



# Mikkelvegen, strekningen Egganvegen - Øvre Sjetnhaugan, detaljregulering (22/21150), r20220052, offentlig ettersyn

## Planbeskrivelse

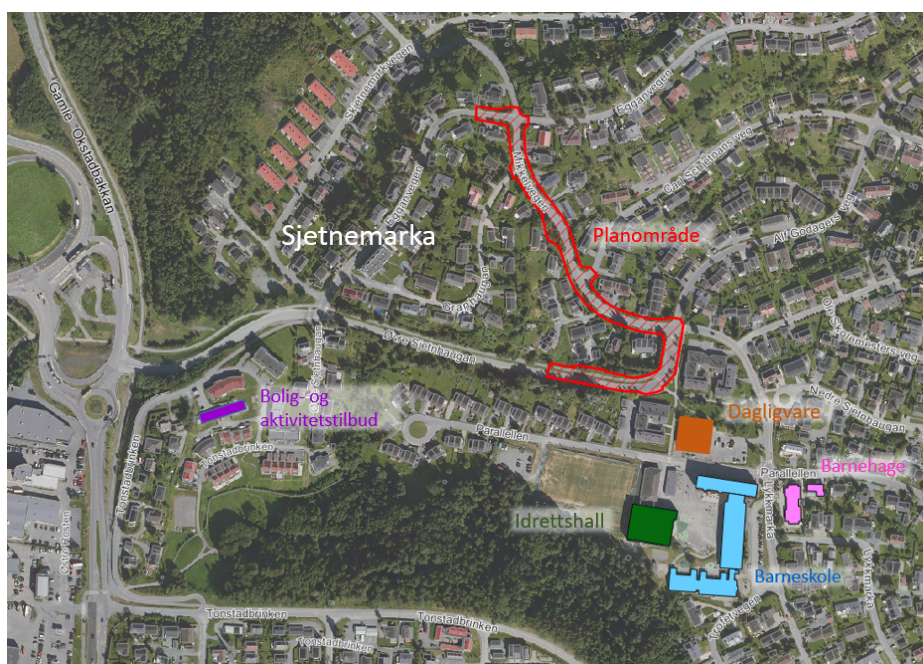
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 14.5.2024

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

## Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Henning Larsen AS og Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken i Trondheim kommune.

Komplett planforslag forelå 11.3.2024. Hensikten med planen er å sikre et trafiksikkert gang- og sykkeltilbud langs Mikkelvegen, på strekningen Egganvegen - Øvre Sjetnhaugan, som er en viktig skoleveg. Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget 5.12.2023, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



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

Postadresse:

ORGNAVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Holtermanns veg 7

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

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

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

## Planstatus

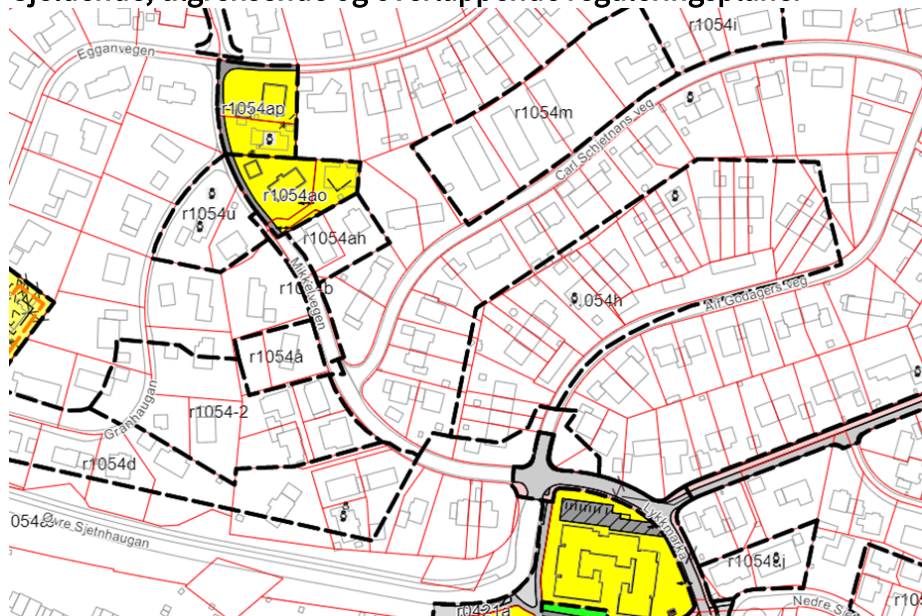
Planen vurderes å være i tråd med statlige planer og føringer:

- Byvekstavtale (2023)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (2008)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)

## Overordnede planer

Planområdet er vist som boligbebyggelse og Mikkelvegen er vist som gangtrasé i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024.

## Gjeldende, tilgrensede og overlappende reguleringsplaner



Gjeldende reguleringsplaner i området

PlanID	Plannavn	Formål
r1054ap	Egganvegen 15, gnr 323, bnr 141	Bolig, off. trafikkområde: kjøreveg
r1054ao	Mikkevegen 2, gnr 323/161	Bolig, off. trafikkområde: kjøreveg
r1054u	Granhaugan 19, gnr 323/128	Bolig
r1054ah	Mikkelvegen 4,	Bolig
r1054b	Sjetnemarka - forslag til omlegging av veg	Omlegging av veg er angitt (eldre plan)
r1054å	Fradeling av boligtomt fra Mikkelvegen 5,	Bolig

	gnr 323/611	
r1054 I	Skjetnehaugene, nordre del	Kjørebane og boligtomter angitt (eldre plan)
r01054 II	Skjetnehaugene, søndre del	Bolig
r1054æ	Reguleringsendring for endring av deler av søndre del av Sjetnehaugan	Bolig og off.trafikkområde: kjøreveg og fortau inkl. snøopplag
r1054d	Skjetnehaugene	Bolig og off. trafikkområder: kjøreveg
r20140046	Parallellen 16, Sjetne skole	Samferdselsanlegg: Kjøreveg, fortau og gang og sykkelveg (offentlig)
r0421a	Bebyggelsesplan for eldreboliger i Sjetnemarka	Off. trafikkområder: Gang og sykkelveg og annet vegareal
r1054	Hovedplan for området berører deler av strekningen. Denne er fra 1963 og er ikke detaljert på noe nivå som er nyttig for prosjektet.	

### Tidligere vedtak i saken

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

### Krav om konsekvensutredning (KU)

Tiltaket anses ikke å ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn og er derfor ikke konsekvensutredningspliktig.

## Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### Berørte eiendommer

Mikkelvegen ligger i et *eneboligområde*. Sør for Øvre Sjetnhaugan er det rekkehus. Planforslaget berører 25 private boligeiendommer i mer eller mindre grad.

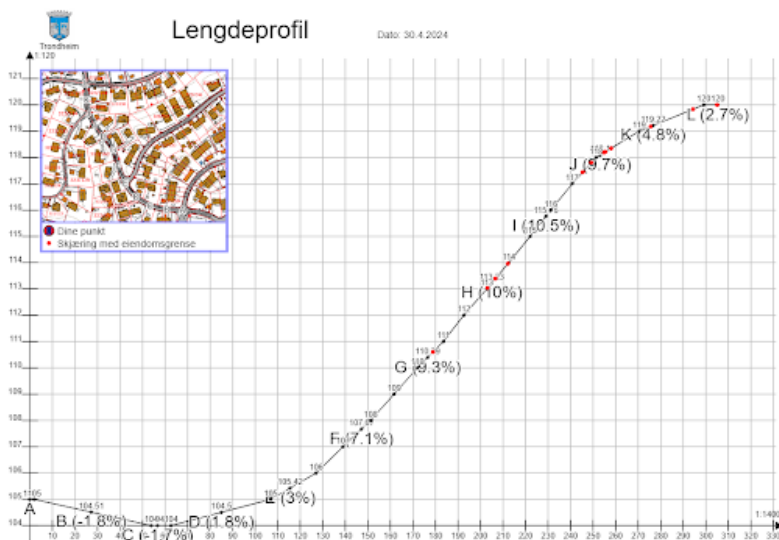


*Veggrunn* eies av Trondheim kommune fra og med Carl Schjetnans veg 2 og sørover.



### Topografi

I krysset Øvre Sjetnhaugan/Mikkelvegen er terrenget flatt, men Mikkelvegen stiger bratt nordvestover til den flater noe ut mot krysset med Egganvegen. Den aller bratteste delen av planstrekningen ligger på Mikkelvegen mellom Carl Schjetnans veg og Granhaugan, der er stigningen t.o.m. 10 %.



*Stigningsforholdene langs Mikkelvegen fra Øvre Sjetnhaugan (punkt A) til Egganvegen (punkt L). Kryss med Carl Schjetnans veg ligger i punkt E og kryssing med Granhaugan ligger i punkt J.*

## Landskap samt eksisterende bebyggelse og kulturminner

I de bratte partiene av vegen ligger boligbebyggelsen på sørvestsiden av vegen på et høyere nivå enn vegen, mens på motsatt side ligger bebyggelsen i hovedsak noe lavere.

Området utenfor Mikkelvegen består av opparbeidet hageareal til eksisterende private boligeiendommer. Bebyggelsen i tilstøtende områder består av eneboligbebyggelse og noen rekkehus. Langs med Øvre Sjetnhaugan er det et smalt belte med krattskog.

Det foreligger ingen registreringer av kulturminner, verneverdige bygninger eller kulturmiljø innenfor planområdet.



