

Oppdragsgiver:	Trondheim kommune
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan bofellesskap Østmarka
Oppdragsnummer:	640364-07
Utarbeidet av:	Jorun Gjære
Oppdragsleder:	Lene Kristin Nagelhus
Dato:	26.06.2025
Versjon:	01
Kvalitetssikrer:	Birgitte Nilsson

Trafikknotat - Bofellesskap Østmarka

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

1.2. Planområdet

2. Dagens situasjon

2.1. Arealbruk og adkomst

2.2. Turproduksjon

2.3. Målpunkt i nærområdet

2.4. Vegsystem

2.5. Myke trafikanter

2.6. Trafikksikkerhet og barns skoleveg

2.7. Kollektivtilbud

2.8. Biltrafikk

3. Framtidig situasjon

3.1. Planforslaget

3.2. Turproduksjon

3.3. Myke trafikanter, trafikksikkerhet og skoleveg

3.4. Parkering, varelevering og renovasjon

3.5. Biltrafikk på vegnettet

Versjonslogg:

01	26.06.25	Notat til førstegangsbehandling	JG	BN
00	19.06.25	Utkast	JG	-
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av nytt bofellesskap på Østmarka, i form av tjenesteyting og bolig inntil 3 etasjer. Bofelleskapet skal være et botilbud for personer i krisesituasjon som ikke kan bo hjemme. Bofelleskapet skal også inneholde dagtilbud med samtalerom, møterom og kontorer.

Det er også en intensjon med planarbeidet å legge til rette for snarvegforbindelser mellom Spannet og Ringve skole, og mellom Spannet og Harry Borthens veg.

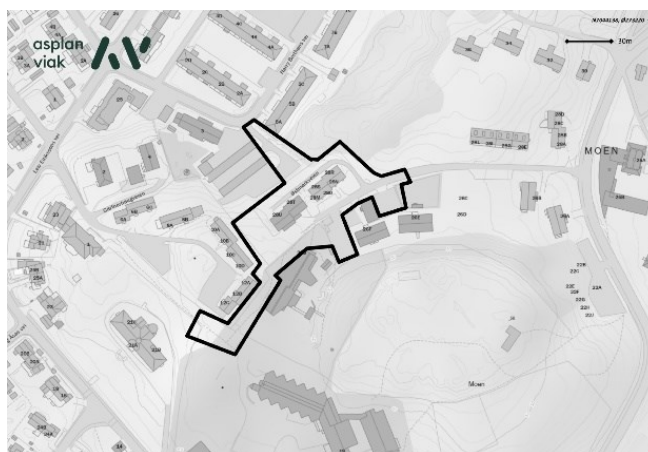
Planen vil i hovedsak omfatte reguleringsformålene bolig/tjenesteyting, kjøreveg/gangareal og grønnstruktur.

1.2. Planområdet

Planområdet omfatter eiendom med gnr./bnr. 413/58, og deler eiendommene 413/111, 413/112, 413/123, 413/55 og 413/177. Arealene er i hovedsak eid av Trondheim kommune. Avgrensingen av planområdet er vist i Figur 1-1.

Planområdet er på ca. 4,7 daa og ligger på Lade som vist i Figur 1-2, cirka 4 km fra Trondheim sentrum.

I øst grenser planområdet mot institusjonsområder til St. Olavs med eldre og nyere bebyggelse som er omkranset av landbruksarealer og skogsområder. Vest og sør for planområdet ligger boligområder med friområder, og nord for området er det både boligområder og friområder.



Figur 1-1 Planavgrensning (Kilde: Varslingsbrev).



Figur 1-2 Planområdets beliggenhet på Lade i Trondheim. (Kilde: Planinitiativet).

2. Dagens situasjon

2.1. Arealbruk og adkomst

Planområdet inneholder i dag boligbebyggelse med 12 boenheter. Tilgrensende arealbruk er Tiriltoppen barnehage, Viktoria familiesenter (BUF-etat), grøntarealer og boligbebyggelse. Institusjonsområde/offentlig tjenesteyting (Østmarka sykehus) ligger cirka 400 meter øst for planområdet.

Planområdet har kjøreadkomst fra Spannet via Østmarkveien. Spannet er også adkomstveg for Tiriltoppen barnehage og Viktoria familiesenter (BUF-etat) samt ubebodd boligbebyggelse ved Østmarkvegen.

Østmarkveien går forbi Spannet og er hovedadkomst til St. Olavs hospital avd. Østmarka. Østmarkveien kobler området til overordnet vegnett via Olav Engelbrektssons allé i sør.

Spannet er privat adkomstveg med cirka 4 meter vegbredde. Vegen har asfaltdekke på de første 100 meterne inn fra Østmarkveien. Denne strekningen har en stigning brattere enn

10 %. Videre innover har vegen grusdekke med minimal stigning. Vegen er blindveg og har ingen gjennomgangstrafikk.

