

Saksfremlegg

Mikkelvegen, strekningen Egganvegen - Øvre Sjetnhaugan, detaljregulering - til sluttbehandling

2025/37701

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Mikkelvegen, strekningen Egganvegen - Øvre Sjetnhaugan som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Henning Larsen AS, datert 25.4.2023, senest endret 12.11.2025 med bestemmelser senest datert 13.11.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 26.11.2025.

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

Sammendrag

Hensikten med reguleringsplanen er å sikre et trafiksikkert gang- og sykkeltilbud langs Mikkelvegen, på strekningen Egganvegen - Øvre Sjetnhaugan, som er en viktig skoleveg. Planforslaget legger i tillegg til rette for holdeplasser med kantstopp langs traséen, samt én tidsregulerings- og ladeplass for buss ved Øvre Sjetnhaugan, mellom fortau og veg.

Hovedutfordringene i planen har vært forslag om enveiskjøring, konflikt mellom buss og renovasjon, trafiksikkerhet for fotgjengere og ved avkjørsler, spesielt i den bratteste delen av Mikkelvegen, samt inngrep i hager under byggeperioden. Kvikkleire og risikobegrensende tiltak mot endringer av grunnvannstand er også utredet langs strekninger innen planområdet.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Henning Larsen AS og Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim kommune ved Mobilitets- og samferdsels-enheten. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen som ble noe revidert før sluttbehandlingen. Komplette planforslag forelå den 11.03.2024.

Byrådet anbefaler at planen vedtas.

Bakgrunn

Beskrivelse av planforslaget

I *kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034* er planområdet vist som boligbebyggelse, med byggesone 3 i nordre delen og byggesone 2 i sørenden. Øvre Sjetnhaugan er vist som kollektivtrase og som del av hovedvegnettet for sykkel. Mikkelvegen er vist som turveg.

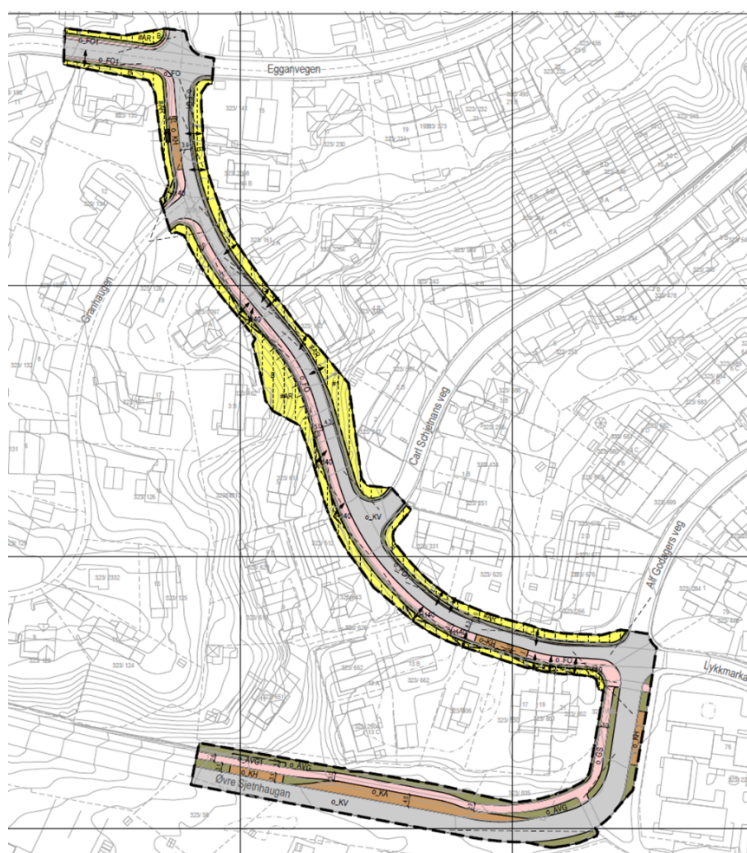
Tiltaket inngår i forslagslista til vedtatt *kommunedelplan for trafiksikkerhet i Trondheim kommune 2020-2024*.

Planforslaget sikrer et tre meter bredt fortau langs den sørvestre siden av Mikkelvegen, som enveisreguleres for biltrafikk i retning fra nord til sørøst.