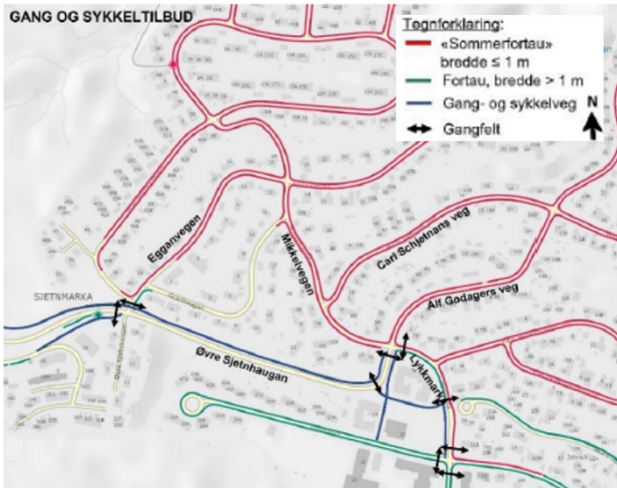
*Flybilde av vegstrekningen i planområdet på Sjetnemarka.*

## Trafikkforhold

Tilbud til ulike trafikantgrupper samt kjøreadkomster, trafikkmengder og fartsgrenser for bil Mikkelvegen har i dag tovegs kjøreveg med en bredde som varierer mellom 5,5 og 6,5 meter. Mikkelvegen er bratt og svingete. Langs nesten hele vegstrekningen er det tosidige, smale «sommerfortau» med bredde lik eller mindre enn 1 meter. På vinteren blir disse i stor grad brukt som snøopplag, som medfører at gående må gå i kjørebanelen for bil. Trafikkmengden i Mikkelvegen er vurdert til 1200 kjøretøy i døgnet. På denne strekningen finnes det mange avkjørsler til boliger samt en bussholdeplass helt nord i planområdet på Eggenvegen. Fartsgrensen her er 30 km/t.

I den østligste delen av Øvre Sjetnhaugan nær krysset til Mikkelvegen, inngår kjøreveg med fullverdig fortau på vestsiden. På østsiden er det gang- og sykkelveg. Her ligger holdeplass for buss i dag. Trafikkmengden i Øvre Sjetnhaugan er vurdert til 3900 kjøretøy i døgnet. Fartsgrensen her er 30 km/t.

Den siste delen av planområdet omfatter en del av Øvre Sjetnhaugan, som leder vestover til Tonstadkrysset. Her er det kjøreveg samt gang- og sykkelveg på nordsiden av kjørebanelen. Fartsgrensen er 50 km/t.



*Dagens gang- og sykkeltilbud i planområdet*

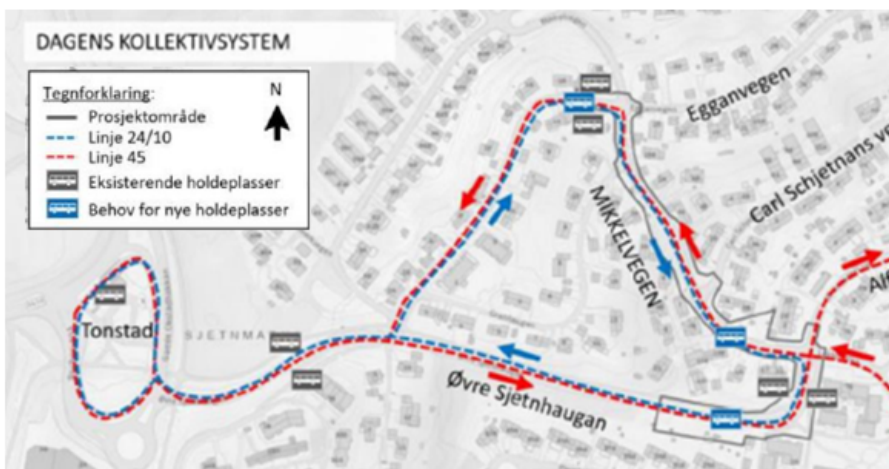
### Trafikkulykker

I 10-års perioden 2011-2021 er det registrert to ulykker i krysset Øvre Sjetnhaugan / Mikkelvegen. En ulykke mellom mopeder i samme kjøreretning og en ulykke der bil og moped har vært involvert ved kryssende kjøreretning.

### Kollektivtransport

Linje 45 kjører Mikkelvegen – Eggenvegen - Øvre Sjetnhaugan til Tiller og Sandmoen, og har seks turer i morgenrushtimen.

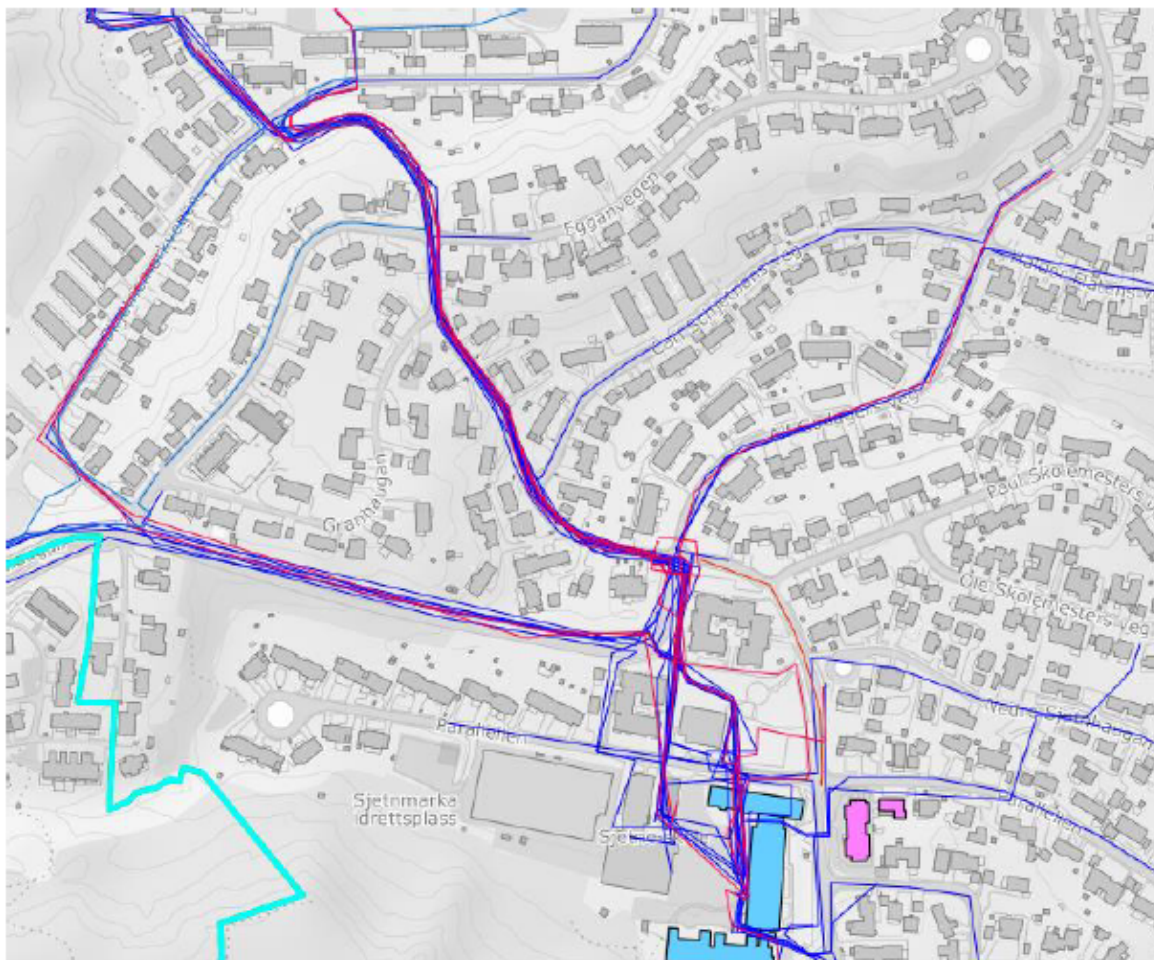
Linje 24 fra sentrum til Sjetnmarka kjører i andre retningen Eggenvegen - Mikkelvegen - Øvre Sjetnhaugan, og har to turer i morgenrushtimen. Linje 10 kjører linje 24 sin trase på kveldstid og søndag.



*Dagens kollektivruter og -holdeplasser i planområdet, samt behov for nye holdeplasser.*

## Barns interesser

Mikkelvegen er registrert som en viktig skoleveg i Sjetnmarka. Vegen benyttes av omtrent 250 elever ved Sjetne skole (Heimdalbladet #6, 2020).



*Kartuttrekk barnetråkkregister (Trondheim kommune), hvor de blå og røde linjene viser de ulike rutene i kartleggingen.*

## Universell utforming

Større deler av Mikkelvegen er bratt og lite tilrettelagt for universell utforming, se beskrivelse av topografi ovenfor.

## Offentlig og privat servicetilbud

Planområdet har kort avstand til både offentlige og private tjenester som Sjetne barneskole, Sjetne idrettsanlegg, Sjetne barnehage, dagligvarehandel og frisør.

## Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk

Mikkelvegen er vist som gangtrasé i kommuneplanens arealdel.

## Vann avløp og flom

Eksisterende vann- og avløpsledninger innenfor prosjektområdet er aldrende. Planområdet berøres av to flomveger med nedbørsfelt større enn 25 000m<sup>2</sup>.



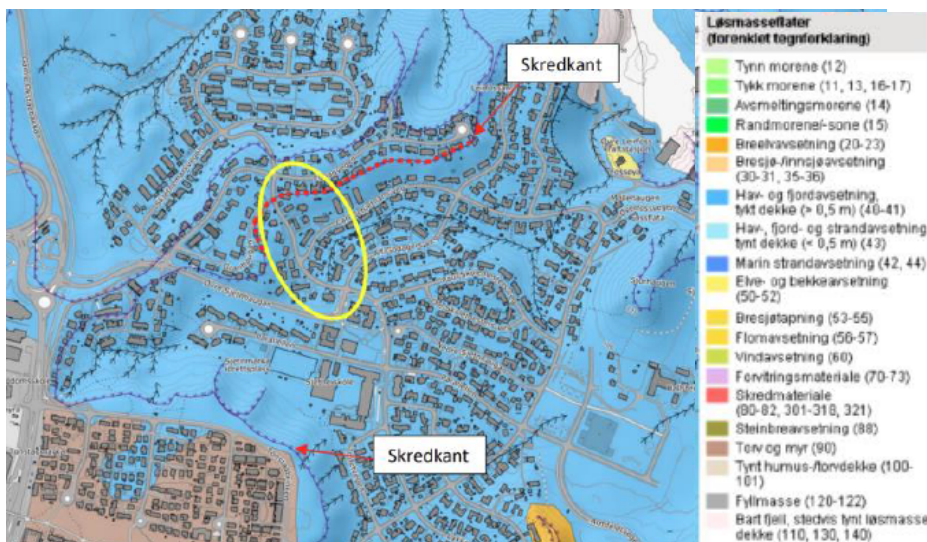
Flomveger og nedbørsfelt

## Biologisk mangfold

Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2021, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2018 i planområdet. Ingen landbruksområder eller viltkorridorer krysser ruta.