Parkeringsarealene i tilknytning til eiendommene i området har delvis asfaltdekke/grusdekke/gress. Bilder fra planområdet fra tiden da boenhetene var i bruk viser parkerte biler langs hele fasaden og på nordsiden av bebyggelsen. Totalt kan det være plass til 10-15 parkerte biler, uten at bilene blir parkert inn av andre biler. Barnehagen har plass til cirka 8 parkerte biler innenfor egen eiendom og Viktoria familiesenter har plass til cirka 15 parkerte biler.

2.2. Turproduksjon

For å kunne si noe om forventet endring i trafikksituasjonen er det gjennomført turproduksjonsberegninger for dagens bruk/gjeldende regulering innen planområdet, og for barnehagen og BUP-institusjonen som bruker Spannet som adkomstveg.

Turproduksjonsberegningene tar utgangspunkt i data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2023¹ og bosattedata fra Trondheim². I 2024 hadde Trondheim 2,0 beboere per husholdning i gjennomsnitt.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2023 viser at hver person i Trondheim, 13 år og eldre, gjennomfører 2,7 reiser per dag i gjennomsnitt. Noen av turene vil både starte og slutte andre steder enn i bostedet, og samtidig vil det også være turer til bostedet utført av andre (besøk, håndverkere, post-/varelevering brøyting ol.). Det er forutsatt at disse to momentene utligner hverandre når antall turer til/fra boliger skal beregnes.

Ettersom reisemiddelfordelinger fra reisevaneundersøkelsen kun omfatter respondenter på 13 år og eldre vil reisemiddelfordelingen (og andre data fra RVU) ikke hensynta at bosatte under 13 år ikke har mulighet til å kjøre bil, og deres reiser vil derfor ha en annerledes reisemiddelfordeling enn reisemiddelfordelingen fra reisevaneundersøkelsen. Antall turer til fots, med sykkel, som passasjer og med kollektivtransport kan derfor forventes å være noe høyere og antallet bilturer noe lavere enn beregnet, men avviket vil ligge innenfor usikkerheten til turproduksjonsberegningene. Reisemiddelfordelingen fra RVU er derfor ikke korrigert for dette forholdet.

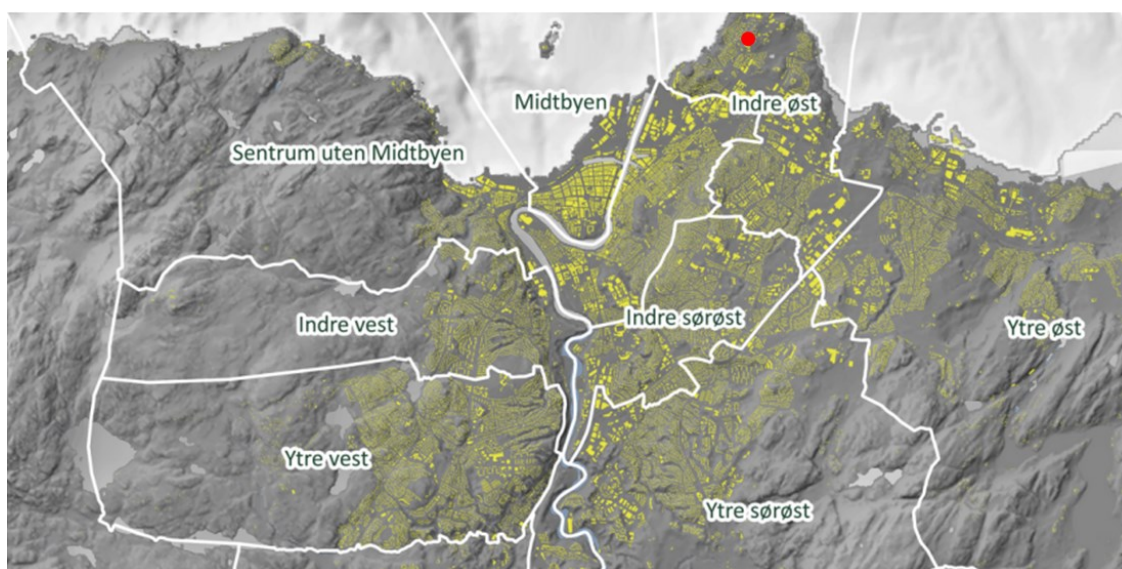
¹ ¹ Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2023, Hovedresultater for Trondheimsregionen. [RVU Trondheimsregionen 2023 by Trondheim Team - Infogram](#)

² Kilde: Statistisk sentralbyrå, 05.06.2025, [Kommunefakta - SSB](#)

Planområdet

Planområdet inneholder 12 boenheter som per i dag ikke er bebodd. Det er likevel beregnet turproduksjon for disse boligene som om de er bebodd ettersom det er i tråd med gjeldende regulering. Dagens 12 boenheter er beregnet å generere nærmere 65 personturer per døgn i sum til og fra planområdet (2,7 personturer per bosatt og 2,0 bosatt per boenhet/husholdning).

