

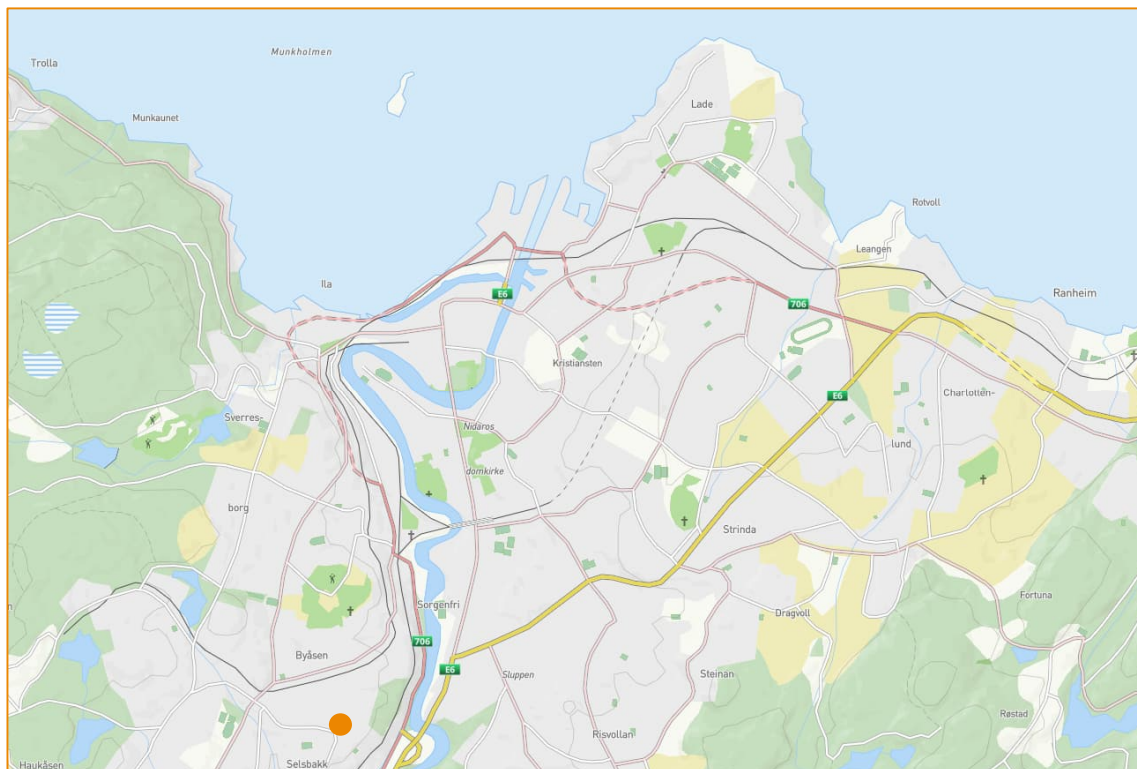
Selsbakkhøgda borettslag

Trafikkanalyse

Til:	Nye Selsbakkhøgda AS	Fra:	OST, EAM
Dato:	06.05.24	Referanse:	2030265
Rev.:	01	Rev.dato:	14.11.24

1. Bakgrunn og formål

ViaNova bistår Nye Selsbakkhøgda AS med planforslag av prosjektet Selsbakkhøgda borettslag. Dette notatet beskriver dagens trafikale situasjon i nærområdet og de trafikale konsekvensene som planforslaget medfører. Selsbakkhøgda ligger i bydel Midtbyen i Trondheim kommune, markert i figur 1-1.

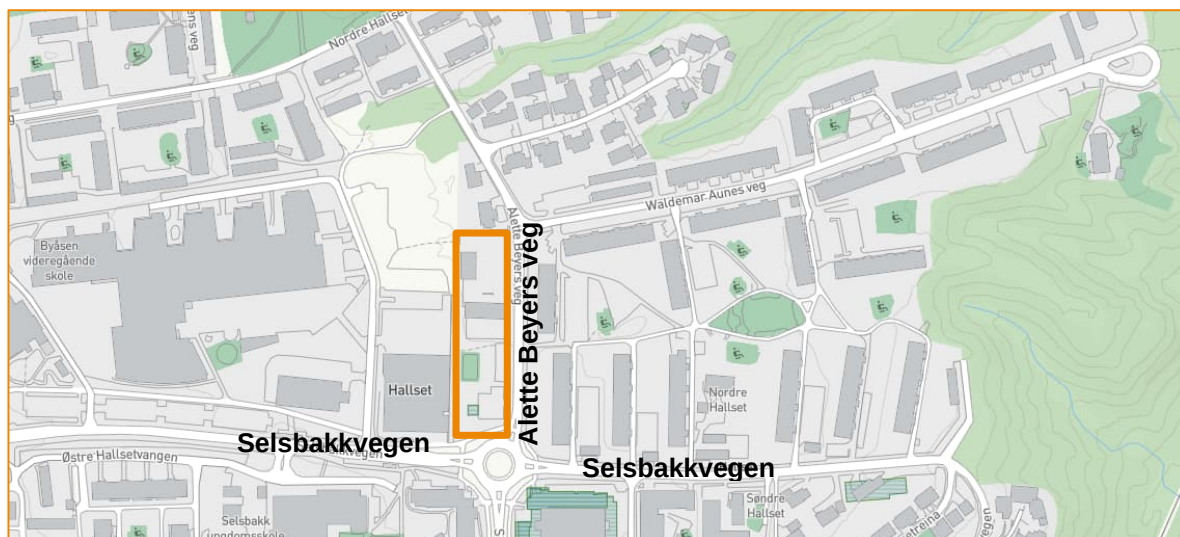


Figur 1-1: Selsbakkhøgda beliggenhet, markert med oransje prikk. Kartkilde: kommunekart.com

2. Dagens situasjon

2.1 Planområdet

Planområdet består av del av tomtene 100/158 og 100/159 ved Alette Beyers veg 5. Området benyttes for parkering og tilhører Selbakkhøgda borettslag. Området avgrenses av Selsbakkvegen, Alette Beyers veg samt grenser mot bebyggelse i Alette Beyers veg 3 og Selsbakkvegen 36.



Figur 2-1: Nærområdet til prosjektet. Kartkilde: kommunekart.com

2.1.1 Dagens bruk av planområdet



Planområdet består i dag av:

- Garasjer
- Gjesteparkering
- Bobilparkering
- Egne plasser tilknyttet biler fra Hyre
- Servicebygg
- Miljøstasjoner for gjenvinning av klær, glass og metall osv.

Totalt utgjør det ca. 110 parkeringsplasser. Området er noe utflytende og har flere inn- og utkjøringer.