## Grunnforhold; stabilitetsforhold, rasfare

Kvartærgeologisk kart viser at planområdet består av hav- og fjordavsetning. Flere sonderinger viser avtakende bormotstand i dybden, som kan indikere kvikkleire/sprøbruddmateriale. Det er ikke påvist berg i grunnundersøkelsene som ble utført ifm. planarbeidet. I tidligere grunnundersøkelser har det blitt boret over 30 meter under terreng uten at berg er påvist. Større delen av Mikkelvegen ligger i kvikkleiresone klassifisert med faregrad lav.



Kvartærgeologisk kart. Planområdet er gitt med gul sirkel, og viser at planområdet består av hav- og fjordavsetning.



## **Støyforhold**

Mikkelvegen har med en ÅDT på 1200. Det betyr at store deler av planområdet og tilgrensende boliger i nedre sjikt av gul støysone. Vegområdet langs Øvre Sjetnhaugen ligger i rød støysone.

## **Risiko- og sårbarhet**

I eksisterende situasjon er det identifisert tre uønskede hendelser i gul klasse i ROS-analysen:

- Grunnforhold (områdestabilitet). Større delen av Mikkelvegen ligger i kvikkleiresone klassifisert med faregrad lav.
- Ekstremnedbør (overvann). Det vurderes som sannsynlig at det vil forekomme økning i ekstrem nedbør i fremtiden, og at dette vil kunne by på utfordringer for systemene som er etablert for å håndtere overflatevannet. Tetting av gjennomløp kan føre til oppstuvning av vann. Dette kan igjen føre til undergraving av vegen eller til at vannet flommer over vegen.
- Trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Strekningen har kun tosidig, smale "sommerfortau" og er bratt og svingete og trafikkeres av buss. Dette gir et lite attraktivt og utrygt tilbud for myke trafikanter, spesielt om vinteren hvor snø lagres på de smale fortauene.

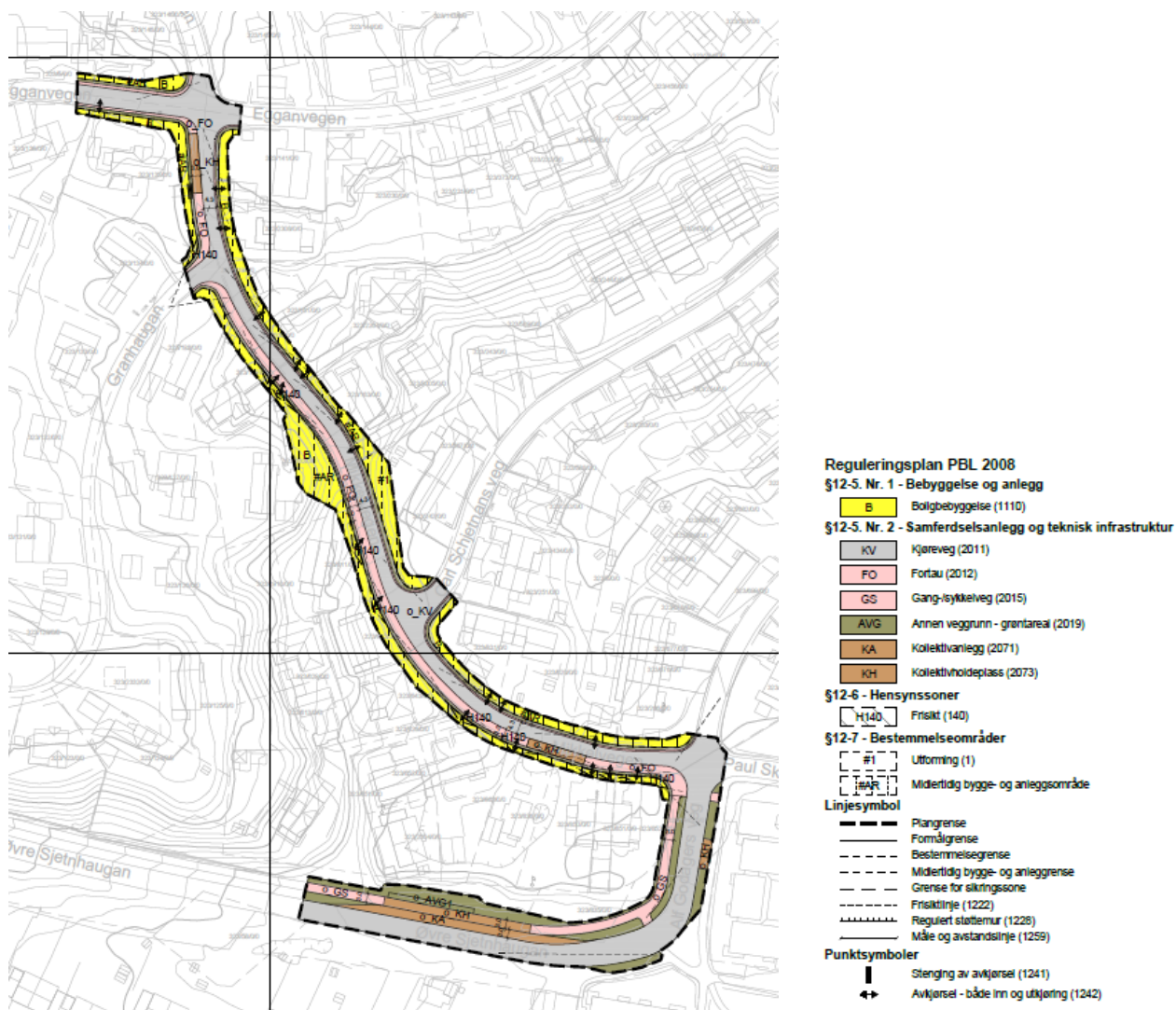
## **Eksisterende analyser og utredning**

I 2021 ble det gjennomført et skisseprosjekt der ulike løsninger, bredder, trasévalg og plassering av holdeplasser ble vurdert. Det er også gjort vurdering av kollektivfelt og av ulike krysstyper.

# Beskrivelse av planforslaget

## Planens hensikt og avgrensning

Målet med planen er å sikre myke trafikanter et trafikksikkert gang- og sykkeltilbud langs Mikkelvegen. Reguleringsplanen fremmes primært for å få et formelt grunnlag for erverv og bygging av fortau langs Mikkelvegen.



Utsnitt av plankartet til høring.

## Reguleringsformål, oversikt

Planområdet foreslås regulert til

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
1110 – Boligbebyggelse	B	2,1

Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
2011 – Kjøreveg	KV	3,5
2012 – Fortau	FO	1,1
2015 – Gang-/sykkelveg	GS	0,3
2019 – Annen veggrunn - grøntareal	AVG	1,5
2071 - Kollektivanlegg	KA	0,2
2071 - Kollektivholdeplass	KH	0,3
<i>Totalt alle kategorier:</i>		8,9
<b>PBL §12-6 Hensynssoner</b>		
140 - Frisikt	H140	0,4
<b>PBL §12-7 Bestemmelsesområder</b>		
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#AR	2,1
Utformning	#1	0,1

## Bebyggelse og anlegg

### Boligbebyggelse

Boligbebyggelse reguleres som underliggende formål under bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde samt utforming. Bestemmelsene fra allerede vedtatte planer videreføres. Tiltaket medfører ingen endringer i boligområdene.

## Planlagt samferdselsanlegg

### Fortau

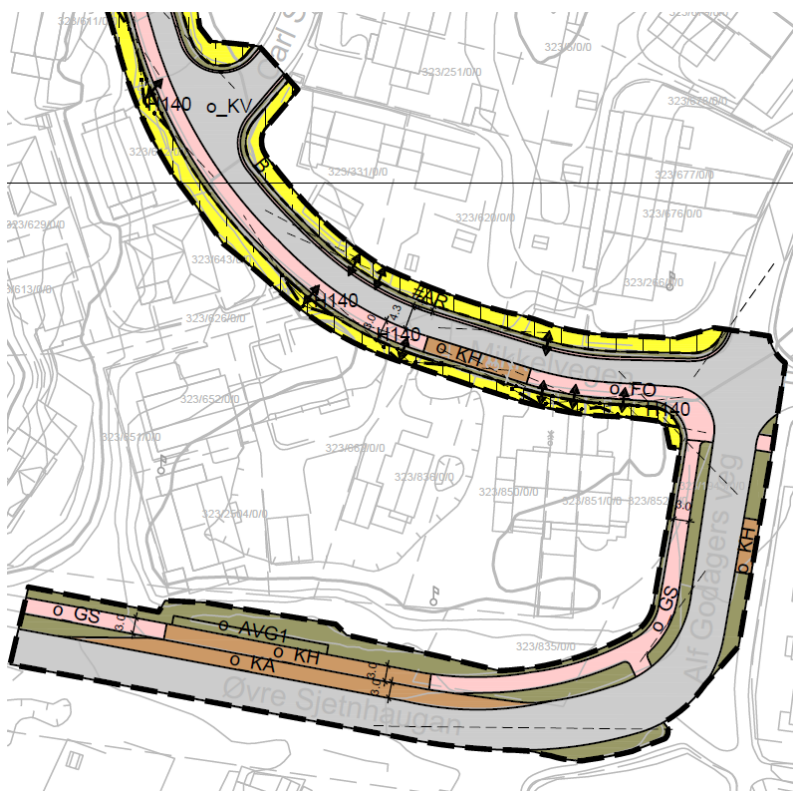
Reguleringsforslaget regulerer fortau langs Mikkelvegen, for strekningen mellom Egganvegen og Øvre Sjetnhaugan. Fortauet foreslås etablert på sørvestlig side, med en bredde på 3 meter, inkludert skulder på 25 cm. Bredden oppnås ved å ta noe av kjørebansens areal som med envegsregulering kan smalnes inn til en bredde på 4,3 meter. Fortauet kobles på eksisterende gang- og sykkelveg i Øvre Sjetnhaugan i sør. Det smale fortauet på østsiden av Mikkelvegen vil i utgangspunktet bli liggende som i dag med rundt 0,5 meter bredde.

