

Nergeilan 14

Trafikkanalyse

Oppdragsnavn **Nergeilan 14**
Prosjekt nr. **1350063621**
Mottaker **Eggen arkitekter**
Dokument type **Rapport**
Versjon **02**
Dato **14.04.2026**
Utført av **Marthe Fjellheim**
Kontrollert av **Tor Lunde**
Godkjent av **Marthe Fjellheim**
Beskrivelse **Trafikkanalyse i forbindelse med reguleringsplan for Nergeilan 14.
Beskrivelse av eksisterende situasjon, og trafiksikkerhetsvurdering av ny
situasjon.**

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	2
1.1	Planinitiativ	2
2.	Dagens situasjon	3
2.1	Trafikkmengder	3
2.2	Gående og syklende	3
2.3	Trafikkulykker	4
2.4	Kollektivtilbud	4
2.5	Skoleveg	5
2.6	Reisevaner og transportmiddelfordeling	6
3.	Forholdet til tilstøtende planer	7
3.1	Reguleringsplan for deler av Ringvålvegen mellom Nergeilan og Lundvegen	8
3.2	Reguleringsplan for Øvre Solberg	9
3.3	Reguleringsplan for Vestre Lund	10
4.	Ny situasjon	11
4.1	Planområdet	11
4.2	Trafikkgenerering	12
4.3	Kapasitet og fremkommelighet	12
5.	Trafiksikkerhet	14
6.	Trygg skoleveg	16
7.	Tiltaksbehov	17
8.	Sammendrag	17

1. Innledning

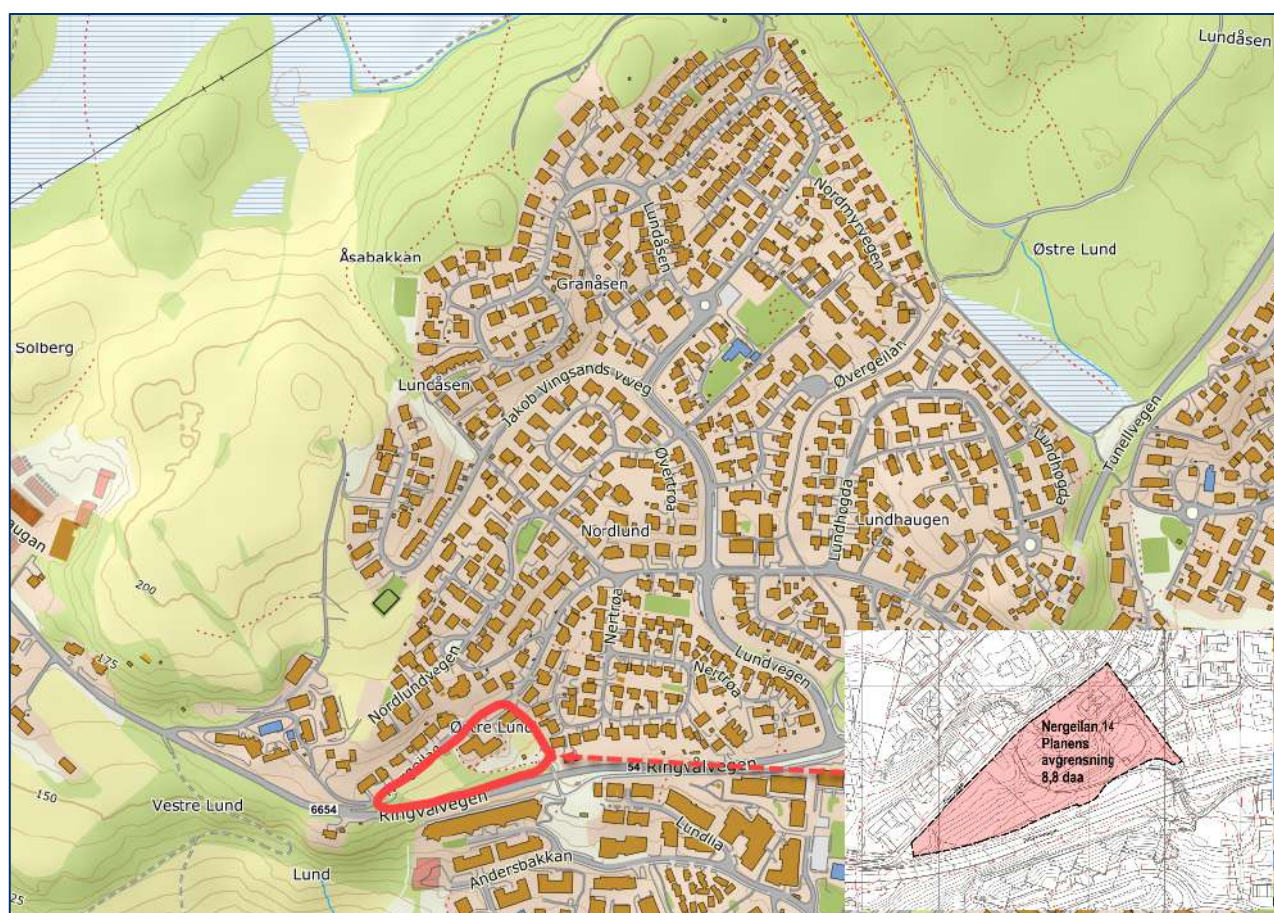
Eggen arkitekter har engasjert Rambøll i forbindelse med regulering av eiendommen gnr. 177 bnr. 3 Nergeilan 14 til boligformål.

Formålet med denne rapporten er å gi trafikkfaglige innspill til reguleringsplanen, og kartlegge eksisterende trafikk på nærliggende vegnett. I tillegg skal det ses på trafikale konsekvenser av utbygging av planområdet, med fokus på trafiksikkerhet og skoleveg.

1.1 Planinitiativ

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging til boligformål på del av eiendommen gnr. 177 bnr. 3 i Trondheim kommune. Planområdet er på ca 8,8 daa, og det legges opp til bygging av frittliggende bolig som enebolig eller tomannsbolig. Samlet utbygging antas å bli 9 enheter, med mulighet for utleie.

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i KPA 2022-2034, der eiendommen er regulert til sentrumsformål Byggesone 3. Det legges opp til en noe lavere utnyttelse enn det som er lagt til grunn i KPA, blant annet for at ikke trafikkbelastningen gjennom eksisterende boligfelt skal bli for stor.



