PROSJEKT UTVIKLING

VESTRE ROSTEN 77 TLF: 72 89 44 20
7075 TILLER

Mobilitetsplan

Steinanvegen 66

Vedlegg søknad reguleringsplan

Oppdragsnr./ Navn	25.061
Oppdragsgiver	Idehus Trondheim AS
Notatnr./ Navn	1

DISTRIBUSJON	Firma	Navn
Til	Byggesak Trondheim kommune	
Kopi	Idehus Trondheim AS	Morten Sørensen
	ON Arkitekter AS	Stig Atle Moe

Utarbeidet av	Viggo Olden	KS utført av	Magnus Bjerke
Revisjon		Revisjon	
Dato	24.03.2026	Dato	24.03.2026

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn 3
1.1 Grunnlagsdokumenter 3
1.2 Innledning 3
1.3 Innholdet i en mobilitetsplan 3
1.4 Arealplandel for Trondheim kommune 4
1.5 Mobilitetsstrategien for Trondheim kommune 6
2. Eksisterende situasjon 7
2.1 Eksisterende vegnett og trafikksituasjon 7
2.2 Eksisterende adkomst og parkering 7
2.3 Trafikkanalyse 7
2.4 Myke trafikanter 11
2.5 Kollektivtrafikk 12
3. Fremtidig situasjon 19
3.1 Beskrivelse av nytt prosjekt 19
3.2 Planforslag nytt prosjekt 20
3.3 Nytt veg-, fortau og adkomstanlegg 20
3.4 Parkering 21
3.5 Renovasjon og varelevering 21
3.6 Trafikkanalyse av fremtidig situasjon 22
4. Anbefalte tiltak i prosjektet 23
4.1 Fotgjengerfelt 23
4.2 Trafikktelling for krysset Steinanvegen/Steintrøvegen 23

1. Bakgrunn

1.1 Grunnlagsdokumenter

Denne mobilitetsplanen er laget med bakgrunn i tilsendte planer fra oppdragsgiver og offentlige dokumenter fra Trondheim kommunes hjemmesider.

- Situasjonsplan Steinanvegen 66 (Idehus)
- Mobilitetsstrategi for Trondheim kommune (vedtatt 20.10.2022)
- Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022 – 2034 og delplaner

1.2 Innledning

Prosjektutvikling Midt-Norge AS er engasjert av Idehus Trondheim AS i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan og mobilitetsplan for et boligprosjekt i Steinanvegen 66, Trondheim. Tiltaket innebærer riving av eksisterende boligbebyggelse og tilhørende gårdsanlegg, og etablering av ti nye boenheter på tomta.

Som en del av reguleringsplansøknaden stiller Trondheim kommune krav om at det utarbeides en mobilitetsplan. En slik plan skal redegjøre for hvordan tiltaket vil legge til rette for at beboere og besøkende i størst mulig grad kan velge miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport fremfor privatbil. Mobilitetsplanen danner dermed et viktig grunnlag for kommunens vurdering av prosjektet i planprosessen.

1.3 Innholdet i en mobilitetsplan

En mobilitetsplan skal belyse aspekter som angår behov for transport til og fra en eiendom, område eller tiltak. Dette gjøres med tanke på å kunne redusere CO2-utslipp og øke trafikksikkerhet, m.m.

Hensikten med en mobilitetsplan er å bidra til redusert transportomfang og å stimulere til mer bærekraftige reisevaner. Dette gjøres gjennom å foreslå organisatoriske og fysiske tiltak som kan gjøre det enklere å gå, sykle eller reise kollektivt, og samtidig begrense behovet for privatbil. På denne måten kan mobilitetsplanen understøtte overordnede målsettinger om reduserte klimagassutslipp, bedre trafikksikkerhet og mer attraktive boområder.

En mobilitetsplan tar utgangspunkt i planlagt utbygging, antall boenheter og foreslått parkeringsdekning, og vurderer hvordan prosjektet kan bidra til grønn mobilitet. Der det ikke finnes eksisterende reisevanegrunnlag, slik som i dette prosjektet, baserer planen seg på tilgjengelig statistikk og kunnskap om lignende boligprosjekter.

Denne mobilitetsplanen er utarbeidet i tråd med gjeldende veiledere og kommunale retningslinjer, herunder «Mobilitetsplanlegging – Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter» (Vista Analyse, 2011), samt føringer gitt gjennom kommuneplanens arealdel og Statens vegvesens anbefalinger for mobilitetsplanlegging.

