

Mobilitetsutredning Blusuvold Borettslag



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Blusuvold Utvikling AS

Tittel på rapport: Mobilitetsutredning Blusuvold Borettslag

Oppdragsnavn: Blusuvold Borettslag

Oppdragsnummer: 645194-01

Utarbeidet av: Birgitte Nilsson

Oppdragsleder: Birgitte Nilsson

Tilgjengelighet: Åpen

01	27. feb. 2025	Mobilitetsutredning	BN	JP
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Blusuvold Utvikling AS er forslagsstiller for detaljreguleringsplan for Blusuvold Borettslag. Per Knudsen Arkitektkontor (PKA) har vært plankonsulent og har utarbeidet planforslaget. Kontaktperson hos vår oppdragsgiver Blusuvold Utvikling AS har vært Torkild Lenes fra Fredensborg Bolig, og hos PKA har Pernille Schanche vært kontaktperson.

Denne temarapporten er utarbeidet av Asplan Viak og rapporten inneholder utredning av tema mobilitet til reguleringsplanen for Blusuvold Borettslag. Utredningsarbeidet er utført av Birgitte Nilsson med Jenny Persson som kvalitetssikrer av utredningsarbeidet og rapporten.

Trondheim, 27.02.2025

Birgitte Nilsson

Oppdragsleder

Jenny Persson

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

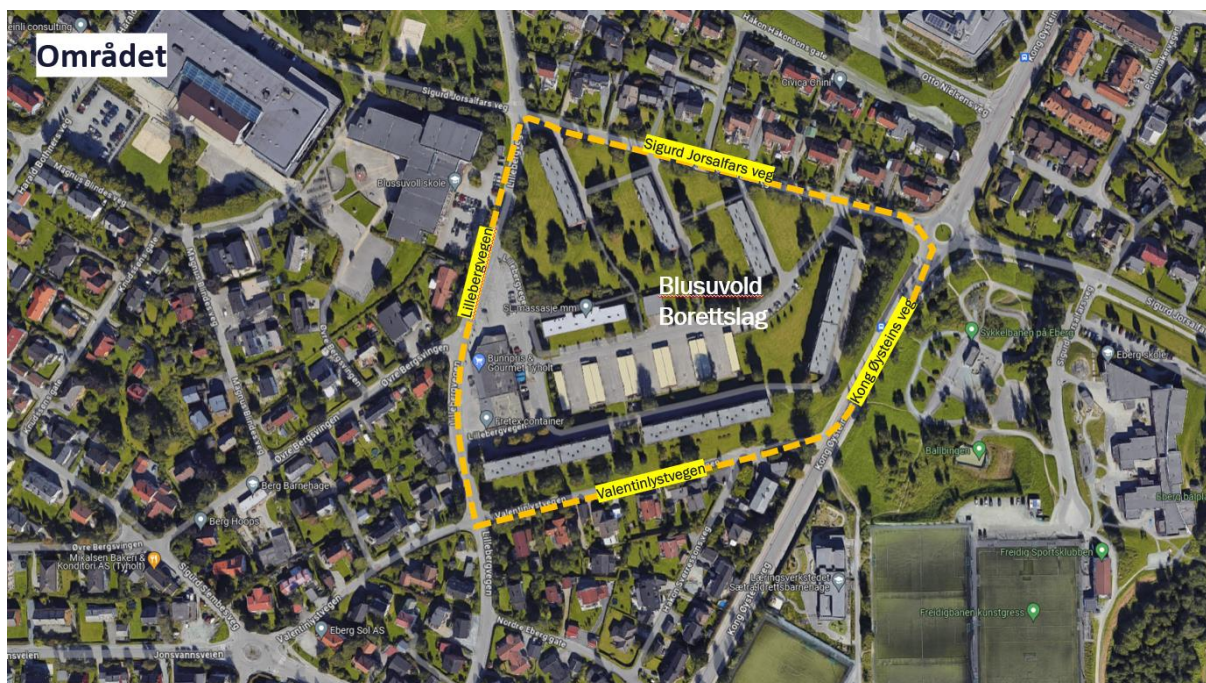
1. Innledning	4
1.1. Planområdet og formålet med planen	4
1.2. Planer i nærområdet	6
2. Dagens situasjon	11
2.1. Dagens bruk av planområdet	11
2.2. Turproduksjon	12
2.3. Trafikksikkerhet	15
2.4. Sykkel og gange	18
2.5. Kollektivtrafikk	21
2.6. Biltrafikk og parkering	23
3. Fremtidig situasjon med planforslaget	25
3.1. Planforslaget	25
3.2. Parkering	29
3.3. Turproduksjon	31
3.4. Myke trafikanter og trafikksikkerhet	34
3.5. Kollektivtrafikk	39
3.6. Biltrafikk	40
4. Plantiltaket og nullvekstmålet	44
5. Oppsummering	46
Kilder	49

1. Innledning

1.1. Planområdet og formålet med planen

Planområdet ligger på Blussuvoll, like ved Blussuvoll ungdomsskole, Strinda Videregående skole og i kort avstand fra Tyholtårnet. Området benyttes i dag til bolig i blokkbebyggelse med grønne arealer mellom samt et større område til bilparkering både på åpne flater og i garasjeanlegg. Figur 1 viser foreløpig planavgrensning. Innenfor planområdet i vest ligger dagligvarebutikken Bunnpris & Gourmet Tyholt. På tomten til dagligvarebutikken pågår et planarbeid som innebærer ny bebyggelse med boliger og endrede arealer for butikken. Også her skal parkering legges under bakken.

Hensikten med planarbeidet for Blusuvold Borettslag (Blusuvold BRL) er å legge til rette for fortetting med flere boliger med tilhørende uteareal. Fortettingen vil skje gjennom fjerning av eksisterende garasjeanlegg, og nye parkeringsplasser lagt til parkeringskjeller under den nye bebyggelsen.



Figur 1: Planområdet (gul stiplet linje) fra oppstartsmøte 25.10.2024 (Kilde: PKA Arkitekter AS)

Lokalisering av Blusuvold BRL og vegnettet omkring er vist på Figur 2. Området ligger like ved Kong Øysteins veg som er en del av ringvegsystemet i Trondheim.



Figur 2: Lokalisering av og vegnett omkring planområdet for Blusuvold borettslag (Kilde: AV-kartet/Geodata 27.11.2024)

1.2. Planer i nærområdet

Lillebergvegen 8

Lillebergvegen 8 er adressen til Tyholt Bunnpris & Gourmet. Det er utarbeidet et planinitiativ¹ for utvikling av eiendommen. I henhold til planinitiativet har Lillebergvegen 8 Eiendom AS en ambisjon om å utvikle forretningsbebyggelse på eiendommen. Formålet med prosjektet er å forsterke funksjonen til den eksisterende butikken og revitalisere nærområdet gjennom å etablere ny bebyggelse. Den nye bebyggelsen vil bestå av ett bygg med forretninger i første etasje og boliger over butikken, og i tillegg to nye boligblokker.

Utbyggingen av Lillebergvegen 8 og Blusuvold BRL må vurderes i sammenheng. I forbindelse med planarbeidet for Blusuvold BRL er planarbeidet for Lillebergvegen 8 omtalt i tilbakemeldingsbrevet (25.11.2024) fra Trondheim kommune etter oppstartsmøtet for Blusuvold Borettslag «Detaljregulering Sigurd Jorsalfars veg 21, 23, 25, 27 og Lillebergvegen 6, 10, 12, 14 – tilbakemelding etter oppstartsmøte». Tilbakemeldingsbrevet omtaler planarbeidet for Lillebergvegen 8 som gjengitt i Figur 3.

Forholdet til planinitiativ for Lillebergvegen 8

Nylig oppstartet regulering av Lillebergvegen 8 (Bunnpris) vil påvirke planforslaget for Blusuvold Borettslag. Byplankontoret vil vurdere samlet effekt av de to planene, spesielt når det gjelder trafikk, støy, sol/skygge og strøkskarakter.

Figur 3: Forholdet til planinitiativ til Lillebergvegen 8 (Utklipp fra tilbakemeldingsbrev 25.11.2024)

I arbeidet med mobilitetsutredningen for Blusuvold BRL er de trafikale konsekvensene av utbyggingen av Lillebergvegen 8 og Blusuvold BRL vurdert samlet sett som nevnt i teksten i Figur 3, herunder beregnede fremtidige trafikktall til støyberegningene. Borettslaget og butikken kan i dag benytte samme adkomster fra Lillebergvegen.

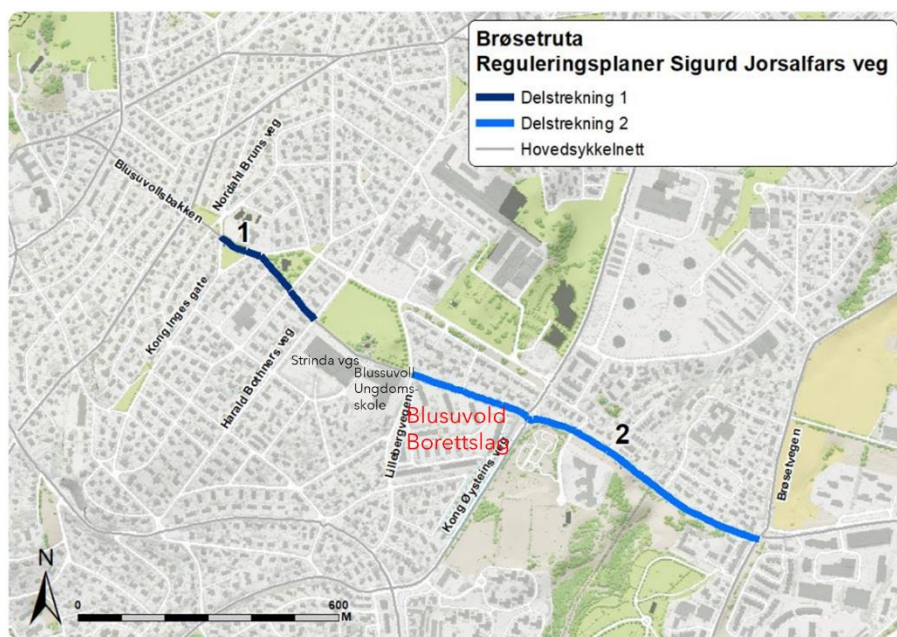
¹Multiconsult, 02.10.2024, Planinitiativ, Reguleringsplan for Lillebergvegen 8.

Brøsetruta: Sigurd Jorsalfars veg

Miljøpakken² har fått utarbeidet reguleringsplaner for sykkelveg med fortau på deler av Brøsetruta langs Sigurd Jorsalfars veg og øvre del av Blusuvollsbakken. Det er planlagt byggestart tidligst i 2026. Den nye sykkelvegen vil forlenge det eksisterende sykkelanlegget i begge retninger forbi Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole, se Figur 4.

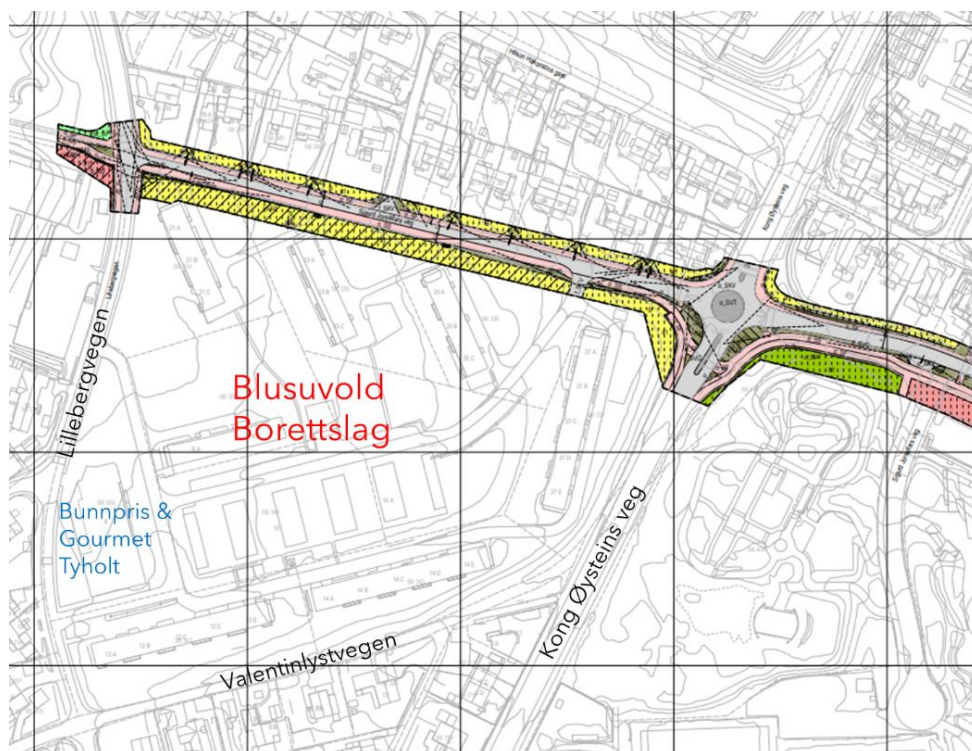
Formål med denne delen av Brøsetruta (Sigurd Jorsalfars veg):

- «Sikre en sammenhengende sykkelveg med fortau, inkludert gode sykkelkryssinger, ved hjelp av regulering.
- Gi syklister og gående god framkommelighet, og et tilbud som oppleves trygt og trafiksikkert for alle.»



Figur 4: Brøsetruta, sykkelveg med fortau forbi Blusuvold BRL (Kilde: Miljøpakken.no 02.12.2024)

² Miljøpakken.no (Miljøpakken består av kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Orkland og Skaun samt Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag.)



Figur 5: Utsnitt av detaljregulering av Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Lillebergvegen-Brøsetvegen (Kilde: Trondheim.kommune.no, 04.07.2023 til sluttbehandling, vedtatt 19.10.2023)

I Sigurd Jorsalfars veg på strekningen forbi Blusuvold BRL mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg reguleres fortau på nordsiden og sykkelveg på sørsiden som vist på Figur 5.