Det reguleres to kantstopp for buss i Mikkelvegen; ett i nordenden og ett i sørenden.



Planområdet ligger ca. 8 km sør for Trondheim sentrum, i Sjetnemarka i et boligområde med eneboliger og rekkehus. Planområdet er drøyt 9 daa. Viktige målpunkt er inntegnet i bildet.



Plankart over planområdet, som strekker seg fra Eggenvegen i nord til Øvre Sjetnhaugen i sør.

Fortau

Planforslaget regulerer fortau langs Mikkelvegen, på strekningen mellom Eggenvegen og Øvre Sjetnhaugen. Fortauet foreslås etablert på sørvestlig side, med en bredde på 3 meter, inkludert skulder på 25 cm. Bredden oppnås ved å ta noe av kjørebansens areal som med envegsregulering smalnes inn til en bredde på 3,9-4,3 meter.

Fortauet kobles på eksisterende gang- og sykkelveg i Øvre Sjetnhaugen i sør.

Det smale fortauet på østsiden av Mikkelvegen vil i utgangspunktet bli liggende som i dag med ca 0,5 meter bredde. Dette blir et såkalt «sommerfortau» som finnes i en del eldre boligområder.

Envegskjøring sørover

For å unngå større inngrep i private eiendommer foreslås det å regulere Mikkelvegen som en enveiskjørt veg. Det gjør det mulig å omdisponere et kjørefelt til fortau. Ved valg av kjøreretning er det forutsatt at fortauet ligger på høyre side i forhold til kjøreretningen. Det vil være trafiksikkerhetsmessig gunstig å anlegge fortauet på vestsiden da det vil bidra til bedre siktforhold i avkjørslene. I medvirkningsprosessen etter oppstart kom det også tydelig frem at flertallet foretrekker kjøreretning sørover med fortau på vestsiden.

Bussholdeplasser og kollektivanlegg

Det reguleres to nye kantstopp langs vestsiden av Mikkelvegen. I Øvre Sjetnhaugan videreføres og forlenges nordgående holdeplass fra sentrum. I retning mot sentrum etableres en ny lade- og tidsreguleringslomme. Dette er en oppstillingsplass hvor busser venter for å tilpasse seg rett rutetid, og som ligger mellom veg og fortau for ikke å hindre øvrig trafikk. I tillegg etableres også et kantstopp rett vest for reguleringsplassen i Øvre Sjetnhaugan. Dette kantstoppet erstatter dagens holdeplass ved krysset med Mikkelvegen, som legges ned. I tilknytning til dette nye kollektivanlegget reguleres det også areal for leskur, sykkelparkering og tekniske installasjoner, bl.a. ladekabinett for lading av buss.

Avkjørsler

Avkjørslene er blitt sporet for å kontrollere svingebevegelser samt nødvendig areal for å kunne komme seg til og fra eksisterende eiendommer når vegen enveisreguleres. Bussholdeplassen i nord stenger en privat anlagt sekundærvkjørsel til Mikkelvegen fra eiendommen Egganvegen 13. Man kan til orientering ikke se at den har vært omsøkt eller godkjent tidligere.

Fakta

Prosess og medvirkning

Igangsatt regulering ble kunngjort 10.01.2023. Komplette planforslag forelå 11.03.2024. Bygningsrådet vedtok 04.06.2024 utlegging til offentlig ettersyn, se saksfremlegg i arkivsak 2023/9183. Høringsfristen for offentlig ettersyn var den 08.08.2024. Nærmere redegjørelse for prosessen finnes i fagnotat vedlagt saken her.

Statsforvalteren i Trøndelag fremmet innsigelse i forbindelse med offentlig ettersyn, som handlet om at det må sikres at luftforurensing og støy er godt nok ivarettatt i bygge- og anleggsfasen. Nødvendige bestemmelser ble endret, se bestemmelse § 8.1. Statsforvalteren trakk innsigelsen i brev datert 01.10.2024.

Fra andre myndigheter og offentlige organisasjoner kom det inn 5 uttalelser. Disse omhandlet bl.a. dimensjonering av samferdselsanlegg, ladeinfrastruktur for buss, forhold til kulturminneloven og at sannsynligheten for ekstremnedbør i ROS-analysen må oppjusteres.

