

Nardovegen 10 Trafikkanalyse



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Nardoveien 10 AS
 Tittel på rapport: Nardovegen 10 Trafikkanalyse
 Oppdragsnavn: Nardovegen 10 Trafikkanalyse
 Oppdragsnummer: 632150-01-01
 Utarbeidet av: Jorun Gjære
 Oppdragsleder: Jorun Gjære
 Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
01	29. nov. 2021	Utgave i samsvar med tegninger datert november 2021	JG	JG

Forord

Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for eiendommen Nardovegen 10 i Trondheim. Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å videreføre dagens næringsareal med tilføring av bolig, fortrinnsvis studentboliger.

Denne rapporten belyser konsekvensene av forslag til plan.

Trondheim, 29.11.2021

Jorun Gjære

Oppdragsleder

Innholdsfortegnelse

1.	INNLEDNING	4
2.	DAGENS SITUASJON	6
	2.1. Dagens arealbruk og turproduksjon	6
3.	FRAMTIDIG SITUASJON	8
	3.1. Forslag til plan	8
	3.2. Turproduksjon - studentenes reisevaner	12
	3.3. Turproduksjon - næringsarealer	13
	3.4. Parkering	14
	3.5. Krav til parkering	15
4.	BILTRAFIKK	17
5.	KOLLEKTIVTRANSPORT	18
6.	GÅENDE OG SYKLENDE	21
7.	TRAFIKKSIKKERHET	23
8.	NULLVEKSTMÅLET I PLANARBEIDET	25
	8.1. Tiltak og plangrep som bidrag til nullvekstmålet	25

1. INNLEDNING

Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for eiendommen Nardovegen 10 i Trondheim. Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å videreføre dagens næringsareal med tilføring av bolig, fortrinnsvis studentboliger. Eiendommen ligger i et område med eksisterende boliger, studentboliger og næringsbebyggelse. Det er i dag en bygning på eiendommen som brukes til kontor, lager og produksjon samt forretning. Gjeldende regulering for området er industri.

Lokaliseringen av planområdet er vist i Figur 1-1.



Figur 1-1 Lokaliseringen av planområdet i Trondheim

Formålet med reguleringsplanarbeidet er å legge til rette for etablering av studentboliger på eiendommen. I forbindelse med dette er det ønskelig å utrede de trafikale forholdene som følge av reguleringen.

Trafikkforholdene har tidligere vært en utfordring for området med Torbjørn Bratts veg som har relativt stor trafikk, og kapasiteten i krysset med Nardobakken som tidvis har vært noe begrenset.

I forbindelse med utbygging på Nardobakken nr. 2 ble det gjennomført tiltak i krysset mellom Nardobakken og Torbjørn Bratts veg. Tiltaket har sammen med nedgang i trafikken i området ført til bedret trafikkavvikling.

I de seinere årene har det blitt bygget, eller er under bygging flere studentboliger i området på eiendommer som tidligere hadde virksomheter med ulike typer tjenesteyting /daglig service, handel og kontor.

Områdets sentrale beliggenhet tilsier høy utnyttelse av eiendommen ut fra et ønske om fortetting i sentrale områder langs kollektivtraséer med godt kollektivtilbud. Det er fortsatt relativ stor trafikkbelastning i Torbjørn Bratts veg med stor gjennomgangstrafikk. Endring til en arealbruk som ikke skaper biltrafikk vil være gunstig på trafikksituasjonen.

Beslutningen om en samlet campus for NTNU rundt Gløshaugen gir økt aktualitet i forhold til etablering av studentboliger med kort avstand til planlagt campus. De nærmeste bygningene på Gløshaugen-plataet ligger cirka 1 km unna.

2. DAGENS SITUASJON

2.1. Dagens arealbruk og turproduksjon

Dagens bebyggelse innen planområdet benyttes til flere typer lettere næringsvirksomhet, i hovedsak produksjon av nærings og nytelsesmidler, butikkhandel og grossist av maskiner og utstyr. Bygningsmassen består av en bygninger med et bygningsareal på cirka 3.600 m² BRA. Dagens bygningsmasse er planlagt revet og erstatt med ny bebyggelse.

Dagens leietakere har kortsiktige avtaler, og det har skjedd en nedtrapping av aktiviteten på området. I dag er det i underkant av 70 ansatte innen planområdet (Kilde: proff.no)

Figur 2 1 viser flyfoto av eiendommen Nardovegen 10. Arealet disponeres til kjøreareal, parkeringsareal, containeroppstilling og randsoner med plen/spredt beplantning i tillegg til bebyggelsen. Kjørearealet og parkeringsarealet er utflytende uten klare skiller.



Figur 2-1 Flyfoto av Nardovegen 10.

Området har en adkomst som er felles med Nardovegen 12. Området er inngjerdet slik at det er lang omvei for å komme til bussholdeplass, eller til gang- og sykkeltilbudet langs Torbjørn Bratts veg.

Alle bolig gatene i området omkring planområdet har fartsgrense 30 km/t, Torbjørn Bratts veg og Utleirvegen har fartsgrense 50 km/t og E6 Omkjøringsvegen har fartsgrense 70 km/t forbi planområdet.

Basert på Statens vegvesens håndbok V713 og reisevaneundersøkelser er turproduksjonen for dagens situasjon for planområdet teoretisk beregnet til cirka 300 kjøretøy/døgn (ÅDT, årsdøgntrafikk).