Med bakgrunn i reisemiddelfordeling for bostedsoner i Trondheim i RVU for 2023 er personturene fordelt på ulike reisemiddel. Bostedsonene som benyttes i reisevaneundersøkelser for Trondheim er vist i Figur 2-1. Reisemiddelfordeling for bostedsone Indre øst, hvor planområdet ligger, er vist Tabell 2-1.



Figur 2-1 Bostedsoner i Trondheim. Planområdet har rød markering i sone Indre øst (Kilde soneinndeling: Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2023, Hovedresultater for Trondheimsregionen)

Tabell 2-1 Reisemiddelfordeling etter bostedsone Indre øst i Trondheim (Kilde: Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2023, Hovedresultater for Trondheimsregionen)

Kategori	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer + annet
Bosatte	33 %	14 %	14 %	25 %	14 %

Dagens antall boenheter innen planområdet har et potensiale til å generere cirka 65 personturer per årsdøgn som fordeler seg i henhold til reisemiddelfordelingen i Tabell 2-1 med cirka 15 bilturer, 30 gang- og sykkelturner, 10 kollektivturner og 10 bilpassasjerturer (inklusive ukjent/andre reisemidler).

Dagens bygningsmasse i bruk som boliger er beregnet kunne ha en biltrafikk på cirka 15 ÅDT.

Victoria familiesenter

For Victoria familiesenter er det oppgitt følgende:

- Turnusbedrift med 18 stillinger fordelt på 22 personer, ikke alle har bil (mye sykling særlig i sommerhalvåret)
- Samtidighet på dagtid 8-10 ansatte / kveldstid 2 ansatte / natt 1 ansatt
- Maks. 4 familier (ikke alle har biler)

I løpet av et døgn vil det være 11-13 ansatte på jobb ved senteret som medfører inntil 22 - 26 arbeidsreiser i sum til/fra senteret.

Med bakgrunn i få tilgjengelige parkeringsplasser for de ansatte og kort avstand til et godt busstilbud legges til grunn at arbeidsreisene fordeler seg likt mellom bil, kollektiv og gang- og sykkel. Dette gir nærmere 10 arbeidsreiser med bil, 10 arbeidsreiser med kollektiv og 10 arbeidsreiser til fots /med sykkel per årsdøgn i sum til/fra senteret.

Antas at hver familie ved senteret har tilsvarende turproduksjon som en boenhet i Trondheim gir dette 20 personturer i sum til/fra senteret i løpet av et døgn utført av familiene som bor der. Det kan antas at familiene ved senteret har dårligere tilgang til bil enn gjennomsnittet i Trondheim. For familiene ved senteret er det valgt å justere reisemiddelfordeling i Tabell 2-1 ved at bilførerandelen reduseres med 5 %-poeng til 20 % og kollektivandelen økes tilsvarende. Dette gir rundt 5 reiser per årsdøgn for hvert reisemiddel utført av de bosatte ved senteret.

Viktoria familiesenter er beregnet å ha en biltrafikk på 15 ÅDT.

Tiriltoppen barnehage

For Tiriltoppen barnehage det oppgitt følgende:

- 24-27 ansatte til stede daglig
- 99 barn

Reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser innen Trondheim er vist i Tabell 2-2. Dagens ansatte ved barnehagen vil generere i størrelsesorden cirka 50 arbeidsreiser i sum til/fra barnehagen per dag som fordeler seg på cirka 20 bilturer, 15 gang- og sykkelreiser, 10 kollektivturer og 5 bilpassasjerturer.

Tabell 2-2 Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser i Trondheim (Kilde: Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2023, Hovedresultater for Trondheimsregionen)

Kategori	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Bosatte	14 %	21 %	20 %	39 %	6 %	0 %

Det forutsettes at alle barnehagebarna har full plass i barnehagen, men det vil være noen barn hver dag som ikke er til stede. Det kan forventes at noen av barnehagebarna er søsken slik at de leveres og hentes på samme «tur». Det legges til grunn til sammen 75 «leveringer» og «hentinger» av barn i løpet av en dag som gir i sum 300 bringe- og henteturer i tilknytning til barnehagen. Reisemiddelfordeling for følge og omsorgsreiser fra RVU 2023 vist i Tabell 2-3 legges til grunn for å fordele bringe- henteturer på reisemiddel.