### Envegskjøring i Mikkelvegen

For å unngå større inngrep i private boligtomter, er det valgt en systemløsning med envegsregulering. Det er valgt kjøreretning sørover, og ved valg av kjøreretning er det forutsatt at fortauet ligger på høyre side. Envegsreguleringen velges på grunn av tilgjengelighet til holdeplass og for å hindre kryssing av veg i tilknytning til denne. Mikkelvegen har et typisk snitt der boligene på vestsiden ligger høyere enn vegen og avkjørslene har fall ned mot Mikkelvegen og dårligere siktforhold enn boligene på østsiden der avkjørslene ligger på samme høyde som vegen. Det vil være trafiksikkerhetsmessig gunstig å anlegge fortau på vestsiden da fortauet her vil bidra til bedre siktforhold i avkjørslene. Det fremkom også i medvirkningsprosessen at et tydelig flertall ønsker kjøreretning sørover.

## Kollektivtransport

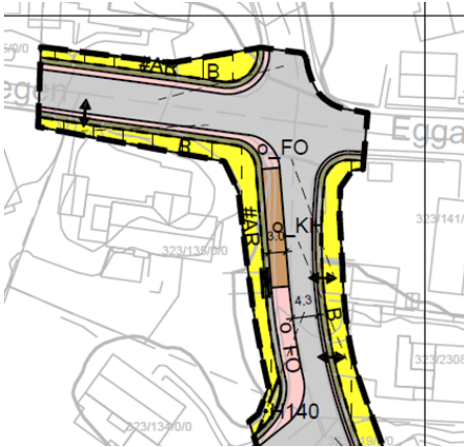
Det etableres nytt kantstopp for buss i sørenden av Mikkelvegen. I tillegg etableres det en kombinert holdeplass med oppstillingsplass for tidsregulering for buss i Øvre Sjetnhaugan (til sentrum). Det gjør at eksisterende holdeplass kan legges ned og bli til nytt grøntareal. Den nye holdeplassen er 50 meter lang og starter der fartsgrensen går over fra 30 km/t til 50 km/t. Holdeplassen i nordgående retning (fra sentrum), ved krysset med Mikkelvegen, beholdes i påvente av mulige ruteendringer i Sjetnmarka.



*Kantstopp i sørenden av Mikkelvegen samt kombinert holdeplass og tidsreguleringsplass for buss i Øvre Sjetnhaugan. Kantstoppet i Øvre Sjetnhaugan på østsiden av veien beholdes.*

Det etableres et kantstopp på fortauet også i den nordre enden av Mikkelvegen. Kantstoppet er plassert iht. anbefaling i håndbok N100 om å plassere holdeplass etter kryss. Kantstopp/plattform blir liggende på rettlinje etter krav i håndbok V123. Foreslått plassering ligger med en helning på ca. 3 % som vil være innenfor anbefalingene.

Holdeplass i Mikkelvegen medfører at avkjørsel for Egganvegen 13, ut i Mikkelvegen, må stenges da denne blir liggende i konflikt med holdeplass. Eiendommen har i dag to avkjørsler hvorav primærvkjørselen er mot Egganvegen. Denne er beholdt i samråd med grunneier.



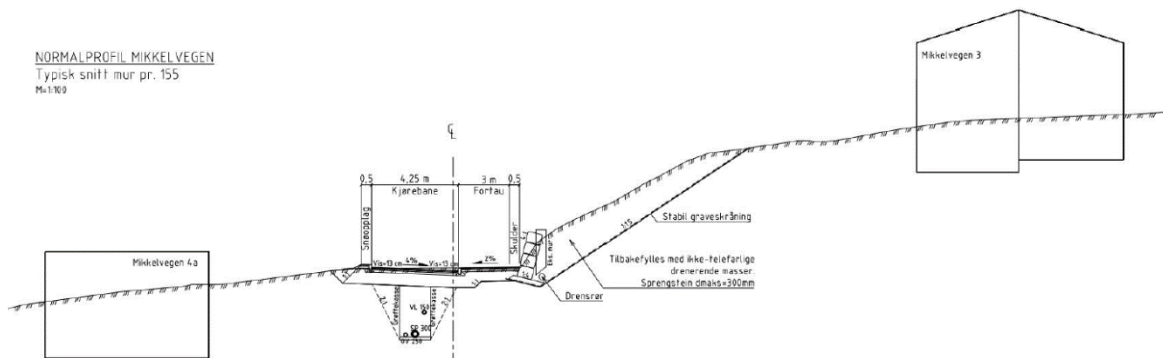
*Nytt kantstopp for buss nord i Mikkelvegen.*

### Avkjørsler

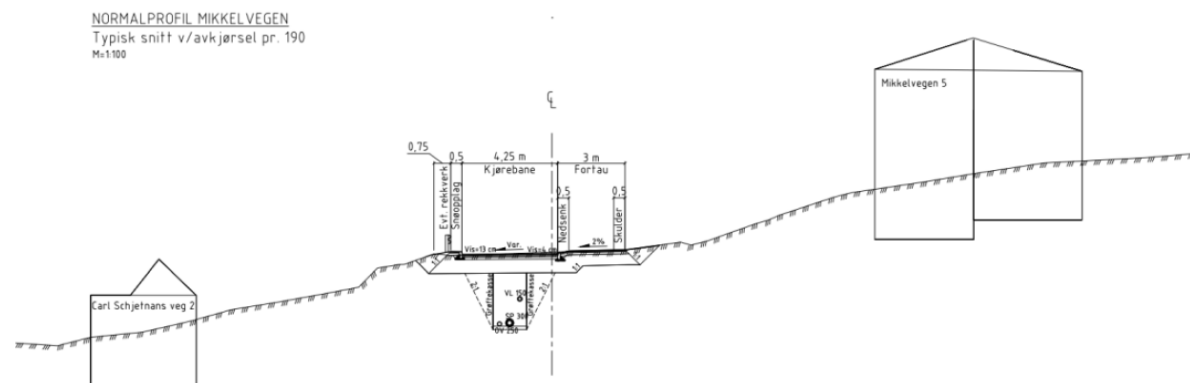
Avkjørsler langs Mikkelvegen vil forholde seg til at vejen envegsreguleres. Avkjørslene er blitt sporet for å kontrollere svingbevegelser og nødvendig areal for å kunne komme seg til og fra eksisterende eiendommer. Trafikkrapport (vedlegg 8) viser sporingene.

### Snitt

Snittene nedenfor viser hvordan tiltaket forholder seg til terrenget og den nærmeste bebyggelsen på to steder i den bratteste delen av planområdet.



*Normalprofil: Mikkelvegen 3 og 4a. Heltrukket linje viser graveskråning, og stiplet viser terreng med tilbakefylling.*



*Normalprofil: Carl Schjetnans veg 2 og Mikkelvegen 5.*

### Grønnstruktur

Stedlig vegetasjon skal framstå i mest mulig opprinnelig form etter utbygging. Beplantning som må fjernes på grunn av utbygging av veganlegget skal søkes reetableres, senest i løpet av andre sommerhalvår. Utforming vil skje i samråd med grunneiere.

### Støttemur og rekkverk

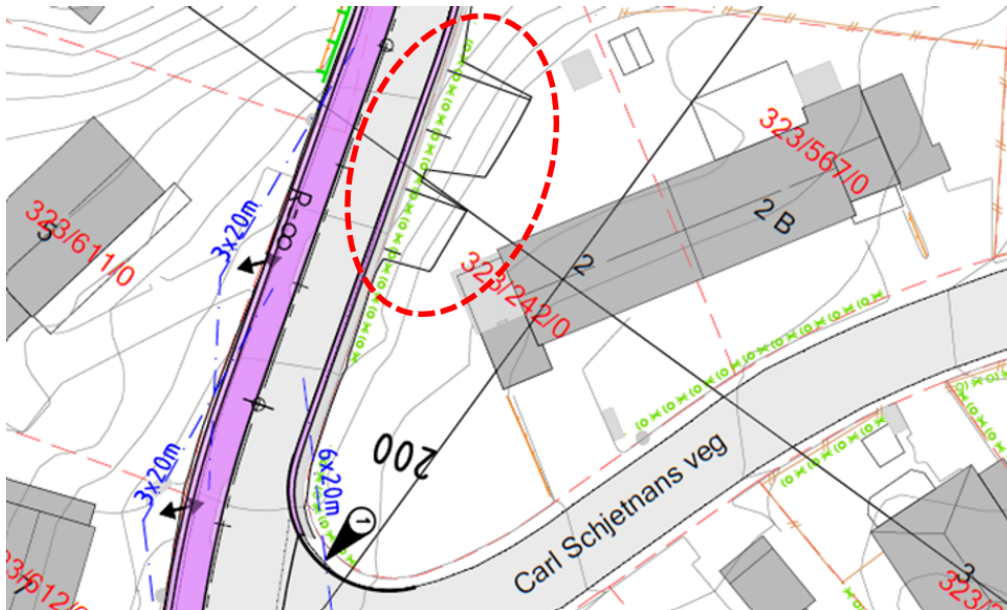
Opp mot Mikkelvegen 3B er det en støttemur med total høyde på skråninga på ca. 6-7 meter og terrenghelningene mot vest er inntil ca. 1:1,5. Det er utført stabilitetsberegninger av utgravingen ved støttemuren, som viser tilstrekkelig sikkerhet. Støttemur søkes derfor bevart. Dette vurderes på nytt i detaljprosjekteringsfasen.



*Støttemur langs vestsiden av vegen, ved Mikkelvegen 3B*

### Rekkverk ved Carl Schjetnans veg 2 – Bestemmelsesområde #1

Planforslaget har forholdt seg til eksisterende situasjon på østsiden av Mikkelvegen og har beholdt dagens kantsteinslinje. Langs eiendommen til Carl Schjetnans veg 2 er skråningshelningen stedvis bratt. Det er gjennomført en vurdering av rekkverksbehov for skråning/fallende terreng etter krav i Statens vegvesens håndbok N101. Skråningshelningen er brattere enn 1:4 som utløser krav til tiltak som rekkverk eller utslaking av skråningen. Etablering av rekkverk kan gjøres på ulikt vis, og kan medføre fylling som går utover privat eiendom. I plankartet er fyllingsutslag av et rekkverk vist med bestemmelsesområde #1. Innenfor felt #1 kan det ikke gjøres inngrep i skråningen etter at den er etablert. Endelig utforming av rekkverk blir en del av detaljprosjekteringsfasen.