Figur 1 Planområdet plassering

2. Dagens situasjon

2.1 Trafikkmengder

Nergeilan har adkomst fra fv. 6654 Ringvålvegen via kommunal veg Lundvegen. Ringvålvegen har i henhold til Nasjonal vegdatabank en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1900, med 7% tungbilandel. Lundvegen har ÅDT 2900 og 6% tungbilandel. Nergeilan er stengt for gjennomkjøring etter Nergeilan 19, og er skiltet som gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene. I dag er det 4 boliger som har adkomst via denne gang- og sykkelvegen.

2.2 Gående og syklende

Stort sett er bolig gatene i nærområdet uten eget tilbud til gående og syklende, med unntak av Lundvegen, Jørgen Hegstads veg og Lundhøgda. Langs Ringvålvegen er det sammenhengende tilbud fra planområdet til Heimdal sentrum.



Figur 2 Blå = gang- og sykkelveg, rosa = fortau

Det er en eksisterende kulvert under Ringvålvegen fra planområdet, men adkomst er ikke opparbeidet med asfalt og belysning. Kulverten har eksistert siden 1980-tallet, og var en kulvert for traktor slik at eier av Nergeilan gård kunne drifte jorda sør for gården da Ringvålvegen ble bygd i ca 1985. I dag er kulvert og sti gjennom planområdet brukt som snarveg for gående og syklende.



Figur 3 Nergeilan gård 1984, og 1985 med ny Ringvålveg og kulvert

2.3 Trafikkulykker

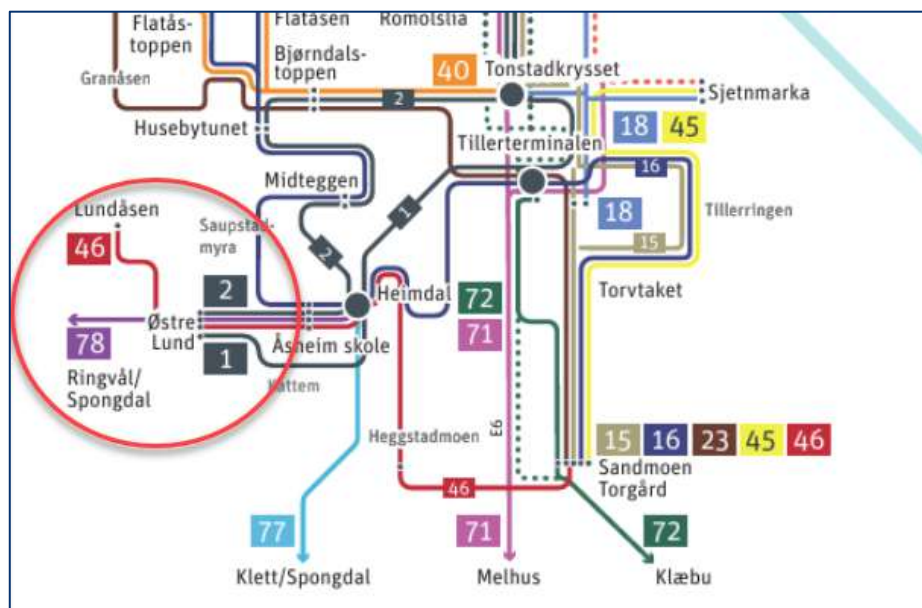
Det er registrert fem trafikkulykker i nærhet av planområdet de siste 15 årene. På grunn av personvernet vites ikke alvorlighetsgraden på ulykkene. Kun én av ulykkene involverte en fotgjenger, og to av ulykkene skjedde på parkeringsplassen ved Coop Extra Ringvålvegen. Sett bort fra et nytt fortau (2024) langs Lundvegen er vegforholdene de samme i dag som de var ved siste ulykke.



Figur 4 Trafikkulykker ved planområdet de siste 15 år

2.4 Kollektivtilbud

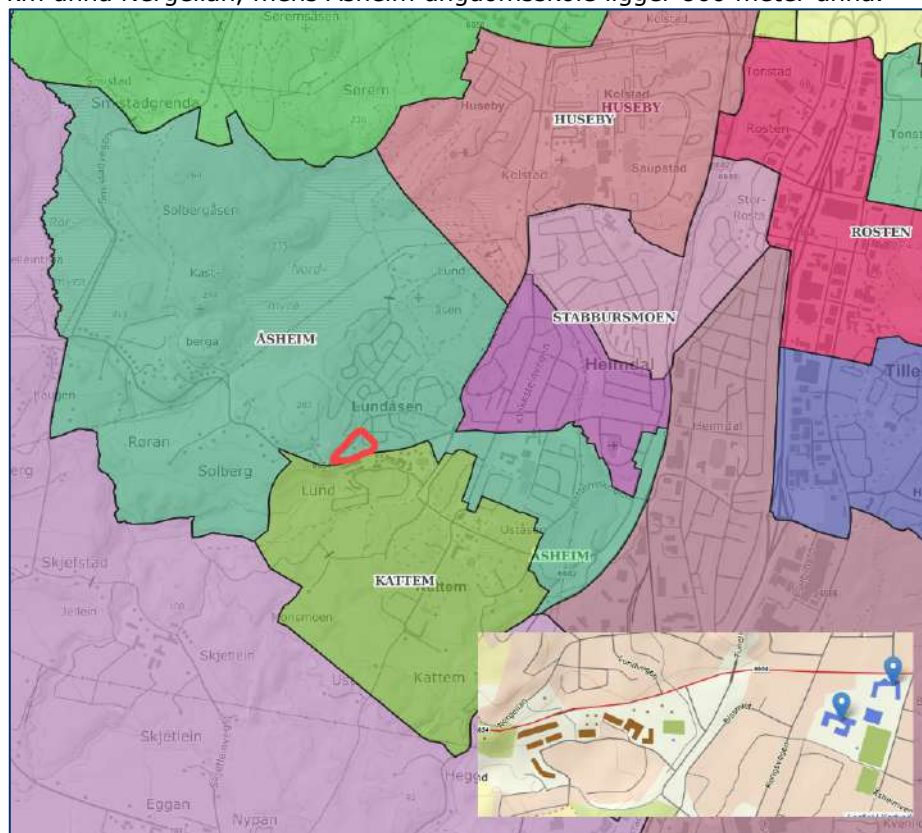
Planområdet ligger med gangavstand til metrobuss linje 1 og 2 med avganger hvert 10. minutt. I tillegg er det gangavstand til bussholdeplass for linje 46 som går mellom Lundåsen og Torgård hvert 10. minutt, og for linje 78 som går mellom Heimdal og Spondal med noe lengre frekvenser.