Figur 2-2 Oversiktsbilde av planområdet Kilde: Finn kart

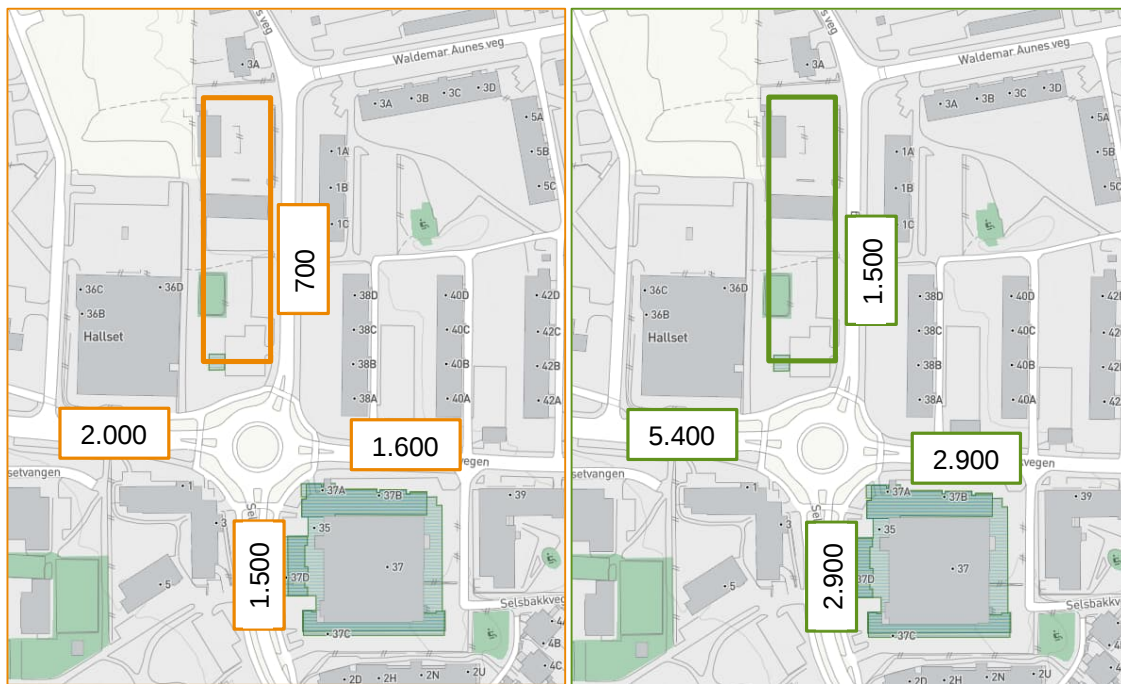
2.2 Vegnett

Selsbakkvegen er hovedveien gjennom området og kobler seg på hovedveinettet gjennom rundkjøring med fv. 6650 Byåsveien i vest. Det er ett kjørefelt i hver retning og fortau/gang- og sykkelvei på begge sider av veien. Rundkjøringen sør for planområdet har fotgjengerkryssing i alle fire armer.

Alette Beyers veg er en samleveg og boliggate. Forbi planområdet er det tosidig fortau.

2.3 Trafikkmengder

Dagens trafikkmengder er oppgitt som årsdøgnetrafikk (ÅDT). Figur 2-3 viser to varianter av ÅDT på det nærliggende veinettet.

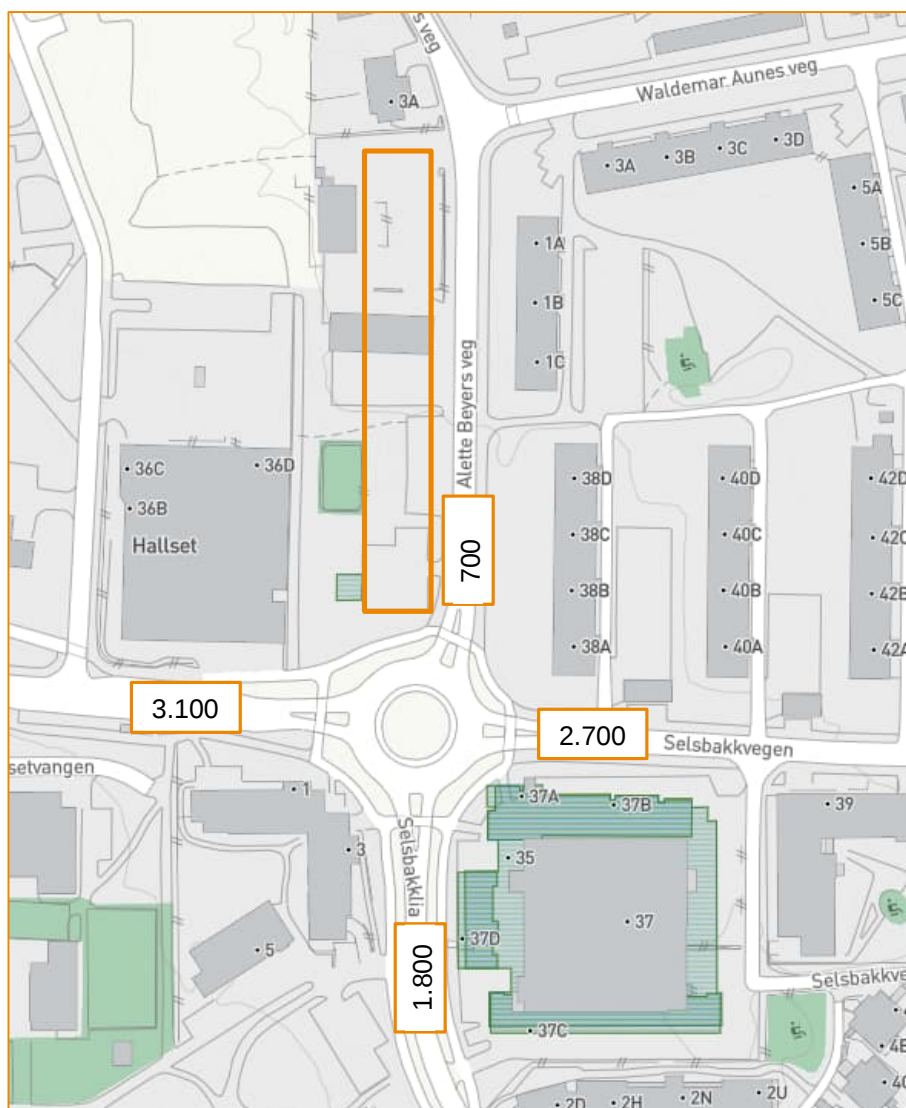


Figur 2-3 ÅDT på veier i nærheten av planområdet. Figur til **venstre** er basert på korttidstelling og figur til **høyre** er basert på Statens vegvesen vegkart Kartkilde: kommunekart.com

ÅDT oppgitt til venstre i figuren er basert på en korttidstelling gjennomført for Selsbakkvegen 37, bearbeidet av Asplan Viak 15.02.23. Trafikkmengdene er basert på en korttidstelling, uke 3 i 2023 og variasjonskurve M1. Korttidstelling vil alltid inneholde usikkerhet. Da tellingen ble gjennomført var allerede det eksisterende «Migo-senteret» i Selsbakkveien 37 stengt.

Tallene basert på korttidstillingen er betydelig lavere enn de som er oppgitt av Statens vegvesen vegkart, til høyre i figuren. Også disse tallene er usikre, basert på telling og skjønn, og vi kan ikke kvalitetssikre grunnlaget. Vi har valgt å vise begge trafiikkgrunnlagene for å vise at det er usikkerhet i forventet trafikk i området.

Andel lange kjøretøy er i begge tellegrunnlagene relativt likt, 15 % i Selsbakkvegen vest, 2 % i Alette Beyers veg, 1% i Selsbakkvegen øst, og 14 % i Selsbakkliå.



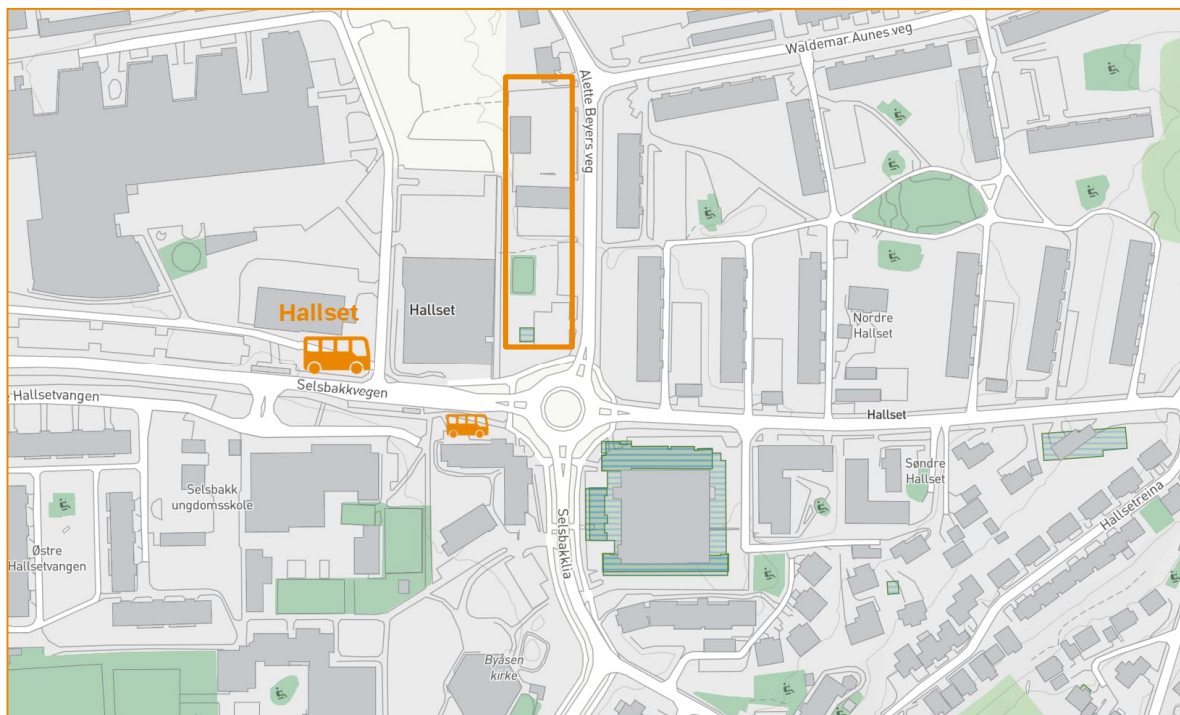
Figur 2-4 Fremtidig trafikk i nærområdet estimert av Asplan Viak Kartkilde: kommunekart.com