1.4 Arealplandel for Trondheim kommune

Mobilitetsplanen fra Steinanvegen 66 må utarbeides i tråd med gjeldende føringer i Kommuneplanens arealdel 2022–2034 (KPA) og Mobilitetsstrategien for Trondheim. KPA, vedtatt 26. september 2024, fastsetter rammer for parkering og mobilitet i nye utbyggingsprosjekter. Planområdet er lokalisert i Byggesone 3, som omfatter sentrale byområder. For denne byggesonen gjelder blant annet følgende krav:

- **Bilparkering**
  - Minimum 0,4, maksimum 1,1 parkeringsplasser per 100 m² BRA.
  - Minimum 5 % av plassene, eller 1 plass per 1500 m² BRA (høyeste tall gjelder), skal være tilrettelagt for personer med nedsatt bevegelsesevne.
  - HC-plasser skal ligge maksimalt 25 meter fra hovedinngang.
- **Sykkelparkering**
  - Skal etableres nært hovedinnganger.
  - Dersom det er krav om minst 10 plasser, bør minst 50 % være innendørs eller under tak.
  - Minimum 15 % skal dimensjoneres for lastesykler eller sykkelvogner.
- **Kollektivtransport**
  - Langs kollektivtraséer skal det sikres god fremkommelighet og trafikksikkerhet.
  - Areal til kollektivfelt skal avsettes der det er nødvendig.

Disse kravene legger viktige premisser for hvordan mobilitetsløsningene i Steinanvegen 66 må utformes.

I tillegg gir kommunens mobilitetsstrategi, vedtatt 20. oktober 2022, en overordnet retning for hvordan Trondheim skal utvikle seg som en mer bærekraftig by. Strategien bygger på tre hovedmål:

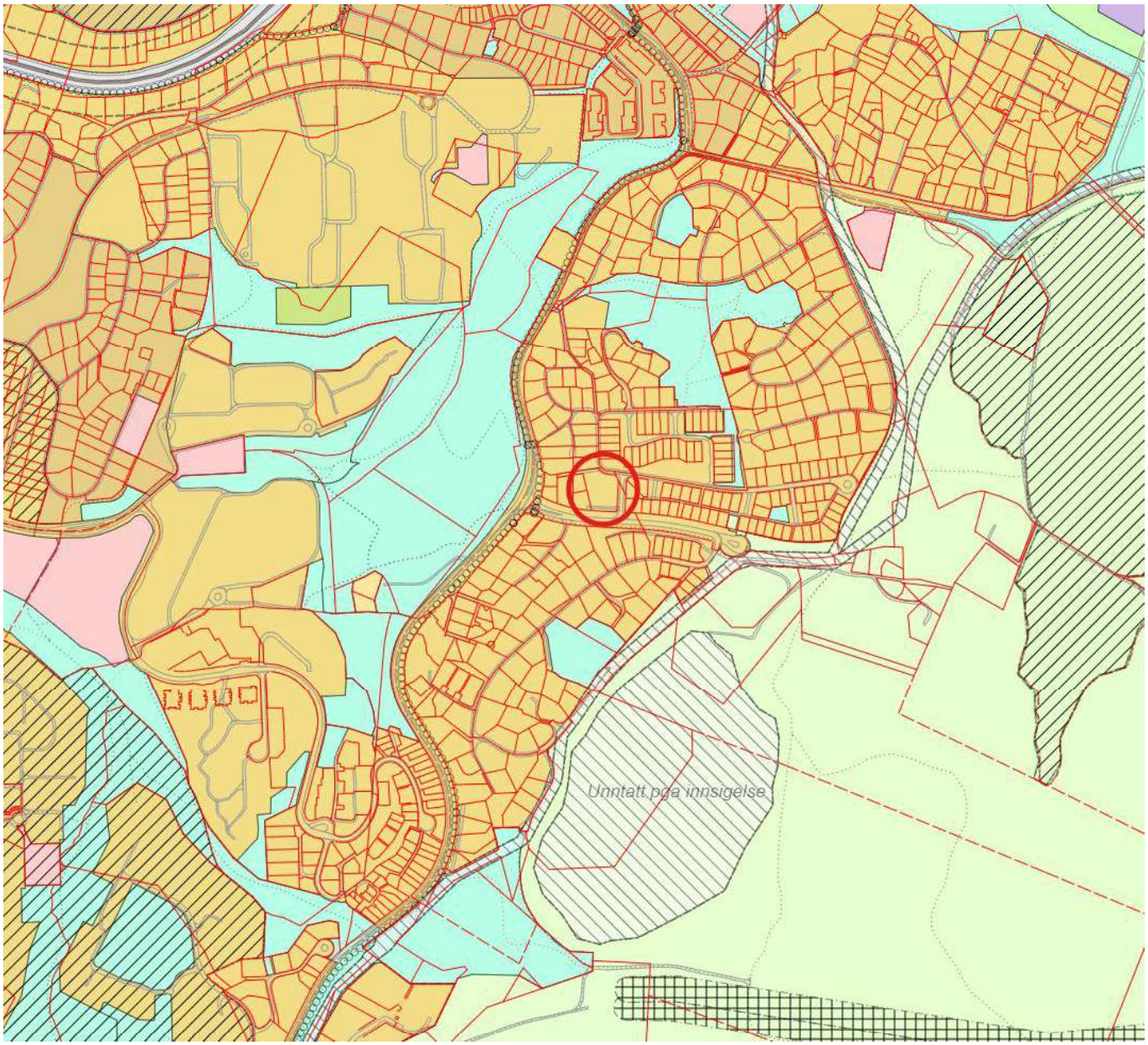
- Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn.
- Trondheim skal være en mangfoldig by med et sterkt fellesskap.
- Trondheim som kunnskaps- og teknologihovedstad skal være et kraftsentrum for en bedre verden.