Fra saksfremlegget³ for detaljreguleringsplanen for Sigurd Jorsalfars veg:

«Tiltaket sikrer tilstrekkelig med areal til både fortau og sykkelveg, samt nødvendig areal for å gjennomføre anleggsperioden. Egne traseer for henholdsvis syklist og gående bedrer trafikksikkerheten. I tillegg er det ivarettatt trafikkdeling mellom sykkelveg og kjørefelt der dette er hensiktsmessig, og bidrar der det er mulig til økt følelse av trygghet.

For strekning fra Lillebergvegen til Kong Øysteins veg skal trafikken envegsreguleres fra Lillebergvegen til innkjøring i øst for Blusuvold B/L, og tillatt kjøreretning vil bli mot vest. Mot rundkjøringen i Kong Øysteins veg vil tovegstrafikk opprettholdes. For å unngå for mange brudd i sykkelvegen stenges to av fire innkjørsler til Blusuvold borettslag.

³ Trondheim kommune, 08.09.2023, Saksfremlegg, Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Lillebergvegen - Brøsetvegen, detaljregulering, r20210019, sluttbehandling

Envegsregulering av Sigurd Jorsalfars veg vil endre kjøremønster og redusere trafikken, men vil påvirke de som bor langs vegen ved at de får ekstra reiseveg sammenlignet med i dag.»

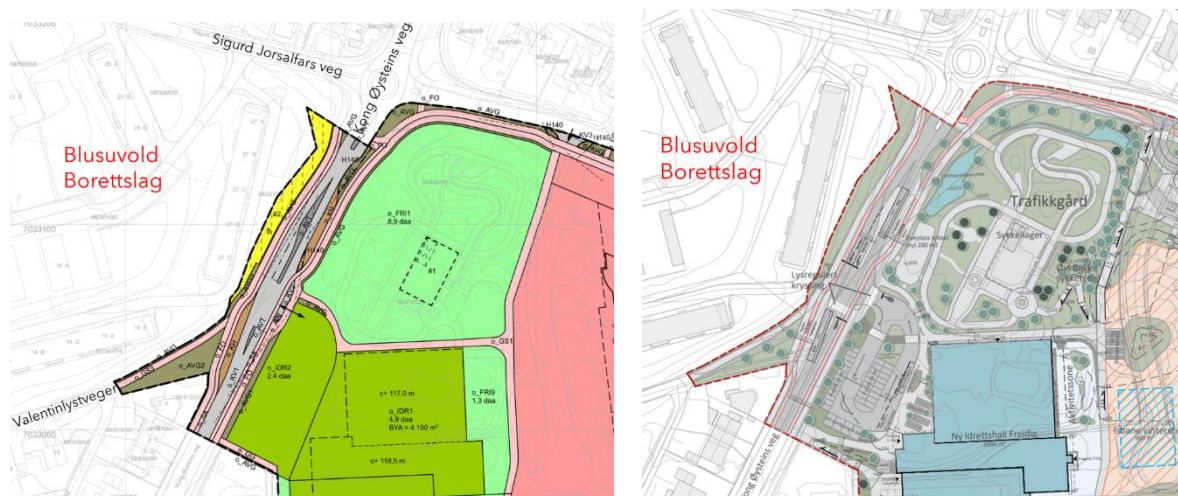


Figur 6: Nytt kjøremønster i Sigurd Jorsalfars veg ved Blusuvold BRL vest for Kong Øysteins veg i reguleringsplanen for Brøsetruta (Kilde: Saksfremlegg 08.09.2023)

Sigurd Jorsalfars veg 37

Rett øst for og inntil planområdet til Blusuvold BRL har Trondheim kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Sigurd Jorsalfars veg 37 som ble vedtatt lagt ut på høring 20.06.2023. Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av en idrettshall, en fotballhall og utvidelse av Eberg skole, med skolegård, fra 300 elever til 700 elever. Det skal også tilrettelegges for egenorganisert aktivitet og opphold innen området, trafikksikre løsninger for gående, syklende og kollektivreisende, og sikring av grønnstrukturen i planområdet.

Bussholdeplassen Sigurd Jorsalfars veg i Kong Øysteins veg er i dag kun for sørgående busser. Holdeplassen ligger 60 meter sør for rundkjøringen med Sigurd Jorsalfars veg. Det er ingen holdeplass Sigurd Jorsalfars veg for nordgående i busser her i dag. Nærmeste holdeplasser i nordgående retning er Magnus Berreføtts veg 300 meter lengre nord og Østre Berg 400 meter lengre sør i Kong Øysteins veg.



Figur 7: Utklipp av planforslag og illustrasjonsplan for Sigurd Jorsalfars veg 37 (Kilde: Trondheim.kommune.no)

Planforslaget for Sigurd Jorsalfars veg 37 viser en ny bussholdeplass i Kong Øysteins veg for nordgående busser 70 meter sør for rundkjøringen med Sigurd Jorsalfars veg. Holdeplassen i sørgående retning flyttes noe sørover til 130 meter fra rundkjøringen med Sigurd Jorsalfars veg. Mellom bussholdeplassene er det vist et signalregulert gangfelt over Kong Øysteins veg sør for planlagt ny avkjøring til idrettshall.

I planforslaget for Sigurd Jorsalfars veg 37 reduseres antall parkeringsplasser en god del sammenlignet med dagens situasjon, og det er derfor ikke tatt høyde for noen trafikkvekst som følge av dette planforslaget i beregningene av trafikk tall for vegnettet rundt Blusuvold BRL.

Utbygginger i nærområdet

Flere prosjekt er under planlegging og utbygging i områdene i nærheten av Blusuvold BRL, som for eksempel Norsk Havteknologisenter, utvidelse av kontorbygg i Otto Nielsen veg 12, fortetting med ny boligbebyggelse på Valentinlyst og store nye boligområder på Brøset og Leangen (tidligere travbane). Utbyggingene vil få betydning for aktiviteten i bydelen og områdene omkring, likevel er det på grunnlag av avstand og omfang vurdert at de ikke vil medføre trafikale konsekvenser av betydning for utbyggingen av Blusuvold BRL.

2. Dagens situasjon

2.1. Dagens bruk av planområdet

Planområdet består i dag av Blusuvold BRL med boligblokker med tilhørende parkeringsplasser og uteområder. Dagligvarebutikken Bunnpris & Gourmet Tyholt med tilhørende parkeringsplasser ligger inntil planområdet.

Blusuvold BRL har 212 boligenheter i dag, fordelt på seks boligblokker med fire etasjer og én boligblokk med to etasjer. Borettslaget har 100 garasjer til utleie for andelseierne og 60 utendørs p-plasser (inkl. ladeplasser for el-bil), totalt 160 plasser.

Dagligvarebutikken har handelsareal på ett plan og har rundt 50 oppmerkede parkeringsplasser inkludert parkeringsplasser for ansatte og HC-parkering.

Illustrasjonen på Figur 8 viser en landskapsplan for dagens situasjon innenfor planområdet og Bunnpris & Gourmet Tyholt.

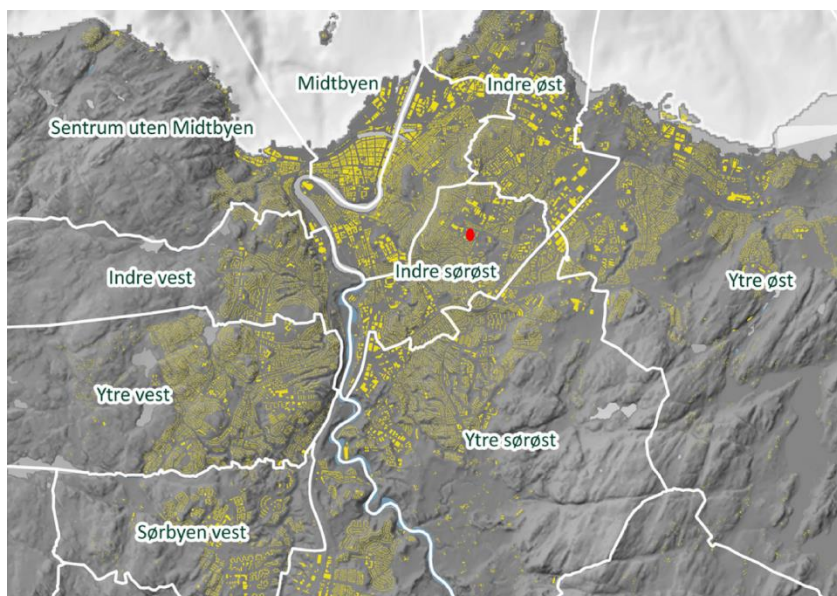


Figur 8: Eksisterende situasjon for planområdet. (Kilde: PKA Arkitekter, Oppstartsmøte 25.10.2024)

2.2. Turproduksjon

Turproduksjon Blusuvold borettslag

Det er beregnet turproduksjon for dagens situasjon med 212 boliger innenfor planområdet. I Trondheim er det i 2024 gjennomsnittlig 1,97 beboere per husholdning⁴. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2022 viser at hver person i Trondheim, 13 år og eldre, tok i gjennomsnitt 2,6 reiser per dag⁵. Noen av disse turene starter eller slutter ikke i bosted. Likevel er det valg å benytte 2,6 turer per person per dag for bosatte i Blusuvold BRL for ikke å beregne for lite antall turer. Med dagens 212 boenheter gir dette i underkant av 1.100 personturer til og fra planområdet per døgn til og fra boligene.



Figur 9: Planområdet markert med rød prikk i sone Indre sørøst (Kilde soneinndeling: Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2022, Hovedresultater for Trondheimsregionen)

I reisevaneundersøkelsen er Trondheim inndelt i soner, hvor Blusuvold BRL ligger innenfor sone Indre sørøst som vist på Figur 9. De beregnede 1.100 personturene er fordelt på

⁴ Kilde: Statistisk sentralbyrå, 20.11.2024, [Kommunefakta - SSB](#)

⁵ Miljøpakken i Trondheim, Reisevaner i 2022, Hovedresultater for Trondheimsregionen [rvu-trondheimsregionen-2022.pdf](#)

reisemiddel med bakgrunn i dagens reisemiddelfordeling for turer med bosted i sone «Indre sørøst» fra reisevaneundersøkelse i 2022. Beregnet turproduksjon per reisemiddel er vist i Tabell 1. Det er 176 parkeringsplasser innenfor planområdet, hvorav 100 plasser er i garasjer og 76 plasser er utendørs. Beregningen gir 270 bilturer per døgn i sum til og fra, avrundet til ÅDT 300 med den usikkerheten som ligger i slike beregninger. Beregningene gir at hver bil i gjennomsnitt kjører 1,8 turer per dag i sum til og fra hver av parkeringsplassene, noe som betyr at nesten alle som har parkeringsplass gjennomsnittlig kjører én tur ut og én tur tilbake hver dag.

Tabell 1: Beregnet turproduksjon per reisemiddel per døgn for bosatte i Blusuvold BRL i dagen situasjon

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt
Andel turer etter bostedssone Indre sørøst	36,4 %	12,2 %	14,1 %	24,7 %	9,3 %	3,3 %	100 %
Turer per døgn	400	130	160	270	100	40	1.100

Turproduksjon Lillebergvegen 8

Bunnpris & Gourmet Tyholt med adresse Lillebergvegen 8 ligger inntil planområdet. Her er det laget et planinitiativ for utvikling av tomten til boliger og fortsatt handel, og prosjektet Lillebergvegen 8 må derfor tas med i beregningene av turproduksjon for å finne endringen i trafikk tall for hele planområdet.

På grunnlag av erfaringstall for turproduksjon er det beregnet antall bilturer til og fra Bunnpris & Gourmet Tyholt per dag. I reisevaneundersøkelsen for Trondheim er det oppgitt reisemiddelandeler for turer som ender i sonene. I sone Indre sørøst er bilandelen 46,6 % for turer som ender i sonen. I beregningene av bilturer for Bunnpris & Gourmet i dagens situasjon er det lagt til grunn et areal på 1.400 m² (målt fra flyfoto), 47 % bilandel for kunder og ansatte og 100 % bilandel for varelevering og arbeidsreiser. På grunnlag av erfaringstall for turproduksjon per kvadratmeter dagligvarehandel gir beregningen 900 bilturer per virkedag i sum til og fra. Det er ut fra flyfoto telt opp 45 oppmerkede parkeringsplasser ved butikken. Med 450 biler som ankommer parkeringsplassen per dag, og 45 parkeringsplasser, blir hver parkeringsplass benyttet av gjennomsnittlig 10 biler per

dag. Åpningstiden i butikken er på hverdager kl. 08:00-23:00, og det er dermed svært god kapasitet på parkeringsplassene på gjennomsnittlige hverdager ut fra beregningene.