Figur 5 Kollektivtilbud

2.5 Skoleveg

Planområdet ligger i Åsheim skolekrets, hvor det er barne- og ungdomsskole. Åsheim barneskole ligger 1 km unna Nergeilan, mens Åsheim ungdomsskole ligger 860 meter unna.



Figur 6 Åsheim skolekrets, planområdet i rødt

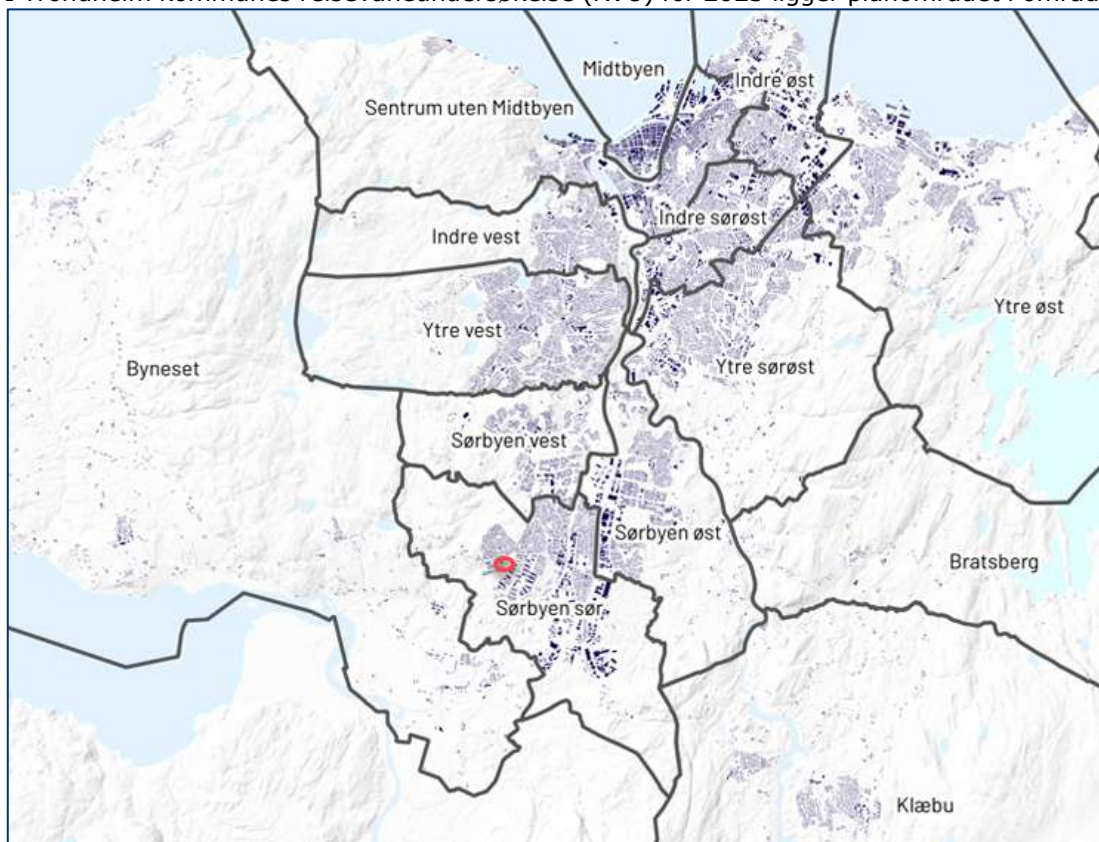
I dag går skolebarna i blandet trafikk gjennom Nergeilan og Nertrøa til Jørgen Hegstads veg hvor det videre er fortau og gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen til begge skolene. Krysningspunkt over Ringvålvegen ved kryss Kongsvegen er i form av opphøyd gangfelt i 30-sone.



Figur 7 Skoleveg, dagens situasjon

2.6 Reisevaner og transportmiddelfordeling

I Trondheim kommunes reisevaneundersøkelse (RVU) for 2023 ligger planområdet i område Sørbyen sør.



Figur 8 Sone Sørbyen sør, med planområdet markert i rødt

Reisevaneundersøkelsen fra 2024 viser en ganske høy andel kjørende (både som bilfører og passasjer), og en betydelig lavere andel syklende enn i resten av byen. Andelen som reiser kollektivt, ligger stort sett på samme nivå som resten av byen.