Det kom inn 4 merknader fra berørte grunneiere, som omhandlet avkjørsel, ønske om å bli involvert i planleggingen videre, parkering under anleggsfase, eventuelt inngrep i hageareal og forstøtningsmur.

Prosess og endringer etter offentlig ettersyn

AtB hadde innspill om behov for ladeinfrastruktur ved bussholdeplassen ved Øvre Sjetnhaugan i retning sentrum, sør i planområdet. Forslag til løsning før bussholdeplass i sør forelå den 29.7.2025. Forslaget forutsatte en utvidelse av planområdet og ble derfor sendt ut på begrenset høring til berørte parter 31.8.-24.9.2025. Samtidig ble grunneier i Egganvegen 13 informert i brev om planprosessen vedrørende avkjørselen fra hans eiendom til Mikkelvegen nord i planområdet.

I den begrensede høringen uttrykte AtB bekymring for trafikksikkerheten, da planforslaget foreslår å legge gang- og sykkelvegen mellom bussplattformen og leskuret ved kollektivanlegget i Øvre Sjetnhaugan. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner mellom ventende busspassasjerer og syklist, noe som avbøtes ved krav om sikt i begge retninger fra leskuret i bestemmelse § 5.4.

Se vedlagt merknadsbehandling for oppsummering av innkomne uttalelser, og med forslagstillers og byplankontorets kommentarer. Alle merknader til planforslaget vurderes godt nok svart ut og fulgt opp til at planforslaget kan behandles.

Byplankontorets vurdering

<u>Argumenter for planforslaget:</u>	<u>Argumenter mot planforslaget:</u>
• Tiltaket følger opp KDP for <i>Trafikk-sikkerhet i Trondheim kommune</i> mht. gående og syklende - særlig vinterstid og bidrar til nullvekstmål og folkehelse. • Bedre, men ikke full universell utforming. • Lading og tidsregulering for buss ved bussholdeplassen i Øvre Sjetnhaugan. • Da eksisterende vegbredde beholdes, blir inngrep i private hager små.	• Ett kjørefelt kan gi konflikt ved buss bak renovasjonsbil. • Envegsregulering og snudd kjøreretning gir noen lenger å gå til holdeplass for buss 45 mot Tonstad. Tilsvarende blir det noe omfordeling av biltrafikk for å komme seg til og fra eiendommer. • Ladeanlegg forskyver holdeplass .

Planforslaget bidrar både til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og til økt trafikksikkerhet ved å legge til rette for gåing, sykling og bruk av kollektivtrafikk der det i dag ikke finnes et tilstrekkelig trygt tilbud. Mikkelvegen er en viktig skoleveg. Planforslaget er også i tråd med byutviklingsstrategien da det gir bedre tilgjengelighet til Sjetnemarka lokale sentrum og turtraseer for gående og syklende. Planforslaget vurderes å totalt sett ha en positiv virkning for miljø og samfunn.

Gående og syklende

Fortau langs Mikkelvegen vil øke trafikksikkerheten og mobiliteten for gående og syklende, blant annet for skolebarn som ferdes langs Mikkelvegen mellom Sjetnemarka sentrum og kryssingen med Egganvegen. I dag mangler fullverdig fortau, og gående må gå i kjørebanelen om vinteren. Fortauet er vurdert plassert på begge sider og trafikknøtet viser at det er mest hensiktsmessig å plassere det på den sørvestre siden slik det er vist i planforslaget.

Biltrafikk

Envegsregulering mot sørøst vil endre kjøremønsteret i området og føre til noe økt trafikk i én retning for kjørende som bor langs Mikkelvegen, deler av Carl Schjetnans veg, Granvegen og Egganvegen. De tre sistnevnte gatene er tovegsregulerte og vil fungere som alternative kjøreruter for de som blir berørt av engvegsreguleringen i Mikkelvegen. Trafikkøkningen i disse vegene vurderes som beskjeden, siden antallet berørte eiendommer er begrenset.