Asplan Viak har i sin analyse for Selsbakkvegen 37, 15.02.2023 beregnet ÅDT 2023 inkludert nytt nærsenter. Disse tallene er vist i figur 2-4. Vi velger å legge disse tallene til grunn for det videre arbeidet da reguleringsplanen er vedtatt og rammetilattelse er gitt. Det blir trolig byggestart i begynnelsen av 2025.

2.4 Kollektivtransport

Bussholdeplassen «Hallset» ligger i Selsbakkvegen ca. 150 meter fra planområdet, markert i figur 2-5. Holdeplassen trafikkeres av linjene 3 «Lohove-Sentrum-Hallset» og 23 «Sandmoen-Flatåsen-Hallset». Disse har endeholdeplass på Hallset og betjenes kun på holdeplassen nord for Selsbakkvegen.

Linjene 42 «Buenget-Munkvoll», 52 «Saupstad-Kattem-Heimdal-Flatåsen-Byåsen- St. Olavs hospital» og 105 «Sentrum-Buenget» benytter holdeplassene på begge sider av Selsbakkvegen.



Figur 2-5: Bussholdeplasser i nærheten av planområdet. Kartkilde: kommunekart.com

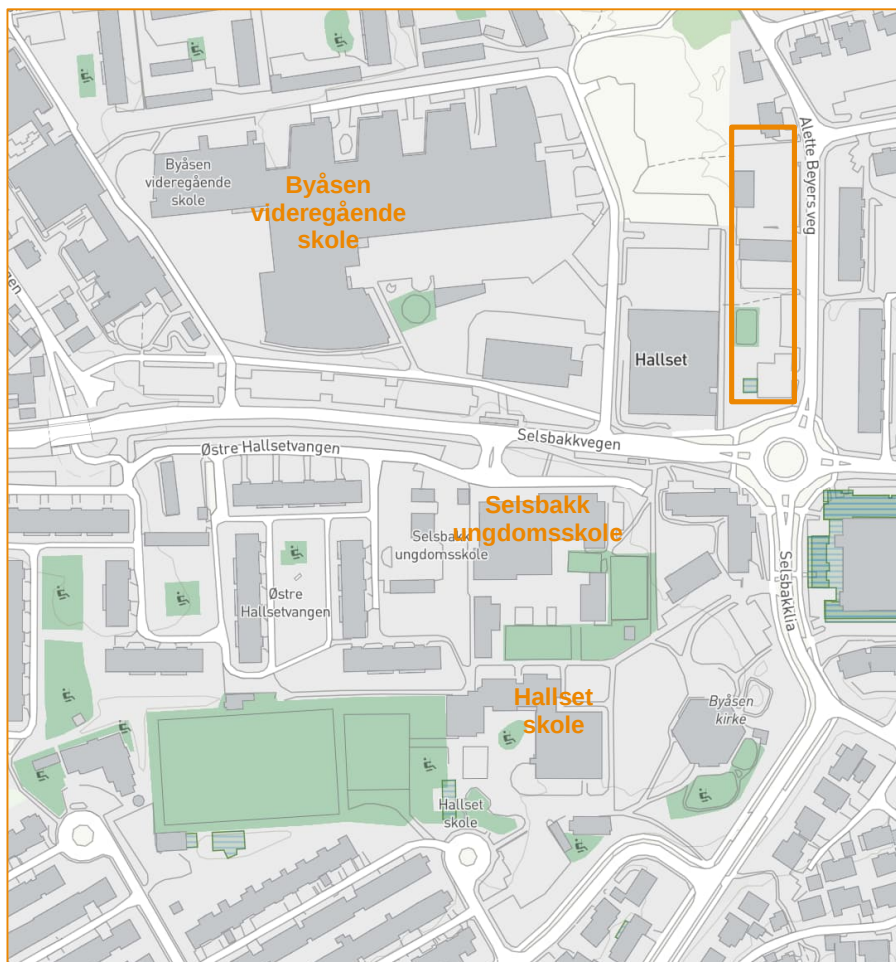
I dagens situasjon har linje 3 åtte avganger i timen i hver retning i rush og seks ganger i timen i hver retning i lavtrafikk. Linje 23 har én avgang i timen i rush, og tre avganger i timen midt på dagen i begge retninger. I tillegg er det noen avganger tilpasset skoleruten.

Linje 42 har fire avganger i rush og tre avganger i lavtrafikk. Linje 52 har kun en til to avganger i hver retning søndag morgen, og linje 105 «Sentrum-Buenget» er nattbuss i helgen.

Ut fra avstand til holdeplass og frekvens i rushtimene vurderes det som at planområdet har et godt kollektivtilbud i retning til/fra Trondheim sentrum.

2.5 Skoler

Planområdet ligger i skolekretsen for Hallset barneskole og Selsbakk ungdomsskole. Hallset barneskole ligger ca. 500 m fra planområdet. Selsbakk ungdomsskole ligger ca. 400 m fra planområdet. I tillegg ligger Byåsen videregående skole rett ved planområdet. Figur 2-6 viser plassering av skolene.



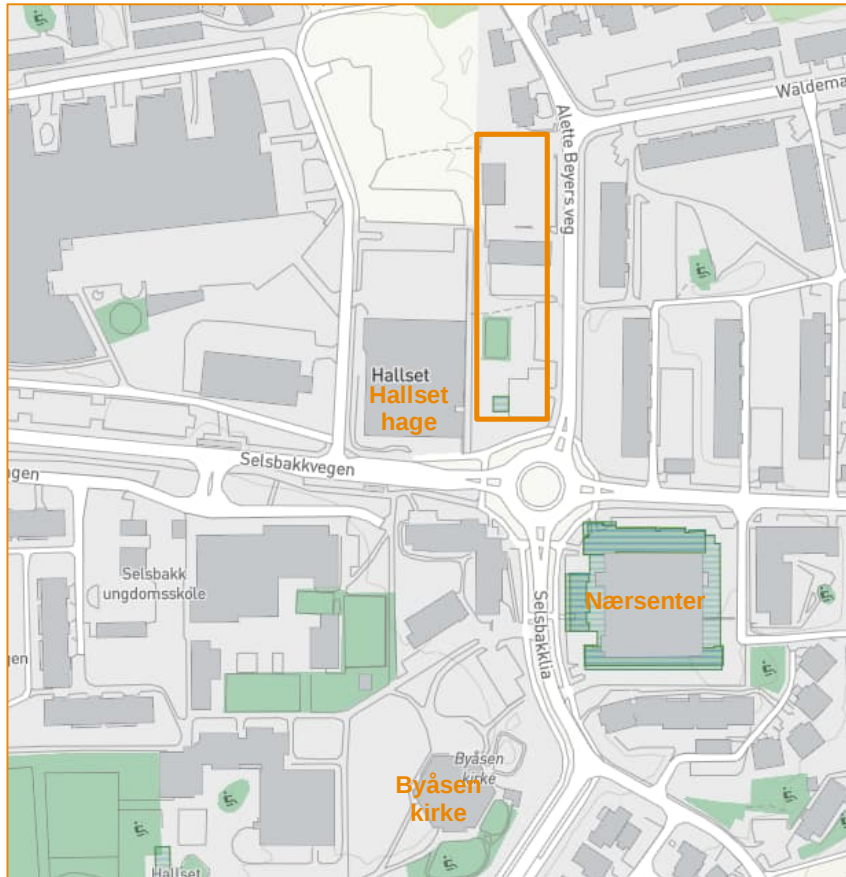
Figur 2-6: Skoler i nærområdet. Kartkilde: Kommunekart.com

Eventuelle fremtidige skolebarn bosatt i planområdet må krysse Selsbakkvegen for å komme til barne- og ungdomsskolen. Det er gangfelt over Selsbakkvegen i forbindelse med rundkjøringen, og videre er det gang- og sykkelvei som fører til skoleområdene.