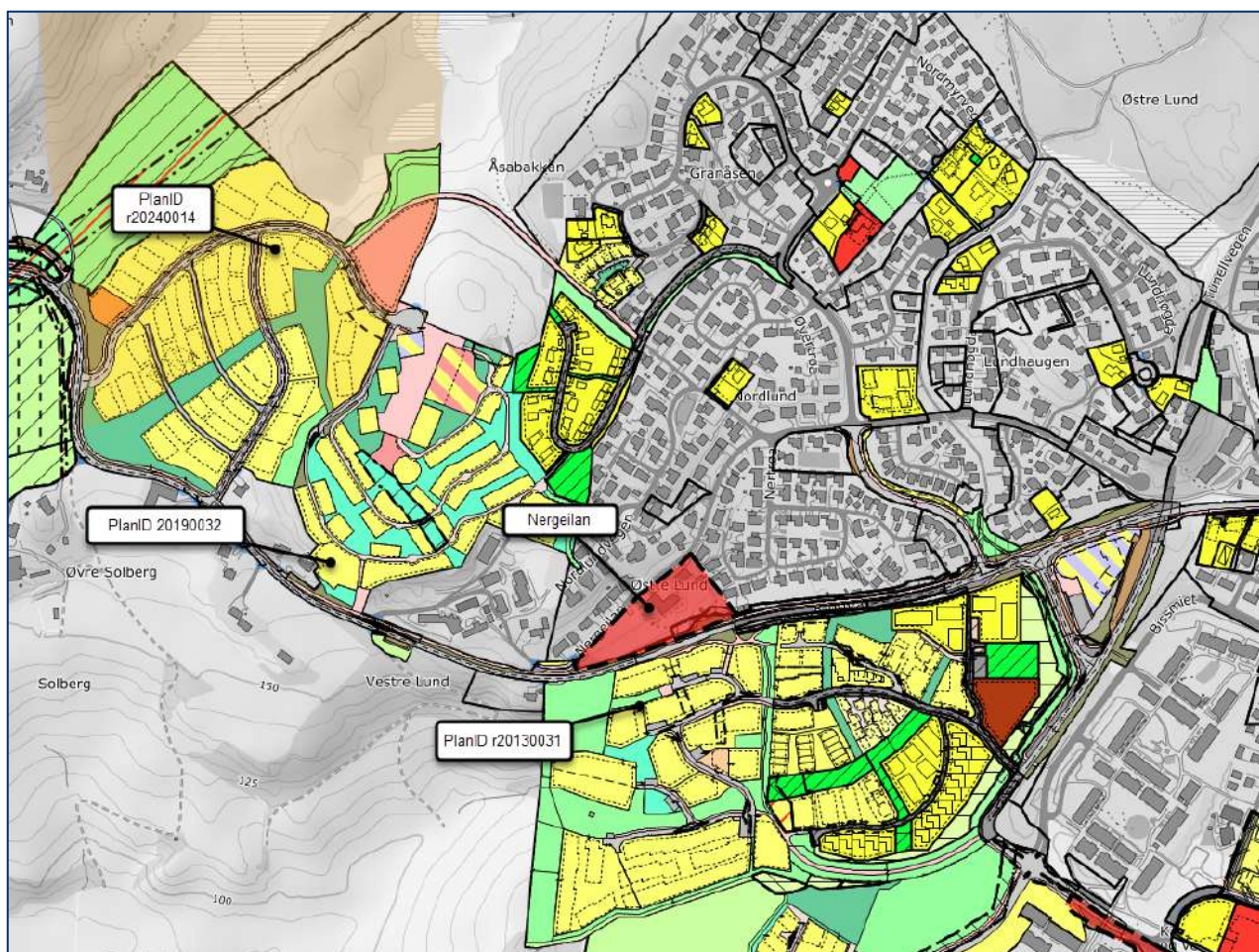
Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2024 (N=9712).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	62,4%	5,8%	14,2%	11,5%	4,0%	2,2%	100%	226
Sentrum u/Midtbyen	50,6%	11,4%	13,6%	15,5%	5,8%	3,1%	100%	1656
Indre øst	34,6%	8,7%	15,5%	31,0%	7,1%	3,1%	100%	774
Indre sørøst	34,8%	13,2%	17,7%	21,4%	8,8%	4,1%	100%	900
Indre vest	32,5%	9,3%	15,0%	28,7%	10,4%	4,2%	100%	453
Ytre øst	23,6%	10,5%	10,9%	42,0%	10,3%	2,7%	100%	1243
Ytre sørøst	23,4%	15,4%	14,4%	34,0%	9,4%	3,5%	100%	1010
Ytre vest	20,6%	14,6%	11,7%	38,5%	12,6%	2,0%	100%	964
Sørbyen øst	26,4%	4,7%	13,4%	40,9%	13,3%	1,4%	100%	709
Sørbyen vest	20,7%	6,1%	11,4%	51,5%	8,8%	1,6%	100%	511
Sørbyen sør	19,0%	3,4%	13,6%	52,7%	9,1%	2,1%	100%	700
Byneset og Bratsberg	8,3%	0,9%	12,0%	60,2%	15,3%	3,2%	100,0%	216
Klæbu	18,4%	0,0%	6,0%	62,8%	11,7%	1,1%	100%	266

Figur 9 Transportmiddelfordeling (RVU 2024)

3. Forholdet til tilstøtende planer

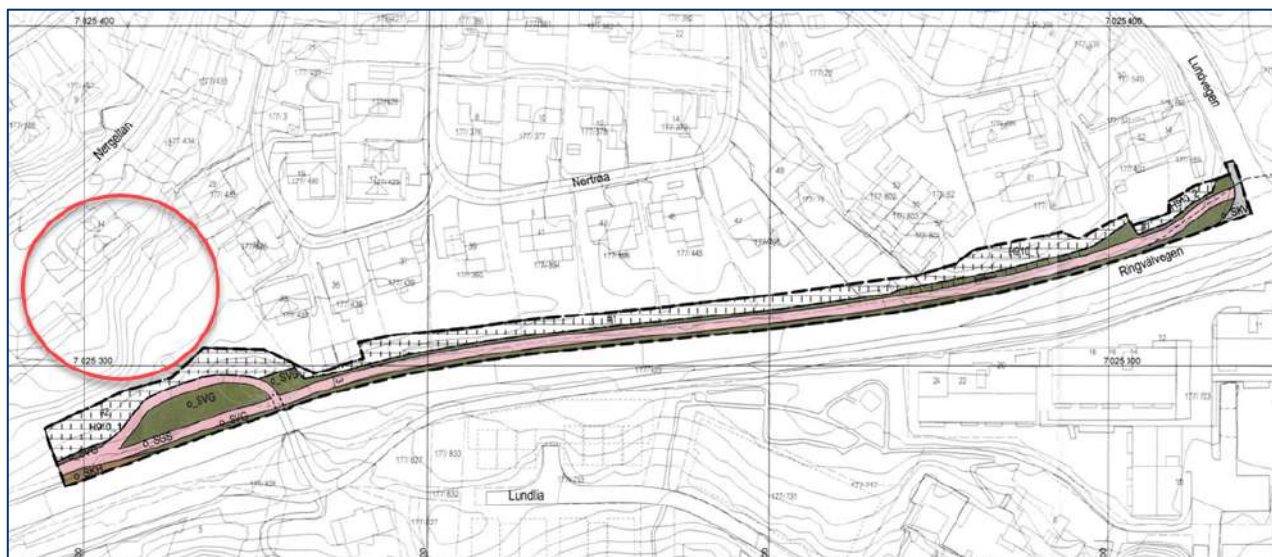
Nergeilan ligger omkranset av flere større reguleringsplaner, som er i ulike faser av utbygging. Reguleringsplanene vist i figur 10 har alle rekkefølgekrav til bygging av gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen knyttet til seg. Vi legger derfor til grunn at sikring av bygging av gang- og sykkelveg er ivare tatt gjennom tilstøtende planer.