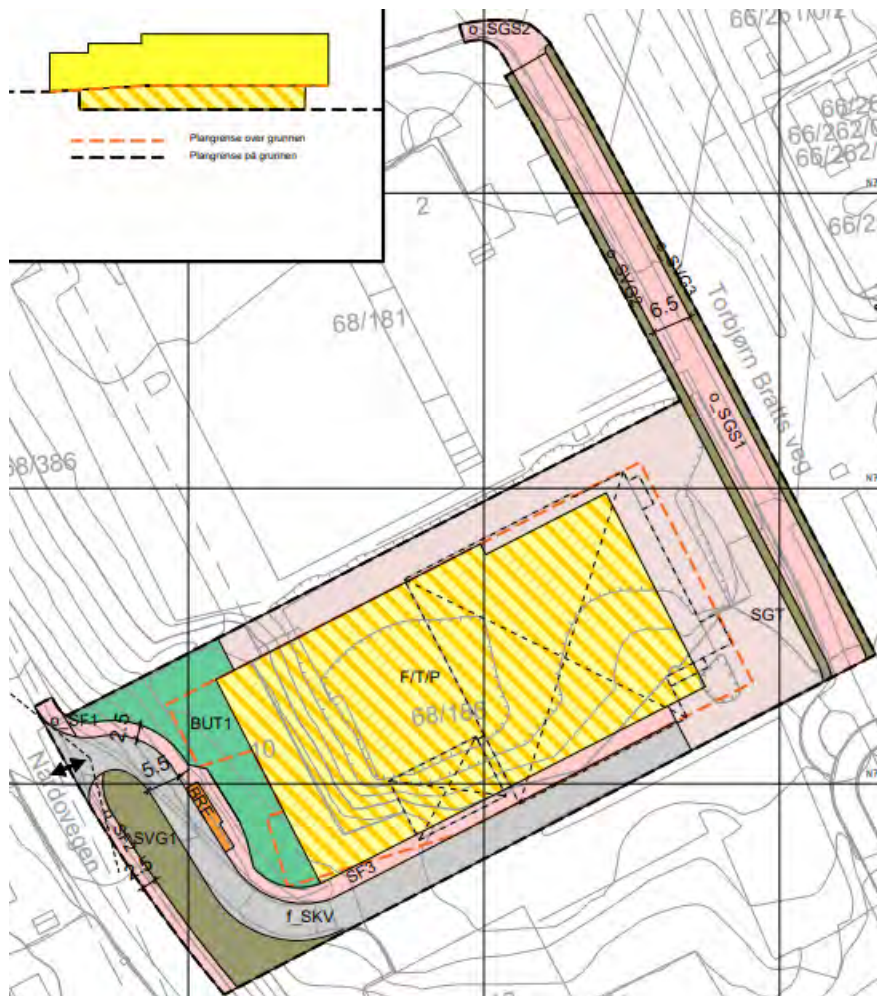
3. FRAMTIDIG SITUASJON

3.1. Forslag til plan

Forslag til reguleringsplanen legger til rette for cirka 13.350 m² BRA regulert til studentboliger og næring. Med varierende størrelse på bofellesskapene vil dette gi et botilbud for 320–350 studenter. Uterom etableres både på terreng og i form av takhager.

Eksisterende næringsareal videreføres og deles opp i to volumer. Det er ikke nødvendigvis de samme aktørene som vil være leietakere i den nye bebyggelsen som i dagens bebyggelse. Det etableres varelevering som også fungerer som vendehammer mellom næringsarealene som letter tilgangen til arealene.

Figur 3-1 og Figur 3-2 viser plankartet for planforslaget datert 17.11.2021. Plankartet viser adkomstløsning fra Nardovegen med ensidig fortau med lomme for renovasjon, fortau langs Nardovegen og gang- og sykkelveg langs Torbjørn Bratts veg, uteoppholdsarealer og gatetun i tillegg til område regulert til bebyggelse. Forslag til plan viser også deler av sykkelveg med fortau langs Torbjørn Bratts veg.



Figur 3-1 Plankart på grunnen plankart 1 av 2 datert 17.11.2021



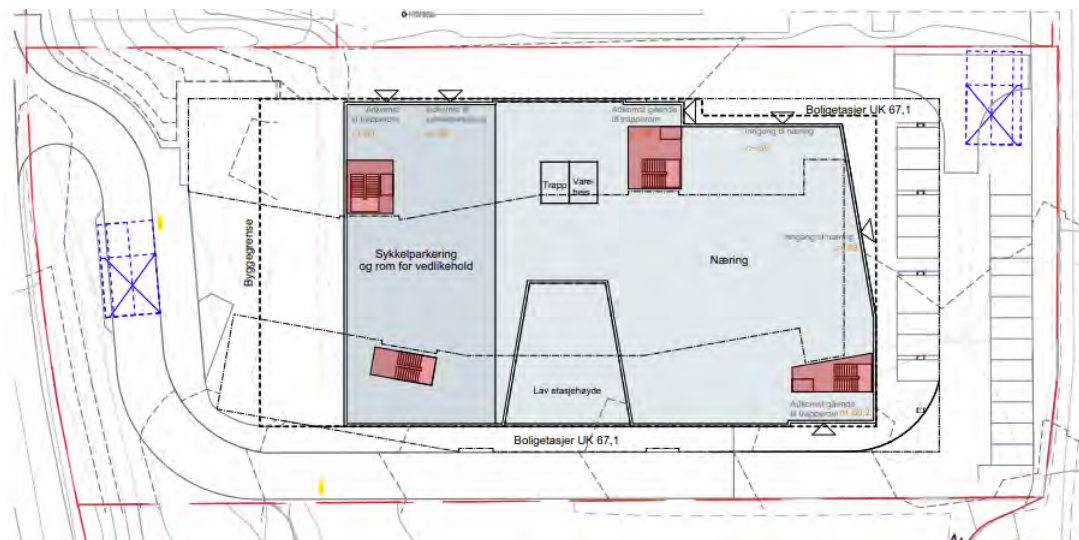
Figur 3-2 Plankart over grunnen plankart 2 av 2 datert 17.11.2021

Figur 3-3, Figur 3-4 og Figur 3-5 viser illustrasjonsplan av første, andre etasje og tredje etasje. Første etasje rommer sykkelparkering, rom for vedlikehold og næring. **Utomhus** viser planen adkomst for gående og syklende til Torbjørn Bratts veg, 23 plasser parkering for næringsdelen, hvorav en HC-plass. Det er adkomst trapperom/heisrom både mot Nardobakken 2 og mot Nardovegen 12. Adkomst forretning er lagt mot Torbjørn Bratts veg og mot Nardobakken 2.