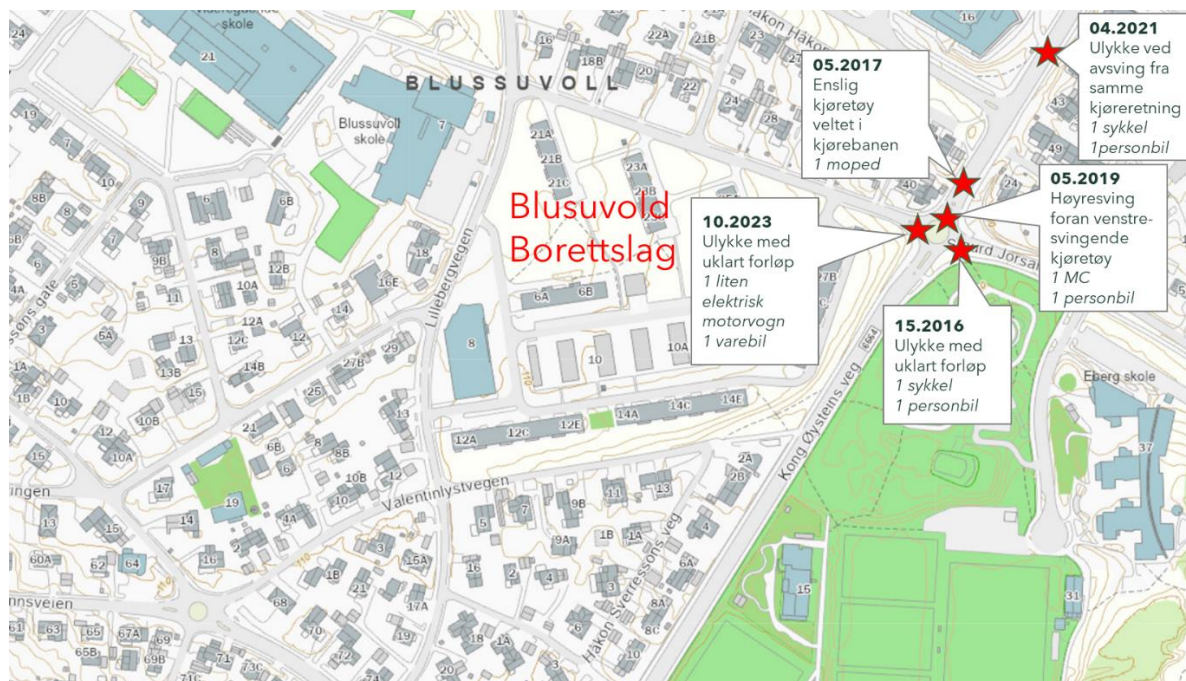
Som grunnlag for trafikk tall på vegnettet, til blant annet støyberegninger, oppgis trafikk tall som ÅDT (årsdøgnetrafikk, gjennomsnittlig trafikk tall per døgn alle dager). Normalt benyttes en faktor på 0,9 ved omregning fra VDT (virkedøgnetrafikk) til ÅDT. Med VDT 900 for Lillebergvegen 8 blir det omregnet til ÅDT 800.

Turproduksjon for planområdet

I dagens situasjon er det beregnet trafikk tall for Blusuvold BRL på ÅDT 300 og for Lillebergvegen 8 på ÅDT 800, i sum ÅDT 1.100 kjøretøy per døgn til og fra planområdet. Trafikk tall på vegnettet og fordeling fra planområdet ut på vegnettet er videre omtalt i kapittel 2.6 om biltrafikk.

2.3. Trafikksikkerhet

2.3.1. Trafikkulykker



Figur 10: Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank de siste 10 årene (2015-2024) (Kilde: vegkart.atlas.vegvesen.no, 10.01.2025)

Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank de siste 10 årene (2015-2024) er vist på Figur 10. Det er registrert fire ulykker i kryssområdet ved Kong Øysteins veg og Sigurd Jorsalfars veg. Tre av ulykkene har skjedd i rundkjøringen, og én ulykke like nord for rundkjøringen. I tillegg har det skjedd en ulykke innenfor kartutsnittet lengre nord i Kong Øysteins veg. For øvrig er det ikke registrert trafikkulykker på vegnettet inntil eller i nærområdet til Blusuvold BRL de siste 10 årene. De ulykkene som er registrert inkluderer lette kjøretøy som sykkel, moped, MC og liten elektrisk motorvogn i tillegg til bil. Ingen fotgjengere er registrert som involverte i trafikkulykkene.

Ulykkespunkt og ulykkesstrekning ifølge Statens vegvesens definisjon er gjengitt i Figur 11. De fire ulykkene som har skjedd i kryssområdet ved Kong Øysteins veg og Sigurd Jorsalfars veg faller ikke inn under definisjonen på ulykkespunkt siden ulykkene har skjedd over en lengre periode enn 5 år.

Ulykkespunkt

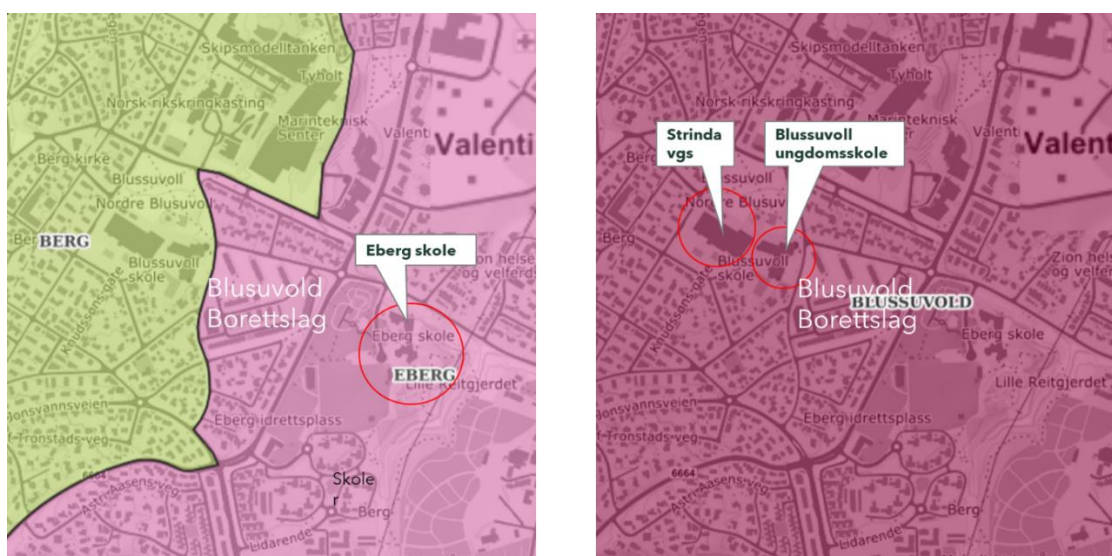
Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m.

Ulykkesstrekning

Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km.

Figur 11: Definisjon på ulykkespunkt og ulykkesstrekning fra SVV håndbok V723.

2.3.2. Skoleveger



Figur 12: Skolekretser - barneskoler til venstre og ungdomsskole til høyre (Kilde: Trondheim.kommune.no 10.01.2025)

Kartene på Figur 12 viser skolekretser rundt Blusuvold BRL. Planområdet ligger i veldig kort avstand fra både barne-, ungdoms- og videregående skole. Planområdet ligger innenfor Eberg barneskolekrets, helt på grensen til Berg barneskolekrets, og innenfor Blussuvoll ungdomsskolekrets. Ungdomsskolen ligger rett vest for og inntil Blusuvold BRL på andre siden av Lillebergvegen. Rett vest for og inntil ungdomsskolen ligger Strinda videregående skole. Eberg barneskole ligger på østsiden av Kong Øysteins veg med gangavstand 300-600 meter fra dør til dør målt langs fortau og gangvegssystem.

Ruta mellom planområdet og Eberg skole går langs interne kjøreveger innenfor borettslaget uten egen tilrettelegging for gående eller syklende. Det interne vegsystemet har i dag fire adkomster til/fra sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. På sørsiden av Sigurd

Jorsalfars veg er det ikke fortau, kun en gruslagt skulder på 1,2 meter bredde, bortsett fra et asfaltert fortau de siste 30 meterne inn mot rundkjøringen ved Kong Øysteins veg. Over Kong Øysteins veg er det signalregulert gangfelt med trafikkøy mellom kjørefeltene, og fortau på begge sider av vegen. Videre mot Eberg skole er det gang-/sykkelveg langs sørsiden av Sigurs Jorsalfars veg, gangfelt over adkomstvegen og fortau/gangveg langs begge sider av adkomstvegen til skolen. Fartsgrensen langs Sigurd Jorsalfars veg er 30 km/t både nord og sør for Kong Øysteins veg.

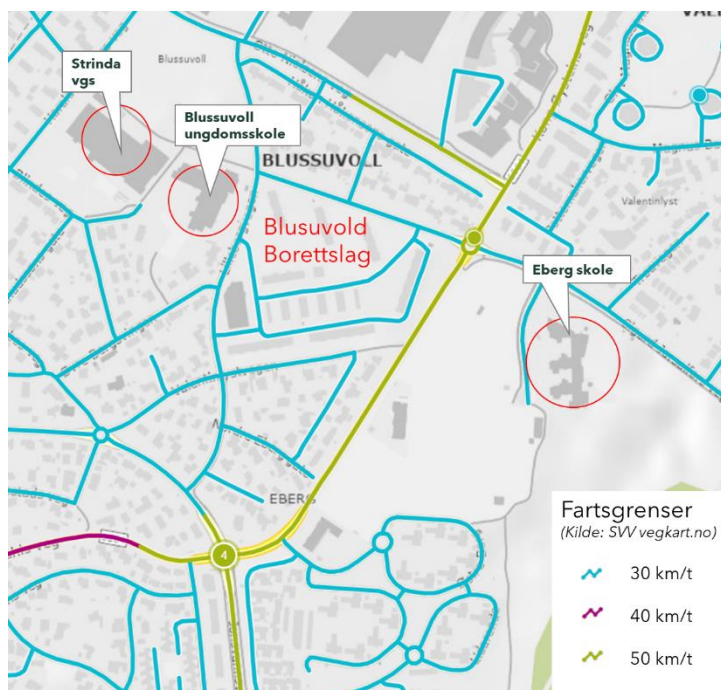
Valentinlystvegen på sørsiden av borettslaget er også en mulig skoleveg til Eberg skole dersom barna som bor i de sørlige blokkene ikke velger å gå interne veger.

Valentinglystvegen betjener et fåtall boliger og har en beregnet ÅDT mindre enn 50 kjøretøy per dag (se kapittel 2.6 Biltrafikk). De siste 40 meterne mot Kong Øysteins veg går Valentinlystvegen over til å bli en gang-/sykkelveg. Videre går skolevegen på fortau på vestsiden av Kong Øysteins veg fram til det signalregulerte gangfeltet ved rundkjøringen mellom Kong Øysteins veg og Sigurd Jorsalfars veg. Fartsgrensen er 30 km/t i Valentinlystvegen og 50 km/t i Kong Øysteins veg. Den reelle farten i Kong Øysteins veg, der barn krysser til/fra skole, er vesentlig lavere som følge av rundkjøringen som demper farten betydelig.

Skolevegen til Blussuvoll ungdomsskole går fra borettslaget og over Lillebergvegen. Det er fortau på begge sider av Lillebergvegen og på strekningen langs Blusuvold BRL og Bunnpris & Gourmet Tyholt er det tre oppmerkede og skiltede gangfelt over Lillebergvegen. Krysningpunktene ligger på oversiktlige steder på tilnærmet rettstrekning. Fartsgrensen på Lillebergvegen er 30 km/t og trafikkmengden er oppgitt å være ÅDT 1.500.

Skolevegene både til barne- og ungdomsskolen vurderes å ha god trafiksikkerhet og være trygg for barn og ungdommer på veg til og fra skolene.

2.3.3. Fartsgrenser



Kartet på Figur 13 viser fartsgrenser på vegnettet rundt Blusuvold BRL. På de fleste vegene rundt Blusuvold BRL er fartsgrensen 30 km/t. Den lave fartsgrensen er viktig for trafikksikkerheten. Fartsgrensen er 50 km/t langs Kong Øysteins veg på østsiden av planområdet mellom Jonsvannsveien i sør og videre nordover mot Valentinslyst. Den østlige delen av Otto Nielsens veg litt nord for planområdet har også fartsgrense 50 km/t.

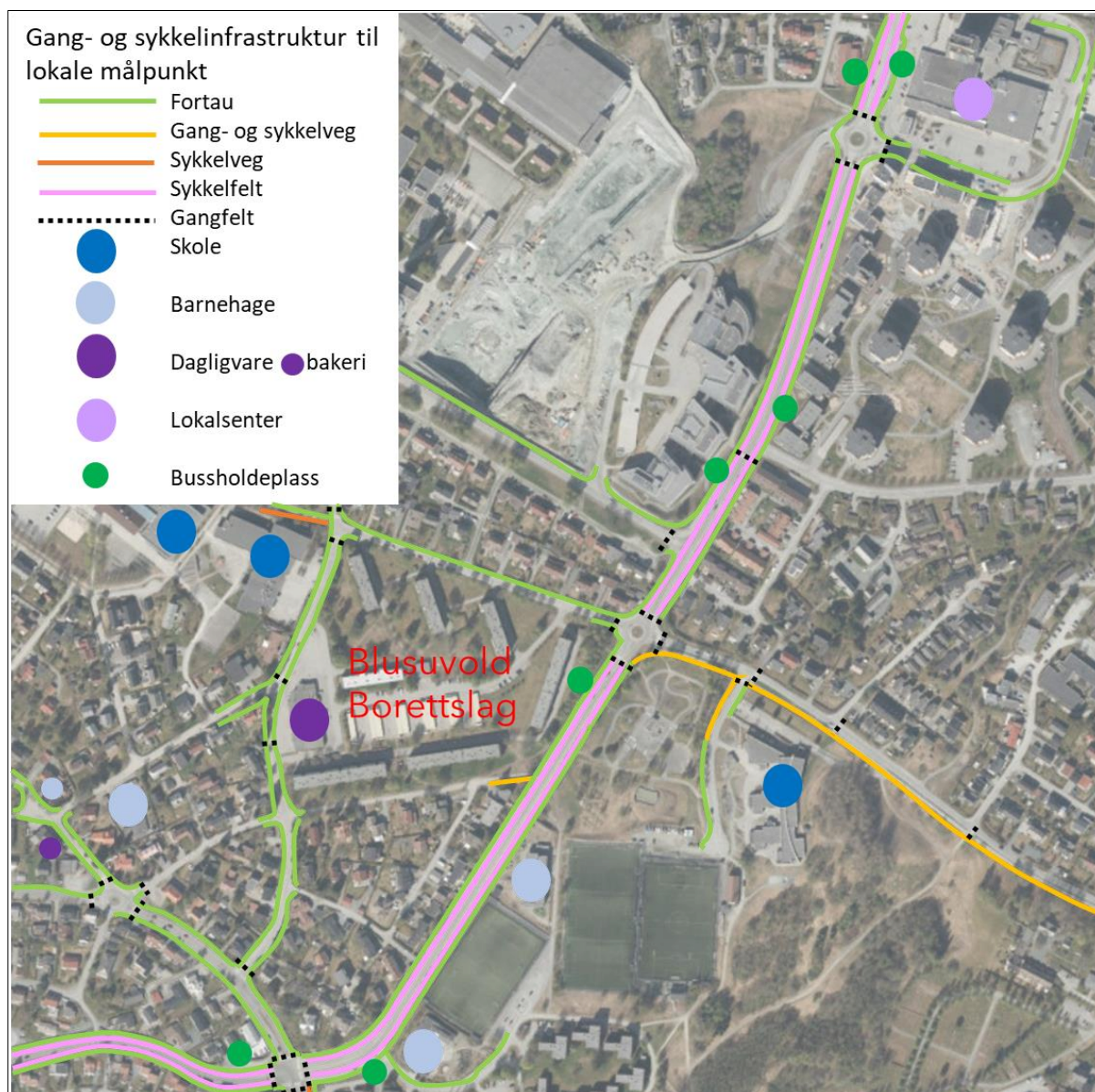
Figur 13: Fartsgrenser på vegnettet rundt Blusuvold BRL (Kilde: Statens vegvesen, vegkart.no)

2.4. Sykkel og gange

Gang- og sykkelinfrastrukturen ved planområdet er vist på Figur 14. Kartet viser også nærmeste bussholdeplasser og målpunkt som skoler, barnehager og dagligvarebutikker.