Figur 10 Oversiktskart over tilstøtende planer

3.1 Reguleringsplan for deler av Ringvålvegen mellom Nergeilan og Lundvegen

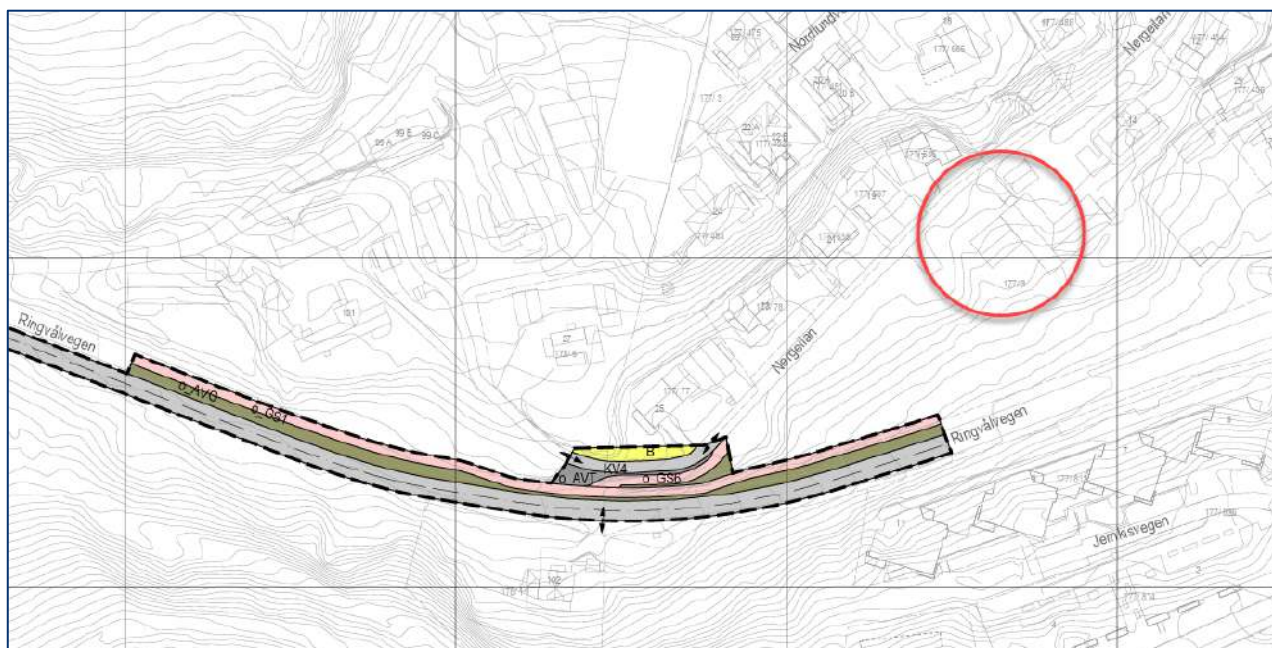
Trøndelag fylkeskommune har regulert deler av Ringvålvegen mellom Nergeilan og Lundvegen, i reguleringsplan med planID r2019006. Hensikten med prosjektet er å tilrettelegge for og gi bedre sikkerhet for myke trafikanter som syklister og gående langs fv. 6654, Ringvålvegen. Planforslaget regulerer gang- og sykkelveg på nordsiden av fylkesvegen fra Lundvegen og 350 meter vestover. Det er planlagt byggestart i 2026.



Figur 11 Reguleringsplan for deler av Ringvålvegen mellom Nergeilan og Lundvegen, planområdet for Nergeilan markert med rød sirkel

3.2 Reguleringsplan for Øvre Solberg

Videre vest er gang- og sykkelveg regulert i reguleringsplan Øvre Solberg, gnr/bnr. 179/1 m.fl (planID r20240014)



Figur 12 Utsnitt av reguleringsplan Øvre Solberg, planområdet Nergeilan markert med rød sirkel

Rekkefølgekrav §10.2 Opparbeidelse av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur sier:

Rekkefølgekrav §11 *Rekkefølgekrav* sier:

§ 11 REKKEFØLGEKRAV

§ 11.1 Opparbeiding av samferdselsanlegg

Veger og gatetun

Kjøreveg o_SKV1, f_SKV2, fortau o_SF1, o_SF2, f_SF4, f_SF5, gatetun f_SGT2 inn til BKS3, samt regulert gang- og sykkelveg o_GS1 skal opparbeides langs o_SH1 og videre østover til undergang på gnr/bnr 177/3, før første brukstillatelse kan gis.

Gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen fra Våttåsvegen til offentlig gang- og sykkelveg ved undergang på gnr/bnr 177/3 skal være ferdig opparbeidet før bolig nr. 200 innenfor planområdet Vestre Lund kan tas i bruk.

Figur 15 Rekkefølgekrav til vestre Lund

4. Ny situasjon

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging til boligformål på del av eiendommen gnr. 177 bnr. 3 i Trondheim kommune. Eiendommen er i nylig vedtatt KPA regulert til sentrumsformål Byggesone 3, og tiltaket er dermed i tråd med overordnet plan. Det legges opp til boligbygging som frittliggende enebolig eller tomannsbolig. Samlet utbygging antas å bli 9 enheter.

4.1 Planområdet

Planområdet er på 8,8daa, og omfatter eksisterende våningshus, låve og garasje. Eksisterende låve planlegges revet, og tomt bebygd med enebolig med utleieleilighet i sokkel. Eksisterende våningshus planlegges beholdt. Adkomst til planområdet skal være som dagens situasjon, men med nye avkjørsler fra Nergeilan til de nye boenhetene.



Figur 16 Forslag til bebyggelse, perspektiv fra sør-øst

4.2 Trafikkgenerering

Det planlegges 9 boenheter i planområdet, inkludert dagens våningshus. Med tanke på RVU (2024), kan vi legge til grunn en turproduksjon på 3,5 bilturer i døgnet. Én tur regnes som ett kjøretøy inn eller ut, dvs én biltur registreres som ett kjøretøy i trafikkmengden.

Antall boliger	ÅDT	Avrundet ÅDT	Anslått maksimal rushtimetrafikk
9 boliger	31,5	≈ 32 kjt/døgn	≈ 3,2 kjt/time

Tabell 1 trafikkgenerering nyskapt trafikk

Basert på antallet eksisterende boliger som har adkomst via Nergeilan (21), er eksisterende ÅDT 73,5 kjt/døgn. Med full utbygging (9 boliger) vil ny ÅDT i Nergeilan være 105 kjt/døgn.