Tabell 2-3 Reisemiddelfordeling på følge og omsorgsreiser i Trondheim (Kilde: Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2023, Hovedresultater for Trondheimsregionen)

Kategori	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Bosatte	21 %	7 %	4 %	64 %	4 %	0 %

Med forutsetning om at 64 % av bringe- og henteturer utføres med bil gir dette cirka 190 bilturer (48 biler til/fra om morgenen og 48 biler til/fra om ettermiddagen) i løpet av et hverdagsdøgn som omregnet til årsdøgntrafikk gir cirka 140 ÅDT. Dette kan synes å være noe høyt med tanke på at det er kun plass til cirka 8 samtidig parkerte biler ved barnehagen.

Dersom hver bil står i 10 minutter i gjennomsnitt, og bilene kommer jevnt fordelt gjennom timen, vil det være mulig å avvikle 48 biler i løpet av en time. Bilene kommer normalt ikke jevnt fordelt, og det kan derfor antas at i perioder vil det være kjøretøy som må vente på parkeringsplass eller parkere på nærliggende arealer. Det har kommet tilbakemeldinger på at det er stor trafikk og tidvis kaos i forbindelse med henting og levering i barnehagen.

Barnehagen er beregnet å ha en biltrafikk på 140 ÅDT.

Samlet bilturproduksjon

Turproduksjonsberegningene gir en samlet biltrafikk i Spannet i overkant av 170 ÅDT når det legges til grunn at boligene innenfor planområdet er i bruk (boliger 15 ÅDT, Viktoria

familiesenter 15 ÅDT og Tiriltoppen barnehage 140 ÅDT). I tillegg kan det forventes noe trafikk i tilknytning til besøkende, renovasjon, drift og vedlikehold.

2.3. Målpunkt i nærområdet

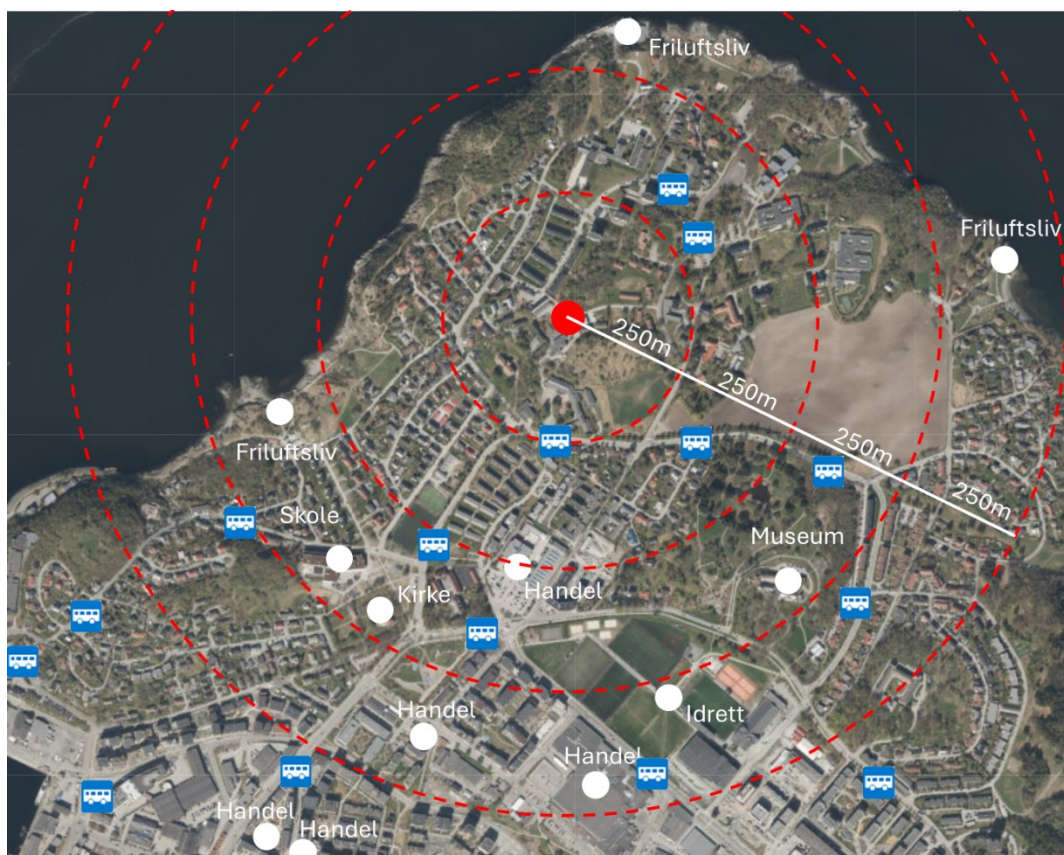
Planområdet ligger i utkanten av eldre boområdet på Lade cirka 4 km fra Trondheim sentrum. Kart med viktige målpunkt med avstandssirkler på 250 meter fra planområdet i vist i Figur 2-2 sammen med lokalisering av bussholdeplasser.

Området ligger i kort avstand (under 1 km) til Ladestien og friluftsområdene på Lade. I Figur 2-2 er sentrale målpunkt langs Ladestien markert som friluftsliv. Dette er naturlige start/sluttpunkt for bruk av Ladestien med parkeringsmuligheter eller kafe/serveringssteder.