Skoleveien vurderes som trygg.

2.6 Målpunkter i nærområdet

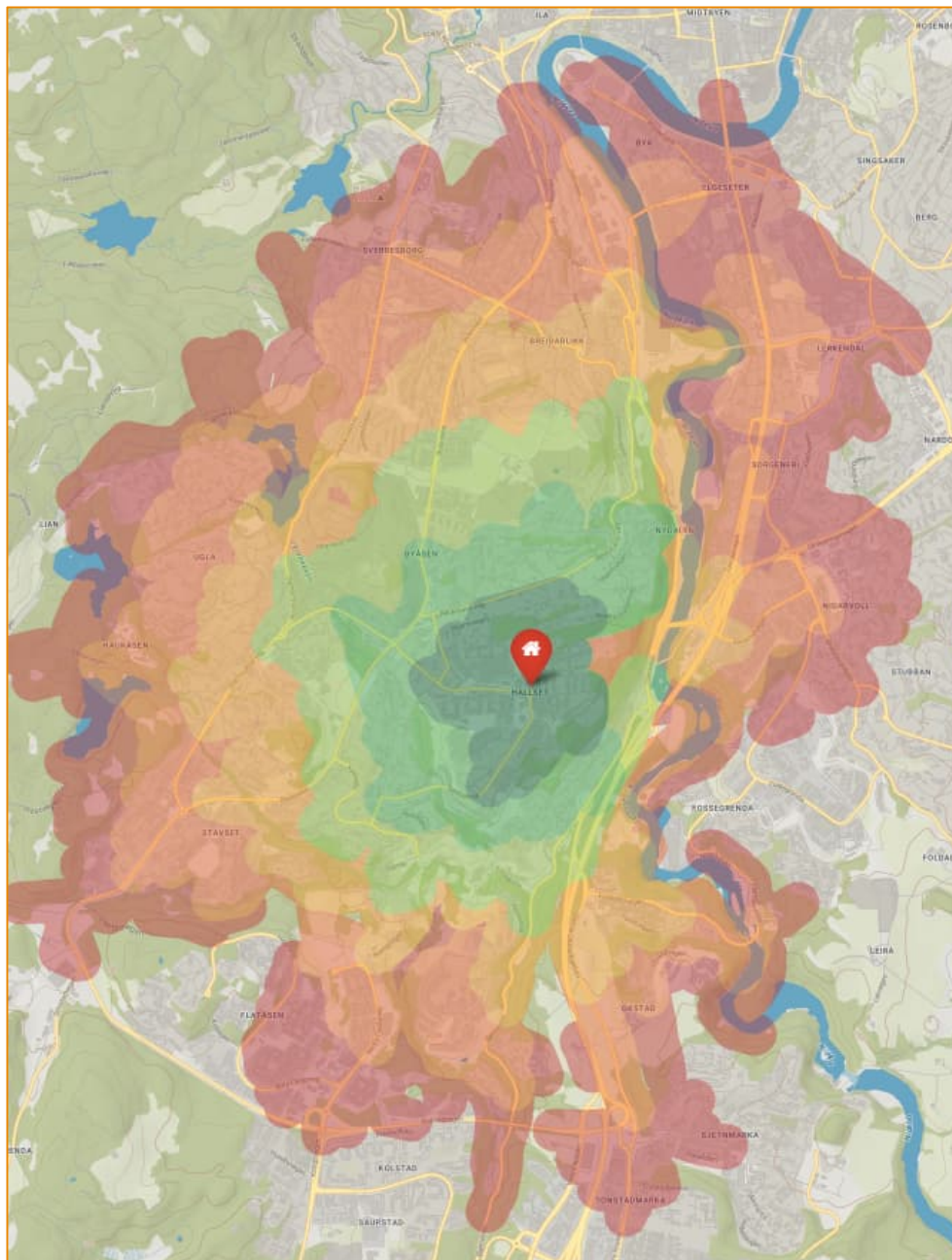
Sentrale målpunkter for myke trafikanter i nærheten av planområdet vil være bussholdeplassene, skolene, næringsvirksomheter i Hallset hage som matbutikk, apotek og legesenter. I tillegg er et nytt nærsenter under utvikling på andre siden av rundkjøringen.



Figur 2-7: Nærområdet til prosjektet. Kartkilde: kommunekart.com

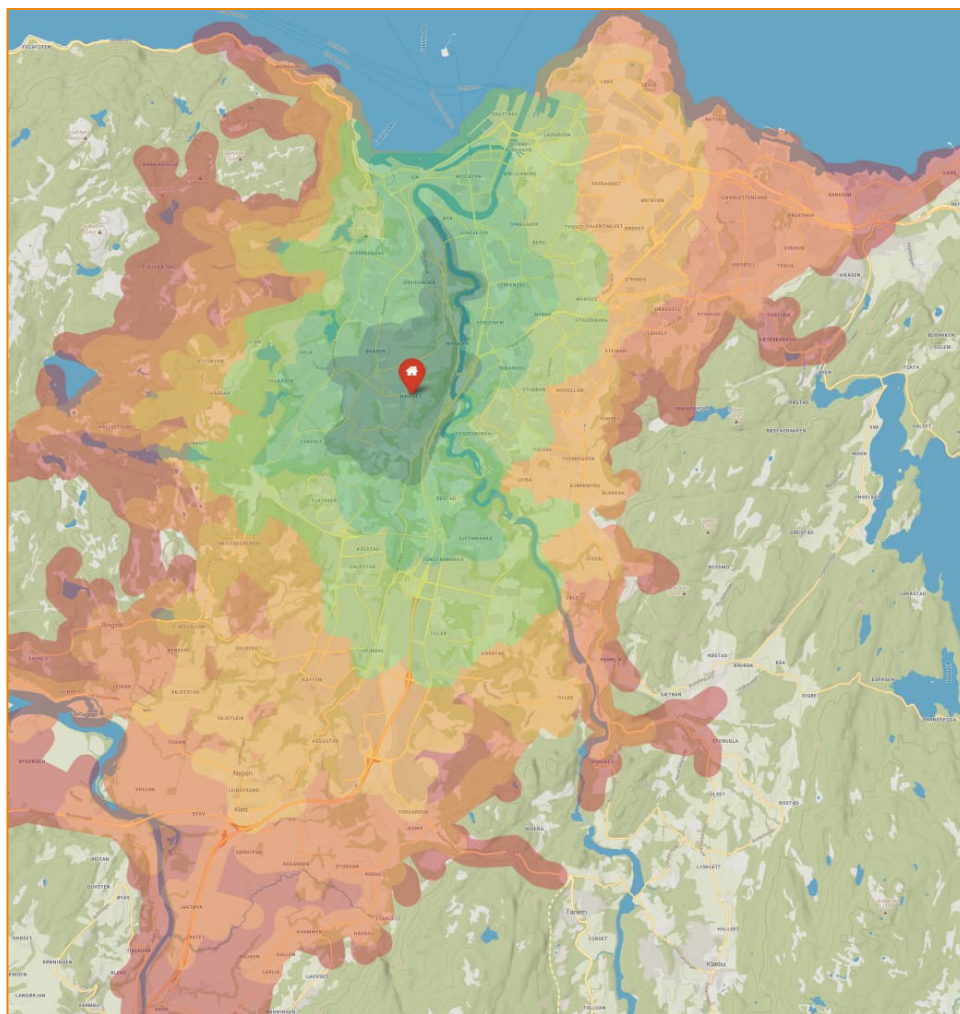
2.7 Tilgjengelighet

Kartet i figur 2-8 viser tilgjengelighet med gange fra planområdet i 10 minutters intervaller gitt en gjennomsnittsfart på 5 km/t. Den mørkeste rødfargen nås på inntil 60 minutter. Dette betyr at man vil komme frem til f.eks. St. Olavs hospital på 50 minutter, men Midtbyen ligger en drøy time med gange fra planområdet.