Med bakgrunn i planområdets plassering og omkringliggende infrastruktur, samt bebyggelse, benyttes et referansealternativ basert på at trafikkvekst antas økt etter prognoser i NTP (Nasjonal transportplan). Den generelle trafikkveksten tar utgangspunkt i tall fra TØI-rapporten «Framskrivninger for persontransport 2018-2050. Oppdatering av beregninger fra 2019» med tall for Trøndelag.

Veg	ÅDT 2025	ÅDT 2030	ÅDT 2040
Ringvålvegen	1900	2032	2200
Lundvegen	2900	3297	3483
Nergeilan (inkl ny bebyggelse)	105	119	126

Tabell 2 fremskriving av trafikk

4.3 Kapasitet og fremkommelighet

Med en økning fra 21 til 30 boliger er trafikkmengden fremdeles svært lav (≈105 kjt/døgn), og er langt under kapasitetsgrensen for en vanlig boliggate. Også kryssene i nærområdet har god nok kapasitet til å håndtere en for så vidt liten trafikkøkning. Tiltaket vil ikke ha innvirkning på fremkommelighet for buss. Eksisterende snuplass vil i fremtidig situasjon være i kombinasjon med avkjørsel, og vil ivareta krav til utforming av vendehammer.

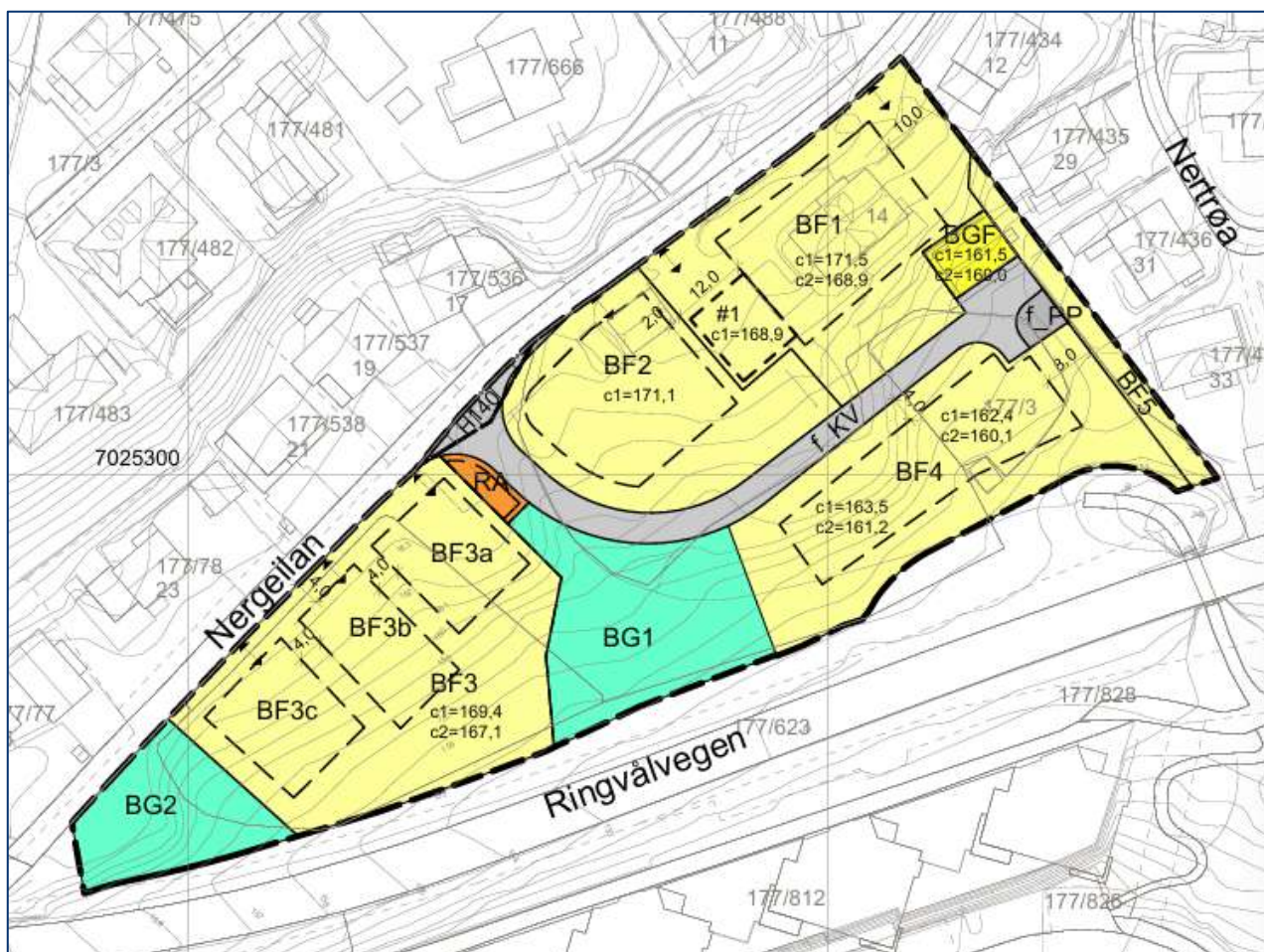


Figur 17 Eksisterende snuplass som i fremtidig situasjon blir i kombinasjon med avkjørsel

Eksisterende våningshus vil beholde egen eksisterende renovasjonsløsning, mens planlagte nye boliger planlegges med felles renovasjonspunkt ved planlagt vendehammer ved avkjørsel.

Alle boligene reguleres med avkjørsel fra Nergeilan. Område BF4 (med inntil tre boenheter), vil få adkomst via en felles adkomstveg f_KV. BF1, BF2 og BF3a-c vil ha direkteavkjørsel fra Nergeilan.

Område BF3a-c har avkjørsel fra den delen av Nergeilan som er skiltet som gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene. Dette er tilsvarende løsning som de andre boligene i gata har. Etter utbygging vil det være totalt 7 boliger som benytter denne adkomsten, noe som anses som trafiksikkert så fremt avkjørslene opparbeides i tråd med vegnormalene.



Figur 18 Avkjørsler regulert i planen

5. Trafikksikkerhet

9 nye boliger med en turproduksjon på 3,5 bilturer/bolig/døgn gir ca. 32kjt/døgn (ÅDT). Dagens ÅDT er om lag 74 kjt/d. Selv med et konservativt påslag for besøk/levering er dette fortsatt lav trafikk for en boliggate.