Planområdet ligger innen Lade skolekrets. Lade skole er en 1-9 trinns skole som ligger 600-700 meter sørvest for planområdet.

Lade idrettspark er et stort idrettsanlegg med utendørsforballbaner, Koteng arena og andre idrettsanlegg og -haller som ligger rundt 800 meter fra planområdet. I tillegg ligger fire treningssentre innen en avstand på 1 km fra planområdet (ikke markert på kartet).

Det er flere butikker og handelstilbud med kort avstand fra planområdet. Det er fem dagligvarebutikker innen en avstand på 500-1200 meter. Det store kjøpesenteret City Lade ligger cirka 1 km sør for planområdet. Langs Haakon VII's gate er det flere store handelsvirksomheter med stor variasjon i type butikker og vareslag.



Figur 2-2 Målpunkt ved planområdet med luftlinjeavstand. Kartgrunnlag: [AV-kartet](#)

2.4. Vegsystem

Tilbudet for de ulike type trafikantergruppene er vist i Figur 2-3. Olav Engelbrektssons allé går i en sløye forbi Østmarka og litt sør for planområdet. Vegen knytter område øst på Lade sammen med boligområdene i vest. Fra Olav Engelbrektssons allé går Østmarkveien til Østmarka og fra Østmarkveien går Spannet til planområdet.



Figur 2-3 Vegsystem for ulike trafikanter (Markering «Framtidig kollektiv snuplass» er etablert og tatt i bruk) (Kilde: Asplan Viak)

2.5. Myke trafikanter

Planområdets sentrale beliggenhet på Lade åpner for flere mulige rutevalg fra planområdet til daglige gjøremål på Lade og til bussholdeplasser. Tilbudet for myke trafikanter varierer mellom turstier og fortau med varierende standard.

Olav Engelbrektssons allé har tosidig fortau med 3 meters bredde på hele strekningen mellom Lade allé ved Jarleveien i vest og Lade allé ved Koteng arena i øst. Østmarkveien har ensidig fortau på vestsiden av vegen mellom Olav Engelbrektssons allé og Harry Bortens veg. Langs Spannet, mellom Østmarkveien og planområdet, mangler de myke

trafikantene eget tilbud og må benytte samme areal som de kjørende. Det er godt sikt i Spannet og lave trafikkmengder som gjør at løsningen er akseptabel med hensyn på trafikksikkerhet.

Adkomstvegene i boligområdet vest for planområdet har i hovedsak tosidig fortau med enkelte unntak. Fortauene har varierende standard og bredder ned mot 1,5 meter.

Det er flere snarveier for myke trafikanter mellom Østmarkveien og Harry Bortens vei/Sjømannsveien. Snarveiene er av varierende standard og det er ønskelig oppgradering for å gjøre de mer tilgjengelig gjennom hele året.

2.6. Trafikksikkerhet og barns skoleveg

Politiregistrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank (NVDB) de siste 8 årene (2017-2024) er vist på Figur 2-4. Tilhørende data og informasjon om ulykkene er vist i Tabell 2-4.

Det er registrert fem trafikkulykker på nærliggende vegnett. Ulykkene har geografisk spredning fordelt både på kryss og strekning. Ulykkene har skjedd relativt jevnt fordelt i perioden med to ulykker i 2023, én ulykke 2020, to ulykker i 2019 og én ulykke i 2017.

Politiregistrerte ulykker omfatter i hovedsak ulykker med personskafe og av erfaring kun ulykker der motorkjøretøy var involvert inkluderer. Det vil si at eneulykker med gående og syklende, samt ulykker med kun materielle skader mangler i statistikken. Det er kjent at spesielt sykkelulykker er underrapportert i politiets register. Skadegrad er ukjent i ulykkene, da dette regnes som personlige helseopplysninger om de involverte.



Figur 2-4 Politirapporterte ulykker i tidsrommet 2017-2024. Tallene refererer til Tabell 2-4. Kilde: Vegkart.no

Det har ikke skjedd ulykker innenfor planområdet eller i Østmarkveien/Spannet i perioden 2017-2024. Det sees ingen sammenheng mellom ulykkene, eller med vegens utforming og standard bortsett fra mopedulykken som skjedde i forbindelse med hull i vegbanen.