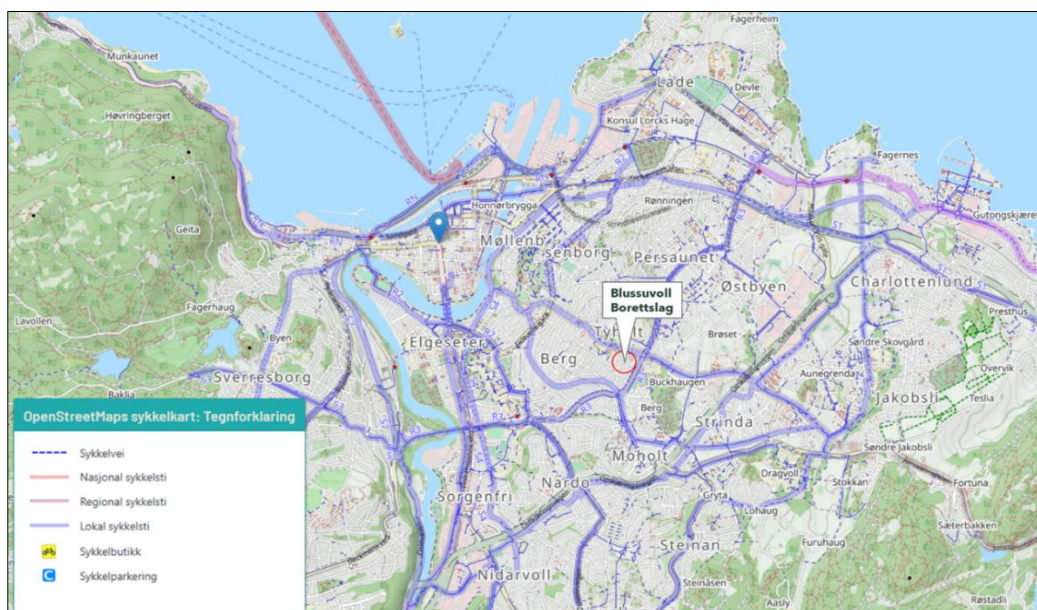
Det er kort avstand både til bussholdeplasser og øvrige målpunkt. Avhengig av startpunkt innenfor planområdet er gangavstanden til bussholdeplasser 100-400 meter, barneskole 300-600 meter, ungdomsskole 50-400 meter, barnehage 200-600 meter og 50-300 meter til dagligvarebutikk. Det er tilrettelagt for myke trafikanter enten med fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau langs alle de mest trafikkerte vegene og til alle målpunktene som er markert på kartet.

Det er gangfelt over de mest trafikkerte vegene i nærheten av planområdet og ved de sentrale krysningspunktene på veg mot målpunktene. Over Kong Øysteins veg på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg er det signalanlegg hvor skolebarn og andre fotgjengere kan krysse trygt på grønn mann til og fra Eberg skole.



Figur 14: Gang- og sykkelinfrastruktur, bussholdeplasser og daglige målpunkt rundt planområdet

Avstanden fra planområdet til Torvet i Trondheim er 3 km med angitt reisetid på sykkel på 10 minutter nedover til Torvet og 20 minutter oppover fra Torvet. Gangtiden er omtrent 40 minutter. I nærheten av planområdet er det flere store arbeidsplassområder som for eksempel Sintef Ocean og NTNU Marintek, og Telenor, Nordic Semiconductors og flere kontorbedrifter i Otto Nielsen veg 12 i gangavstand 500 meter. Valentinlystsenteret med flere butikker og servicetilbud ligger 800 meter gangavstand fra planområdet.



Figur 15: Sykkelfart for Trondheim (Kilde: miljopakken.no/sykkelfart) markert med Blusuvold BRL.

Sykkelfartet for Trondheim på Figur 15 viser at Blusuvold BRL er sentralt plassert ved flere lokale sykkelruter med forbindelser både mot Midtbyen og andre bydeler i alle retninger. Sykkelfartet på Figur 16 viser sykkelanlegg som skal ha særlig god standard om vinteren. Blusuvold BRL ligger ved en rød rute i Kong Øysteins veg som skal være praktisk talt snø- og isfri, og ved en blå rute i Sigurd Jorsalfars veg som skal ha god standard med hyppig brøyting og strøing.

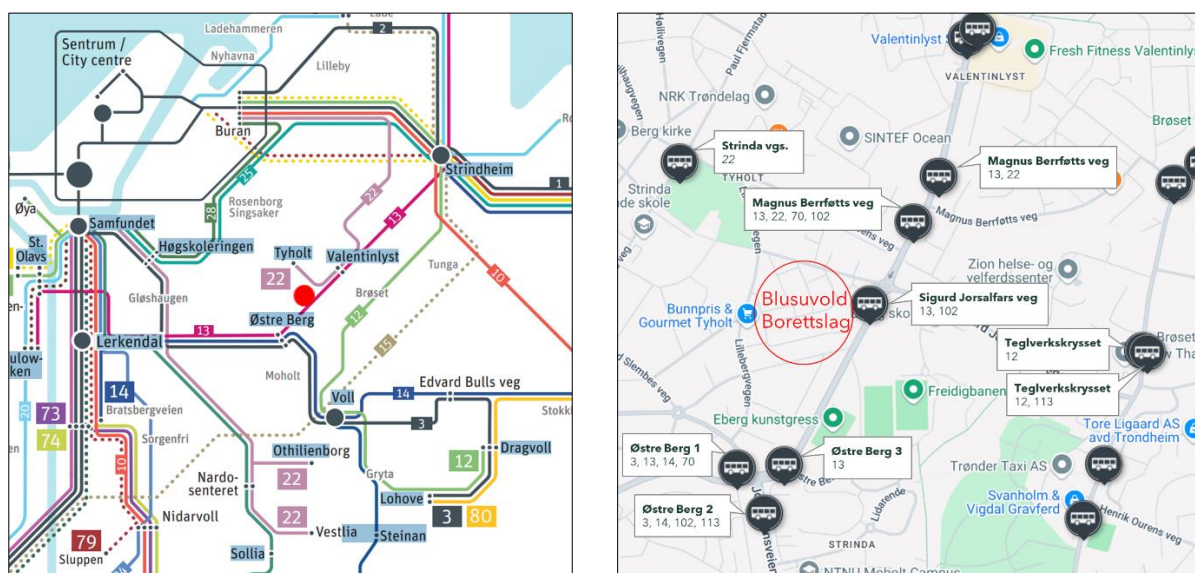


Figur 16: Sykkelfarter forsterket vinterdrift (Kilde: kart.trondheim.kommune.no/map/forsterket_vinterdrift_sykkelfart/)

Innenfor planområdet er det ikke noe tydelig avgrensning og oppdeling av arealer til myke trafikanter og kjørende trafikk. Mellom og langs med boligbebyggelsen er det smale asfalterte veger eller stier. Inn og ut av bilparkeringsarealer er det beredte veger for toveis kjørende trafikk uten eget tilbud for gående og syklende.

2.5. Kollektivtrafikk

Kollektivdekningen ved planområdet er god, og det er høy frekvens på bussruter på flere holdeplasser innenfor kort gangavstand fra planområdet. Kartet på Figur 17 inneholder et utsnitt av AtBs rutekart, og et kart over holdeplasser supplert med de bussrutene som stopper på holdeplassene. Det er en rekke bussruter som passerer i nærheten av planområdet. Gangavstand fra planområdet, rutenummer, antall avganger og tid mellom hver avgang i rush- og lavtrafikk utenom rush er listet opp i Tabell 2 nedenfor.



Figur 17: Utsnitt av AtBs rutekart til venstre og kart med holdeplasser og bussruter på holdeplassene til høyre, med planområdet markert med rød prikk/sirkel. (Kilde AtB.no 16.01.2025).

Nærmeste bussholdeplass heter Sigurd Jorsalfars veg og ligger inntil planområdet i Kong Øysteins veg med gjennomsnittlig gangavstand 300 meter målt fra midt i planområdet. Holdeplassen trafikkeres av rute 13 mellom Østmarkneset og Havstad via Lerkendal og St. Olavs Hospital. I rushtrafikken er det 10 minutter mellom hver avgang, og utenom rush midt på dagen er det 15 minutter mellom hver avgang. I dag er det kun holdeplass for busser i sørgående retning her. Planlagt holdeplass i nordgående retning er omtalt i kapittel 1.2.

Litt lengre nord i Kong Øysteins veg ligger holdeplassene Magnus Berrføtts veg i 400-500 meter gangavstand fra planområdet. Her trafikkeres holdeplassene av rute 13 i begge retninger, og i tillegg av rute 22 mellom Strinda vgs og Vestlia via sentrum. Både rute 13 og 22 kjører via knutepunktet Strindheim der det er overgang til en rekke bussruter til sentrum og flere retninger. Fra Magnus Berrføtts veg er det gjennomsnittlig 5 minutter mellom hver avgang i begge retninger i rushtrafikken, og 8,5 minutter utenom rush. Reisetiden til sentrum med bytte på Strindheim knutepunkt er 20 minutter på morgenen i henhold til rutetabellen. Fra holdeplassen Sigurd Jorsalfars veg til sentrum er reisetiden via Lerkendal 15 minutter inkludert ventetid ved bytte av buss.

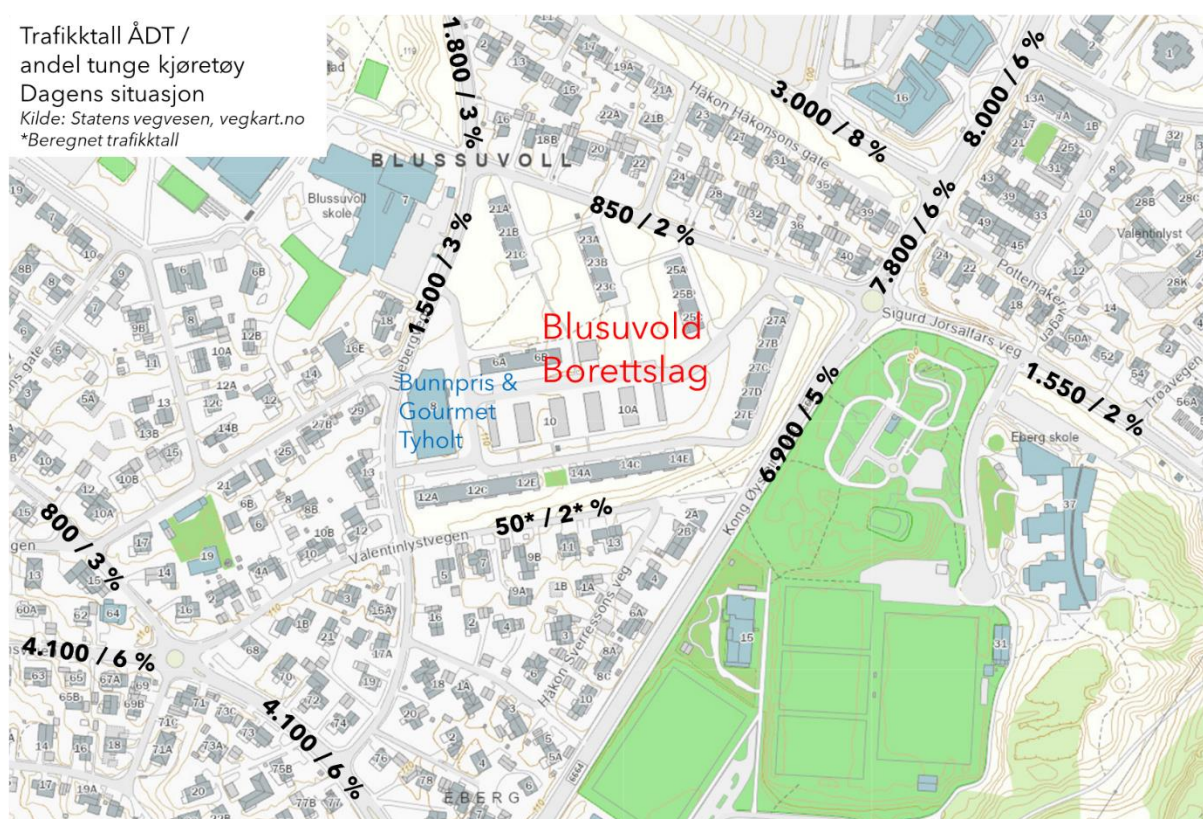
Holdeplassene Østre Berg 1, 2 og 3 ligger i 500 meter gangavstand fra planområdet. Østre Berg 1 og 2 trafikkeres av metrobussrute 3, i tillegg til rute 14, og her er det gjennomsnittlig 3-4 minutter mellom hver avgang i rush, 4-5 minutt utenom rush. Metrobuss rute 3 kjører direkte til Trondheim sentrum uten behov for bytte og reisetiden er 11 minutter.