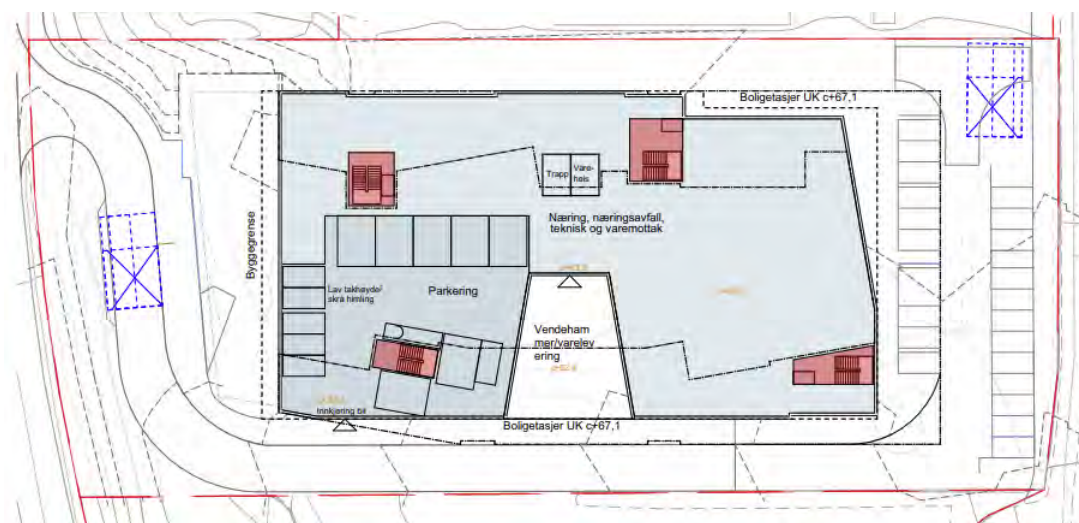
Første etasje inneholder areal til arealer til næring, rom for vedlikehold og sykkelparkering.

Andre etasje inneholder areal til parkering i garasje (7 HC plasser og 7 parkeringsplasser), næring, renovasjon og varelevering.

Tredje etasje inneholder areal til uteopphold og hybler. Videre oppover i etasjene er det hybler.



Figur 3-3 Illustrasjonsplan 1. etasje.



Figur 3-4 Illustrasjonsplan 2. etasje

Det vil være mulig å kjøre til inngangsdørene for nødvendig tilbringertjeneste og utrykningskjøretøy. Planen legger opp til flere gode gangforbindelser gjennom området som knytter seg til overordnet gang- og sykkeltilbud.



Figur 3-5 Illustrasjonsplan 3. etasje

3.2. Turproduksjon – studentenes reisevaner

Statistisk sentralbyrå gjennomførte i 2010 en levekårsundersøkelse blant studenter. Den viser at studenter i studentboliger i svært stor grad går til studiestedet. Forklaringen på dette er at studentboliger gjerne er plassert i nærheten av studiestedene. Undersøkelsen viser også at studentene er aktive brukere av kulturtilbud som kino, teater og konserter.

I masteroppgaven «SMART RVU- er det smartere» ved NTNU ble det gjennomført en studie av studentenes reisevaner. Studien er tilknyttet prosjektet «Smart RVU», hvor reisevanedata fra 171 studenter i Trondheim sammenlignes med data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Norge. Resultater fra denne studien er vist i Tabell 3-1 sammen med beregnet antall personturer for Nardovegen 10.

Forslag til plan legger til rette for bygging av 320–350 enkelthybler (cirka 9300 m² BRA). Bruk av reisemiddelfordelingen fra SMART RVU studentene kan det forventes at Nardovegen 10 skaper cirka 80 bilturer per døgn, ÅDT. Alle turene genereres ikke i bostedet og noen turer vil være en del en turkjede slik at ÅDT i sum til/ fra vil være lavere. Studien oppgir at cirka 34 % av turene er bostedsrelaterte som i underkant av 30 bilturer per døgn, ÅDT. Dette er under forutsetning at de har parkeringsplass ved bostedet.

Tabell 3-1 Studenters reisevaner fra «SMART RVU-er det smartere» brukt på Nardovegen 10

		Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilfører	Bilpassasjer	MC annet
SMART RVU Turer per person	3,90	63%	6%	20%	6%	2%	3%
Sum personturer	1250–1370	790–860	80	250–270	80	30	40

Studentboligene vil generere 1250–1370 personturer per årsdøgn, og cirka 80 bilturer per årsdøgn. I tillegg kommer renovasjonsbiler, og drift- og vedlikeholdskjøretøy.

3.3. Turproduksjon – næringsarealer

Planen legger opp til å videreføre størrelsen på næringsarealene fordelt på to etasjer, med til sammen cirka 3600 m². Faktaboks 1 inneholder Bystyrevedtaket i sak 168/20 som beskriver at dagens næringsareal skal videreføres i samme omfang som i dag.