I vanlige boliggate vurderes tosidig fortau som aktuelt først ved betydelig høyere trafikkbelastning (typisk rundt 1000 kjt/døgn og oppover, eller der det er stort kryssingsbehov). Med 30 km/t, ingen gjennomkjøring og relativt lav ÅDT utløses normalt ikke krav om tosidig fortau. Sikkerheten for gående styres i stor grad av faktisk hastighet, oversikt/sikt, belysning og kryssingsbehov. En økning fra ca. 74 til ca. 105 kjt/døgn vurderes ikke som kritisk for trafikksikkerheten når:

- fartsgrensen er 30 km/t og etterleves
- det ikke er gjennomkjøring
- det er sammenhengende belysning
- kryssinger håndteres på en forutsigbar og trygg måte

Trafikksikkerhetsnivået i gata vil i hovedsak være uendret fra dagens situasjon, gitt at disse forutsetningene opprettholdes.

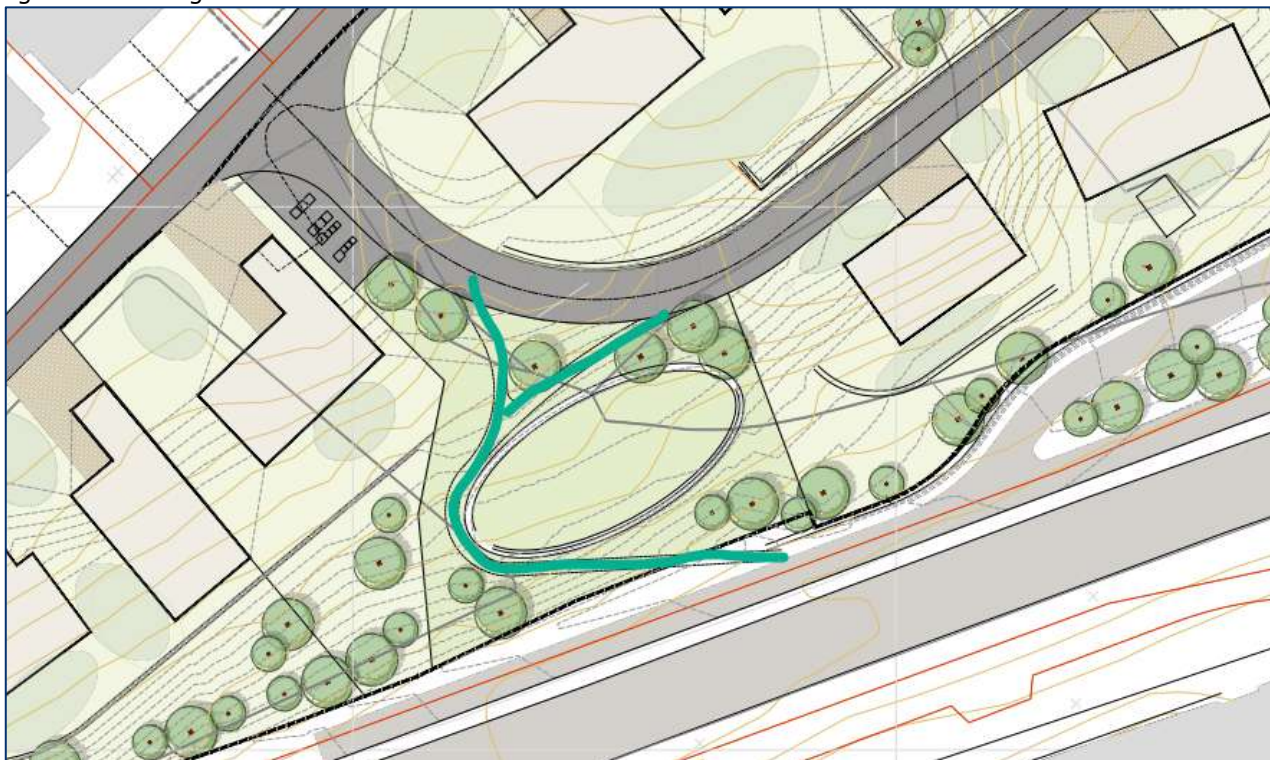
Nye avkjørsler fra Nergeilan skal prosjekteres og bygges i tråd med vegnormalene (Statens vegvesen, Håndbok N100 m.fl.). Det innebærer blant annet:

- tilstrekkelige frisisiktsoner for 30 km/t (fri sikt mellom kjørebane kant og avkjørselens siktpunkt),
- kurant stigning/fall slik at kjøretøy kan stoppe og starte trygt uten å krysse fortau/kjørebane kant,
- plassering og utforming som gir god oversikt for både gående og kjørende.

Turveg/snarvei gjennom planområdet

Det planlegges en turveg gjennom planområdet som leder frem til kulverten omtalt i kapittel 2.2. På grunn av terrengforhold og behovet for å begrense arealbeslag lar det seg ikke gjøre å bygge strekningen som et universelt utformet tilbud. Turvegen skal derfor forstås som en snarvei. I tråd med Nasjonal gåstrategi (Statens vegvesen, 2012) kan snarveier ha lavere opparbeidelsesgrad og et enklere drifts- og vedlikeholdsnivå enn øvrige deler av gangnettet, så lenge hovedrutene for gående ivaretar krav til tilgjengelighet. Turvegen skal fungere som et supplement til det offentlige gangnettet, ikke som en del av et ordinært offentlig gangtilbud. Hensikten er å gi en kortere og mer direkte gangforbindelse mellom Nergeilan og Ringvålvegen. Uten denne snarveien vil tilsvarende forbindelse være merkbart lengre via alternative ruter.

Løsningen er særlig relevant for gående som ønsker en effektiv rute i hverdagen (for eksempel skoleelever og pendlere til/fra buss), men den vil ikke være tilpasset alle brukergrupper. Endelig trasé for snarveg fastsettes ikke i denne planen. Det knyttes rekkefølgekrav om at turvegen skal være opparbeidet før innflytting/brukstillatelse etter nærmere angitt milepæl, slik at snarveifunksjonen er operativ når området tas i bruk. Det forutsettes samtidig at tilkoblingen til kulverten gjennomføres slik at det oppnås en trygg og sammenhengende forbindelse.