Tabell 2: Bussholdeplasser, avstand (langs gangveg/fortau), ruter (nattbuss eller få avganger i parentes) og avganger (Kilde AtB.no 16.01.2025).

Holdeplass	Avstand gjennom-snittlig	Ruter	Rush frekvens avg/time	Rushtrafikk, tid mellom avganger	Lavtrafikk frekvens avg/time	Lavtrafikk, tid mellom avganger
Sigurd Jorsalfars veg mot sør	300 meter	13 (102)	6	10 minutt	4	15 minutt
Magnus Berrføtts veg mot nord	500 meter	13, 22	12	5 minutt	7	8,5 minutt
Magnus Berrføtts veg mot sør	400 meter	13, 22 (70, 102)	12	5 minutt	7	8,5 minutt
Østre Berg 1 mot vest	500 meter	3, 13, 14 (70)	21	3 minutt	16	4 minutt
Østre Berg 2 mot sør	500 meter	3, 14 (102, 113)	15	4 minutt	12	5 minutt
Østre Berg 3 mot nord	500 meter	13	6	10 minutt	4	15 minutt
Teglverkskrysset mot nord	900 meter	12 (113)	6	10 minutt	6	10 minutt
Teglverkskrysset mot sør	900 meter	12	6	10 minutt	6	10 minutt
Strinda vgs mot sentrum	600 meter	22	6	10 minutt	3	20 minutt

2.6. Biltrafikk og parkering

Trafikktall på vegnettet rundt planområdet er vist på Figur 18. Trafikktallene er lagt inn på de vegene der det er oppgitt tall fra Statens vegvesen på vegkart.no. Valentinlystvegen går langs planområdet, og her foreligger det ikke tall på vegkart.no. Trafikktallet her er derfor beregnet med utgangspunkt i antall boliger og samme metodikk som for boligene i Blusuvold BRL som omtalt i kapittel 2.2 Turproduksjon. Det er antatt at bosatte i Valentinlystvegen og Håkon Sverressons veg kjører korteste veg ut til Lillebergvegen. Trafikktallene er beregnet og er veldig lave, avrundet opp til ÅDT 50.

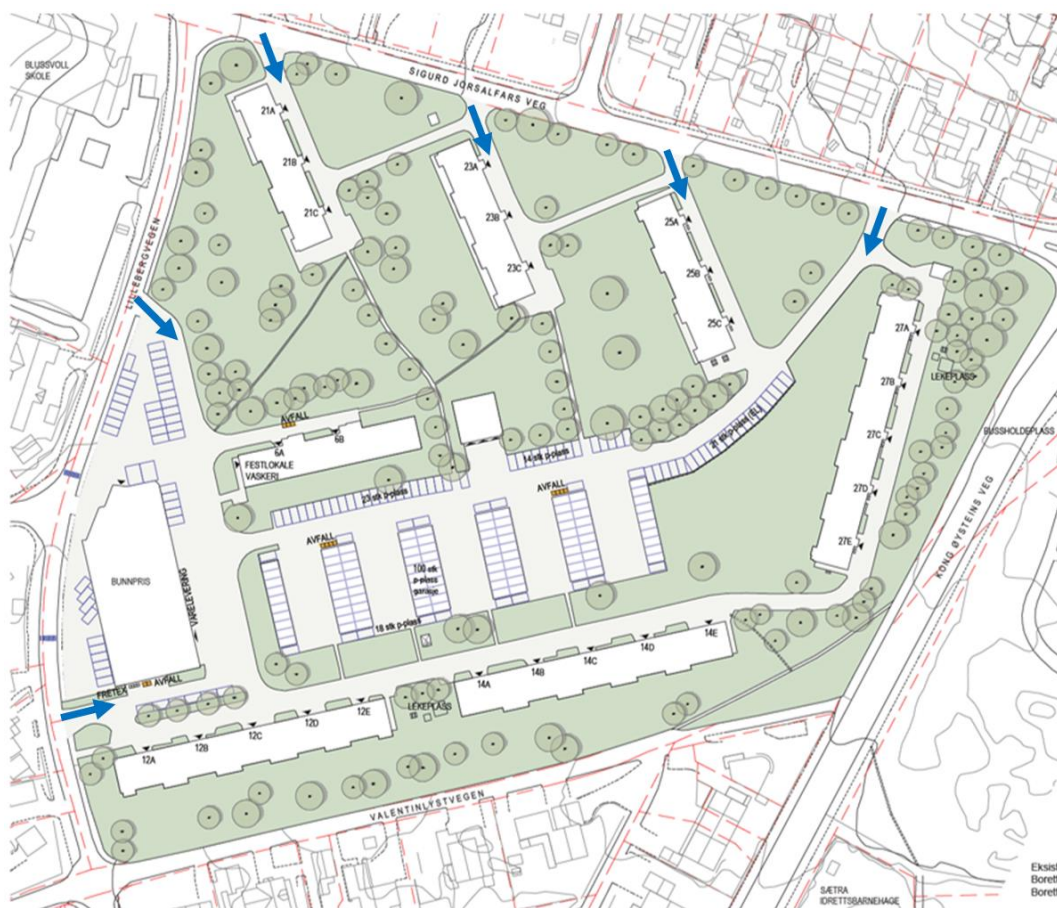


Figur 18: Trafikktall ÅDT / andel tungetrafikk på vegnettet rundt planområdet. (Kilde: Statens vegvesen, vegkart.no, 28.11.2024. *Trafikktall beregnet med grunnlag i antall bolighus.)

I dag er det mulige kjøreadkomster til boligene og parkeringsplassene flere steder med fire adkomster fra Sigurd Jorsalfars veg i nord og to adkomster fra Lillebergvegen i vest som vist med blå piler på illustrasjonen på Figur 19. Her er det også tegnet opp

parkeringsplassene innenfor planområdet. Det er mulig å kjøre bil inn til parkeringsplassene fra alle adkomstene som er markert. I garasjene i rekkene midt på figuren er det 100 parkeringsplasser. I tillegg er det 76 parkeringsplasser merket opp utendørs langs adkomstene til garasjene. Rundt Bunnpris & Gourmet Tyholt er det merket opp 43 parkeringsplasser, hvorav to store HC-plasser. Det er ikke registrert parkeringsplasser for sykler.

Det er i hovedsak adkomstene fra vest i Lillebergvegen og helt øst i Sigurd Jorsalfars veg som benyttes til kjøring til/og fra parkeringsplassene. Det er beregnet ÅDT 300 til boligene og ÅDT 800 til butikkeiendommen. Trafikken til butikken kjører i all hovedsak inn og ut i Lillebergvegen. Trafikken til parkeringsplassene knyttet til boligene kjører via både Lillebergvegen og Sigurd Jorsalfars veg.



Figur 19: Kjøreadkomster til boliger og parkeringsplasser vist med blå piler (Kilde kartgrunnlag: PKA Arkitekter til oppstartsmøte 25.10.2024)

3. Fremtidig situasjon med planforslaget

3.1. Planforslaget

Hensikten med planen er å legge til rette for nye boliger med tilhørende utearealer og møteplasser innenfor eksisterende område for Blusuvold Borettslag. Det er planlagt for ny bebyggelse med 210 nye boenheter, samlet rundt BRA 15.000 m² bolig. De nye boligene kommer i tillegg til de 212 eksisterende boligene innenfor planområdet.

Eksisterende garasjeanlegg med 100 parkeringsplasser skal rives og innendørs parkering erstattes med parkeringskjeller med plass til 148 biler, hvorav 4 HC-plasser. Dagens 76 eksisterende utendørs parkeringsplasser flere steder innenfor området skal reduseres til 60 plasser (hvorav 2 HC-plasser) ved innkjøringen til området. Det planlegges altså for færre parkeringsplasser for bil ute og totalt øker antallet parkeringsplasser fra 176 til 208.

Planen skal bidra til å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlig transporttilbud. Dagens seks kjøreadkomster til boligene reduseres til kun én adkomst med bil fra Sigurds Jorsalfars veg i nordøst, tett på overordnet vegnett i Kong Øysteins veg. Det overordnede trafikksystemet opprettholdes stor sett som i dag. Kjøremønsteret blir endret i Sigurd Jorsalfars veg nord for planområdet. Vest for adkomsten til området blir det kun lov å kjøre fra øst mot vest. Samlet sett vil denne løsningen bidra til å samle biltrafikken og rette den mot overordnet vegnett, noe som reduserer bilkjøringen i boligområdet.

Sykkelparkering etableres med 440 plasser, hvorav minst 66 plasser for lastesykler. 50 % av sykkelparkeringen skal være under tak. Tegningene av kjellerplan viser reserverte plasser for sykkelparkering, også for lastesykler, med lett adkomst ut mot sykkelvegnettet. I tillegg vil det bli utendørs sykkelparkering under tak ved torget, samt sykkelparkering nært hovedinnganger til bebyggelsen.

Foreløpig plankart og illustrasjonsplan (Figur 20-Figur 22) som vist på de neste sidene er benyttet som grunnlag for vurderinger av fremtidige mobilitetsløsninger.



Figur 20: Foreløpig plankart (Kilde: PKA 19.02.2025)



Figur 21: Foreløpig illustrasjonsplan (Kilde: Bjørbekk & Lindheim 19.02.2025)



Figur 22: Foreløpig kjellerplan parkeringsplasser (Kilde: PKA februar 2025)

3.2. Parkering

Parkeringsregulering er et viktig virkemiddel for å redusere personbiltrafikk, spesielt i sentrale områder med god kollektivdekning og god tilrettelegging for sykkel og gange, slik det er ved Blusuvold BRL. Antall parkeringsplasser for bil skal holdes lavt, samtidig som det skal legges til rette for nok HC-parkering. Sykkelparkering i et tilstrekkelig antall etableres, og sykkelparkeringen skal være enkel og attraktiv å bruke.

Tabell 3: Norm for parkeringsplasser for bil og sykkel (Kilde: Trondheim kommune, KPA 2022-2034, Revidert etter bystyrevedtak 26.9.2024. Foreløpig utgave – ikke kunngjort eller rettskraftig)

§ 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende norm:

Byggesone	Sykkel	Bil - per 100 m ² BRA
Byggesone 1 - felt S1	Største tall av 3 parkeringsplass pr. 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	Midtbyen: 0 / S1: maks. 0,4
Byggesone 1 - felt S2-S5		min 0,1 - maks 0,7
Byggesone 2		min 0,2 - maks 0,9
Byggesone 3		min 0,4 - maks 1,1

For Blusuvold BRL planlegges det for parkeringsplasser i henhold til bestemmelsene for kommuneplanens arealdel⁶. Kravene er vist i Tabell 3, og planområdet ligger innenfor byggesone 2.

Der normen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser bør:

- minst 50 prosent være innvendig i bygg eller ha overbygg, men etableres i tillegg til annet bodareal
- minst 15 prosent være for sykkelvogner og lastesykler, og være minst 1 m x 2,6 m

⁶ Trondheim kommune, KPA 2022-2034, Revidert etter bystyrevedtak 26.9.2024. Foreløpig utgave – ikke kunngjort eller rettskraftig

Der normen gir krav om minst 100 sykkelparkeringsplasser bør det avsettes areal til vask og enkel service.

Bilparkeringsplasser (HC-plasser) for personer med nedsatt bevegelsesevne har krav om den høyeste verdien av enten:

- 5 prosent av alle bilparkeringsplassene, eller
- 1 bilparkeringsplass per 1500 m² BRA

I tillegg til antall parkeringsplasser for bolig skal det etableres parkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy. Antall parkeringsplasser skal vurderes og fastsettes i den enkelte reguleringsplan. Det skal alltid sikres minst 1 parkeringsplass.

Tabell 4: Minimumskrav og maksimumskrav for sykkelparkering og bilparkering for ny bebyggelse innenfor Blusuvold BRL

Parkeringsplass	Sykkel		Bil	
		Antall plasser	Bil per 100 m ² BRA (min - maks)	Antall plasser (min - maks)
Bolig 14.800 m ² 210 leiligheter	Største tall av 3 parkerings- plasser per 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	440 hvorav 220 i bygg eller ha overbygg og 66 være for lastesykler	min. 0,2 - maks. 0,9 1 HC-plass per 1.500 m ² BRA	30 - 133 Hvorav 10 HC- plasser

Tabell 5: Antall parkeringsplasser for bil per leilighet før og etter utbygging av Blusuvold BRL

Boligenheter	Antall boliger	Parkerings- plasser bil inne+ute=sum	Antall parkerings- plasser per leilighet
Eksisterende	212	100+76=176	0,83
Etter utbygging	212+210=422	148+60=208	0,49

Tallene i Tabell 4 viser kravene til parkeringsplasser for den nye bebyggelsen i henhold til kravene som foreløpig gjelder for ny KPA 2022-2034. Etter utbygging ses det samlede

parkeringsbehovet i sammenheng, og i Tabell 5 er det beregnet antall parkeringsplasser for bil per boenhet i dagens situasjon og i fremtidig situasjon etter utbygging. I dag er det 176 parkeringsplasser til 212 leiligheter. Etter utbygging blir det 208 plasser til 422 leiligheter. Dette innebærer at det blir en reduksjon fra 0,83 til 0,49 parkeringsplasser for bil per leilighet, det vil si en 40% reduksjon i antall parkeringsplasser per bolig fra dagens situasjon. 0,49 parkeringsplasser per bolig betyr at det vil være mindre enn halvparten av leilighetene som kan få en parkeringsplass for bil tilhørende boligen. Selv om det er et forholdsvis lite antall parkeringsplasser til boligene i planforslaget, vurderes sannsynligheten for villparkering i bolig gatene omkring som liten. Alle vegene rundt planområdet er skiltet med sone for parkering forbud 07-16 og kun tillatt med parkering på skiltede plasser.