Figur 2-8 Tilgjengelig for gående fra planområdet ved 10 minutters intervall Kilde: [Sykledit](#)

Kartet i figur 2-9 viser tilgjengelighet med sykkel fra planområdet i 10 minutters intervaller gitt en gjennomsnittsfart på 17 km/t. Den mørkeste rødfargen nås på inntil 60 minutter.

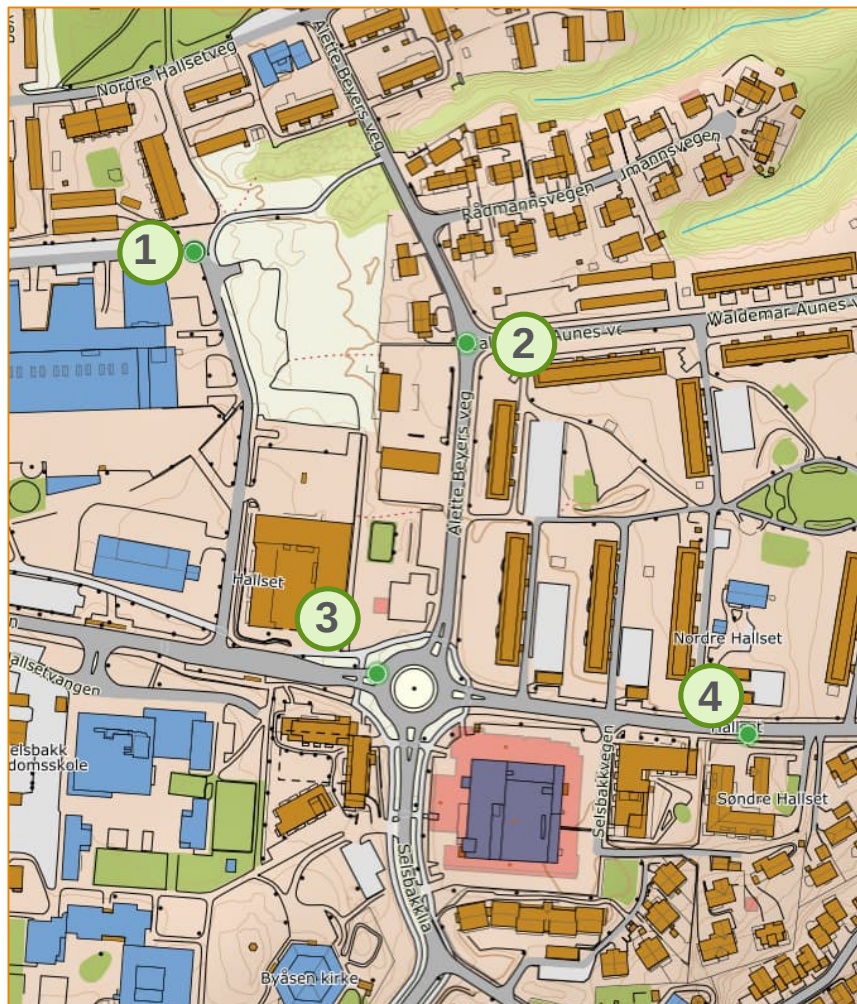


Figur 2-9 Tilgjengelig for syklende fra planområdet ved 10 minutters intervall Kilde: [Sykledit](#)

Selsbakkhøgda ligger på Byåsen og det er en relativt stor høydeforskjell mellom planområdet og Trondheim sentrum som vil påvirke syklister spesielt. Ifølge Google Maps vil det ta i underkant av 20 minutter å sykle til sentrum. Returen vil trolig være noe mer tidkrevende og forventet sykkeltid er omtrent det dobbelte, underkant av 40 minutter. Reisetiden fra sentrum til Byåsen vil i større grad være påvirket av personen som sykler eller om man disponerer el-sykkel.

2.8 Trafikkulykker

Figur 2-10 viser en oversikt over politirapporterte trafikkulykker i nærheten av planområdet de siste 10 år (siden 01.01.2013). Oversikten er hentet fra Statens vegvesen, og oppgir ikke skadegrad. Tabell 2-1 viser ulykkestyper for de ulike trafikkulykkene. Det er ingen klar sammenheng mellom ulykkene.



Figur 2-10: Trafikkulykker i nærheten av planområdet. Kartkilde: vegkart.no

Tabell 2-1: Ulykkestyper. Kilde: vegkart.no

	Dato	Ulykkeskode	Ulykkestype underkategori	Enheter
1	2018-11-13	Møting i kurve	Ulykke ved møting	2 personbiler
2	2022-09-13	Ulykke med uklart forløp ved kryssende kjøretretning hvor ett eller begge kjøretøy svinger av	Ulykke ved kryssende kjøretretning hvor kjøretøy foretar avsvinging	1 personbil 1 sykkel
3	2015-10-28	Enslig kjøretøy veltet i kjørebane	Andre ulykker	1 moped
4	2021-05-19	Fotgjenger krysset kjørebane for øvrig	Fotgjenger krysset kjørebane	1 personbil, 1 fotgjenger

3. Nærliggende planer og målsettinger

3.1 Kommuneplanens arealdel (KPA)

Trondheim kommune har nå vedtatt ny arealdel til kommuneplanen for 2022-2034. I ny KPA ligger Selsbakkvegen, på strekningen fra planområdet til Byåsveien, fortsatt som kollektivtrasé og sykkelveg. Kollektivtrasé er strekninger hvor et høyfrekvent busstilbud skal prioriteres, mens sykkelveg er strekninger hvor det skal sikres god og trygg fremkommelighet for syklende. Hallset ligger inne som «S3 bydelssentra», med robust befolkningsgrunnlag og sentral kollektivlinje. Planområdet ligger både i byggesone 1 og 2.

I kommuneplanen er det et mål om at det skal være lett å reise miljøvennlig i Trondheim, og viser til at man har forpliktet seg til nullvekstmålet for personbiltransport: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Trondheim kommune har i tillegg et kommunalt mål om at personbiltrafikken i kommunen skal reduseres med 20 prosent, fra 2019 til 2030.

For å oppnå målene om redusert personbiltrafikk er det satt en rekke krav til parkering. Det er begrensninger for antall nye parkeringsplasser som kan etableres, samtidig som det skal settes av nok plass til HC-parkering og parkering for nyttekjøretøy samt nok sykkelparkering og god utforming av disse. Disse kravene er:

	Sykkel	Bil
Bolig (byggesone 1 – felt S2-S5)	Største tall av 3 parkeringsplasser per 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	Min 0,1 - maks 0,7 per 100 m ² BRA
Bolig (byggesone 2)	Største tall av 3 parkeringsplasser per 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	Min 0,2 - maks 0,9 per 100 m ² BRA

- Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall
- Parkeringsnormen gjelder ikke for virksomhetens nyttekjøretøy
- Bilparkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne: kravet til antall plasser skal være det høyeste av enten 5 % av alle bilparkeringsplassene eller 1 bilparkeringsplass per 1500 m² BRA.
- Bilparkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne skal ligge maksimalt 25 meter fra hovedinngang.
- Bilparkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne bør fordeles mellom parkeringskjeller og gateplan, for å sikre et godt tilbud til ulike grupper av personer med nedsatt bevegelsesevne og biler med ekstra stor høyde.
- Bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy. I tillegg til antallet parkeringsplasser som angitt ovenfor, skal det ved etablering av bolig anlegges minimum 0,1 parkeringsplasser per 100 m² BRA til besøkende og nyttekjøretøy.
- Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinnganger.
- Der minimumsnormen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser skal:

- o minst 50 % av plassene være innvendig i bygg eller ha overbygg. Individuell bod regnes ikke som sykkelparkering
 - o minst 15 % av plassene skal være store nok for sykkelvogn og lastesykler
 - o det for virksomheter være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte
- Ved planforslag eller søknad om byggetiltak skal det per 100 sykkelparkeringsplasser settes av arealer til vask og enkel service.
- Parkering for sykkel i kjeller skal legges i første parkeringsplan, og det bør sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogn og lastesykler. Andel sykkelparkeringsplasser i to-etasjes stativ bør begrenses.

