleringsplanarbeider:

- r20220032 Nardovegen 2 og 5
- r20210036 Nardovegen 10
- r20210030 Nardovegen 12 og 14
- r20220029 Utleirvegen, strekningen Steindalsvegen – Blaklivegen

5.4 Samordning med planarbeidet Utleirvegen – Risvollan ved Steindalskrysset

Det pågår et parallelt planarbeid i regi av Fylkeskommunen fra Steindalskrysset til Risvollan. Samordning med dette planarbeidet vil gjennomføres.



Figur 27 Planområdet slutter i krysset Steindalsvegen - Utleirvegen. Dette er en viktig adkomstveg til Steindal og Hoeggen skoler. Det pågår parallelt planarbeid fra dette krysset og til krysset Blaklivegen - Utleirvegen ved Risvollan i regi av Trøndelag fylkeskommune.

6 Forslag til tema i risiko- og sårbarhetsanalysen

Som en del av planarbeidet skal det utarbeides en ROS-analyse. Dette gjøres etter DSB sin veileder. Tabellen nedenfor viser en foreløpig vurdering av ROS-tema for planområdet.

RISIKO- OG SÅRBARHETSFORHOLD	AKTUELT?	Vurderinger
Naturgitte forhold/naturhendelser		
Sterk vind (storm)	Nei	Ingen nye konstruksjoner.
Snø/is	Nei	Drift- og vedlikeholdsarealer tas inn i planavgrensningen.
Flom i vassdrag	Nei	Det planlegges ikke endringer av kulverter og stikkrenner. Det er ikke åpne vassdrag innenfor planområdet.

Urban flom/overvann	Ja	Overvannshåndtering må tilpasses klimaprofilen for fylket. Temaet utredes.
Skred	Ja	Hele planområdet er innenfor aktsomhetsområde for marin leire.
Store nedbørmengder	Ja	VA- løsninger og drenering skal ivareta ekstremnedbør. Ivareta grønnstruktur i vegens sideterreng.
Erosjon	Nei	Tiltak skal utformes slik at tilgrensende arealer ikke får økt belastning på drenering og stikkrenner, jamfør TEK 17 § 7-2, fjerde ledd.
Naturlige terrengformasjoner	Nei	Det er ikke stup eller lignende innenfor planområdet.
Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer		
Samferdsel	Ja	Fremkommelighet på E6, fylkesveg, kommunal veg og privat veg påvirkes av planforslaget.
Infrastruktur VA, overvann, energi/ tele	Ja	Kabelgrøfter for offentlig infrastruktur langs fylkesveg. Trondheim kommunes VA – behov hensyntas.
Tjenester som skoler, barnehager, helse, nød- og redningstjenester	Ja	Skoleveg og adkomst til flere barnehager. E6 – tilknytning ved Nardokrysset. Beredskapsplaner for vegsystemet legges til grunn.
Brannvannforsyning	Nei	Ikke aktuelt. Ingen tunneler på vegstrekningen og ingen ny bebyggelse.
Bortfall av strøm	Nei	Innhenting av informasjon om kabler og ledninger og kabelpåvisning vil redusere fare for at kritisk infrastruktur avskjæres ved graving.
Utrykningstid politi, ambulanse og brann	Nei	Fremkommelighet for nød- og nyttekjøretøy skal ivaretas. Ingen fysiske sperrer vil hindre utrykning.
Forsvarsområde	Nei	Ikke aktuelt innenfor planområdet.
Ivaretagelse av sårbare grupper	Ja	Universell utforming og trygghet på og ved skoleveg og bussholdeplasser skal utredes. Interesseorganisasjoner for funksjonshemmede varsles.
Dambrudd	Nei	Planområdet er ikke innenfor dambruddsone.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
Ulykke med farlig gods	Nei	FylkesROS for Trøndelag fra 2019 har ikke påpekt spesifikk risiko.
Ulykke i av-/påkjørsler	Ja	Høye ulykkestall i alle kryss innenfor planområdene.
Møteulykker/generell trafikkulykke	Ja	Kryss langs strekningen. Nardokryssets ramper og systemskifter i vegstandard gir spesielt utfordrende trafikkforhold og fare for ulykker.

Ulykke med syklende/gående	Ja	Sykkelandelen er høy, og dagens sykkelløsning er underdimensjonert. Ikke separert løsning i dag skaper mange konflikter mellom gående og syklende
Virksomhet som håndterer farlige stoffer	Ja	Bensinstasjon ligger delvis innenfor planavgrensning. Eventuell brann i drivstofftanker kan utvikle giftig/farlig røyk/gasser og kan føre til eksplosjon.
Elektromagnetiske forhold	Nei	Ikke relevant ved tiltak som ikke er beregnet for varig opphold.
Fare for sabotasje /terrorhandlinger	Nei	FylkesROS for Trøndelag fra 2019 har ikke påpekt spesifikk risiko.
Gruver, åpne sjakter etc.	Nei	Ikke aktuelt innenfor planområdet
Støy i anleggsperioden	Ja	Retningslinjer i T- 1442 sikres i bestemmelsene. Støytiltak.
Farer relatert til anleggsarbeid		
Ulykker i forbindelse med anlegg.	Ja	Planavgrensning settes romslig for å innlemme store nok arealer for anleggsgjennomføring.
Uvedkommende på anlegg- /riggplass	Ja	Avgrensning av anleggsområde spesielt viktig ved skolevei, snarveier, lekearealer eller privat eiendom.
Forhold som påvirker hverandre		
Trafikksystemet	Ja	Komplekst vegsystem der redusert fremkommelighet eller stand på E6 og fylkesveger vil gi store ringvirkninger.