3.3. Turproduksjon

Turproduksjon Blusuvold borettslag

Det er beregnet turproduksjon for fremtidig situasjon med 210 nye boliger for Blusuvold BRL i tillegg til de eksisterende 212 boligene innenfor planområdet. Antall personturer er beregnet etter samme metodikk som for dagens situasjon, omtalt i kapittel 2.2. For de nye boligene er det beregnet 1.100 personturer per dag, i tillegg til de 1.100 personturene som er beregnet for dagens beboere. Med omtrent en dobling av antall boliger og personturer blir det til sammen 2.200 personturer i sum til og fra boligene i planområdet per dag.

For dagens situasjon, med beregnet antall bilturer og antall parkeringsplasser, er det beregnet at hver bil i gjennomsnitt kjører 1,8 turer per dag i sum til og fra hver av parkeringsplassene. I planforslaget er det lagt opp til parkering i p-kjeller med maks 150 parkeringsplasser for bil, hvorav 70 plasser for nye beboere og 80 plasser for eksisterende beboere. I tillegg vil det være 60 plasser på bakkenivå (til eksisterende borettslag). Til sammen blir det 210 parkeringsplasser for Blusuvold BRL. Med en antakelse om at parkeringsplassene i fremtiden vil bli like mye benyttet som i dagens situasjon, med 1,8 bilturer per parkeringsplass per døgn, vil det bli ÅDT 380 i sum til og fra Blusuvold BRL, avrundet til ÅDT 400 med den usikkerheten som ligger i slike beregninger.

På grunn av lavere antall parkeringsplasser per bolig i fremtidig situasjon enn i dagens situasjon for Blusuvold BRL, god tilgang til attraktiv sykkelparkering og et utvidet tilbud for sykkel i nærområdet, samt endret adkomstløsning og kjøremønster for bil, kan det forventes en endret reisemiddelfordeling for planområdet. Det er beregnet en ny

reisemiddelfordeling der det tatt utgangspunkt i beregnet antall personturer til og fra planområdet og et beregnet antall bilturer per parkeringsplass. Det er antatt samme relative forhold mellom bilfører og bilpassasjer som sone indre sørøst. Videre er det benyttet de samme relative andelene mellom reisemidlene til fots, sykkel og kollektiv og annet som i sone indre sørøst.

Den fremtidige bilførerandelen er beregnet til 16 %, noe som er svært lavt. Til sammenligning har sentrum uten Midtbyen i RVU 2022 en bilførerandel på 19 %. Den lave bilandelen er likevel vurdert som realistisk på grunn av lite antall parkeringsplasser for bil og gunstig beliggenhet med nærhet til dagligvarebutikk, skoler, barnehager, busser, samt at gang- og sykkeltilbudet er veldig godt.

Beregningene av biltrafikk viser ÅDT 400 med ny utbygging. For dagens situasjon er det beregnet ÅDT 300. Det nye planforslaget medføre dermed en liten økning av biltrafikk til/fra Blusuvold BRL. Samlet sett er det beregnet et lite antall bilturer på grunn av et lavt antall parkeringsplasser. Gitt forutsetningen om at hver beboer reiser like mye som i dagens situasjon, gir dette en mer enn dobling av antall gang-, sykkel- og kollektivturer til og fra Blusuvold borettslag etter utbygging.

Tabell 6: Forventet reisemiddelfordeling og beregnet antall turer per reisemiddel per årsdøgn for boligbebyggelse i planområdet.

Bolig	Til fots	Sykel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Totalt
Andel turer etter bostedssone Indre sørøst	36 %	12 %	14 %	25 %	9 %	3 %	100 %
Turer per døgn dagens situasjon	400	130	160	270	100	40	1.100
Ny beregnet reisemiddel-fordeling	43 %	14 %	17 %	16 %	6 %	4 %	100 %
Turer per døgn inkludert ny utbygging	950	310	370	350	130	90	2.200

Turproduksjon Lillebergvegen 8

Fremtidig turproduksjon for butikkeiendommen i Lillebergvegen 8 er beregnet på grunnlag av informasjon i planinitiativet⁷ datert 02.10.2024. På grunnlag av erfaringstall for turproduksjon, og metodikken fra beregninger for dagens situasjon, er det beregnet fremtidig antall bilturer til og fra Lillebergvegen 8 per dag.

Handel

I dagens situasjon er det i beregningene lagt til grunn 45 parkeringsplasser, alle knyttet til Bunnpris. I planinitiativet er det oppgitt 16 parkeringsplasser til handel og et areal på 1.100 m² til handel og næring. Med kravene i ny KPA for handel og parkering skal det være maks 1 parkeringsplass per 100 m² BRA, noe som gir 11 plasser. For ikke å underdimensjonere trafikktallene som skal benyttes til støyberegninger, er det tatt utgangspunkt i 16 parkeringsplasser knyttet til handel, og at det vil ankomme like mange kunder med bil som i dagens situasjon.

I dagens situasjon er det beregnet VDT 930 og ÅDT 800, og at hver parkeringsplass benyttes av 10 biler per dag. Med færre tilgjengelige parkeringsplasser kan det forventes at plassene blir brukt av flere enn 10 biler per dag, gitt at antall kunder som ankommer med bil er det samme som i dag. Dersom det legges til grunn 16 parkeringsplasser, åpningstid på 15 timer i perioden kl. 08:00-23:00, vil hver bil i gjennomsnitt kunne stå 30 minutter på hver plass om kundene kommer helt jevnt gjennom hele åpningstiden. Sannsynligvis vil mange kunder stå kortere tid, og kundene vil ikke komme jevnt fordelt over åpningstiden, slik at det i perioder kan bli press på parkeringsplassene, noe som igjen kan føre til at flere velger å ikke kjøre bil til butikken. Samtidig kan det føre til parkering på steder som ikke er avsatt til parkering, og det viktig med god skilting og regulering av parkeringen i området som ivaretar trafiksikkerheten og hindrer feilparkeringer som kan medføre trafikkfarlige situasjoner. Som grunnlag for trafikk tall for støyberegninger velges likevel å benytte samme trafikk tall for biltrafikk i fremtidig situasjon som i dagens situasjon for ikke å underdimensjonere trafikktallene, det vil si ÅDT 800 knyttet til dagligvarehandel.

⁷ Multiconsult, 02.10.2024, Reguleringsplan for Lillebergvegen 8, Planinitiativ.

Bolig

I planinitiativet for Lillebergvegen 8 er det oppgitt 50 parkeringsplasser til bolig og et areal på 4.500 m² BRA til bolig. Med kravene i ny KPA for bolig og parkering skal det være maks 0,9 parkeringsplass per 100 m² BRA, noe som gir 41 plasser. For ikke å underdimensjonere trafikktallene som skal benyttes til støyberegninger, er det tatt utgangspunkt i 50 parkeringsplasser knyttet til bolig. Metodikken for beregning av turproduksjon for boligene er den samme som for Blusuvold BRL.

Det er beregnet turproduksjon for fremtidig situasjon med 75 nye boliger for Lillebergvegen 8. For de nye boligene blir det beregnet 380 personturer per dag. Med samme fremtidige reisemiddelfordeling som beregnet for Blusuvold BRL med bilandel 16 %, blir dette 60 bilturer per dag i sum til og fra.

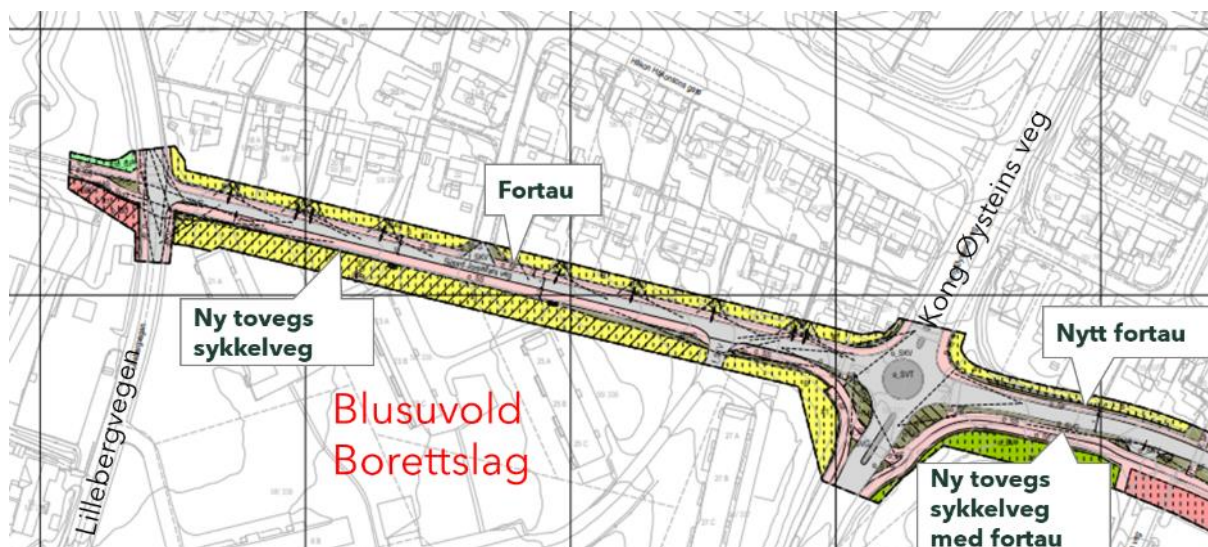
Med en antakelse om at de 50 parkeringsplassene for bosatte i Lillebergvegen i fremtiden vil bli like mye benyttet som bosatte i Blusuvold BRL i dagens situasjon, med 1,8 bilturer per parkeringsplass per døgn, vil det bli ÅDT 90 i sum til og fra boligene Lillebergvegen 8, avrundet til ÅDT 100 med den usikkerheten som ligger i slike beregninger.

Fremtidig beregnet antall bilturer Lillebergvegen 8

Oppsummert viser beregningene for fremtidig trafikk i sum til og fra Lillebergvegen 8 for handel ÅDT 800 og for bolig ÅDT 100, til sammen ÅDT 900. Dette innebærer en liten økning fra dagens beregnede ÅDT 800 til beregnet fremtidig ÅDT 900.

3.4. Myke trafikanter og trafikksikkerhet

Planforslaget for Blusuvold BRL, sett i sammenheng med planforslagene for Brøsetruta og Sigurd Jorsalfars veg 37 som er omtalt innledningsvis i kapittel 1.2, medfører en betydelig forbedring for gående og syklende i området. På nordsiden av planområdet langs Sigurd Jorsalfars veg planlegges det for sykkelveg på sørsiden og fortau på nordsiden av vegen som vist på Figur 23. Sykkelvegen er her planlagt som tovegs sykkelveg.



Figur 23: Utsnitt av detaljregulering av Sigurd Jorsalfars veg, strekningen Lillebergvegen-Brøsetvegen (Kilde: Trondheim.kommune.no, 04.07.2023 til sluttbehandling, vedtatt 19.10.2023)

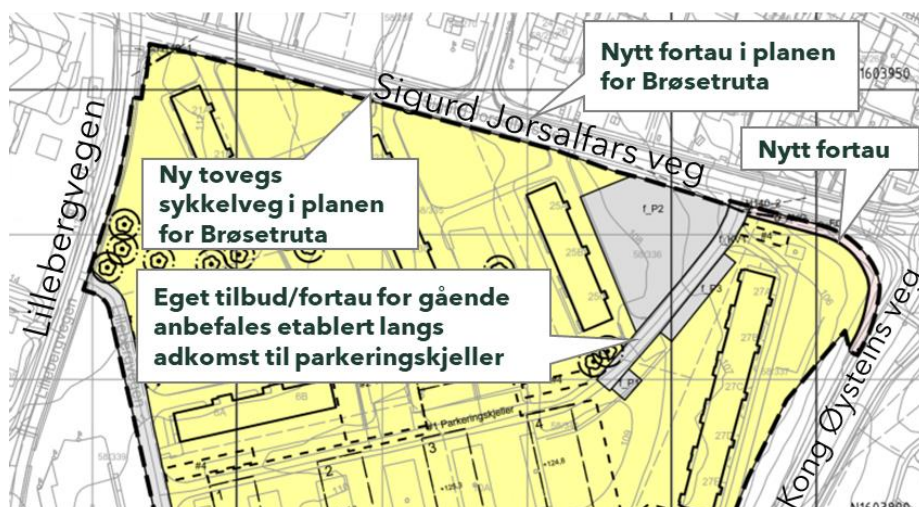
Det nye tiltaket vil separere trafikantruppene til fordel for både gående og syklende som får egne og bedre arealer. Dette gjelder også på østsiden av Kong Øysteins hvor reguleringsplanen viser nye tiltak hvor dagens gang-/sykkelveg erstattes av sykkelveg med fortau. Dette vil gi en tryggere skoleveg for barna på veg til og fra Eberg skole, med mindre fare for konflikt mellom gående og syklende slik det er i dag med felles areal på gang-/sykkelvegen.

Langs Sigurd Jorsalfars veg mellom Lillebergvegen og Kong Øysteins veg fjernes tre av fire adkomster til Blusuvold BRL med bil på strekningen. Kun adkomsten lengst øst beholdes, og dette blir den eneste adkomsten med bil til planområdet. Færre adkomster på strekningen gjør det sikrere for syklister. Av hensynet til trafiksikkerhet for syklende og gående langs Sigurd Jorsalfars veg, og spesielt fordi dette vil være skoleveg for barn og unge, er det viktig med god sikt og tydelige vikepliktsforhold for kjørende trafikk som skal krysse sykkelvegen og fortauet ved avkjørselen. Dette gjelder for trafikk som skal svinge både ut fra og inn til Blusuvold BRL. Skilting, oppmerking, belysning, siktforhold og svingeradius som ivaretar lastebil (renovasjonsbiler og flyttebiler) må ivaretas i detaljprosjekteringen av avkjørselen.

I tillegg innebærer denne planen envegsregulering av biltrafikken mellom adkomsten til Blusuvold BRL og Lillebergvegen, med tillatt kjøreretning fra øst mot vest (se kapittel 3.6).