3.2 Byvekstavtale 2023-2029

Trondheim bystyre ga 14. juni 2023 tilslutning til en byvekstavtale for perioden 2023-2029¹, sammen med Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal kommuner, Trøndelag fylkeskommune og Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Et av målene i avtalen er at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), og at økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Som en oppfølging av dette er det flere delmål. Blant annet har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune en vedtatt sykkelstrategi med et hovedsykkelveinnett som skal gi 15 % sykkelandel i kommunen. Det er også et generelt mål om at man skal tilrettelegge for at flere velger å gå til sine målpunkter.

¹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-for-trondheimsområdet-2023-2029.pdf>

4. Planforslaget

4.1 Om planforslaget

Planforslaget innebærer å erstatte dagens parkeringsplasser med fire leilighetsbygg. Figur 4-1 viser en skisse av mulig løsning.



Figur 4-1: Skisse fra planområdet. Kilde: Selberg arkitekter AS (14.11.24).

4.1.1 Boliger

Det planlegges for å etablere 119 leiligheter på tomten, med et totalareal (BRA) på 9 165 m². Dette gir en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på ca. 77 m².

4.1.2 Felles areal

Det er planlagt fellesareal for boligene i 1. etasje mot Selsbakkvegen.

4.1.3 Adkomstløsning

Planlagt adkomst til området vil være fra Alette Beyers veg. En skisse av adkomstløsningen er vist i figur 4-2.



Figur 4-2: Skisse av adkomstløsning. Kilde: Situasjonsplan, Selberg arkitekter AS (14.11.24)

4.2 Parkering

Planen legger opp til parkering i kjeller med innkjøring i andre bygg fra Alette Beyers veg. Det planlegges for en parkeringsdekning på ca. 0,6 per bolig, som er innenfor minimums- maksimumskravene til ny KPA. Det legges opp til totalt 73 parkeringsplasser for beboere. Av disse vil 6 parkeringsplasser være tilrettelagt for HC.

Minimumskrav til parkering for besøkende og nyttekjøretøy tilsier at det minst skal etableres 7 parkeringsplasser til dette formålet. Kravet kan frafalles dersom det er tilstrekkelig tilgang på offentlige plasser i nærheten, men noen plasser vil uansett være nødvendig for hjemmetjenester, håndverkere osv. Det er planlagt for 10 slike parkeringsplasser hvorav 1 plass er tilrettelagt for HC.

Den nye KPA gir krav om minst 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA for bolig. Det planlegges for å etablere 275 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til prosjektet. Disse skal i hovedsak være under tak og nærme inngangene. Det skal legges til rette for ulike typer sykler som for eksempel lastesykler som er mer plasskrevende.

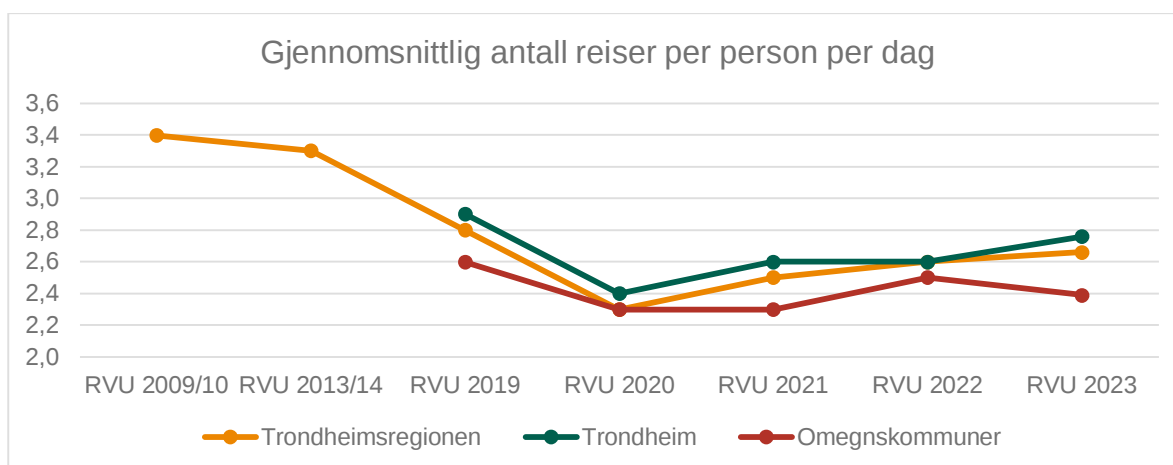
5. Reisevaner og turproduksjon

5.1 Reisevaner

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) gjennomføres kontinuerlig, og er et arbeid bestilt av transportmyndighetene. Resultatene presenteres årlig i egen rapport. Med bakgrunn i data for denne undersøkelsen, og et tilleggssutvalg for Trondheimsregionen, har Miljøpakken i Trondheim fått utarbeidet rapporten «Reisevaner i 2022 – Hovedresultat for Trondheimsregionen» (Miljøpakken, 2023).

Trondheimsregionen er definert som bosatte i kommunene Trondheim, Orkland, Skaun, Melhus, Midtre Gauldal, Malvik, Stjørdal og Indre Fosen. Rapporten presenterer vanligvis resultatene for Trondheim kommune alene og de øvrige kommunene samlet.

RVU kartlegger hvor mange daglige reiser en person (13 år og over) gjennomfører. Figur 5-1 viser gjennomsnittlig antall daglige reiser per person i Trondheimsregionen i de siste undersøkelsene. Metodikken for å samle inn data ble endret i 2019, som kan forklare noe av nedgangen i antall reiser. I tillegg er nedgangen i antall reiser i 2020, 2021 og delvis 2022 knyttet til redusert reiseaktivitet på grunn av pandemirestriksjoner.



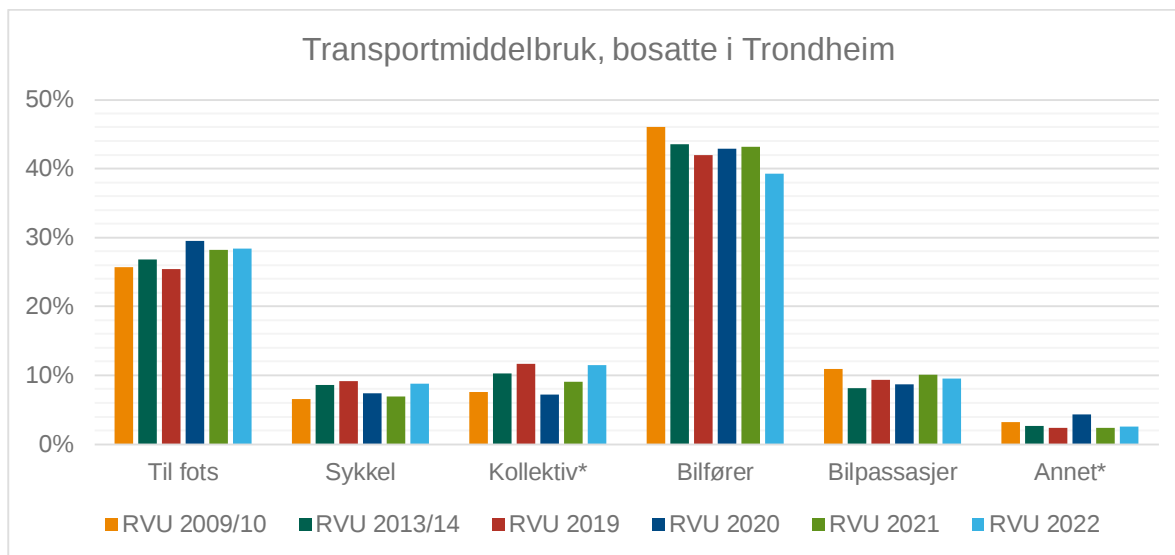
Figur 5-1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag for bosatte i Trondheimsregionen.