Konsekvensen av å etablere rekkverk langs Carl Schjetnans veg 2, rød sirkel, viser hvor fylling går utenfor varslet plangrense. Utsnitt C-tegning.

### Vann og avløp

I forbindelse med regulering av fortau i Mikkelvegen har Rambøll gjennomført et VA-forprosjekt (vedlegg 7). Forprosjektet tar for seg løsninger for separering og utskifting av eksisterende vann og avløpsledninger. Det er foretatt innmålinger av eksisterende kummer i traséene som danner grunnlaget for tegninger. Tanken er at det samtidig med bygging av fortau skal gjennomføres utskifting av kommunale vann- og avløpsledninger langs strekningen.

### Belysning

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av belysningspunkt i arealformål *annen veggrunn – grøntareal* (o\_AVG), langs fortau på vestre side av Mikkelvegen.

### Snøopplag

I KPAs generelle bestemmelse § 13.9 stilles det krav til en meters sone for snøopplag langs kommunal veg. Mikkelvegen ligger relativt høyt i landskapet (kote +120), og snømengdene er noe høyere enn gjennomsnittet for Trondheim kommune. I planforslaget legges det opp til snøopplag innenfor o\_AVG. «Sommerfortau» kan også benyttes som snøopplag.

### Universell utforming

Mikkelvegen er til stor del bratt og svingete. I de bratte partiene er det ikke mulig å ivareta Statens vegvesens anbefaling om under 5% stigning (Statens vegvesens håndbok V129).

### Eiendomsforhold

Planforslaget vil i beskjedent grad berøre private eiendommer med nytt vegareal. Flere eiendommer vil i noen grad bli berørt av midlertidig bygge- og anleggsområde inkl. skjæring. Planforslaget gir grunnlag for erverv av samferdselsareal som reguleres til offentlig formål.

### Midlertidig bygge- og anleggsområde

Det reguleres midlertidig Bygge- og anleggsområde (#AR) på Boligformål (B) langs fortaustiltaket i sin helhet. Dette for å ivareta graveskråning, inkl. sikringsgjerde i anleggsperioden.

Plan for bygge- og anleggsperioden tas i neste fase og skal beskrive trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, universell utforming, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert, før bygge- og anleggsarbeid kan igangsettes. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer T-1520 og T-1442, legges til grunn.

Etter avsluttet anleggsperiode opphører midlertidig reguleringsformål. Senest innen andre sommerhalvår etter at veganlegget er tatt i bruk skal områdene ryddes, istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til det formål som er angitt i de gjeldende reguleringsplanene.

## **Virkninger av planforslaget**

Planforslaget bidrar positivt til *nullvekstmålet* i personbiltrafikken siden det legges til rette for gåing og sykling der det i dag ikke finnes et tilstrekkelig trygt tilbud. Tiltakets permanente virkninger vil være økt trafiksikkerhet og mobilitet for gående og syklende. Tiltaket er etterspurt av beboere på Sjetnemarka. Berørte grunneiere har så langt i planprosessen stilt seg positive til etablering av fortau langs Mikkelvegen, og vist forståelse for at vegen må envegsreguleres for at tiltaket skal kunne bli realisert uten å påvirke private hager i for stor grad. Planforslaget vurderes å totalt sett ha en positiv virkning for miljø og samfunn.

### Stedets karakter, landskap

Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men opparbeides så langt som mulig til opprinnelig stand etter anleggsperioden.

### Gående og syklende

Fortau langs Mikkelvegen vil bidra til økt trafiksikkerhet for gående og syklende, bl.a. skolebarn, som beveger seg langs Mikkelvegen mellom Sjetnemarka sentrum og kryssingen med Egganvegen, siden fortau mangler i dag og gående må gå i kjørebaneløp på vinteren. Det finnes potensial for konflikt mellom syklende og gående dersom syklister velger å ferdes på fortauet framfor i kjørebaneløp. Spesielt gjelder dette i det bratteste og mest svingete partiet. Reguleringsforslaget legger derfor til rette for at ferdselsarealet kan opparbeides til 3 meter. Med en bredde på 3 meter vil det bli tryggere for fotgjengere å bevege seg langs fortauet, samtidig som det er trygget for syklister der. For syklende vil en envegsregulering nedover være mer trafiksikkert da syklister vil kunne sykle på fortau oppover og bruke kjørebaneløp i samme



retning som øvrig trafikk nedover.

### Biltrafikk

Envegsregulering vil påvirke kjøremønsteret i området og vil gi noe økt trafikkarbeid i en retning for kjørende som bor langs Mikkelvegen, deler av Carl Schjetnans veg, Granvegen og Egganvegen. Økningen vurderes som svært beskjeden da det er begrenset antall eiendommer som blir berørt. Det er anslagsvis 45 eiendommer i området som må endre kjøremønster i en retning, der 25 eiendommer har direkte avkjørsel ut i Mikkelvegen (totalt 20 avkjørsler) mens 20 eiendommer ligger i tilstøtende veger.

### Kollektivtrafikk

For bussen vil det være en positiv virkning å ha kjøreretning kun nedover på Mikkelvegen som ligger i stigning på opp mot 11 % og problemer knyttet til stopp og start. Det nye fortauet på Mikkelvegen og de nye bussholdeplassene vil tilby sikrere tilgjengelighet til kollektivtransport for reisende. Envegsregulering av Mikkelvegen medfører at kollektivlinje 45 må snu kjøreretning og for en del husstander blir det lenger å gå til bussholdeplassen for å reise med linje 45 i retning mot Tonstad. Kollektivlinje 24 og 10 vil ha samme kjøremønster som i dag. Kollektivtrafikken vil i planlagt situasjon ha like mange avganger som i dag, totalt 8 avganger per time i rushtiden og ca 5 avganger per time utenfor rushtid.

### Renovasjon

Når Mikkelvegen envegsreguleres vil det ikke være mulig med forbikjøring og det kan oppstå noe forsinkelse for kollektivtrafikken i forbindelse med renovasjon. Selv i dag er det ikke ideelle siktforhold i forhold til forbikjøring, og det antas at det også i dag kan oppstå forsinkelse knyttet til renovasjon. Det er ca. 23 eiendommer som har renovasjonsløsning i tilknytning til prosjektområdet i Mikkelvegen.

### Konstruksjoner

Rekkverk med tilhørende skråningsutslag vurderes ved Carl Schjetnans veg 2 i detaljprosjekteringsfasen.

### Folkehelse og friluftsliv

Fortau gir bedre tilgjengelighet generelt for gående i området og er dermed positivt for folkehelsen. Mikkelvegen er en del av Nærturrunden «Leirfossrunden», som går mellom Hallstein gård og Okstad. Med fortau langs Mikkelvegen blir nærturen mer trafikksikker og attraktiv for brukerne.

### Universell tilgjengelighet

Det er ikke mulig å tilfredstille krav til universell utforming i de bratte partiene av strekningen, men etablering av fortau vil bedre forholdene med tanke på universell utforming.

### Naturmangfold

Tiltaket vil ikke påvirke forhold som er i strid med naturmangfoldloven. Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt, jf. § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10

om samlet belastning er vurdert å ikke komme til anvendelse. Fremmede arter skal håndteres etter planbestemmelsene. Det er ingen dyrearter som er vurdert påvirket av tiltaket.

#### Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er ingen kjente kulturminner eller kulturmiljø som berøres av tiltaket.

#### Støy og støv

Etablering av fortau langs Mikkelvegen og envegsregulert kjøreretning vil ikke endre dagens forhold for støy og støv i den permanente situasjonen.

#### Grunnforhold

Større del av Mikkelvegen ligger i kvikkleiresone klassifisert med faregrad lav. Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.2.

#### Klimatilpasning og flomveger

Bygging av bredere fortau parallelt med dagens veg vil medføre noe økt areal av harde flater i området. Flomveg berører nytt fortau ved lavpunktet i Mikkelvegen ved Mikkelvegen 13A-13C. a. Overvann skal håndteres i samsvar med Trondheim Kommunes VA-norm og 3-trinnsstrategien. Det skal etableres løsninger for å infiltrere, drenerere, og bortlede overvann, dimensjonert for styrtregn og erosjonsforebygging. Det vises til § 3.5 i bestemmelsene.

#### VA-anlegg

Eksisterende vann- og avløpsledninger innenfor prosjektområdet er aldrende, og intensjonen er å skifte dem ut ved utbygging av nytt fortau. Det er i dag fellesavløpskummer og det ønskes separat løsning for spillvann og overvannskummer i Mikkelvegen. Geoteknisk vurdering skal gjennomføres før eller i starten av detaljeringsfasen for å sikre at videre prosjektering gir byggbare løsninger. Se reguleringsbestemmelse § 8.2.

#### Grunnerverv

Gjennomføring av planforslaget medfører midlertidige inngrep i private eiendommer langs strekningen, dette gir behov for midlertidige arealbeslag i anleggsperioden. Planområdet er bratt, og det vil være behov for mindre arealer for skjæringer/fyllinger ved opparbeidelsen av nytt fortau. Det er utarbeidet tegninger som viser mulig omfang av midlertidig og permanent grunnerverv ved gjennomføring av reguleringsplanen (W-tegninger, vedlegg 9)

#### Anleggsperioden

De største negative virkningene av tiltaket vil være forbundet med trafikkavvikling og støy i anleggsfasen. I anleggsperioden vil man kunne forvente midlertidig forhøyet nivå av støy og støv, noe som kan medføre ulemper for berørte naboer. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrensener som angitt i Miljøverndepartementets til enhver tids gjeldende retningslinjer for behandling av luftkvalitet

og støy i arealplanleggingen legges til grunn.