Avkjørsel til Egganvegen 13 (se planbeskrivelsen s. 14)

Eiendommen har i dag én godkjent avkjørsel til Egganvegen, men benytter også en ikke-godkjent sekundærvkjørsel mot Mikkelvegen. Både Egganvegen og Mikkelvegen er kollektivtraseer. Grunneier har i høringsuttalelse ønsket å beholde avkjørselen pga. drift.

Kommunen har vurdert muligheten for å tilpasse bussholdeplassen for å imøtekomme ønsket. Vurderingene viser at flytting av holdeplass vil gi for bratt stigning (brudd på krav i Håndbok V123/N100) og utfordringer med vinterdrift. En evt. kombinert løsning med avkjørsel over holdeplass vil redusere holdeplassens lengde, forringe universell utforming og medføre risiko for at bussen sklir inn på fortauet.

Da eiendommen allerede er sikret lovlig adkomst via Egganvegen, har Byplankontoret prioritert trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikken. Sekundærvkjørselen stenges derfor i planforslaget.

Kollektivtrafikk og renovasjon

For bussen vil det være positivt å ha kjøreretning kun nedover langs Mikkelvegen, som har en stigning opp mot 11 % i midten av strekningen. Det nye fortauet og de planlagte bussholdeplassene vil gi tryggere og bedre tilgjengelighet for kollektivreisende.

Envegsregulering av Mikkelvegen medfører at kollektivlinje 45 må snu dagens kjøreretning og at husstander nordvest i Sjetnemarka får ca 300 meter lengre gangavstand til bussholdeplassen for reiser mot Tonstad. Kollektivlinjene 10 og 18 kan opprettholde dagens kjøremønster.

Det nye kollektivanlegget ved Øvre Sjetnhaugan gir mulighet til lading for buss. Grunnet ladeanlegget må påstigning for busspassasjerer flyttes ca 50 meter lenger vestover bort fra Sjetnemarka sentrum og målepunktene der.

Når Mikkelvegen envegsreguleres vil det ikke være mulig med forbikjøring og det kan oppstå noe forsinkelse for kollektivtrafikken i forbindelse med renovasjon.

Folkehelse og friluftsliv

Fortau gir bedre tilgjengelighet generelt for gående i området og er dermed positivt for folkehelsen. Mikkelvegen er også vist som tursti i KPA.

Universell utforming

Nytt fortau vil bedre forholdene for universell utforming betydelig, selv om det ikke er mulig å tilfredsstille krav til universell utforming i de bratteste partiene av strekningen.

Grunnforhold

En del av Mikkelvegen ligger i kvikkleiresone klassifisert med faregrad lav. Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, se § 8.2 om geoteknikk.

Klimatilpasning og flomveger

Overvann håndteres i samsvar med Trondheim Kommunes VA-norm og tretrinnsstrategien, se bestemmelse § 3.6 Overvannshåndtering.

VA-anlegg

Eksisterende vann- og avløpsledninger innenfor prosjektområdet er aldrende.

Intensjonen er å skifte dem ut ved utbygging av nytt fortau. VA ferdigstilles før trafikkarealene tas i bruk. VA-grøfter blir ca. 4,5m dype og er primært det som utløser mest behov for å vurdere geoteknisk stabilitet. Der grøftedybde går under grunnvannsstand angir geoteknisk rapport tiltak mot setningsskader. Geoteknisk sikkerhet ivaretas bl.a. med seksjonsvis graving av midlertidige grøfter, der trafikk må stanses samtidig. Anleggsgrop reduseres først i bredde ved å benytte grøftekasser som senkes minst 2 meter under bakken. Smalere midlertidig grøftebredde kan oppnås ved å øke høyden på grøftekassene. Trafikkarealene vil ha behov for grunnere fundamentering, kun medføre små endringer i terreng og ligge i lav tiltaksklasse K1 iht. NVE sin veileder. Se §§ 8.1- 8.3.

Eiendomsforhold

Planforslaget vil i beskjeden grad ha behov for å erverve privat eiendomsgrunn med nytt vegareal. Flere eiendommer vil i noen grad bli berørt av midlertidige bygge- og anleggsområder. Planforslaget gir grunnlag for erverv av samferdselsareal som reguleres til offentlig formål. Bestemmelse om bygge- og anleggsfasen § 8.1 sikrer tilbakeføring og istandsetting av de midlertidige anleggsarealene.