7 Planlagt prosess og medvirkning

7.1 Fremdrift

Delstrekning 1: Torbjørn Bratts veg

Planstrekningen i Torbjørn Bratts veg prioriteres for fremdrift. Det er ønsket en raskest mulig planprosess for den nordre delen av planområdet som ligger mellom Lerkendalrundkjøringa og Nardokrysset. Vedtatt reguleringsplan for denne vegstrekningen imøtekommer Trondheim kommune v/kommunalteknikk sitt behov for å legge nye VA-ledninger i nedre / nordre del av Torbjørn Bratts veg. VA- anlegget skal etableres under nytt veganlegg for sykkelvei med fortau. Utbygging av hovedsykkelvei med forta og nytt VA- anlegg ønskes gjennomført samtidig.

Delstrekning 2: Utleirvegen inkluderer Nardokrysset.

Utleirvegen vil ferdigstilles komplett for førstegangsbehandling etter at offentlig ettersyn for Torbjørn Bratts veg og merknadsbehandlingen er ferdig. Hensikten er å sikre sammenhengende vegløsninger og trafikksystemer med akseptabel fremkommelighet og trafikksikkerhet på begge sider av Nardokrysset. Dagens smale gang- og sykkelveg som går over lokket på Omkjøringsvegen gir et trafikalt systemskifte Det er logisk å avklare strukturer og plassering av hovedsykkelveg med fortau og kjørearealer på en vegstrekning først.

Planstrekningen er prosess- og tidsmessig krevende. Nardokrysset er komplisert og alle tiltak innenfor krysset krever grundige avklaringer og godkjenninger hos vegmyndigheter og vegdirektorat. Blålysetater må også involveres på grunn av risikosituasjonen for ulykker i krysset.

Boliggatene Nornevegen, Tryms veg og Balders veg kan tidligst avklares areal- og planmessig etter at vegløsningen for Utleirvegen er nærmere avklart. Det er usikkert om avkjørselssanering er nødvendig for å oppnå målsettinger om fremkommelighet for busstrafikken og trafiksikkerhet. Dersom stenging og eller samling av de aktuelle avkjørslene ikke er nødvendig, er behovet for reguleringsplan for boliggatene ikke lenger er til stede og planområdet vil utgå eller reduseres til å omfatte enklere trafiksikkerhetstiltak i kryss.

Varsel om planoppstart, Hele planområdet	Juni – september 2023
Høring og offentlig ettersyn Torbjørn Bratts veg	Juni - august 2024
Høring og offentlig ettersyn Utleirvegen med Nardokrysset	Oktober – november 2024

7.2 Medvirkning

Medvirkningen følger plan- og bygningsloven, kapittel 5 om medvirkning i planleggingen. I planprosessen er det lagt opp til tidlig samhandling med fagmyndigheter og parter som har pågående reguleringsplanarbeider innenfor planstrekningen.

Trondheim kommune planlegger snarlig oppgradering av VA- nettet i Torbjørn Bratts veg. Det er registret behov for oppgradering av overvannssystemet på og ved Utleirvegen også, da anlegg for ny VA ønskes lagt i traseen for hovedsykkelveg med fortau som planlegges. For å ivareta kommunens arealbehov for VA – anlegg, vil det tidlig i planprosessen innledes kontakt og samarbeid med kommunalteknikk.

Kabeletater vil kontaktes i tidlig fase for å sørge for at informasjonen om eksisterende og planlagte infrastrukturanlegg i bakken er hensyntatt og at arealbehovet for drift, vedlikehold og utvikling av offentlig og privat infrastruktur i bakken under vegarealene og i vegens sideterreng ivaretas tilfredsstillende.

Samferdselsaktører involveres gjennom hele planprosessen, og spesielt ved oppstartsfasen prioriteres innhenting av kunnskap og erfaringsutveksling om forhold som blant annet fremkommelighet, trafiksikkerhet, vegstandard og vegsystemer.

Pågående planarbeider i Nardovegen 10, Nardovegen 12 til 14 og Utleirvegen nord for Steindalsvegen har vurdert trafikkløsninger og innhenting av informasjon og samtale med de ulike tiltakshavere og forslagstillere er del av innledende planarbeid.

Mange boliger ligger innenfor området som varsles for planoppstart. Berørte grunneiere, naboer og aktuelle interesseorganisasjoner vil inviteres til åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om planoppstart og offentlig ettersyn.