Det er imidlertid ikke uvanlig at beboere kan oppleve støv- og støyulemper selv om grenseverdiene er oppfylt. Ulemper som berørte naboer opplever ved bygge- og anleggsaktiviteter, kan ofte reduseres ved at anleggsansvarlig har en åpen dialog med naboer og lokale myndigheter. Det er også viktig å være oppmerksom på trafikkavvikling og -sikkerhet. Da Mikkelvegen er en viktig ferdselsåre på Sjetnmarka er det særskilt viktig at fremkommelighet for utrykningskjøretøyer ivaretas. Dette temaet er også omtalt i ROS-analysen som medfølger planforslaget. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.1 om bygge- og anleggsfasen.

### **Planlagt gjennomføring**

Ingen andre offentlige eller private tiltak er nødvendige for å gjennomføre tiltaket, men det eksisterer et forprosjekt på VA-oppgradering. Prosjektet har til hensikt at dette skal gjennomføres samtidig med at fortau bygges.

## **Planprosess og innkomne innspill**

### Oppstartsmøte

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble holdt 28.11.2022.

### Varsel om oppstart

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 10.1.2023. og på [www.miljopakken.no](http://www.miljopakken.no). Berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert henholdsvis 5.1.2023. Spesielt berørte grunneiere ble kontaktet per telefon en uke i forkant av utsendelse av varselbrev. Det ble avholdt informasjonsmøte for berørte grunneiere og andre interessenter ved Sjetne skole 18.1.2023. Frist for innspill til detaljregulering var 8.2.2023. Det ble varslet behov for utvidelse av planområdet den 3.5.2023 og den 5.10.2023. Berørte grunneiere ble varslet per brev, offentlige myndigheter ble varslet per mail.

Det kom inn 17 merknader til varsel om oppstart, 2 merknader til utvidet plangrense 3.5.2023 og én merknad til utvidet plangrense 5.10.2023.

## Sammendrag av merknader med kommentarer

Avsender	Innspill	Kommentar
<p><b>Statsforvalteren i Trøndelag, datert 01.02.23</b></p>	<p>Folkehelse og barn og unges interesser må belyses. Trafikksikkerhet ved enveisregulering må utredes og ivaretas i planforslag. Universell utforming skal ivaretas. Krysningpunkt ved avkjørsler og bussholdeplasser må sikres, avbøtende tiltak må sikres i bestemmelsene</p> <p>Anleggsperioden: Det må stilles krav om at det skal utarbeides en plan som i tillegg til å sikre krav til støy/støv (jf. kap. 6 T 1442/21 og T 1520) også må redegjøre for fremkommelighet, samt sikkerhet for myke trafikanter og naboer.</p>	<p>Folkehelse og barn og unges interesser er beskrevet i planbeskrivelsen. Trafikknotat belyser trafikksikkerhet ved enveisregulering. På grunn av stigningsforholdene vil det være vanskelig å ivareta UU langs hele strekningen, men UU ivaretas i de øvrige delene av planlagt samferdselsområder. Bestemmelser til anleggsperioden tas med i detaljregulering.</p>
<p><b>Trøndelag fylkeskommune, datert 08.03.23</b></p>	<p><u>Mikkelvegen</u> Fylkeskommunen er positive til at holdeplassen Mikkelvegen oppgraderes til fullverdig kantstopp ved innsnevring av veg. Forutsetter at denne løsningen bygges etter håndbok. Prosjektet bør søke å finne muligheter for renovasjonshåndtering som ikke går på bekostning av bussens framkommelighet og skaper forsinkelser.</p> <p><u>Paul Skolemesters veg</u> Fylkeskommunen støtter, i samsvar med AtB, at ny reguleringslomme anlegges lengre unna kryssområdet for å få tilstrekkelig plass. AtB har skissert en annen mulig plassering som vil gi bedre sikt bak for bussjåfør og mer areal å gå på i lengden for plass til to samtidige busser. Vi ber om at AtBs innspill vurderes.</p> <p><u>Eldre tids kulturminner</u> Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i</p>	<p>Renovasjonshåndtering vil bli forbedret med enveiskjørt veg nedover Mikkelvegen.</p> <p>Reguleringslomme legges unna kryssområdet og i forlengelsen av ny kollektivholdeplass. AtB er involvert i planarbeidet.</p> <p>Bestemmelser om aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.</p>

	forbindelse med planen.	
<b>Statens vegvesen, datert 09.01.23</b>	<p>Statens vegvesen ser positivt på initiativet til å sikre myke trafikanter et trafiksikkert gang- og sykkeltilbud. Envegskjøring må vurderes nøye siden en annen trafikkfordeling kan få uheldige konsekvenser. Vi forutsetter at dette blir analysert grundig.</p> <p>Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.</p>	Trafikksikkerhet og konsekvenser av envegskjøring er belyst i trafikknotat vedlagt planen.
<b>NVE, datert 11.01.23</b>	<p>NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.</p> <p>NVEs gir innspill at det gås gjennom NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan og at dennes brukes i planarbeidet.</p>	NVEs kartbaserte veileder benyttes i planarbeidet. Geoteknisk vurderingsrapport er vedlagt planen.
<b>AtB, datert 08.02.23</b>	<p>AtB betjener holdeplassene Mikkelvegen og Paul Skolemesters veg innen planområdet. Mikkelvegen betjenes av linje 45 og Paul Skolemesters veg av linje 10, 24, 45 og 103 (nattbuss). Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Det er viktig at holdeplassene får god belysning, slik at sjåførene ser passasjerene og for at det er en trykghetsfaktor for passasjerene. Det er viktig å sikre trygg adkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne.</p>	Etter et grundig forarbeid og dialog med kommunen og AtB ble det sammen gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen. Flere av innspillene under er derfor irrelevant med ny løsning.

	<p><u>Holdeplass Mikkelvegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreslått nytt kantstopp på nordsiden av Mikkelvegen vil betjenes av linje 10, 24 og 45. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreløpig plassering av kantstoppet virker vel nært krysset til at buss som svinger inn fra Øvre Sjetnhaugan skal ha mulighet til å rette seg opp etter krysset og betjene holdeplassen med alle dører i tråd med universell utforming. Kan foreslått ny holdeplass trekkes lenger inn i Mikkelvegen, eller blir kurvaturen i vegen utfordrende?</li> <li>• Vi ber om at det sikres trygge krysningspunkt for myke trafikanter i bakkant av denne holdeplassen. Holdeplassen Mikkelvegen i Egganvegen foreslås oppgradert til fullverdig kantstopp ved innsnevring av veg. Med fullverdig tolker vi at løsningen bygges etter håndbok.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Holdeplass Paul Skolemesters veg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved enveisregulering av Mikkelvegen i nordgående retning vil linje 10 og 24 snu retning i forhold til dagens kjøremønster. Det blir derfor behov for reguleringslomme kombinert med holdeplass med plass til to samtidige busser (en leddbuss + en 12 meter lang buss) langs Øvre Sjetnhaugan i retning Sjetnmarka.</li> <li>• Dagens reguleringslomme/busslomme (Paul Skolemesters veg) i retning Tonstadkrysset blir dermed ikke nødvendig å opprettholde som funksjon for AtB, men om den kan bevares så vil det kunne gi fleksibilitet i fremtiden uten at det er planer for å benytte denne med de grepene som nå tas.</li> <li>• AtB støtter at ny reguleringslomme/busslomme</li> </ul>	<p>- Ny busslomme anlegges lengre unna kryss. Renovasjonshåndtering vil bli forbedret med enveiskjørt veg nedover Mikkelvegen.</p> <p>Trafikksikkerhet og konsekvenser av envegskjøring er belyst i trafikknotat vedlagt planen.</p> <p>Ikke relevant.</p> <p>Ikke relevant.</p> <p>Merknad er tatt til følge i planforslaget.</p> <p>Reguleringslomme er tatt med i planforslaget.</p> <p>Foreslått løsning gir den beste løsningen for renovasjon.</p> <p>Må avklares i prosjekteringsfasen.</p>
--	---	--

	<p>anlegges lengre unna kryssområdet for å få tilstrekkelig plass til to samtidige busser, noe varselkartet har tatt høyde for med en romslig avgrensning.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I et møte med Trondheim kommune like før jul, ble det luftet et forslag om plassering av ny reguleringslomme/busslomme. En slik plassering gir bedre sikt bak for bussjåfør og mer areal å gå på i lengden for plass til to samtidige busser.</li> </ul> <p><u>Fremkommelighet i Mikkelvegen</u>  Forstår at det er utfordrende å eventuelt skulle sette av et par lommer i vegen for renovasjonshåndtering langs vegen. Likevel mener vi det bør etterstrebes å finne en løsning. Kunne man inngått avtaler med enkelte grunneiere langs Mikkelvegen om å få stå i oppkjørsel under innsamling.  For anleggsfasen ber AtB om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken, og at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak.</p>	
<b>Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 16.01.23</b>	<p>Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kjørbar adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer</li> <li>• vannforsyning til brannslukking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann. Dersom dette i perioder ikke er tilfredsstillende, må det etableres kompenserende tiltak som minst gir tilsvarende sikkerhet. Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere i <i>retningslinjer tilrettelegging</i>.</li> </ul>	<p>Adkomst og oppstillingsplass for utrykningskjøretøy er sikret i planen. Brannslukkingsvann er omtalt i VA plan.</p>
<b>Privatperson,</b>	<p>Deler av området som skal reguleres har</p>	<p>Geotekniske</p>