Tabell 2-4 Data om politirapporterte ulykker i tidsrommet 2017-2024 vist i Figur 2-4. Kilde: vegkart.no

#	Dato	Ulykkestype	Involverte	Vær	Føreforhold
1	20. sept. 2023	Ulykke med uklart forløp hvor fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kj.banen	Fotgjenger og personbil	God sikt, opphold, dagslys	Tørr, bar vei
2	19. april 2023	Barn lekte i kjørebane	Fotgjenger og personbil	God sikt, opphold, dagslys	Tørr, bar vei
3	23. nov. 2020	Kjørende fra fortau eller G/S-veg krysset kjørebane på hitsiden av krysset	Syklist og personbil	God sikt, opphold, mørkt med vegbelysning	Våt, bar vei
4	4. sept. 2019	Venstresving foran kjørende i motsatt retning	Syklist og personbil	Ukjent	Ukjent
5	4. mai 2017	Hull i vegen o.l.	Moped	God sikt, opphold, dagslys	Tørr, bar vei

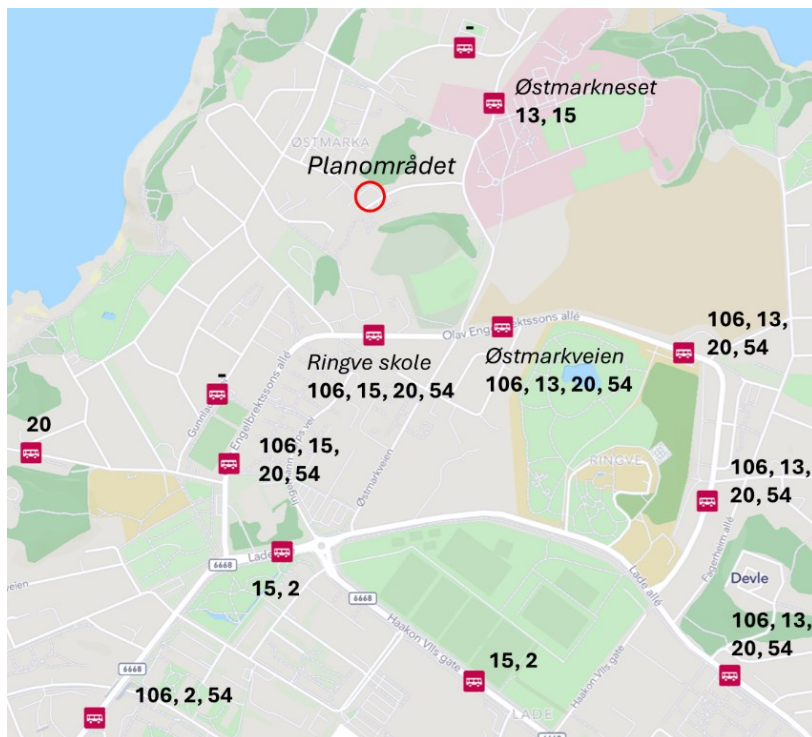
Planområdet ligger innenfor skolekretsen for Lade skole. Gangavstanden fra planområdet til skolen er cirka 700 meter. Ettersom det er kortere enn 1 km til skolen vil ingen skolebarn få tilbud om skoleskyss fra det offentlige. Det betyr nødvendigvis ikke at alle barna går og sykler til skolen, fordi det kan være barn som tar buss eller blir kjørt.

Hele vegsystemet nord for Lade allé har fartsgrense 30 km/t bortsett fra Olav Engelbrektssons allé som har fartsgrense 50 km/t. Lav fartsgrense på vegnettet bidrar til god trafiksikkerheten for skolebarn og andre trafikanter.

2.7. Kollektivtilbud

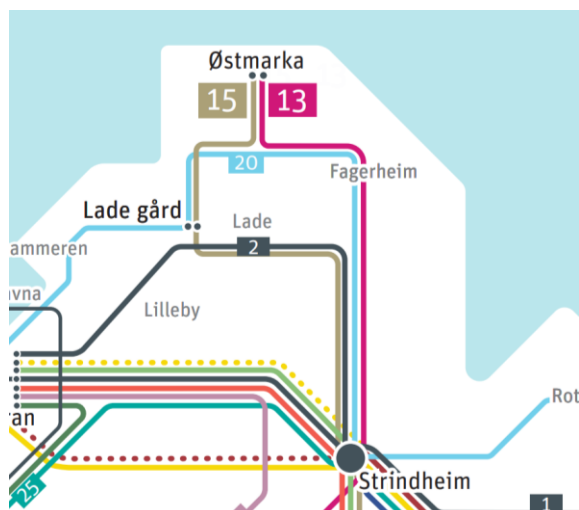
Bussholdeplasser med bussruter på Lade er vist i Figur 2-5. Nærmeste bussholdeplass til området er Ringve skole i Olav Engelbrektssons allé som ligger i en avstand på 250 meter dersom snarvei fra Spannet via Ringve skole benyttes.

Legges det til grunn bruk av fortau er bussholdeplassen Østmarkneset i Østmarkveien nærmeste bussholdeplass med en gangavstand på cirka 300 meter fra planområdet. Med bruk av fortau er det 600-650 meter å gå til bussholdeplassen Ringve skole og Østmarkveien i Olav Engelbrektssons allé. Bussholdeplassene i Olav Engelbrektssons allé betjenes av flere bussruter og har flere avganger enn bussholdeplassen i Østmarkveien.