I beregning av turproduksjon er det lagt vekt på å bruke reisemiddelfordeling i samsvar med nullvekstmålet. For å oppnå nullvekstmålet må det være naturlig og lett å velge miljøvennlige transportmidler på bekostning av bil. Det vil si få tilgjengelige parkeringsplasser, godt tilbud for gående og syklende, og et godt kollektivtilbud. Forslag til plan er i samsvar med dette. Det er derfor valgt å bruke reisemiddelfordeling for sone «Sentrum uten Midtbyen» som representativ sone i forhold til parkeringsdekning, gang- og sykkeltilgjengelighet til daglige gjøremål og kollektivtilbudet fra Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen¹ selv om planområdet ligger i sone Indre sørøst.

Det er noe usikkert hvilke typer næring som vil etablere seg i området. Turproduksjonen er beregnet med ut ifra et totalt næringsareal 3600 m² med gjennomsnittlige turproduksjonsfaktorer for «Service og kultur ellers» og «Offentlig virksomhet, mindre rekkevidde». Dette gir en bilturproduksjon på 100 ÅDT for den planlagte næringsdelen innen planområdet.

Faktaboks 1

I sak 168/20 vedtok Bystyret å fravike overordnet plan:

“Bystyret tilrår at det igangsettes detaljregulering av området Nardovegen 10 med sikte på å endre formål i Kommuneplanens arealdel 2012- 2024 fra næring til bolig og offentlig/privat tjenesteyting. Bystyret viser til vedtak i forbindelse med behandling av Nardobakken 2, der det ble forutsatt tinglysing eller lignende med tanke på etablering av studentboliger. Bystyret ber om at tilsvarende vilkår vurderes i det videre planarbeidet med Nardovegen 10.

Forutsetning for det videre arbeidet med detaljreguleringen er at dagens næringsareal videreføres i samme omfang.”

3.4. Parkering

Planforslaget legger opp til en restriktiv parkeringsdekning i likhet med andre studentboligprosjekter, og vil avvike fra kommuneplanens bestemmelser hvor det for midtre sone er stilt krav til minimum 0,8 plasser per 70 m² eller per boenhet.

Studenthyblene tilbys kun HC-parkeringsplasser. Antall HC-plasser beregnes ut ifra krav til ordinær parkeringsdekning for boliger. Parkering for næringsdelen beregnes ut ifra krav til ordinær parkeringsdekning på bakken. Parkering for ansatte/kunder løses innendørs sammen med HC-parkering for boligdelen. I tillegg viser planen parkering mot Torbjørn Bratts veg.

For parkering er planbestemmelsene som følger:

- *Det kan etableres inntil 0,06 parkeringsplasser per 100 m² BRA bolig. Disse skal plasseres innenfor F/T/P og være tilrettelagt for forflytningshemmede.*
- *Parkering for forretning, og tjenesteyting skal etableres iht. KPA norm for indre sone, innenfor gatetun og F/T/P.*

Dette gir følgende antall parkeringsplasser:

- 23 plasser i gatetun, hvorav 1 HC
- 13 plasser i "garasje", hvorav 7 HC

Planen viser totalt 36 plasser i området, hvorav 6 dekker boligbehovet.

Tabell 3-2 viser oversikt over parkeringsdekningen i andre studentboliger i Trondheim.

Studentene vil ikke få tilbud om å leie fast parkeringsplass ved denne studentbebyggelsen. Området har sentral beliggenhet med gode gang- og sykkelforbindelser og kollektivtilbud som legger til rette for å velge andre transportmiddel enn personbil både i forbindelse med reiser til/fra studiested og fritidsaktiviteter.

Tabell 3-2 Oversikt over parkeringsdekning i studentbyer i Trondheim.
(kilde: Asplan Viak 2014)

	Antall boenheter	Antall p-plasser		Parkerings-dekning
Berg studentby	644	16	8 HC	2,5 %
Voll studentby	750	40	9 HC	5,3 %

Lerkendal studentby	612	10	2 HC	2,0 %
Teknobyen	116	Bare HC-plasser		-

3.5. Krav til parkering

Trondheim kommunes parkeringsveileder setter minimumskrav og maksimumskrav for antall parkeringsplasser for sykkel og bil avhengig av sonetilhørighet og arealformål, Tabell 3-3 og Tabell 3-4.

Tabell 3-3 Parkeringskrav i kommuneplanens arealdel - BIL

Krav til antall parkeringsplasser for bil

Arealkategori	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig	70 m2 BRA el. boenhet		Min 0,5	Min 0,8	Min 1,2
Kontor	100 m2 BRA	Maks 0,25	Maks 0,5	Min - Maks 0,5 - 1	Min - Maks 1 - 2
Forretning og service	100 m2 BRA	Maks 1	Maks 1,25	Min - Maks 1 - 1,5	Min - Maks 1,5 - 4

Tabell 3-4 Parkeringskrav i kommuneplanens arealdel - SYKKEL

Krav til antall parkeringsplasser for sykkel

Arealkategori	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig	70 m2 BRA el. boligenhet	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Kontor	100 m2 BRA	Min 2	Min 2	Min 1,75	Min 1,5
Forretning og service	100 m2 BRA	Min 2	Min 2	Min 1,5	Min 1

Planområdet er i utgangspunktet lokalisert i *Midtre sone* i Trondheim kommunes soneinndeling for parkeringsdekning. Med bakgrunn i nullvekstmålet og ønske om redusert parkeringsareal vurderes det som aktuelt å følge kravene til indre sone. I