Bosatte i Trondheimsregionen gjennomførte i gjennomsnitt 2,7 daglige reiser i 2023, en nedgang fra 3,4 daglige reiser i 2009/10.

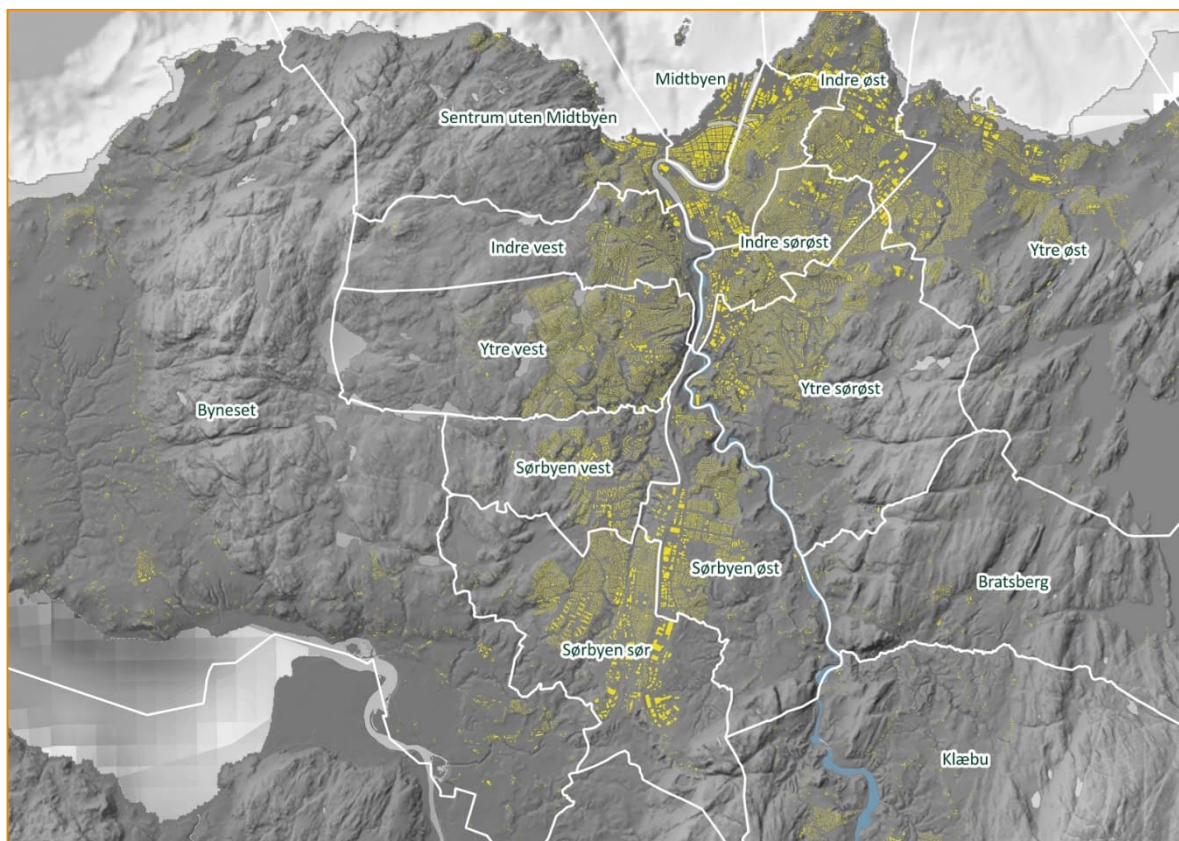
Fra 2019 har man også tilgang på å skille på bosatte i Trondheim kommune og i omegnskommunene. Bosatte i Trondheim har et høyere antall daglige reiser enn bosatte ellers i Trondheimsregionen.

5.1.1 Transportmiddelbruk

I 2022 utførte bosatte i Trondheim ca. 28 % av reisene til fots. Ca. 9 % er med sykkel og ca. 12 % med kollektivt. Nærmere halvparten av reisene foregikk med bil, enten som bilfører (ca. 39 %) eller som bilpassasjer (ca. 10 %). Figur 5-2 viser hvordan transportmiddelfordelingen har endret seg over tid. Bilandelen har hatt en svak nedgang, mens reiser med kollektiv, sykkel og til fots har hatt en svak økning.



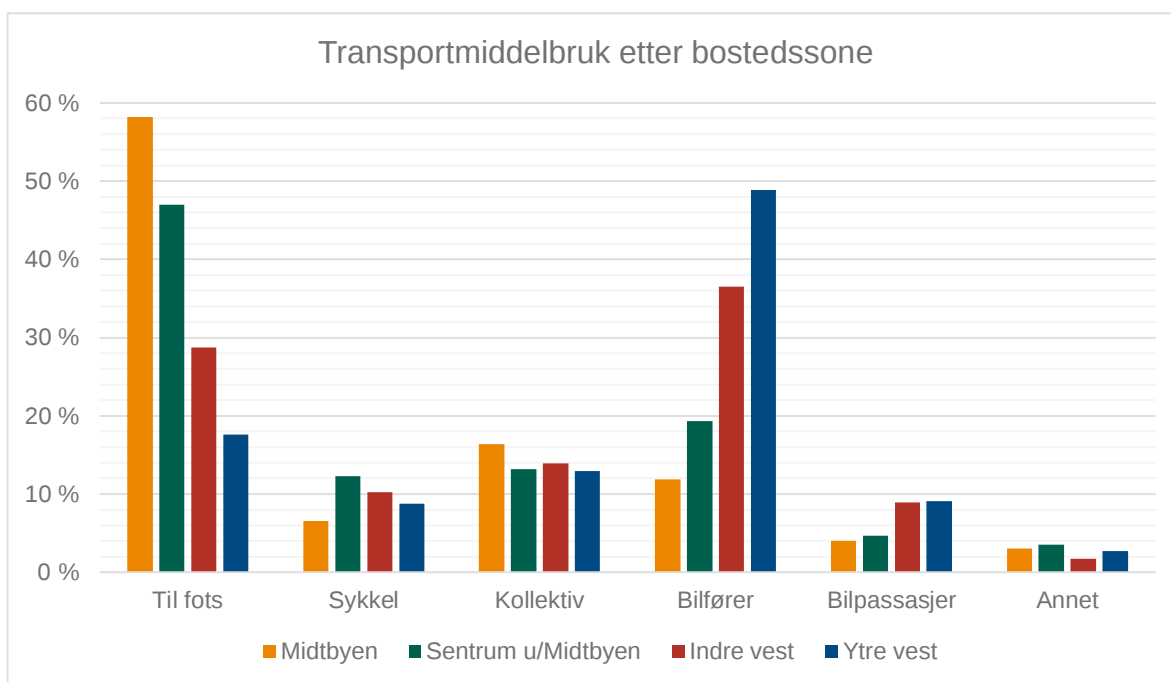
Figur 5-2: Transportmiddelfordeling over tid. Bosatte i Trondheim. * I 2020 mangler det registreringer om detaljert kollektivbruk. Disse reisene er dermed lagt til kategorien "Annet". Dette medfører at "Kollektiv"-reisene i realiteten er noe flere enn i presentasjonene i denne rapporten mens "Annet"-reisene er noe lavere.