Figur 2-5 Bussholdeplasser og bussruter. Kilde Entur.no og ATB.no

Bussrutene på Lade er vist i Figur 2-6. Bussrute 15 går via vestre del av Olav Engelbrektssons allé til bussholdeplassen Østmarkneset, og bussrute 13 går via østre del av Olav Engelbrektssons allé. Bussrutene 20, 54 (arbeidsrute) og 106 (nattbuss) er gjennomgående bussruter i Olav Engelbrektssons allé.



Figur 2-6 Bussruter på Lade Kilde: ATB.no

Begge bussrutene 15 og 20 har cirka 6 avganger (sum begge retninger) per time i rush og cirka 4 avganger (sum begge retninger) per time i lavtrafikkperioder. Ifølge Urbanet Analyse sin klassifisering av kollektivtilbud (Tabell 2-5), er kollektivtilbudet forbi planområdet rangert som *særdeles godt* både i rush og i lavtrafikkperioder om en ser på det samlede kollektivtilbudet med holdeplasser innenfor kort avstand (under 500 meter) fra planområdet.

Tabell 2-5: Urbanet Analyse sin klassifisering av kollektivtilbud (Kilde: PROSAM-rapport 218, 2015).

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

2.8. Biltrafikk

I forbindelse med dette planarbeidet ble det gjennomført trafikkregistreringer på Østmarkvegen og i Spannet i tidsrommet onsdag 21. mai–onsdag 28. mai 2025 (1 uke).

Med utgangspunkt i registreringene er årsdøgntrafikken i Østmarkvegen beregnet til 2200 ÅDT med 16 % tungtrafikkandel, og årsdøgntrafikken i Spannet er beregnet til 160 ÅDT med 4 % tungtrafikkandel. Til sammenligning oppgir vegkart.no årsdøgntrafikken i Østmarkveien til 750 ÅDT i 2020 med 4 % lange kjøretøy.

Turproduksjonsberegningene gir en samlet biltrafikk i Spannet cirka 155 ÅDT eksklusiv trafikken i tilknytning til de de ubebodde boligene innen planområdet. I tillegg kan det forventes trafikk i forbindelse med besøk, renovasjon og vareleveranser samt drift og vedlikehold. Dette er i godt samsvar med de gjennomførte registreringene som viser en ÅDT på 160 kjøretøy per døgn.

3. Framtidig situasjon

3.1. Planforslaget

Planforslaget legger til rette for:

- Samlet bruksareal for ny bebyggelse er cirka 1 725 m², og parkeringsareal på terreng er 120 m². Dette gir utnyttingsgrad på cirka 35 % BYA.
- Det vil være cirka 15 ansatte ved bofellesskapet. De ansatte skal gi bistand og rådgivning til beboerne, men også til andre som ikke bor i bofellesskapet. Bygget vil også ha sikkerhetstiltak, blant annet døgnvakt.
- Nybygget vil bestå av et bofellesskap med 17 familierom.



Figur 7: Plankart, datert 23.6.25 til venstre og illustrasjonsplan til høyre

3.2. Turproduksjon

I turproduksjonsberegningene legges det til grunn at familierommene er i bruk i cirka 70 % av årets dager, dvs. 12 rom i bruk per døgn i gjennomsnitt. Informasjon om forventet bruk er oppgitt fra oppdragsgiver. Med samme forutsetninger familierommene på Victoria familiesenter gir dette cirka 65 personturer per dag som fordeler seg med på 20 gangturer, 10 kollektivturer, 15 bilturer og nærmere 10 sykkelturner og 10 bilpassasjerturer.

Det er lagt til grunn at bofellesskapet har 2 arbeidsskift per dag (dag og ettermiddag) med 5 ansatte til stede på dag og 3 på ettermiddag i tillegg 1 nattevakt. I løpet av et døgn vil det være 9 ansatte som er på jobb ved bofellesskapet som medfører 18 arbeidsreiser i sum til/fra bofellesskapet i løpet av et døgn. Det er avsatt få parkeringsplasser til

bofellesskapet samtidig som at det er kort avstand til busstilbudet som vil bety at det vil være få som vil velge bil til/fra arbeid. Det forutsettes at arbeidsreisene fordeler seg likt mellom bil, kollektivt og gang- og sykkel som betyr at det kan forventes 6 arbeidsreiser med bil, 6 arbeidsreiser med buss og 6 arbeidsreiser til fots- og sykkel i løpet av et døgn.