Avveining av virkninger

For å unngå større inngrep i private hager tas mesteparten av arealet til fortauet fra kjørebanelen til Mikkelvegen. Kjørebanelen smalnes til 3,9-4,3 meter og veien enveisreguleres. I begynnelsen av planprosessen var tanken at kjøreretningen skulle være mot nordvest (motsatt av planforslaget) med fortau på østsiden av Mikkelvegen. For å ta hensyn til sikt for avkjørsler på vestsiden av vegen samt på bakgrunn av tilbakemeldinger i folkemøte, ble kjøreretningen i stedet endret til sørøstlig retning med fortau på vestsiden av vegen. Ved valg av kjøreretning er det forutsatt at fortauet ligger på høyre side grunnet tilgjengelighet for buss. Envegsregulering vil påvirke kjøremønsteret i området og vil gi noe økt trafikk i omkringliggende gater. Trafikkøkningen vurderes som beskjedent da det er et begrenset antall eiendommer som blir berørt.

Byrådets vurdering

Byrådet finner at planforslaget underbygger politiske mål om grønn mobilitet, sykkel og gange i byrådserklæringen. Det er ønskelig å prioritere transportformer som gange, sykkel og kollektiv for å skape et mer miljøvennlig, inkluderende, helsefremmende og klimanøytralt transportsystem.

Byrådet ønsker at det blir trygt for folk i alle aldre å gå og sykle. Samtidig er det ønskelig å redusere biltrafikken i kommunen ved å styrke kollektivsatsingen. Litt mer omkjøring som følge av enveisregulert veg kompenseres ved tilrettelegging for buss, gående og syklende.

Tiltaket bidrar også til et mer sammenhengende sykkelvegnett nord for de større boligområdene på Tiller og øst for hovedvegene dit. Traséen har preg av omgivelser med småhusgater og mindre trafikk enn langs de større veiene, og forbindes med snarveier gjennom grønne arealer.

Det er effektivt å gjennomføre tiltak som fortausutvidelser samtidig med vedlikeholdsarbeid på annen kommunal infrastruktur. Byrådet vurderer at forslaget i et helhetlig perspektiv er godt.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket er gunstig med tanke på reduserte klimautslipp som følge av tilrettelegging for økt sykling og gange, tross at omkjøring som følge av enveisregulering demper denne effekten noe. Det er vurdert at planforslaget vil bidra til økt trafiksikkerhet og å støtte opp under flere av bærekraftsmålene, inkl. nullvekstmålet, ved å omfordele areal fra biler til myke trafikanter og prioritere kollektivtrafikk. Gjennomføring av planforslaget vil medføre noe klimagassutslipp som følge av anleggsdrift, endring av vegetasjon langs veg og i hager, materialbruk og massetransport. Revegetering i midlertidige anleggsområder er sikret.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom den. Noen steder langs Mikkelvegen blir det behov for å erverve smale striper/ små arealer til samferdselsformål. Trondheim kommune finansierer fremtidig vedlikehold og drift, som dekkes over det ordinære driftsbudsjettet.

Byrådets konklusjon

Byrådet vurderer at planforslaget er et godt prosjekt som faller godt inn i kommunens pågående arbeid med klimanøytralitet og moderne samferdselsløsninger, i tråd med overordnede, statlige og regionale føringer.

Med relativt få negativt berørte, skapes bedre og mer trafiksikker framkommelighet for mange gående og syklende. Vegarealene samt nye VA-løsninger vil driftes og vedlikeholdes av kommunen, mens andre kostnader dekkes via midler fra Miljøpakken. Innstramminger i kjøreareal og utvidelse av fortau, samt etablering av sammenhengende sykkelnett inngår i overordnet samarbeid med både fylkeskommunen og stat gjennom bl.a. Miljøpakken.

Reguleringsplanforslaget synliggjør dette og byrådet anbefaler at det godkjennes.

Byrådet i Trondheim, 10.12.2025

Kjetil Ovrud Reinskou
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- | | |
|---|--------------------|
| 1 | Fagnotat |
| 2 | Planbeskrivelse |
| 3 | Plankart |
| 4 | Bestemmelser |
| 5 | Merknadsbehandling |
| 6 | ROS-analyse |