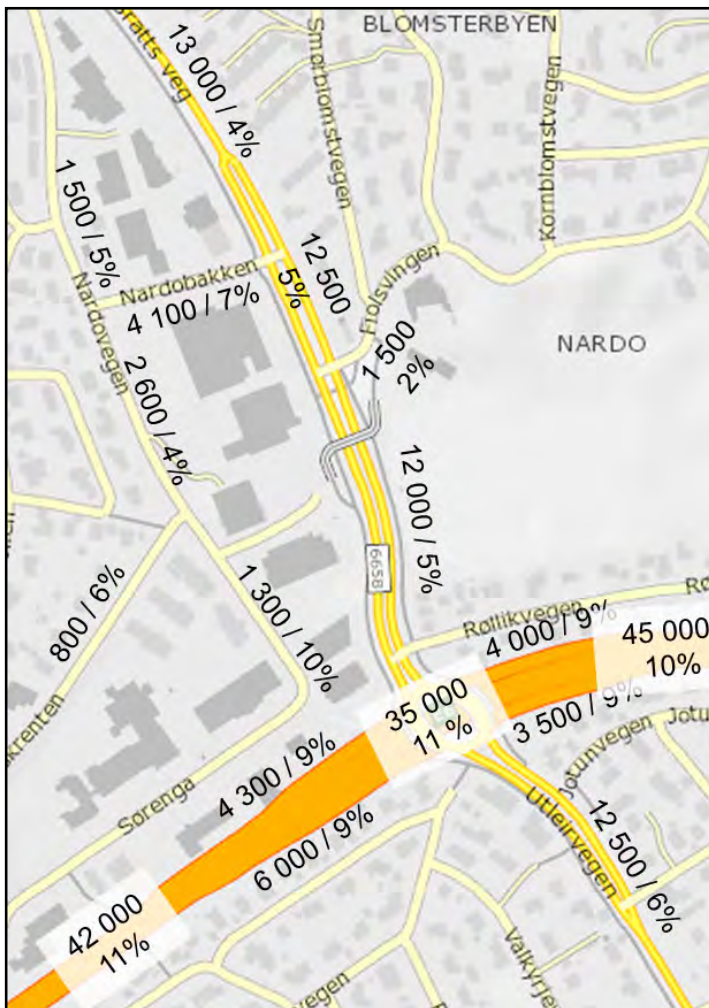
Veilederen setter kun minstekrav for parkering tilknyttet bolig, ikke makskrav. Ved studentboliger legges det opp til at kun HC-kravet skal oppfylles.

Sambruk av parkeringsplasser kan gi bedre utnyttelse av plassene siden parkeringsbehovet over døgnet varierer for ulike formål. På kveld kan det derfor åpnes for at parkeringsplassene for næringsdelen kan brukes som besøksparkering for studentboligene.

4. BILTRAFIKK

Figur 4 1 viser trafikkmengder (ÅDT 2020) for vegene rundt planområdet. Dataene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Trafikkmengden på Torbjørn Bratts veg ligger på 12 000–13 000 ÅDT og Nardovegen har en trafikkmengde på 1300–2600 ÅDT forbi planområdet. Omkjøringsvegen har en trafikkmengde på 42 000–45 000 ÅDT.

Tiltaket er beregnet å generere i underkant av 200 ÅDT noe som betyr ned mot en halvering sammenlignet med dagens trafikknivå til/fra planområdet. Utbyggingen vil bidra til å oppfylle nullvekstmålet.



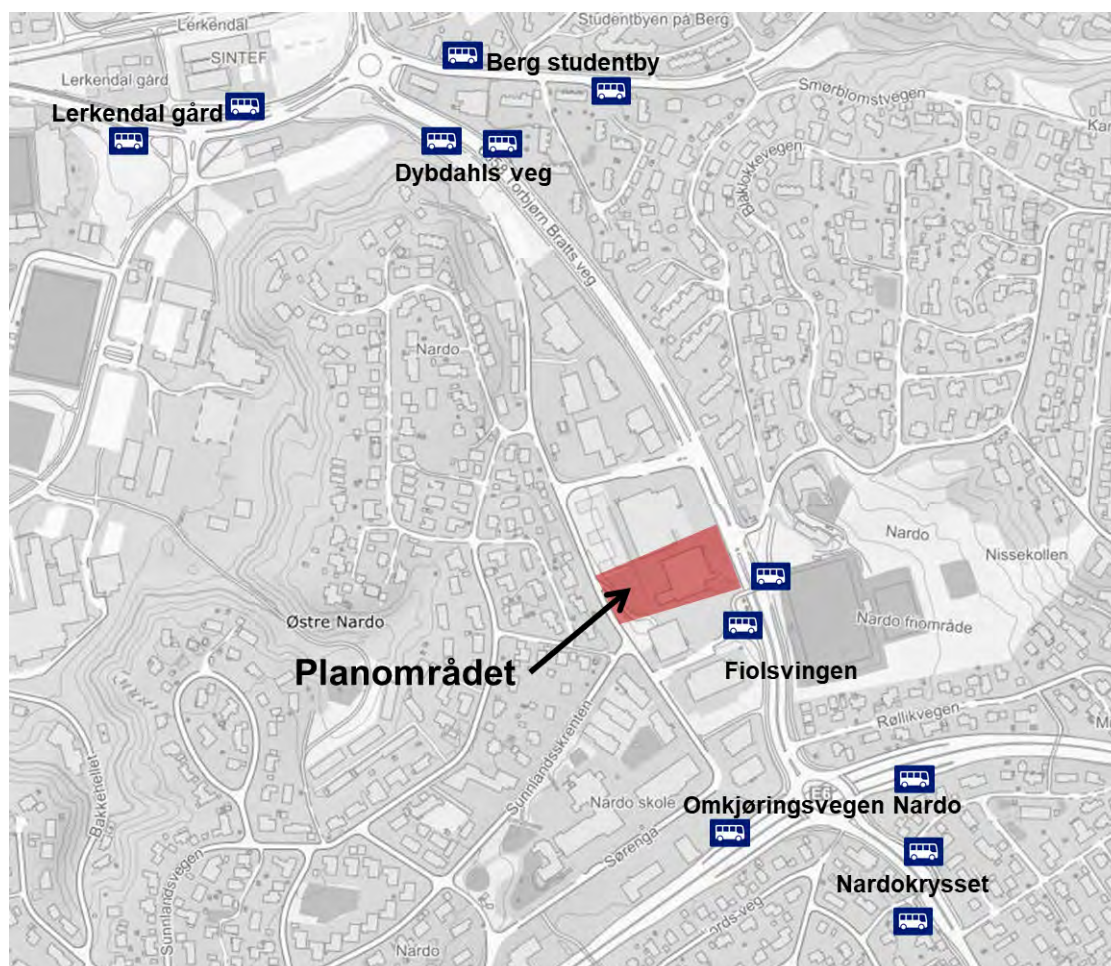
Figur 4-1 Trafikkmengder i vegnettet (ÅDT 2020) med tilhørende tungtransportandel, Kilde: NVDB 05.08.2021