Det vil også være samarbeidspartnere og besøkende som kommer til bofellesskapet. Det er ikke kjent hvor mange dette vil være. Det legges til grunn at antall samarbeidspartnere og besøkende vil være i størrelsesorden 10 per dag i gjennomsnitt over året, (som tilsvarer cirka 15 besøk på en ordinær hverdag). Med forutsetning om at cirka 25 % kommer til fots eller sykler, cirka 50 % kommer med bil og cirka 25 % reiser kollektivt gir dette 10 bilturer, 5 gang- sykkelture og 5 kollektivture per årsdøgn.

I tillegg til turene som de ansatte, beboere og besøkende utfører vil det også være turer til/fra bofellesskapet i forbindelse med blant annet drift- og vedlikehold, renovasjon og varelevering som i hovedsak vil være bilturer. Disse turene vil sannsynligvis ikke bli utført hver dag som betyr at ÅDT sannsynligvis vil være under 5 kjøretøy. per døgn

Ved realisering av planen kan det forventes at bosatte og ansatte ved bofellesskapet innen planområdet samlet vil generere bilturer i overkant av 30 ÅDT.

3.3. Myke trafikanter, trafiksikkerhet og skoleveg

Det har vært en intensjon med planarbeidet å legge til rette for snarvegforbindelser mellom Spannet og Ringve skole, og mellom Spannet og Harry Borthens veg.

Forslag til plan legger til rette for nytt tilbud for myke trafikanter mellom Spannet og Ringve skole med gangareal/fortau langs nordvestsiden av Spannet. Dette fortauet fortsetter videre som grønnstruktur/turvei fra innkjøringen til barnehagen til eiendomsgrensen til Ringve skole. Turveien vil ha varierende bredde langs strekningen.

Fra nordsiden av fortauet reguleres grønnstruktur turvei fram til eiendomsgrensen til borettslaget som ligger nord for planområdet. Det har vært ønskelig å regulere denne turstien videre til Harry Bortens veg. Slik parkeringsområdet for borettslaget er i dag, vil det være vanskelig å få til en trafiksikker løsning på denne strekningen langs parkeringsplassen, og dette området inngår ikke i planforslaget.

Det nye fortauet langs Spannet er også gangforbindelse mellom parkeringsområdet for bofellesskapet og inngangspartiet.

Forslag til plan vil bidra til å begrense og rydde opp parkeringen innenfor planområdet og gjøre trafikkbildet for de myke trafikantene mer oversiktlig. Snarveien til Ringve skole vil

oppgraderes, og sammen med nytt fortau, vil dette tydeliggjøre tilbudet for de myke trafikantene.

3.4. Parkering, varelevering og renovasjon

Planen legger til rette for etablering av ny parkeringsplass for bofelleskapet med 7 ordinære parkeringsplasser og én HC-plass. Det etableres to ladepunkter for el-bil.

Med bakgrunn i turproduksjonsberegninger og forutsetninger om reisemiddelvalg for ansatte, beboer og besøkende bør det etableres 15-20 sykkelparkeringsplasser. De ansatte må være sikret tilstrekkelig antall plasser slik at det vil være enkelt å velge å sykle til jobb framfor å kjøre bil. Det legges til rette for at de bosatte skal ha mulighet for å velge sykkel som reisemiddel. Én sykkelparkeringsplass per familierom betyr 17 parkeringsplasser for sykkel. I tillegg kommer samarbeidspartnere og besøkende som også vil ha behov for sykkelparkering. Parkeringsplassene for sykkel bør fortrinnsvis være under tak og oppleves som trygge. I reguleringsbestemmelsene er det lagt føringer for at minimum 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være under tak.

Varelevering og renovasjonsområde er planlagt i forlengelsen av Spannet ved barnehagen. I tillegg viser planen også snuhammer hvor renovasjonsbilen kan snu og rygge til renovasjonsområde. Det vil fortsatt være utfordringer med rygging og snuing for renovasjons- og brøytebiler. Løsningen vil bli bedre enn i dagens situasjon med opprydding i parkerte biler og etablering av nytt fortau. (Det er også rygging med renovasjonsbiler i dagens situasjon).

3.5. Biltrafikk på vegnettet

Beregninger viser at etablering av bofellesskap innenfor planområdet vil generere noe mer trafikk enn om dagens boliger hadde vært i bruk. Økningen er beregnet til cirka 15 ÅDT, noe som er en marginal økning i biltrafikk. I beregningene er det forutsatt en noe lavere bilandel og tilsvarende høyere kollektivandel for beboerne i bofelleskapet sammenlignet med «bosatte» i dagens boliger. Den lavere bilandelen begrunnes ut fra at det ikke vil være samme muligheter for parkering etter utbygging som i dagens situasjon. Det vil være usikkerhet knyttet til beregnet trafikk, med størst usikkerhet i grunnlaget for antall besøkende og deres reisemiddelvalg. Et lite antall tilgjengelige parkeringsplasser vil være med å begrense bilbruken. Planen legger til rette for nærmere en halvering i antall parkeringsplasser sammenlignet dagens situasjon.