Skolevei er del av vegstrekningene som reguleres. Det settes av ekstra tid for å forstå barnetråkkregistreringene som er utført for Nardo, Hoeggen og Steindal skole. Barnas representant i plansaker informeres tidlig om planarbeidet.

Flere næringsdrivende har adkomst fra Torbjørn Bratts veg og Nardosenteret og det kan forventes at spesielt aktører som drives detaljhandel og publikumsrettet virksomhet har stor interesse av planarbeidet. Det vil søkes kontakt med Næringsforeningen for å avklare hvilken rolle de ønsker å ha i forhold til samordning av næringsinteressene i planarbeidet.

Planforslaget vil også bli fremlagt i regionalt planforum ved planskisse og under offentlig ettersyn.

7.3 Offentlige organer og andre interessenter som skal varsles om planoppstart

Vi har vurdert at parter i tabellen under bør varsles i plansaken. Det bes om tilbakemelding fra kommunen på hvilke parter som skal varsles.

	AKTUELLE OVERORDNEDE MYNDIGHETER
x	Statsforvalteren i Trøndelag, Postboks 2600, 7734 Steinkjer, sftlpost@statsforvalteren.no
x	Trøndelag fylkeskommune, Fylkets Hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer, postmottak@trondelagfylke.no
x	Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer, firmapost@vegvesen.no
x	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Region Midt-Norge, Abels gate 9, 7030 Trondheim, nve@nve.no
	KOMMUNALE SAMARBEIDSPARTER
x	Byplankontoret, Trondheim kommune, byplankontoret, Postboks 2300 Torgarden, 7004 Trondheim, byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
	PRIVATE OG OFFENTLIGE ORGANISASJONER
x	NTNU, Eiendomsforvaltning stab, 7491 Trondheim, postmottak@adm.ntnu.no
x	Statkraft Varme AS, Postboks 2400, 7005 Trondheim, kommune@statkraftvarme.no
x	Tensio TS AS, Postboks 9480 Sluppen, 7496 Trondheim, postmottak@tensio.no
x	Statnett SF, Postboks 4904 Nydalen, 0423 Oslo, firmapost@statnett.no
x	AtB, Postboks 4308, 7417 Trondheim, atb@atb.no
x	Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Trondheim, Postboks 2609 Sentrum, 7413 Trondheim, ffot trondheim@gmail.com
x	Norges Handikapforbund Trondheim, NHF Trondheim, Postboks 3093 Lade, 7441 Trondheim, nhf.troendelag@nhf.no
x	Norges Blindforbund Trøndelag, Olav Tryggvasonsgate 24, 7011 Trondheim, trondelag@blindforbundet.no
x	Syklistenes landsforening i Trondheim, Fylkeskontakt: Nils Andreas Thommesen, Håkon Håkonsons gate 13 A, 7052 Trondheim, trondheim@syklistene.no
x	Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Postboks 778 Sentrum, 7400 Trondheim, firmapost@nitr.no
x	Kabeletater (vurderes etter ledningskart)

8 Vurdering av om planen omfattes av forskrift om konsekvensutredning

Tiltakshaver skal ved planoppstart vurder om tiltak er pliktig til å gjennomføre en konsekvensutredning basert på «Forskrift om konsekvensutredninger».

I veiledningsnotat fra kommunal- og moderniseringsdepartementet (juli 2017) presiseres det at reguleringsplaner for utbedringstiltak langs eksisterende veg og etablering av gang- og sykkelveier langs eksisterende veg, omfattes av forskriftens § 8 og ikke av § 6. Det betyr at planen skal ha konsekvensutredning dersom det vurderes at planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10.

Tiltaket omfattes av vedlegg II punkt 10 om infrastrukturprosjekter, hvor bokstav b) omhandler utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder. Etter vår vurdering av kriteriene i forskriftens § 10, vil ikke tiltaket få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn og derfor ikke konsekvensutredes.

Selv om planen ikke utløser krav til konsekvensutredning i henhold til forskriften, vil alle relevante konsekvenser av tiltaket vurderes og beskrives som en del av planbeskrivelsen.

9 Oversiktsbilder av eksisterende situasjon langs strekningen

Bildene under viser eksisterende vegsituasjon langs Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen.



Figur 28 TBV ved bussholdeplassen Dybdahls veg



Figur 29 TBV ved Nardovegen 4



Figur 30 TBV ved krysset til Nardobakken



Figur 31 TBV ved krysset til Fiolsvingen og avkjøring til Nissekollen

Figur 32 TBV ved avkjøring til omkjøringsvegen



Figur 33 Ved starten av Utleirvegen



Figur 34 Utleirvegen ved avkjøringen til Nornevegen



Figur 35 Utleirvegen ved fotgjengerovergang før avkjøring til Balders veg



Figur 36 Utleirvegen hvor den møter Othilienborgvegen



Figur 37 Utleirvegen ved krysset til Steindalsvegen



Figur 38 Kryss i Nornevegen mot Utleirvegen



Figur 39 Kryss i Tryms veg mot Utleirvegen



Figur 40 Kryss i Balders veg mot Utleirvegen