Figur 5-3: Bostedssoner i Trondheim, hentet fra «Reisevaner i 2022 – Hovedresultat for Trondheimsregionen»

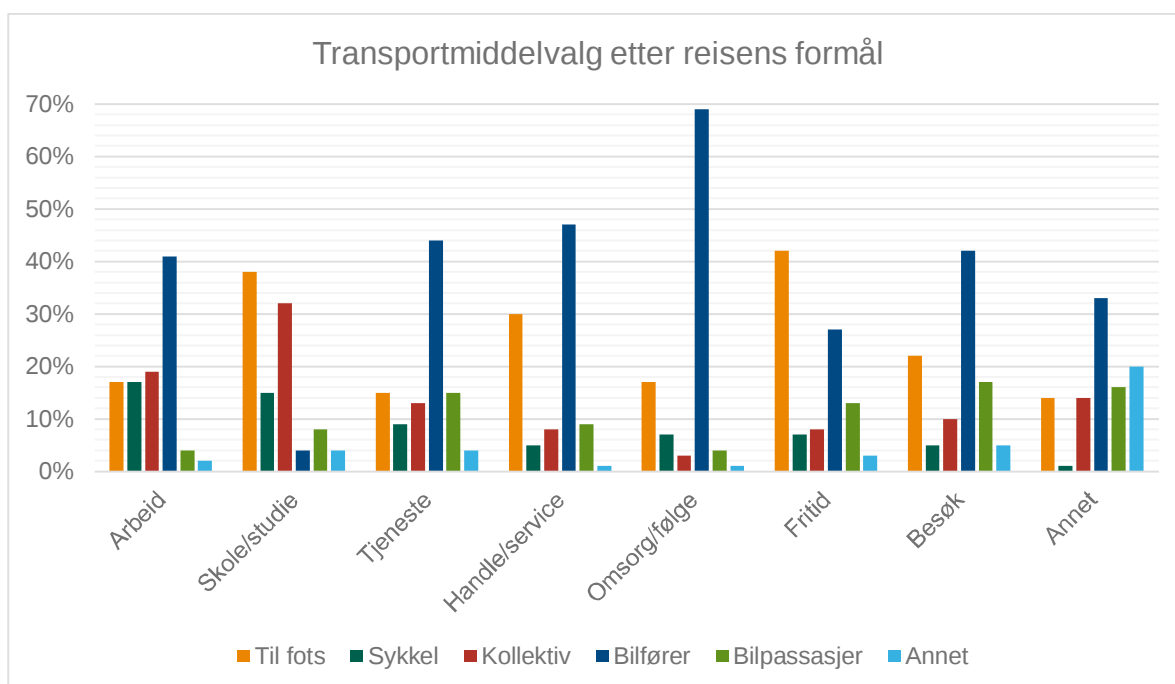
Trondheim har en mye lavere bilførerandel enn omegnskommunene, hvor andelen ligger rundt 65-70 %. Transportmiddelbruken varierer også mye internt i Trondheim kommune. I RVUen har man delt opp kommunen i flere soner. Planområdet befinner seg i sonen «Ytre vest», vist i figur 5-3.

Transportmiddelfordelingen for den aktuelle sonen samt «Midtbyen», «Sentrum u/Midtbyen» og «Indre vest» er vist i figur 5-4. Det er tydelig forskjell mellom «Midtbyen» og «Ytre vest» hvor førstnevnte har svært høy andel gående (58 %) og lav andel bilførere (12 %), mens tilsvarende tall for Ytre vest er på 18 % og 49 %.



Figur 5-4: Transportmiddelfordeling etter bostedssone.

Det er også kartlagt hva formålet har vært med de ulike reisene, og hvilke transportmiddel man har benyttet. Figur 5-5 viser transportmiddelvalget for arbeidsreiser, skole/studiereiser, tjenestereiser, handle/servicereiser, omsorg-/følgereiser, fritidsreiser, besøksreiser og andre reiser for bosatte i Trondheim.



Figur 5-5: Transportmiddelvalg etter reisens formål, bosatte i Trondheim.

5.2 Turproduksjon for boliger

5.2.1 Antall bosatte

Ifølge Statistisk sentralbyrå bor det 1,98 personer per husholdning i Trondheim kommune i 2023². Som en forenkling antas det at det vil i gjennomsnitt bor to personer per leilighet i planområdet.

Det planlegges for 119 leiligheter på planområdet. Dette vil si at det vil være 238 bosatte på planområdet.

5.2.2 Personturer for boliger

RVU for 2023 viste at bosatte i Trondheimsregionen i gjennomsnitt utførte 2,7 reiser per dag. På grunn av pandemirestriksjoner og endringer i innsamlingsmetodikk, er det sannsynlig at dette er noe lavere enn faktisk situasjon. For å ikke underestimere antallet reiser, forutsettes det derfor at hver bosatt på planområdet i gjennomsnitt utfører 3,5 daglige reiser. Dette gir at bosatte i planområdet totalt vil produsere ca. 830 personturer per dag.

Antall daglige reiser er høyere på et virkedøgn enn helgedøgn. I RVUen for 2022 var antall reiser på virkedøgn omtrent 10 % høyere enn et gjennomsnittsdøgn. Det antas derfor at virkedøgntrafikken for bosatte i planområdet vil være ca. 920 personturer per dag.

5.2.3 Antall turer per reisemiddel for boliger

Tabell 5-1 viser transportmiddelfordelingen for bosatte i hele Trondheim kommuner og i enkelte delområder hentet fra RVU for 2019 og 2022. I tillegg er det anslått en transportmiddelfordeling for bosatte i planområdet med bakgrunn i disse samt politiske målsettinger.

² <https://www.ssb.no/kommunefakta/trondheim>

Tabell 5-1: Forventet transportmiddelfordeling for bosatte i planområdet.

Transportmiddelfordeling	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt
Bosatt i Trondheim (RVU 2019)	25 %	9 %	12 %	42 %	9 %	2 %	100 %
Bosatt i Trondheim (RVU 2022)	28 %	9 %	12 %	39 %	10 %	3 %	100 %
Bosatt i Indre vest (RVU 2022)	29 %	10 %	14 %	37 %	9 %	2 %	100 %
Bosatt i Ytre vest (RVU 2022)	18 %	9 %	13 %	49 %	9 %	3 %	100 %
Forventet for bosatte i planområdet	25 %	15 %	20 %	30 %	9 %	1 %	100 %

Med utgangspunkt i anslått transportmiddelfordeling for bosatte i planområdet, er det beregnet hva dette vil resultere i antall turer per reisemiddel for virkedøgn og årsdøgn, vist i tabell 5-2. Det bør forventes at bosatte i planområdet produserer ca. 250 bilturer per årsdøgn. Gitt at det er planlagt 73 parkeringsplasser vil dette i gjennomsnitt gi i underkant av 3,5 bilturer per parkeringsplass.

Tabell 5-2: Beregnet antall turer per transportmiddel for boliger.

Antall turer	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt
Antall turer - virkedøgn	230	140	180	280	80	10	920
Antall turer - årsdøgn	210	120	170	250	70	10	830

5.3 Endring fra dagens situasjon

Planområdet brukes i dag stort sett til parkering. Totalt er det ca. 110 parkeringsplasser med ulik bruk. Disse parkeringsplassene vil bli borte når utbyggingen starter, og ikke erstattet med ny beliggenhet. Det vil si at de som benytter disse parkeringsplassene i dag vil måtte finne andre måter å reise på.

For å beregne hvor mange turer disse parkeringsplassene utgjør har vi antatt at det faste plassene i garasje eller ute brukes til 3,5 turer pr. dag, mens gjesteparkeringen benyttes to ganger i løpet av en dag, dvs. fire turer. Bobilparkeringen har vi antatt har en mer sporadisk bruk.

Tabell 5-3 Parkering i dagens situasjon

	Antall plasser	Antall turer - årsdøgn
Garasje	20	70
Faste plasser	54	190
Gjesteparkering	24	100
Bobil parkering	13	3
Totalt	111	360

Dette viser at fremtidig bruk av planområdet har potensiale for lavere bilturproduksjon enn parkeringsplassene i dagens situasjon.

6. Oppsummering og trafikale konsekvenser

Selsbakkhøgda borettslag planlegger å erstatte dagens parkeringsplass ved Alette Beyers veg med fire leilighetsbygg med totalt 119 leiligheter i ulike størrelser.

Det er i dag ca. 110 parkeringsplasser på området som vil bli fjernet. For planområdet vil det etableres ca. 80 parkeringsplasser i en lukket parkeringskjeller i tilknytning til de nye leilighetene.

Planområdet har god kollektivdekning til og fra Trondheim sentrum. Nærområdet har viktige servicefunksjoner og skoler i kort gangavstand.

Biltrafikken vil ikke øke som følge av utbyggingen, men heller gå ned da det blir færre parkingsplasser i området som helhet.

Utbyggingen vil ikke påvirke fremkommeligheten for bussen da vi antar at biltrafikken vil være på samme nivå som tidligere. Men det vil bli flere kollektivreisende.