Figur 19 Forslag til plassering av snarvei

Kobling til overordnet nett

I sør knyttes turvegen til den planlagte gang- og sykkelvegen langs Ringvålvegen, som Trøndelag fylkeskommune har planlagt oppstart for i 2026. Når denne er etablert, vil snarveien gi en direkte og attraktiv kobling mellom Nergeilan og hovednettet for gående og syklende. Inntil sammenhengende G/S-tilbud langs Ringvålvegen er realisert, vil turvegen primært fungere som korteste gangforbindelse via kulverten, mens syklende benytter eksisterende løsning.

Tilbud for syklende

For syklende videreføres dagens praksis: sykling i blandet trafikk der separat anlegg ikke finnes, og bruk av gang- og sykkelveg der dette er etablert. Turvegen opparbeides som hovedregel for gående. Dersom den dimensjoneres for sykling (helst uten trapp), gjelder prinsippene over: jevnere linjeføring, begrenset stigning der mulig, og et fast dekke som tåler sykkelbruk. Krav til eget tilbud for syklende langs Ringvålvegen ivaretas gjennom rekkefølgekrav i gjeldende/tilgrensende planer (jf. kapittel 3). Når G/S-anlegget er bygget, vil koblingen via turvegen/kulverten gi en mer sammenhengende sykkelrute.

6. Trygg skoleveg

Hovedmålet er å sikre en trygg, forutsigbar og sammenhengende skoleveg for barn i de nye og eksisterende boligene i Nergeilan. Løsningen bygger på dagens nett, supplert med en snarvei (turveg) via kulvert under Ringvålvegen, og forbedres ytterligere når planlagte tiltak langs Ringvålvegen realiseres. Trygg skoleveg er i utgangspunktet en sammenhengende rute som barn kan bruke til fots og med sykkel, med lav risiko for uhell og god opplevd trygghet. Ruten kjennetegnes av lav fart i kjørebanelen (30 km/t eller lavere i boligområder), trygge og oversiktlige kryssinger, god belysning, tilstrekkelig sikt og forutsigbar trafikkavvikling.

Skolevegen vil i hovedsak følge eksisterende ruter (se Figur 20). I tillegg etableres et alternativ via turvegen ned til Ringvålvegen og gjennom kulverten. Figur 19 viser foreslått korridor for turvegen. Endelig linjeføring vil optimaliseres i byggeplan med hensyn til terreng, sikt, drenering, inngrep og koblingspunkter ved kulvert og Ringvålvegen. På grunn av terreng og arealbeslag kan turvegen ikke bygges som universelt utformet rute, og skal derfor ikke erstatte hovedruten for skoleveg, men fungere som et frivillig alternativ for elever som mestrer en enklere standard (typisk eldre elever). Tilknytning til kulverten skal utformes med god sikt, tilstrekkelig bredde og belysning for å ivareta trygghet og oversikt. Sør for Ringvålvegen kan elever følge fortauet langs Andersbakkan frem til lysregulert krysningspunkt over Tunellvegen.

I fremtiden, når reguleringsplan for Ringvålvegen (delstrekningen mellom Nergeilan og Lundvegen) og reguleringsplan for Øvre Solberg er realisert (jf. kapittel 3), vil det være mulig å gå fra Nergeilan ned til Ringvålvegen og videre østover mot skolen på sammenhengende gang- og sykkelanlegg. Dette styrker tryggheten og reduserer kryssingsbehov i kjørebanelen.

Oppsummert

- Snarveien gir en vesentlig kortere gangforbindelse mellom Nergeilan og Ringvålvegen, og fungerer som et nyttig supplement til hovednettet.
- Den opparbeides med enklere standard og drift enn universelt utformede hovedruter, i tråd med Nasjonal gåstrategi.
- Skoleveg og sykkeltilbud ivaretas gjennom eksisterende ruter i dag, via kulvert/turvei som alternativ, og forbedres ytterligere når planlagte G/S-tiltak langs Ringvålvegen realiseres.



Figur 20 Dagens skoleveg i lilla, alternativ veg via planlagt snarvei i grønt, regulert gang- og sykkelveg i rødt

7. Tiltaksbehov

Reguleringsplan for Nergeilan anses å være av en så pass liten dimensjon at store tiltaksbehov ikke vil være nødvendig for å opprettholde trafikksikkerheten.

- Skoleveg vil være som dagens situasjon, med et ekstra tilbud gjennom planlagt snarvei
- Avkjørsler må bygges i henhold til vegnormalenes krav til sikt og stigning

8. Sammendrag

Planområdet (8,8 daa) ligger i samsvar med KPA 2022–2034 (Byggesone 3). Eksisterende våningshus beholdes, og del av tomt som tidligere var bebygd av låve erstattes av enebolig. Adkomst til planområdet blir som i dag fra Nergeilan via Lundvegen til Ringvålvegen.

Planen legger til rette for inntil 9 nye boenheter i Nergeilan 14. Trafikkøkningen er svært liten (≈ 32 kjt/døgn), og samlet trafikk i stikkvegen anslås å forbli langt under anbefalte grenser for boliggate uten fortau. Trafikksikkerheten vurderes som ivaretatt. Skoleveg kan i hovedsak videreføres som i dag. Det foreslås en snarvei/turveg via eksisterende kulvert under Ringvålvegen som et nyttig supplement (ikke universelt utformet), og i fremtidig situasjon vil det være en gang- og sykkelveg fra planområdet og videre langs Ringvålvegen.

Gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen er allerede regulert/sikret gjennom flere naboplaner med rekkefølgekrav; første etappe planlegges igangsatt i 2026. Tiltaksbehovene er begrensede og kan håndteres innenfor planområdet: flytting av snuplass, sikre sikt/stigning i nye avkjørsler og opparbeide snarvei.

Skoleveg vil være som dagens situasjon, med et ekstra alternativ via den planlagte snarvegen. I tillegg vil det bli gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen med tilkomst fra Nergeilan når denne blir utbygd. Det

fins ikke Barnetråkk-registreringer tilknyttet Åsheim skole, men ut fra media kan vi lese at bekymringene for trafiksikkerheten på skolevegen knytter seg til krysset ved Ringvålvegen x Torvsletta x Tunnelvegen, og krysset ved Ringvålvegen x Kongsvegen. En utbygging på 9 boenheter i Nergeilan vil ikke påvirke skolevegen i større negativ retning, men vil kunne gi et ekstra tilbud i form av snarvei/turveg for å unngå kryssing ved de nevnte konfliktpunktene.