<p><b>Hilde Susanne Holst, datert 06.01.23</b></p>	<p>kvikkleire grad 3. Ut ifra erfaring fra flere steder i landet er jeg svært skeptisk til dyp utgraving, fylling av masse og mange tunge kjøretøy over tid i dette området. Som jeg har forstått er årsaken til reguleringen trafikk sikkerhet og at bakken er bratt. Har det vært mange ulykker der? Og bakker er gode for helsa. Det har heller ikke vært store problemer med å kjøre i bakken. Som sagt jeg er svært skeptisk til dette prosjektet, og håper ikke dette rører ved grunnforholdene og utløser ett skred. Jeg mener man kommer langt ved å vedlikeholde og finpusse alle gamle fortau som allerede er i Sjetnmarka.</p>	<p>undersøkelser og vurderinger viser at tiltaket ikke medfører økt fare for skred. Eget trafikknotat beskriver trafikkforholdene.</p>
<p><b>Privatperson, Daniel Hansen Øvre, datert 10.01.23</b></p>	<p>Ad. valg av side for utvidet fortau. Det vises til planbeskrivelse der det er tenkt utvidet fortau på nordsiden av vegen. Ber om en redegjørelse om hvorfor dette anses som beste alternativ. Med denne løsningen vil fortauet krysse unødig over krysset Carl Schjetnans veg. I tillegg ligger det flere boliger på sørsiden av Mikkelvegen sammenlignet med nordsiden. Videre ønskes det vurdert behov for utbedring av innkjørsler til eiendommene. Avhengig av valg av kjøreretning kan det bli behov for endringer, da enkelte innkjørsler ligger parallelt med kjørebane.</p>	<p>Det er gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen. Valg av kjøreretning og side for fortau er begrunnet i vedlagt trafikknotat. Innkjørsler til eiendommer anses som kurante å ivareta ifølge analyser av sporingskurver i ny løsning.</p>
<p><b>Privatperson, Rolf Trygve Selnes, datert 10.01.23</b></p>	<p>Lurte på om siden dere har tenkt å sette opp ett skilt på tomta, får jeg noe kompensasjon for at det skjer?</p>	<p>Grunnerverv, økonomisk kompensasjon og detaljert plassering av skilt tas i forbindelse med prosjekteringen av veganlegget.</p>



<p><b>Privatperson, Jon-Arild Gjerde, datert 18.01.23</b></p>	<p>Grunneier takker for at personene får være involvert i en tidlig fase og at det blir gjort tiltak for trafikksikkerhet i Mikkelvegen. De har to innspill: 1) Spørsmål om det er behov for buss i Mikkelvegen og mulig bruk av penger fra Miljøpakken andre steder, 2) Ønske om en lav kantstein/overgang ved innkjørsel til Egganvegen 15b for å beskytte kjøretøy.</p>	<p>Buss må fortsatt gå langs Mikkelvegen for å kunne betjene naboer i området. Mikkelvegen er vurdert til prioritert retning i Trondheim. Kantstein vil bli planlagt med lav overgang for alle innkjørsler.</p>
<p><b>Parallellen Borettslag, datert 29.01.23</b></p>	<p>Borettslaget Parallellen slutter seg til forslaget som foreligger med å gjøre Mikkelvegen enveiskjørt, og at det blir fortau. Vi ser at dette kan medføre større trafikk i Øvre Sjetnhaugan. Det vil medføre økt trafikkstøy for boligene som ligger mellom Øvre Sjetnhaugan og Parallellen. Det er mye trafikkstøy i dag. Støyskjerm bør vurderes.</p>	<p>Tiltaket medfører ingen betydelig endring i trafikkmengde og støyforhold.</p>
<p><b>Sameiet Sjetne Park, datert 24.01.23</b></p>	<p>Det er et problem med høy hastighet i bil- og sykkeltrafikk ved Taxiplassen, og fotgjengerfeltet har ikke blitt supplerte med opphøyd gangfelt. Etter klager fra beboere ble opphøyd gangfelt bygget ved kryss med Lykkmarka, men ikke ved Taxiplassen. Det blir krevd at opphøyd gangfelt eller humper blir bygget for å dempe hastigheten og sikre fotgjengere.</p> <p>Det er også støyproblemer fra busstrafikk ved Lykkmarka 76, og det må enten ryddes sikt for lovlige sikttrekanter eller bygges om til en rundkjøring. Bussholdeplassen for linje 45 kan bli liggende der den er, men støyskjerming må bli satt opp for de 8 leilighetene i huset.</p>	<p>Fartshumper og opphøyde gangfelt følger annet lovverk enn plan- og bygningsloven og kan ikke sikres i reguleringsplan. Dette hindrer ikke at slike planlegges og bygges i prosjektet. Det ryddes opp i hele trafikksituasjonen ved Taxiplassen, som for øvrig reguleres til grønnstruktur (annen veggunn). Tilstrekkelig siktforhold er sikret gjennom bestemmelser og siktlinjer i plankart. Tiltaket medfører ingen betydelig endring i trafikkmengde og støyforhold.</p>
<p><b>Privatperson, Trond Jacobsen, datert 30.01.23</b></p>	<p>Gir støtte til forslaget om enveiskjørt strekning på Mikkelvegen fra Egganvegen til Øvre Sjetnehaugen, så lenge det bygges et fortau for å beskytte fotgjengere og syklistene. Det skal være unngått unødvendige farlige</p>	<p>Geotekniske undersøkelser og vurderinger viser at tiltaket ikke medfører økt fare for skred.</p>

	<p>skjæringer under ombyggingen, spesielt ved Mikkelvegen 3. Omlegging av vann- og avløpsledninger må skje uten lekkasjer, avbrudd eller ekstra kostnader for både arbeid og kommunale gebyr. Eiendommer må ha tilfredsstillende reservasjoner i mellomtiden. Innspiller krever en oversikt over tidsplanen, at ny vei tilpasses eksisterende veibane og at det blir minimal eiendomserverv. Grensene mot ny vei må bli restaurert fortløpende etter ombyggingen. Bilparkeringen foran garasjene må ivaretas og overgangen mellom gammel og ny trasé må bli smidig. Bussholdeplassen "Mikkelvegen" i Egganvegen skal beholdes. Fortau/stoppested må være snøryddet. Linje 10 trenger ikke å berøre Egganvegen og Mikkelvegen, spesielt ikke med leddbuss.</p>	<p>Anleggsplan kommer i neste fase. Ervervstegninger ligger vedlagt planen. Permanent arealbeslag er minimalt, men noe areal til anleggsgjennomføringen skal midlertidig erverves. Det er gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen.</p>
<p><b>Privatperson, Einar Langeland, datert 08.02.23</b></p>	<p>Etter å ha drøftet planforslaget med noen tilfeldige berørte naboer, vil vi anføre to uttalelser som det synes være enighet om. Disse punktene medfører en sterk anbefaling til at Mikkelvegen bør bli enveiskjørt opp bakken.</p> <p>Begrunnelse: Trafikksikkerheten vil bli best ivaretatt dersom trafikken går opp Mikkelvegen. Dette gjelder spesielt på glatt og isete vinterføre. Selv om det er saltet. For de som tar buss til knutepunkt eller sentrum vil det være enklest, raskest og mest bekvemt å benytte dagens holdeplass i Egganvegen. Holdeplassen betegnet Mikkelvegen. Som beboer i Egganvegen 13 har vi vært belastet med at buss, leddbuss og tyngre kjøretøy har kappet svingen Egganvegen-Mikkelvegen. Kappet opp mot nesten to meter inn på vår eiendom. Dette har vi tatt opp med Trondheim Kommune, Bydrift, i flere år. Men blitt avvist da Trondheim Kommune ikke påtar seg ansvar for å separere vegtrafikk og privat eiendom.</p>	<p>Det er gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen. Valg av kjøreretning og side for fortau er begrunnet i vedlagt trafikknnotat. Når detaljregulering er vedtatt vil fortauet opparbeides og driftes iht. Trondheim kommunes standarder for utforming, feiing, brøyting, strøing etc. Siden prosjektet nå er i reguleringsprosess, er det for tidlig å oversende byggeplan.</p>
<p><b>Privatperson, Gladys Medalen, datert 06.02.23</b></p>	<p>Undertegnede er enig i deres forslag om enveiskjøring oppover (ikke nedover) Mikkelvegen og inn til venstre i Egganvegen,</p>	<p>Det er gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et</p>

	<p>med fortau på venstre side hele veien. Dette fordi skolebarn og voksne benytter fortauet på venstre side forbi Egganvegen 13 og 11. Busser og tyngre kjøretøyer har allerede skadet fortauet og innkjørsler til vår eiendom Egganv. 11, slik at vann trenger inn i garasjen, fordi grusmassen under asfalten ved garasjeinnkjørslene er forskjøvet og presset opp mot portåpningene. Vi har allerede for en tid tilbake snakket med kommunen om problemet.</p>	<p>fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen. Når detaljregulering er vedtatt vil fortauet opparbeides og driftes iht. Trondheim kommunes standarder for utforming, feiing, brøyting, strøing etc. Siden prosjektet nå er i reguleringsprosess, er det for tidlig å oversende byggeplan.</p>
<p><b>Privatpersoner, Eirik og Heidi Ulberg Kristiansen (Mikkelvegen 3B), Jeevith Hegde og Sharada Navada (Mikkelvegen 2A), Lars Abelseth og Cecilie Skagfjord (Mikkelvegen 3A), Lena Søberg og Jørgen Sæther (Mikkelvegen 2B), Maia-Lisa Tidemann (Mikkelvegen 4A), datert 08.02.23</b></p>	<p>Vi er enige om etablering av fortau og enveisregulering av Mikkelvegen vil skape en tryggere gate, men vi mener at utredningen har vesentlige mangler for å skape et helhetlig bilde. Vi ser at det er flere elementer som burde vært utredet, men dessverre synes utelatt. Flere av husstandene er dypt bekymret for en kjøreretning oppover. Folk kjører for fort i Mikkelvegen, til tross for at det er en 30-sone. En beboer har tatt opp problemet med kommunen og foreslått å sette inn fartsdempere, men kommunen har svart at dette vil skape problemer med fremkommeligheten på grunn av stigningen i bakken. Beboeren mener at dersom trafikken reguleres nedover, vil det bli tryggere for fotgjengere og syklister, og man kan legge inn flere fartsdempere. Det foreslås å opparbeide et bredere fortau på østsiden av Mikkelvegen, men dette vil ikke bedre sikkerheten for gående på vestsiden som må krysse veien for å komme seg til fortau. Dette vil være særlig kritisk på enkelte steder langs veien, og det er behov for konkrete tiltak for å sikre kryssing av vei og trygg skolevei for barn på vestsiden. I innspillet påpekes det at sikten er dårlig på vestsiden av Mikkelvegen, spesielt ved</p>	<p>Det er gjort en beslutning på å velge envegskjøring i sørgående retning, og et fortau på sørvest-siden. Dette er motsatt av opprinnelig bestilling og varslet løsning i oppstartsfasen. Flere av innspillene under er derfor irrelevant med ny løsning. Når detaljregulering er vedtatt vil fortauet opparbeides og driftes iht. Trondheim kommunes standarder for utforming, feiing, brøyting, strøing etc. Siden prosjektet nå er i reguleringsprosess, er det for tidlig å oversende byggeplan.</p>