På reguleringsplanen for Brøsetruta, vist på Figur 23, er det kun sykkelveg og ikke fortau på sørsiden av Sigurd Jorsalfars veg. På planforslaget for Blusuvold BRL er det lagt inn fortau på sørsiden lengst øst mellom adkomsten til Blusuvold BRL og Kong Øysteins veg som vist på Figur 24. Dette gir en trygg forbindelse for fotgjengere mot Blusuvold BRL og Kong Øysteins veg, både mot bussholdeplasser langs Kong Øysteins veg, mot signalregulert gangfelt over Kong Øysteins veg og mot gangforbindelser retning lokalsenteret på Valentinlyst. Tiltaket vil også sikre at gående ikke går på sykkelvegen på denne strekningen.

Videre innover i planområdet fra Sigurd Jorsalfars veg er det vist trafikkareal kun som kjøreveg. Dagens prinsipp om at kjøreadkomsten er tilrettelagt for tovegs biltrafikk er videreført, og det er ikke lagt opp til eget tilbud for syklistar eller gående langs adkomsten til parkeringsarealer. Her er vil bil og sykkeltrafikken til parkeringskjelleren gå, med en beregnet ÅDT 400 for biltrafikken. På strekningen mellom Sigurd Jorsalfars veg og nedkjøringen til parkeringskjelleren anbefales det etablerert et eget tilbud for gående for å ivareta trafiksikkerheten, spesielt med tanke på skolebarn som skal ferdes her.



Figur 24: Utsnitt av foreløpig plankart for Blusuvold BRL med nytt fortau fra Kong Øysteins veg mot Blusuvold BRL langs Sigurd Jorsalfars veg (Kilde plankart: PKA 19.02.2025)

Utsnittet av foreløpig reguleringsplanforslag for Sigurd Jorsalfars veg 37 på Figur 25 viser regulering av eksisterende gang-/sykkelveg mellom Valentinlystvegen og Kong Øysteins veg. Dette er en mye brukt forbindelse videre vestover for gående og syklende mot Jonsvannsveien og for skolebarn på Eberg skole, i tillegg til at den gir en direkte

[illegible]

37



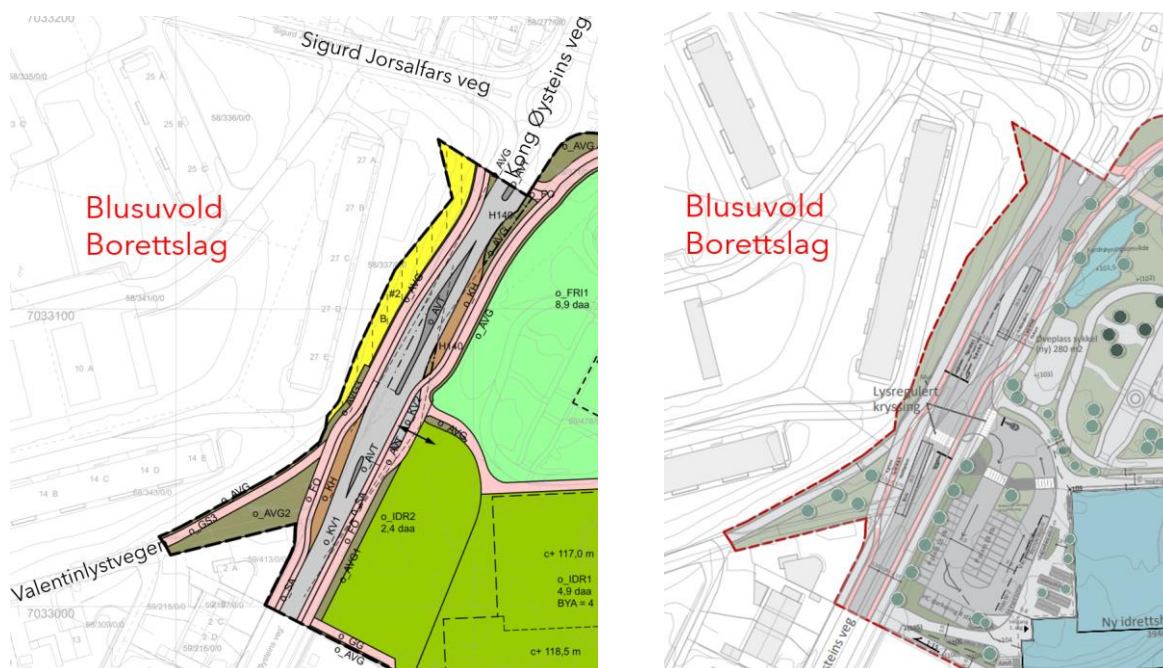
I sørøst viser logistikkplanen gang-/sykkelvegen som forbinder Valentinlystvegen og Kong Øysteins veg. I tillegg er det vist en gangforbindelse fra helt øst i Valentinlystvegen direkte inn til gangvegsystemet internt på området. Denne gangforbindelsen eksisterer i dag som et tråkk over plenen.

38

Jorsalfars veg til parkeringskjelleren anbefales det etablert et eget tilbud for gående. I tillegg til sykkelparkering i kjeller, skal det etableres utendørs sykkelparkering med tak i tilknytning til torget, samt utendørs sykkelparkering i tilknytning til inngangen til byggene som både beboere og gjester kan benytte. Utendørs sykkelparkering, fortrinnsvis overbygde sykkelstativ, vil være et godt tilbud for besøkende og gi en valgmulighet for sykkelparkering for beboere.

3.5. Kollektivtrafikk

Det går buss langs Kong Øysteins veg forbi planområdet i dag, og det er et godt kollektivtilbud i området inntil og i kort avstand til planområdet som beskrevet i kapittel 2.5. Det er ikke kjente fremtidige endringer i rutetilbudet forbi planområdet.



Figur 27: Nye bussholdeplasser Sigurd Jorsalfars veg i Kong Øysteins veg i forslag til reguleringsplan og illustrasjonsplan for Sigurs Jorsalfars veg 37 (Kilde: Trondheim.kommune.no)

Bussholdeplassen Sigurd Jorsalfars veg i Kong Øysteins veg rett inntil Blusuvold BRL har i dag kun holdeplass på vestsiden av vegen og stopper kun i retning sørover her. I reguleringsplanen for Sigurd Jorsalfars veg 37 er det planlagt en ny bussholdeplass for

busser i nordlig retning på østsiden av vegen, og det legges til rette for ny fotgjengerkryssing mellom holdeplassene over Kong Øysteins veg, se Figur 27.

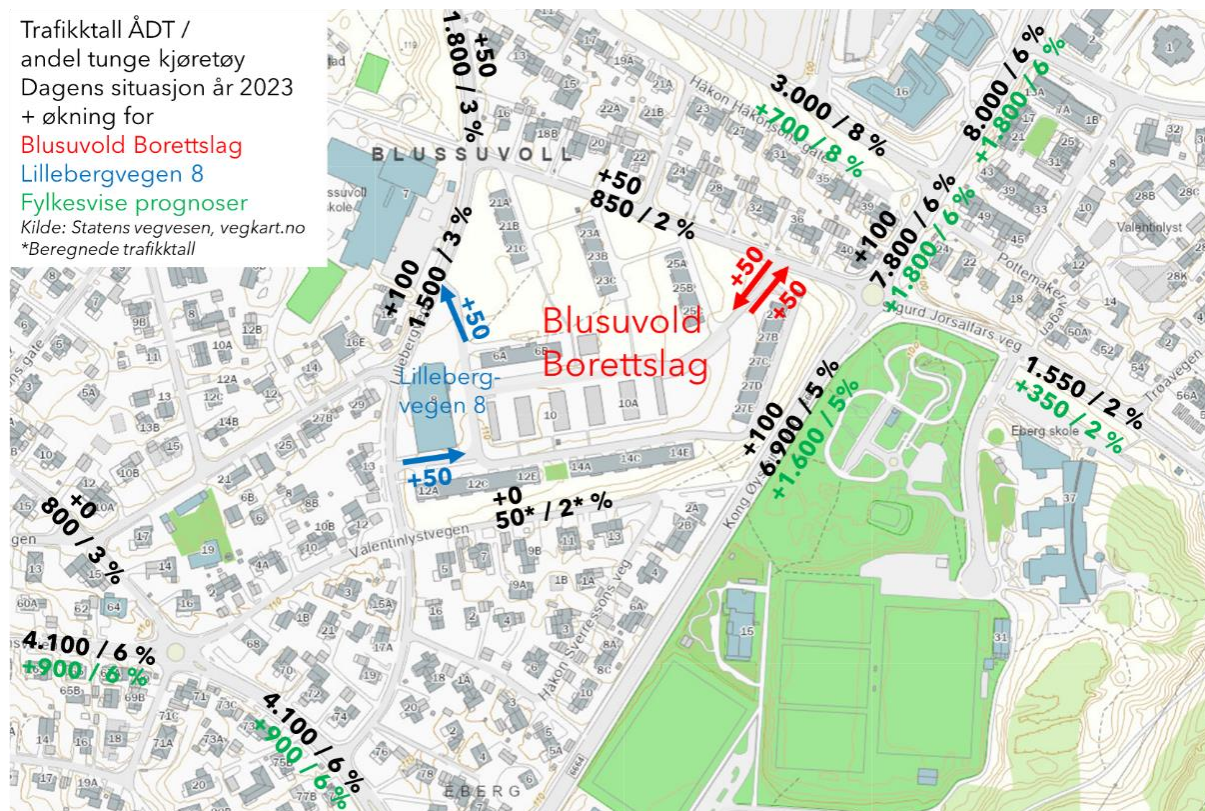
3.6. Biltrafikk

Turproduksjonen for dagens situasjon og fremtidig situasjon er beregnet for planområdet. Trafikktallene inkluderer både utbygging av Blusuvold BRL og Lillebergvegen 8. For Blusuvold BRL er økningen fra dagens situasjon til planlagt situasjon fra ÅDT 300 til ÅDT 400, og for Lillebergvegen 8 er økningen fra ÅDT 800 til ÅDT 900. Til sammen for Blusuvold BRL og Lillebergvegen 8 er det en beregnet liten økning på ÅDT 200 sammenlignet med dagens situasjon.

For beregning av fremtidig trafikk på vegnettet, legges denne trafikken til eksisterende trafikk som er vist i kapittel 2.6. I tillegg tas det høyde for en generell trafikkøkning på overordnet vegnett som følge av annen fortetting og utbygging i området og Trondheim for øvrig. Dette betyr en trafikkøkning i Kong Øysteins veg i henhold til de fylkesvise prognosene⁸ for trafikkvekst i årene fremover, fordelt på lette og tunge kjøretøy. De beregnede trafikktallene er først og fremst et viktig grunnlag for støyberegninger, og det er vurdert at det ikke er behov for beregning av kapasiteten i vegnettet.

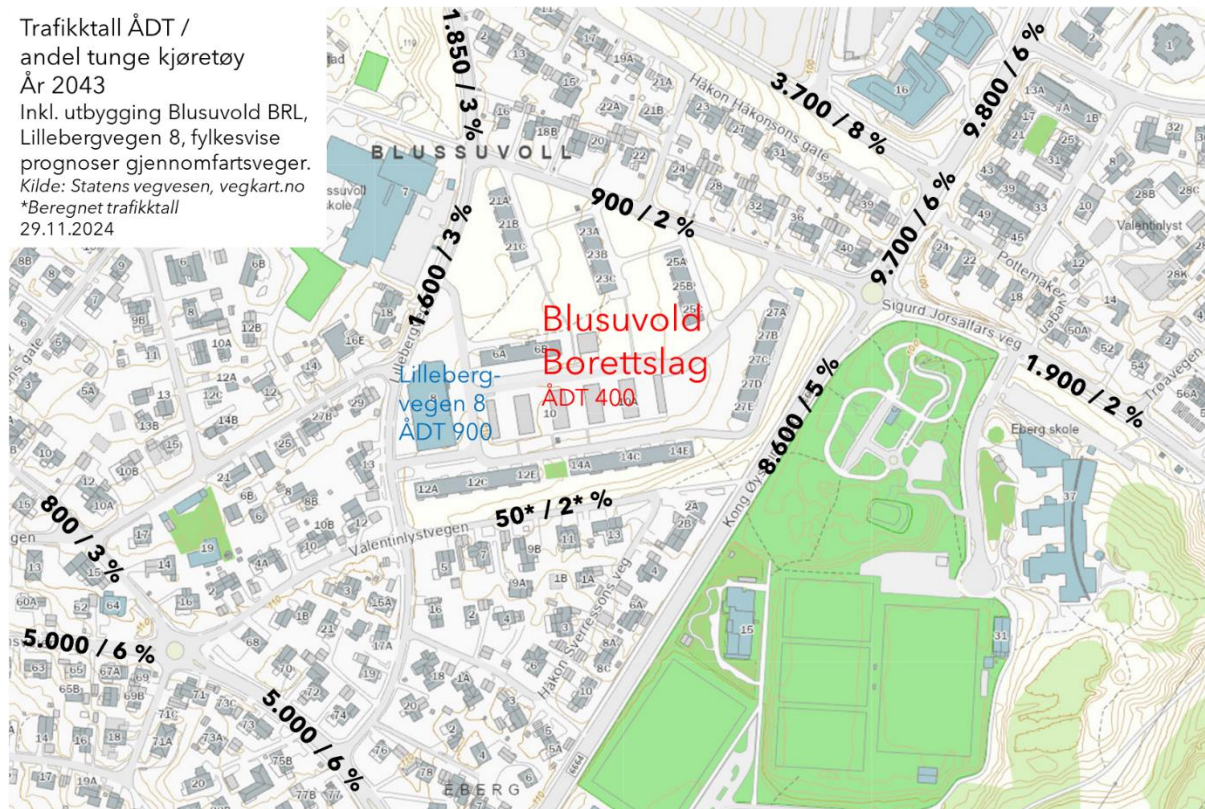
Vi har tatt høyde for dagens situasjon med toveis trafikk i Sigurd Jorsalfars veg i trafikktallene. Det er planlagt envegsregulering på deler av Sigurd Jorsalfars veg, se lengre ned i rapporten. Når envegskjøring blir realisert vil trafikken på vestre del reduseres.