5. KOLLEKTIVTRANSPORT

Planområdet ligger i direkte tilknytning til Fiolsvingen holdeplass som betjenes av busslinje 11 og 22, busslinje 51 på søndager, samt nattbuss natt til lørdag og natt til søndag.

Det er også kort gangavstand til holdeplassen Omkjøringsvegen Nardo (cirka 100–300 meter gangavstand) som betjenes av busslinje 15. Med noe lengre gangavstand (cirka 800 meter) ligger holdeplassene Berg studentby og Lerkendal gård som betjenes av busslinjene 3, 13 og 14 samt flybuss.

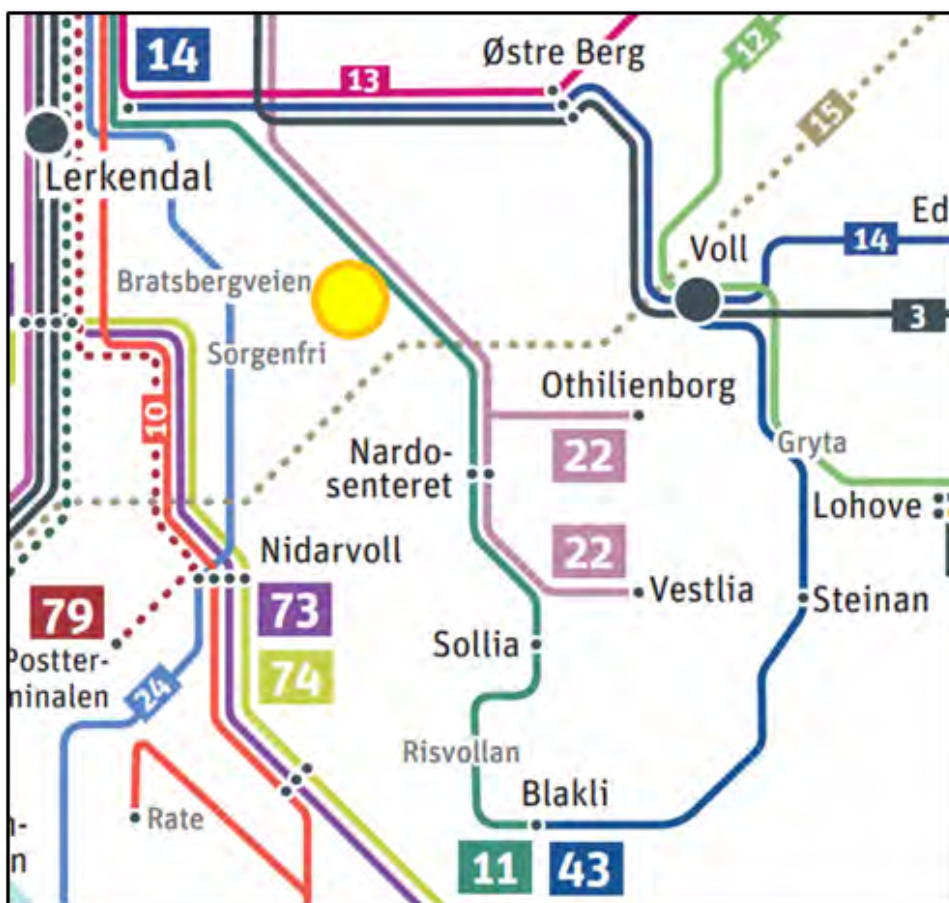
Figur 5 1 viser en illustrasjon av lokalisering av bussholdeplassene i tilknytning til planområdet, og Figur 5 2 viser oversikt over rutestrukturen for buss i området.



Figur 5-1 Illustrasjon som viser lokalisering av bussholdeplasser i tilknytning til planområdet

Bussrutene fra Fiolsvingen sikrer direkte bussforbindelse til blant annet Gløshaugen, sentrum, Byåsen og Tyholt. Fra holdeplassen Berg studentby får man også direkte forbindelse til blant annet Moholt, Strindheim, Dragvoll og Værnes, i tillegg til at rushtidsbussen langs Omkjøringsvegen sikrer direkte forbindelse til sørligere deler av Trondheim, og områdene langs Omkjøringsvegen.

Tabell 5-1 viser en oversikt over antall avganger per time på ulike tider av døgnet for de mest sentrale rutene i tilknytning til planområdet. Når alle rutene sees samlet, har Fiolsvingen holdeplass 12 avganger i timen i hver retning i rush. Tilsvarende har Berg studentby 20 avganger i timen i hver retning i rush.