<p>eiendommene Mikkelvegen 3A og B. Å regulere trafikken nedover vil gjøre det mulig å se innkommende trafikk og bedre siktforholdene. Dette vil skape tryggere ferdsel for både kjøretøy og myke trafikanter i begge retninger, og unngå behovet for et farlig kryss ved Carl Schjetnans veg. Mikkelvegen og de omkringliggende gatene er smale og skaper et uoversiktlig trafikkbilde, noe som øker risikoen for ulykker spesielt med hensyn til skolebarn, gående og syklister. Det har vært flere nestenulykker i Mikkelvegen, særlig i krysset ved Egganvegen. Kjøringen kan gjøres tryggere ved å regulere trafikken nedover og bedre vintervedlikeholdet, som har vært utilstrekkelig i fortiden. En beboer ble nylig skadet i en ulykke med en buss fra AtB på grunn av dårlig vintervedlikehold. Ved å regulere veien i oppadgående retning vil det medføre en rekke ulemper for beboerne i Mikkelvegen, Carl Schjetnans veg, Egganvegen og Skjetnemarkvegen. Personer med behov for å bruke eget transportmiddel (les. bil) for å komme til butikk, skole, barnehage, fritidsaktivitet og annen sosial arena vil få en betydelig lengre reisevei. Beboere nederst i Mikkelvegen mot Alf Godagers veg vil særskilt få en lengre reisevei om man er avhengig av egen transport, eksempelvis eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Det vil også oppstå et skille mellom nord og sør da vi som bor på nordsiden ville måtte reise nesten ut av Sjetnemarka for å komme til butikk, skole, barnehage mm. Slik vi ser det vil det være utelukkende positivt å regulere vegen i motsatt retning enn det som er foreslått i planinitiativet. I planbeskrivelsen står det at støy ikke en del av planinitiativet, dette er vi uenig i. Vi henviser til støysonkartet utarbeidet i 2022 av Trondheim kommune (se figur 1). I planinitiativet er det beskrevet at rød sone</p>	<p>Tiltaket medfører ingen betydelig endring i trafikkmengde og støyforhold.</p>
--	--

ikke forekommer, dette er ikke helt korrekt. Det er tydelig at Mikkelvegen har utfordringer når det kommer til støy, med både gul og nesten rød støysone. Ved å redusere trafikk vil dette forbedres betraktelig, men hvis man velger kjøreretning nedover vil også dette påvirke støybildet med positivt fortegn da kjøretøyer ikke trenger å ruse motor for å komme opp bakken. Man vil også øke sikkerheten slik det er beskrevet i kapittel 1.1 «30-sone».

#### Særskilt fra Mikkelvegen 3B

Eierne av Mikkelvegen 3B er bekymret for de planlagte tiltakene, spesielt for oppkjørselen deres som vil bli nesten umulig å bruke hvis kjøreretningen reguleres oppover. Tiltaket vil også gjøre store deler av eiendommen ubrukelig og føre til et betydelig verditap. Eierne er også bekymret for skoleveien til datteren sin, da det ikke vil være noen trygge steder å krysse veien for å komme seg på skolen. De er villige til å imøtekomme kommunen med utfordringer knyttet til et kritisk punkt ved muren og utvidelse av veien forutsatt at grunnforholdene tillater det. Eierne ber om konkrete forslag fra kommunen for å avbøte skadevirkningene av planinitiativet.

#### Særskilt fra Mikkelvegen 2A

Personen bak innspillet har selv blitt skadet i en bussulykke på veien Mikkelvegen og er nå imot busser i området på grunn av høy risiko og liten verdi. Vedkommende mener at kommunen må utrede behovet for bussruter i området og at det ikke virker å være gjort kapasitetsundersøkelser. Ulykken har også ført til skader på person og materiell, og politisak er opprettet. Forfatteren legger til at dårlig brøyting om vinteren vil fortsette å være et problem med regulert retning for bussene.

#### Avslutning

Som beboere i Mikkelvegen lurer vi på hvordan Trondheim kommune kan påstå at

	<p>tiltaket i planinitiativet bedrer trafiksikkerheten? Tiltaket vil verken redusere fart eller bedre siktforholdene for gående, syklende eller kjørende. Videre fremgår det klart av planinitiativet at også andre har reagert negativt på tiltaket, blant. renovasjon. Vi forstår ikke hvordan tiltaket kan stå seg når det er flere tungtveiende motargumenter. Vi anmoder kommunen om å foreta en ordentlig utredning av kjøreretning, hvor alle hensyn må vektlegges, ikke bare at bussen skal frem. I denne vurderingen må man finne reelle løsninger for de rammede eiendommene, ikke bare teoretiske. Dette krever dialog med oss som bor her.</p>	
<p><b>Privatpersoner, Lara Rolseth Arne Morten Rolseth Mikkelvegen 4B</b></p>	<p>Innspillet gjelder bevaring av oppstillingsplass ved toppen av nedkjørsel til boligen ved etablering av fortau på østre side av Mikkelvegen. Adkomsten til boligen er ned en bratt nedkjørsel som ender i en kort og smal oppstillingsplass ved inngangspartiet vårt. oppstillingsplassen er helt nødvendig for adkomst for nødetater, renovasjon og andre tjenesteytere til Mikkelvegen 4B. Grunneiere i 4B er positive til forslagene i planarbeidet. En envegskjørt veg med bredt fortau vil være et betydelig bidrag til myk og hard trafiksikkerhet i Mikkelvegen. Å legge til rette for bedre og tryggere trafikk for buss vil være et viktig bidrag til nullvekstmålet for personbiltrafikk og øke bruken av grønne reisevalg i Sjetnemarka.</p>	<p>Tiltaket berører ikke grunneiers oppstillingsplass. Fortauet etableres på vestsiden av vegen og endrer derfor ikke på adkomsten til eiendommen.</p>
<p>Varsel om utvidet plangrense 03.05.2023</p>		

<p><b>Privatperson, Einar Langeland, datert 16.05.23</b></p>	<p>Vi viser videre til vår uttalelse, datert 8. februar 2023, der vi sterkt anbefalte enveiskjøring av Mikkelvegen opp bakken. Vi leser at Prosjektet i det videre arbeidet "legger til grunn enveiskjøring nedover Mikkelveien, o.s.v." Vi konstaterer at Prosjektet, etter vår erfaring og oppfatning, har valgt den dårligste løsning både for busspassasjerer (busstopp Mikkelvegen) på vei mot byen og for trafikksikkerheten i Mikkelvegen. Vi har observert svært mange uhell og nestenulykker, spesielt med tyngre kjøretøy på vei ned bakken. Hjørnet Egganvegen - Mikkelvegen, der vi bor, er spesielt utsatt. Spesielt tyngre kjøretøy "kutter" svingen på vei ned Mikkelvegen. Vi har drøftet dette med Trondheim Kommune Bydrift mange ganger, men de tar ikke noe ansvar for å separere veitrafikken og privat eiendom.</p>	<p>Viser til trafikknøtat vedlagt reguleringsplanen. Etter grundige undersøkelser og analyser er det i konkludert med å velge enveiskjøring nedover og fortauløsning på vestsiden. Når detaljregulering er vedtatt vil fortauet opparbeides og driftes iht. Trondheim kommunes standarder for utforming.</p>
<p><b>Trøndelag Fylkeskommune, datert 25.05.2023</b></p>	<p>Vi viser til brev datert 03.05.2023 om utvidelse av planområde for detaljreguleringsplan Mikkelvegen på Sjetnemarka i Trondheim. Utvidelsen kommer av at valg av systemløsning med retning på envegskjøring, fortauets side og plassering av holdeplass i nedre del av Mikkelvegen har blitt undersøkt og diskutert. Fylkeskommunen viser til våre tidligere uttalelser i saken, og har ingen øvrige merknader</p>	<p>Tidligere uttalelser i saken er kommentert tidligere.</p>
<p>Varsel om utvidet plangrense 05.10.2023</p>		
<p><b>Carl Schjetnans veg 2 Merete Husby Ståle Hansen</b></p>	<p><u>Bekymring om grenser og kompensasjon:</u> Innspillere er bekymret for en stiplet linje på de nye plantegningene som går inn på deres eiendom. De ønsker klarhet om hvordan dette vil påvirke deres tomt, inkludert om de må gi fra seg en del av den. De lurer også på om kompensasjon vil bli gitt, og om den stiplede linjen representerer deres tomtegrense. <u>Bekymring om trær og skråning:</u> Innspillere er kritiske til fjerning av trær i skråningen for</p>	<p>Tomten er regulert til boligformål og eies fortsatt av grunneier. Areal regulert til annen veggrunn blir ekspropriert. Detaljer tas i detaljprosjekteringsfasen i samråd med grunneier.  Trær som fjernes skal søkes erstattes.</p>

	<p>å forsterke grunnarbeidet knyttet til et autovern. De påpeker trærnes viktige funksjoner, inkludert skjerming mot støv og støv, samt evnen til å binde vann i rotsystemene. De er bekymret for konsekvensene av fjerning, spesielt med tanke på grunnmassenes stabilitet og håndtering av vannavrenning.</p> <p><u>Krav om erstatning og grundig undersøkelse:</u> Dersom trær fjernes, krever innspillere en forsikring om at det ikke bygges et autovern, men at det settes opp en støyskjerm eller gjerde som gir tilsvarende beskyttelse. De oppfordrer til grundige undersøkelser av grunnen og vurderinger knyttet til fuktighet og vannmengde som kan påvirke plenen og grunnmuren. De forventer å være en del av diskusjonen om sluttproduktet, ettersom det vil påvirke boligens og tomtens verdi og bruksverdi.</p>	<p>Utforming tas i detaljprosjekteringsfasen.</p> <p>Valg av skjermingstiltak tas i detaljprosjekteringsfasen i samråd med grunneier. Geotekniske undersøkelser og vurderinger viser at utbyggingen av fortau ikke medfører økt fare for skred.</p>
--	--	---

### Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4-2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget fremgår av saksfremlegget.