⁸ TØI, 1926/2022, Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036 og TØI, 1918/2022, Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036.



Figur 28: Beregnede fremtidige trafikktall ÅDT / andel tungetrafikk på vegnettet rundt planområdet. (Kilde dagsens situasjon år 2023: Statens vegvesen, vegkart.no, 28.11.2024. *Trafikktall Valentinlystvegen er beregnet med grunnlag i antall bolighus.)

Beregnete trafikktall på vegnettet er fremstilt på Figur 28. Det er små trafikktall som er beregnet til og fra planområdet, og det er alltid usikkerhet i slike beregninger, slik at tallene derfor er rundet av til nærmeste ÅDT 50. På figuren er tallene gitt farger for å illustrere hvor trafikkøkningen kommer fra. Kartet på Figur 29 viser den samlede, beregnede trafikken på vegnettet etter utbygging av Blusuvold BRL og Lillebergvegen 8 i henhold til planinitiativet.



Figur 29: Beregnede fremtidige trafikktall ÅDT / andel tungtrafikk på vegnettet rundt planområdet.

Det er ikke observert kapasitetsproblemer i vegnettet i umiddelbar nærhet til planområdet i dagens situasjon. Siden det kun er beregnet en liten økning i antall bilturer på til sammen ÅDT 200 for Blusuvold BRL og Lillebergvegen 8 samlet sett, er det vurdert at det ikke er behov for tiltak for biltrafikken i området.

Som om omtalt i kapittel 1.2 for planen for Brøsetruta i Sigurd Jorsalfars veg skal trafikken envegsreguleres med kjøreretning mot vest fra adkomsten til Blusuvold BRL og frem til Lillebergvegen. Fra adkomsten og mot øst til Kong Øysteins veg opprettholdes tovegs trafikk. Illustrasjonen på Figur 30 viser planlagte kjøreretninger for Sigurd Jorsalfars veg mellom Kong Øysteins veg og Lillebergvegen. Samtidig stenges tre av fire adkomster fra Sigurd Jorsalfars veg til Blusuvold BRL. Dette medfører at nødvendig kjøring til boligene langs Sigurd Jorsalfars veg 21, 23 og 25 må kjøre inn via hovedadkomsten lengst øst og kjøre på vegnettet langs boligene som er vist på illustrasjonsplanen på Figur 31. Her må snumuligheter sikres for tyngre kjøretøy, som for eksempel flyttebiler, for å unngå rygging over lengre strekninger og rundt hushjørner på trafikkarealer som er tiltenkt i hovedsak gående.

Internt innenfor planområdet skal det normalt kun være bilkjøring en kort strekning ned til parkeringskjelleren. Vegnettet innenfor planområdet vil bli gangsoner som skal være kjørbare for kjøretøy for renovasjon, nødetater (brann, ambulanse) og lignende.



Figur 30: Nytt kjøremønster i Sigurd Jorsalfars veg ved Blusuvold BRL vest for Kong Øysteins veg i reguleringsplanen for Brøsetruta (Kilde: Saksfremlegg 08.09.2023)



Figur 31: Foreløpig illustrasjonsplan (Kilde: Bjørbeek & Lindheim 19.02.2025)

4. Plantiltaket og nullvekstmålet

Trondheim kommune har gjennom samarbeidet i Miljøpakken og byvekstavtalen forpliktet seg til å oppnå nullvekstmålet; det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. I tillegg har Trondheim kommune vedtatt et mål om at personbiltrafikken skal reduseres med 20 prosent fra 2019 til 2025.

Miljøpakken er et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren i Trøndelag, og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Orkland og Skaun. Målet med byvekstavtalen og nullvekstmålet er at all vekst i persontransporten skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Reguleringsplanen for Blusuvold BRL skal bygge opp om nullvekstmålet, og det legges vekt på å begrense biltrafikk gjennom et lavt antall parkeringsplasser for bil, og samtidig tilrettelegge for gode løsninger for myke trafikanter og god tilgjengelighet til kollektivtilbudet.

Tiltak og plangrep for å bidra til nullvekstmålet innenfor detaljreguleringsplanen for Blusuvold BRL

Nedenfor er det listet opp en rekke tema og tiltak som omtalt tidligere i rapporten, tiltak som inngår i reguleringsplanen og som alle er vurdert å kunne bidra til å nå nullvekstmålet:

- Høy arealutnyttelse med fortetting av boliger innenfor eksisterende boligområde, hvor det bygges tett langs kollektivtraséer, gangveger/fortau og eksisterende / planlagte sykkelveger.
- Planforslaget legger opp til adkomster for myke trafikanter fra alle sider av bebyggelsen, bilfritt areal mellom byggene og gangsoner innenfor planområdet med direkte kobling mot eksisterende og nye gang-/ sykkeltilbud.
- Endret kjøremønster som følge av én biladkomst, noe som er positivt for bilfritt indre område og reduserer bilkjøring inne i boligområdene på Tyholt.
- Umiddelbar nærhet til dagligvarebutikk, barne-/ungdoms- og videregående skole, og direkte påkobling til gang- og sykkelruter som gjør det lett å gå eller sykle til øvrige lokale gjøremål.

- Trafikksikker og kort (300-600 meter) skoleveg som reduserer behov for å kjøre barna til skolen.
- Barnehage i nærområdet i kort (200-600 meter) gangavstand fra boliger som gjør det lett å hente/bringe barn uten bruk av bil til barnehage.
- Korte reisetider på sykkelruter inn mot Midtbyen, og mot store arbeidsplasser i nærheten.
- Bussholdeplass i Kong Øysteins veg inntil planområdet, planlagt ny bussholdeplass i Kong Øysteins veg og kort avstand med gode/sikre gangforbindelser til bussholdeplasser Østre Berg med høyfrekvent busstilbud i flere retninger.
- Lav parkeringsdekning med 0,5 parkeringsplass per leilighet samlet for eksisterende og nye boliger samlet sett.
- Nytt fortau reguleres i Sigurd Jorsalfars veg langs planområdet i nord og forlengelse av dette helt frem til Kong Øysteins veg.

5. Oppsummering

Planområdet består i dag av Blusuvold BRL med boligblokker med tilhørende parkeringsplasser og uteområder. I tillegg ligger dagligvarehandel Bunnpris & Gourmet Tyholt med tilhørende parkeringsplasser inntil planområdet.

Hensikten med planarbeidet for Blusuvold Borettslag (Blusuvold BRL) er å legge til rette for fortetting med flere boliger med tilhørende uteareal. Fortettingen vil skje gjennom fjerning av eksisterende garasjeanlegg, og nye parkeringsplassene lagt til parkeringskjeller under den nye bebyggelsen. Området ligger på Tyholt i Trondheim like ved Kong Øysteins veg som er en del av ringvegssystemet i Trondheim.

Inntil planområdet i Lillebergvegen 8 ligger Tyholt Bunnpris & Gourmet. Det er utarbeidet et planinitiativ for utvikling av eiendommen. I henhold til planinitiativet er formålet med prosjektet er å forsterke funksjonen til den eksisterende butikken og revitalisere nærområdet gjennom å etablere ny bebyggelse. Den nye bebyggelsen vil bestå av ett bygg med forretninger i første etasje og boliger over butikken, og i tillegg to nye boligblokker. Dette prosjektet inngår i beregningen av dagens og fremtidig turproduksjon og trafikkfall.

I tillegg er en plan for nytt gang- og sykkeltilbud på Brøsetruta i Sigurd Jorsalfars veg langs planområdet for Blusuvold BRL omtalt. Planen inkluderer stenging av tre av fire avkjørsler fra Sigurd Jorsalfars veg til Blusuvold BRL, samt envegsregulering på deler av strekningen mellom Kong Øysteins veg og Lillebergvegen. Et planforslag for Eberg skole og idrettsområdet omkring (Sigurd Jorsalfars veg 37) inkludere nye bussholdeplasser i Kong Øysteins veg inntil planområdet for Blusuvold BRL og er også omtalt for fremtidig situasjon i området.

Planområdet ligger sentralt plassert inntil definerte sykkelruter i byen, og dette er sykkelruter som også har godt vintervedlikehold. Inntil planområdet er det et høyfrekvent busstilbud, og i noen hunder meters avstand er det flere bussholdeplasser med ruter i flere retninger i byen. Både barne-, ungdoms- og videregående skole, samt flere barnehager, ligger i umiddelbar nærhet til planområdet. Lokalsenteret på Valentinlyst med et variert servicetilbud ligger i kort gangavstand fra planområdet.

Det er planlagt for ny bebyggelse med 210 nye boenheter, samlet rundt BRA 15.000 m² bolig, i tillegg til de 212 eksisterende boligene innenfor planområdet. Eksisterende garasjeanlegg med 100 parkeringsplasser skal rives og innendørs parkering erstattes med

parkeringskjeller med plass til 148 biler, hvorav 4 HC-plasser. Dagens 76 eksisterende utendørs parkeringsplasser som er plassert flere steder innenfor området skal reduseres til 60 plasser (hvorav 2 HC-plasser) ved innkjøringen til området.

Plantiltaket legger til rette for dobling av antall boliger og dette vil doble antallet personturer til/fra planområdet. Antallet personturer i fremtiden er beregnet til 2.200. På grunn av lavere antall parkeringsplasser per bolig i fremtidig situasjon enn i dagens situasjon for Blusuvold BRL, god tilgang til attraktiv sykkelparkering, et utvidet tilbud for sykkel i nærområdet samt endret adkomstløsning og kjøremønster for bil, kan det forventes en endret reisemiddelfordeling for planområdet. Med redusert tilgang til bilparkering er det vurdert at bilbruken går ned og at flere velger å gå, sykle og ta bussen.

Det fremtidige bilførerandelen er beregnet til 16 %, noe som er svært lavt. Sentrum uten Midtbyen har i RVU 2022 en bilførerandel på 19 %. Det er likevel vurdert som realistisk, da beliggenheten og nærheten til dagligvarebutikk, skole, barnehage, buss, samt gang- og sykkeltilbudet er veldig godt.

Det overordnede trafikksystemet opprettholdes som i dag. Dagens seks kjøreadkomster reduseres. Det planlegges adkomst med kun én adkomst med bil fra lokalisert ved Sigurds Jorsalfars veg i nordøst, tett på overordnet vegnett i Kong Øysteins veg. Beregningene av biltrafikk viser ÅDT 400 med ny utbygging. For dagens situasjon er det beregnet ÅDT 300. Det nye planforslaget medfører dermed en liten økning av biltrafikk til/fra Blusuvold BRL. Samlet sett er det beregnet et lite antall bilturer på grunn av et lavt antall parkeringsplasser. Gitt forutsetningen om at hver beboer reiser like mye som i dagens situasjon, gir dette en mer enn dobling av antall gang-, sykkel- og kollektivturer til og fra Blusuvold borettslag. Kjøreadkomsten fra Sigurd Jorsalfars veg er beregnet til ÅDT 400 som følge av plantiltaket.

De nye tiltakene som ligger inne i planen for Brøsetruta vil separer trafikantgruppene til fordel for både gående og syklende som får egne og bedre arealer langs Sigurd Jorsalfars veg, både øst og vest for Kong Øysteins veg. Dette vil gi en tryggere skoleveg for barna på veg til og fra Eberg skole, med mindre fare for konflikt mellom gående og syklende slik det er i dag med felles areal på gang-/sykkelvegen.

Planforslaget for Blusuvold BRL viser at uteoppholdsarealene mellom byggene normalt vil være bilfrie, og uterommene mellom byggene utformes som gode gangarealer med gangruter i flere retninger frem til gangvegnettet rundt planområdet. I nord er det flere gangforbindelser mot Sigurd Jorsalfars veg, en viktig forbindelse vestover mot Blusuvoll skole/Strinda vgs, og videre vestover mot Midtbyen. Det er ikke avsatt egne sykkelarealer

mellom byggene og syklistene må her sykle på fotgjengernes premisser. Prinsipper for kjøreadkomsten med tovegs trafikk fra Sigurd Jorsalfars veg videreføres, noe som betyr at kjørende, syklistene og gående deler samme arealet. Det anbefales at det etableres et eget areal for gående langs adkomsten fra Sigurd Jorsalfars veg mot nedkjøringen til parkeringskjelleren for å ivareta trafikksikkerheten på strekningen, spesielt med tanke på barns skoleveg.

Planforslaget inneholder en rekke tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet og Trondheim kommunes mål om 20 prosent reduksjon av biltrafikken fra 2019 til 2025. Lav parkeringsdekning med 0,5 parkeringsplass per leilighet samlet for eksisterende og nye boliger samlet sett er et viktig tiltak som vil medføre lav beregnet biltrafikk selv om antallet boliger doubles sammenlignet med dagens situasjon.

Kilder

- AtB.no
- Miljopakken.no
- Multiconsult, 02.10.2024, Planinitiativ, Reguleringsplan for Lillebergvegen 8
- Statens vegvesen Håndbok V713
- Statens vegvesen, vegkart.no
- Trondheim.kommune.no
- Trondheim kommune, KPA 2022-2034, Revidert etter bystyrevedtak 26.9.2024.
Foreløpig utgave - ikke kunngjort eller rettskraftig
- Trondheim kommune, 15.10.2024, Internt samråd - Planinitiativ, Blusuvold
Borettslag - «Sigurd Jorsalfars veg 21, 23, 25, 27 og Lillebergvegen 6, 10, 12, 14»
- Trondheim kommune, 25.11.2024, Detaljregulering Sigurs Jorsalfars veg 21, 23, 25,
27 og Lillebergvegen 6, 10, 12, 14 - tilbakemelding etter oppstartsmøte
- TØI, 1926/2022, Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036
- TØI, 1918/2022, Framskrivinger for godstransport til NTP 2025-2036.Kilde