Figur 5-2 Rutestrukturen for buss omkring planområdet, Kilde: nettsiden til ATB

I forbindelse med analyse av de nasjonale reisevaneundersøkelsene har Transportøkonomisk institutt utarbeidet en indeks for tilgang til kollektivtransport. Definisjonen av hva som er et godt kollektivtilbud er i stadig utvikling, og varierer mellom ulike områder. Urbanet Analyse har laget en ny inndeling av indeksen for tilgang til

kollektivtransport, tilpasset byområder (jf. Tabell 5-2). Ved bruk av tabellen kan områder innenfor en by kategoriseres etter tilgang på kollektivtilbud, og det kan for eksempel pekes på områder som har et særdeles godt tilbud hvor det kan forventes at bussen kan konkurrere mot bilen.

Med utgangspunkt i indeksen i kan det sies at planområdet ligger i en sone med særdeles god tilgang til kollektivtransport.

Tabell 5-1 Antall avganger per time i hver retning i perioder av døgnet, for bussrutene med høyest frekvens som ligger i tilknytning til planområdet. (august 2021)

Rute		Rushtrafikk	Normaltrafikk	Lavtrafikk
Rute 11	Risvollan > sentrum > Stavset	6	3	3
Rute 22	Vestlia > Othilienborg > sentrum > Tyholt	6	3	3
Rute 15	Torgård > Tiller > Nidarvoll > Strindheim	3	-	-
Rute 3	Lohove > sentrum > Hallset	8	6	3
Rute 13	Havstad > Lerkendal > Strindheim	6	4	3
Rute 14	Lerkendal > Brundalen > Strindheim	6	6	3

Tabell 5-2 Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport (Kilde: PROSAM-rapport 218, Urbanet Analyse, 2015).

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

6. GÅENDE OG SYKLENDE

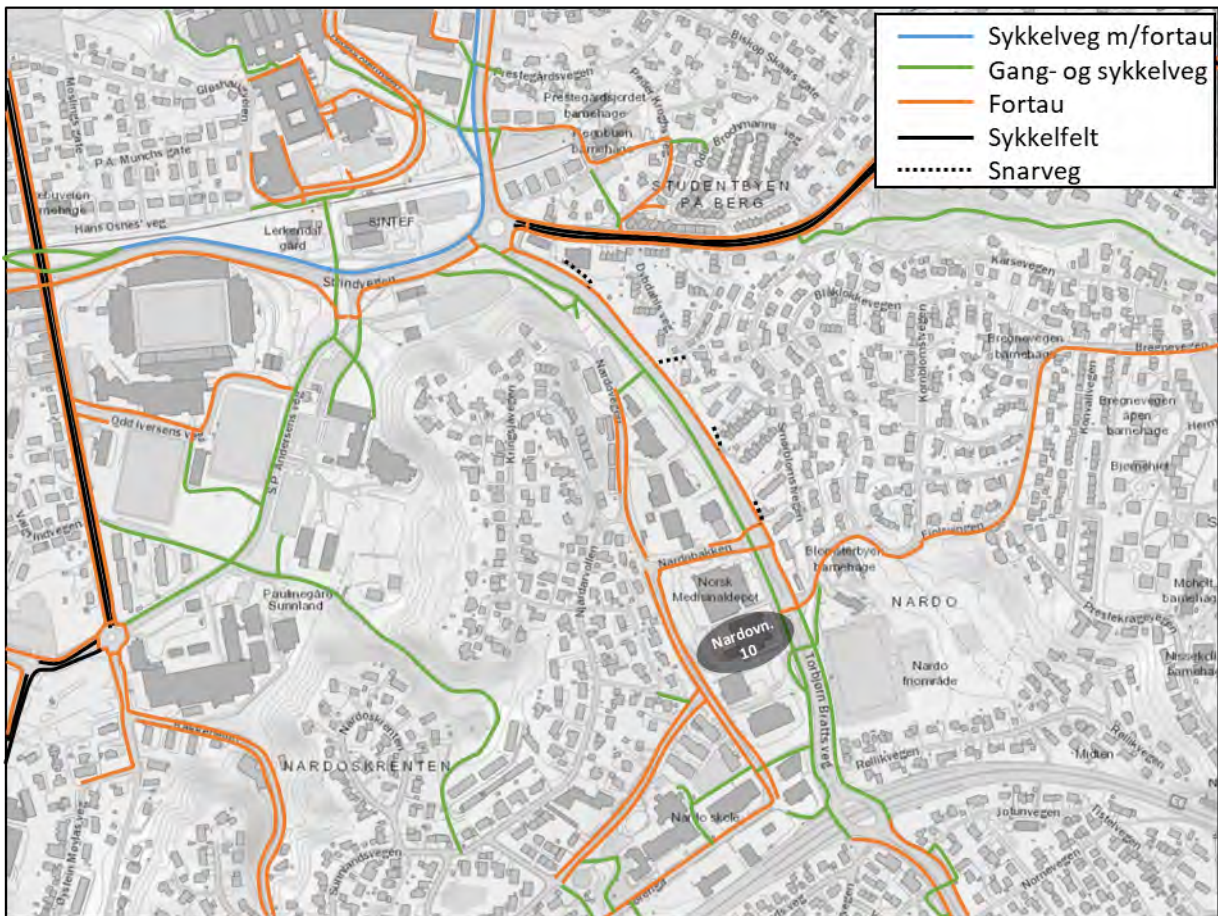
Det er et godt utbygd tilbud for gående og syklende rundt planområdet. Figur 6-1 viser oversikt over tilbudet som består av gang- og sykkelveger, sykkelveger med fortau, sykkelveg, fortau og utvalgte snarveier i området omkring planområdet. På veger innen boligområdene som har fartsgrense 30 km/t er det lagt opp til at de myke trafikantene ferdes på samme areal som bilene.

Gang- og sykkelvegen langs Torbjørn Bratts veg er en del av det vedtatte hovedsykkelvegnettet i Trondheim med gode sykkelforbindelser til resten av byen. I regi av Statens vegvesen pågår det et arbeid for å etablere sykkelveg med fortau på denne strekningen.

Fortauet på østsiden av Nardovegen er smalt og har varierende standard. Det er dårlig med gangforbindelser mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg. Inne på planområdet er det i dagens situasjon ingen tilrettelegging for myke trafikanter, men langs den sørlige siden av planområdet er det en gang- og sykkelveg som er en sentral skoleveg for Nardo skole.

Fortauet på østsiden av Nardovegen, fra innkjøringen til Nardovegen 10 og videre sørover langs vestsiden av planområdet er smalt og har varierende standard. Det er også dårlig med gangforbindelser mellom Nardovegen og Torbjørn Bratts veg. Dette er spesielt tydelig ved Fiolsvingen bussholdeplass, hvor det er et etablert tråkk over til Nardovegen nr. 12. Tråkket går over grøntrabatt, gjennom et gjerde og under eksisterende gangbru.. Langs den sørlige siden av planområdet er det en gang- og sykkelveg som er en sentral skoleveg for Nardo skole. Utover dette er det ingen tilrettelegging for myke trafikanter innen planområdet.

Torbjørn Bratts veg er en firefeltsvei mellom E6 Omkjøringsvegen/Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg. Veggen er en barriere for myke trafikanter som har behov for å krysse den. I Torbjørn Bratts veg er det fem tilrettelagte krysningmuligheter 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 6-1 Tilbudet for myke trafikanter.

7. TRAFIKKSIKKERHET

Ulykkesregisteret i Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser at planområdet ligger i et område med flere registrerte trafikkulykker over tid. Figur 7-1 viser registrerte de trafikkulykkene fra NVDB med hendelsesdato fom. 01.01.2014 tom. 31.12.2020.



Figur 7-1 Registrerte trafikkulykker fra NVDB med hendelsesdato fom. 01.01.2014 tom. 31.12.2020.

Strekningen langs Torbjørn Bratts veg, fra og med rundkjøringen med Strindvegen til og med Nardokrysset, er i perioden 01.01.2012 - 31.12.2016 definert som en ulykkesstrekning. Rundkjøringen over omkjøringsvegen i Nardokrysset er definert som et ulykkespunkt i perioden 01.01.2014 - 31.12.2018.

Ombygging av krysset Torbjørn Bratts veg/Nardobakken sto ferdig i 2014. Figur 7 1 viser registrerte trafikkulykker fra NVDB med hendelsesdata fom. 01.01.2014 tom. 31.12.2020. Etter ombyggingen av krysset er det registrert to ulykker med personskade i krysset Torbjørn Bratts veg/Nardobakken. Begge ulykkene var sykkelulykker med lettere skade, og var knyttet til konflikt mellom høyresvingende kjøretøy og syklister i gangfelt. Det er i tillegg registrert én bilulykke med materielle skader i krysset etter ombyggingen.

Av de andre registrerte ulykkene de siste seks årene er det én fotgjengerulykke i Nardobakken og én sykkelulykke i nordre del av Torbjørn Bratts veg. Fotgjengerulykken skjedde i 2018 med meget alvorlig skade. Ulykken involverte en semitrailer. Sykkelulykken var en eneulykke i 2017 med alvorlig skade.

Forslag til plan viser regulering av nytt fortau rundt eiendommen i Nardovegen, Nardobakken og adkomstveg mot bensinstasjonen i tilknytning til eksisterende gang- og sykkeltilbud. Planen vil derfor forbedre tilbudet og trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Utredning av levekår blant studenter 2010 viser at kun 7 % av studentene i studentboliger benytter seg av privatbil. Det kan dermed påregnes at studentene har en høyere andel gang- og sykkelturner enn andre beboergrupper. Det ligger særlig godt til rette for dette på Nardovegen 10 da eiendommen er meget sentralt plassert i forhold til det overordnede gang- og sykkelvegssystemet. Det kan derfor forventes økt antall gang- og sykkelturner til/ fra planområdet.

8. NULLVEKSTMÅLET I PLANARBEIDET

Reguleringsplanen for Nardovegen 10 bygger på løsninger som skal bidra til at Trondheim kommune innfrir nullvekstmålet. Nedenfor er det listet opp en rekke tema som vil bidra til å innfri nullvekstmålet.

- Utvikling av området i henhold til målsettingen om at all trafikkvekst skal skje med miljøvennlig transport, jamfør belønningsavtalen i miljøpakken.
- Universell utforming og tilrettelegging som gjør det lett å bevege seg med miljøvennlige transportformer.
- Trafikksikre gang- og sykkelvegløsninger til viktige målpunkt til NTNU's ulike lokaliseringer, bussholdeplasser, nærsenter, idrettsanlegg og rekreasjons-/turområder

8.1. Tiltak og plangrep som bidrag til nullvekstmålet

Følgende tiltak vil kunne bidra til å nå nullvekstmålet:

- Utbygging i kort avstand til universitetsområder/undervisningsbygg.
- Utbygging i kort avstand til daglige gjøremål
- Gode gang- og sykkelruter som gjør det lett å gå eller sykle til daglige gjøremål.
- Utbygging med korte avstander til bussholdeplasser.
- Gode kollektivforbindelser med kort avstand til metrobusstrute og til kollektivtraséer med høy frekvens.

I tillegg er det en rekke tiltak som ligger utenfor planen som kan ha stor betydning for, i hvilken grad nullvekstmålet nås for Trondheim som helhet. Dette gjelder for eksempel bompenger, restriksjoner på arbeidsplassparkering og parkeringstilbud generelt, frekvens/busstilbud, billettpriser, lokalisering av servicetilbud og så videre.