For å nå disse målene legger strategien vekt på:

- Gange som førstevalg i hverdagsreisen.
- Et effektivt og pålitelig kollektivtilbud.
- Aktiv parkeringspolitikk som styrer transportvalg.
- Et attraktivt og sammenhengende sykkelnettverk.
- Trafikkdemping i bydelene.
- Levende gater som skaper gode byrom.

Her viser vi også til dokumentet for blågrønn faktor som er utarbeides for prosjektet.

Mobilitetsplanen for Steinanvegen 66 er på nåværende tidspunkt utarbeidet på et tidlig stadium i planprosessen. Den baserer seg derfor på opplysninger fra oppdragsgiver om antall boliger, bruksareal (BRA), planlagt parkeringsdekning og foreslåtte løsninger for gående og syklende slik de fremgår av illustrasjonsplanen.



Figur 1 - Utklipp fra Trondheim kommunes kartløsning som viser at planområdet ligger i byggesone 3

1.5 Mobilitetsstrategien for Trondheim kommune

Trondheim kommune vedtok mobilitetsstrategien 20. oktober 2022, som legger rammene for hvordan byen skal utvikle mobiliteten for å nå tre hovedmål:

- å ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn
- å være en mangfoldig by med et sterkt fellesskap
- å styrke rollen som kunnskaps- og teknologihovedstad og kraftsentrum for en bedre verden.

For å oppnå dette skal strategien legge til rette for gange som førstevalg, et effektivt kollektivtilbud, en aktiv parkeringspolitikk, et attraktivt og sammenhengende sykkelnettverk, trafikkdemping i bydelene og levende gater som skaper gode byrom. Disse prinsippene danner viktige føringer også for mobilitetsplanen for Steinanvegen 66.

2. Eksisterende situasjon

Planområdet for Steinanvegen 66 ligger i boligområdet Steinan i Trondheim. Området har en relativt god beliggenhet med tanke på tilgang til kollektivtransport og nærliggende tjenester, samtidig som området byr på rolige omgivelser. Området ligger med kort avstand til Estenstadmarka med gode tur- og friluftsmuligheter.

2.1 Eksisterende vegnett og trafikksituasjon

I planområdets nærhet ligger Steinanvegen, som er en fylkeskommunal veg, samt Steintrøvegen og Ole Nordgaards veg som er kommunale. Andre veger anses ikke relevante for dette planområdet.

2.2 Eksisterende adkomst og parkering

Fra E6 tar man avkjøring 39 og følger Jonsvannsvegen østover før man tar første avkjøring i rundkjøringen inn på Steinanvegen. Følg vegen ca 1 km og ta til venstre inn på Steintrøvegen. Deretter tar man etter ca 100 meter til venstre igjen inn på Ole Nordgaards veg der man umiddelbart får eiendommen på venstre side. Parkering i garasje og på gårdsplass.

2.3 Trafikkanalyse

Statens Vegvesen har en kartløsning, www.vegkart.no, som er egnet til å finne informasjon som kan brukes i en trafikkanalyse.

2.3.1 ÅDT og fartsgrense

Det foreligger tall for Steinanvegen, både retning Moholt og Risvollan, samt Steintrøvegen. Tall for Ole Nordgaards veg er konservativt estimert på bakgrunn av antall boliger fordelt på sidegatene til Steintrøvegen.

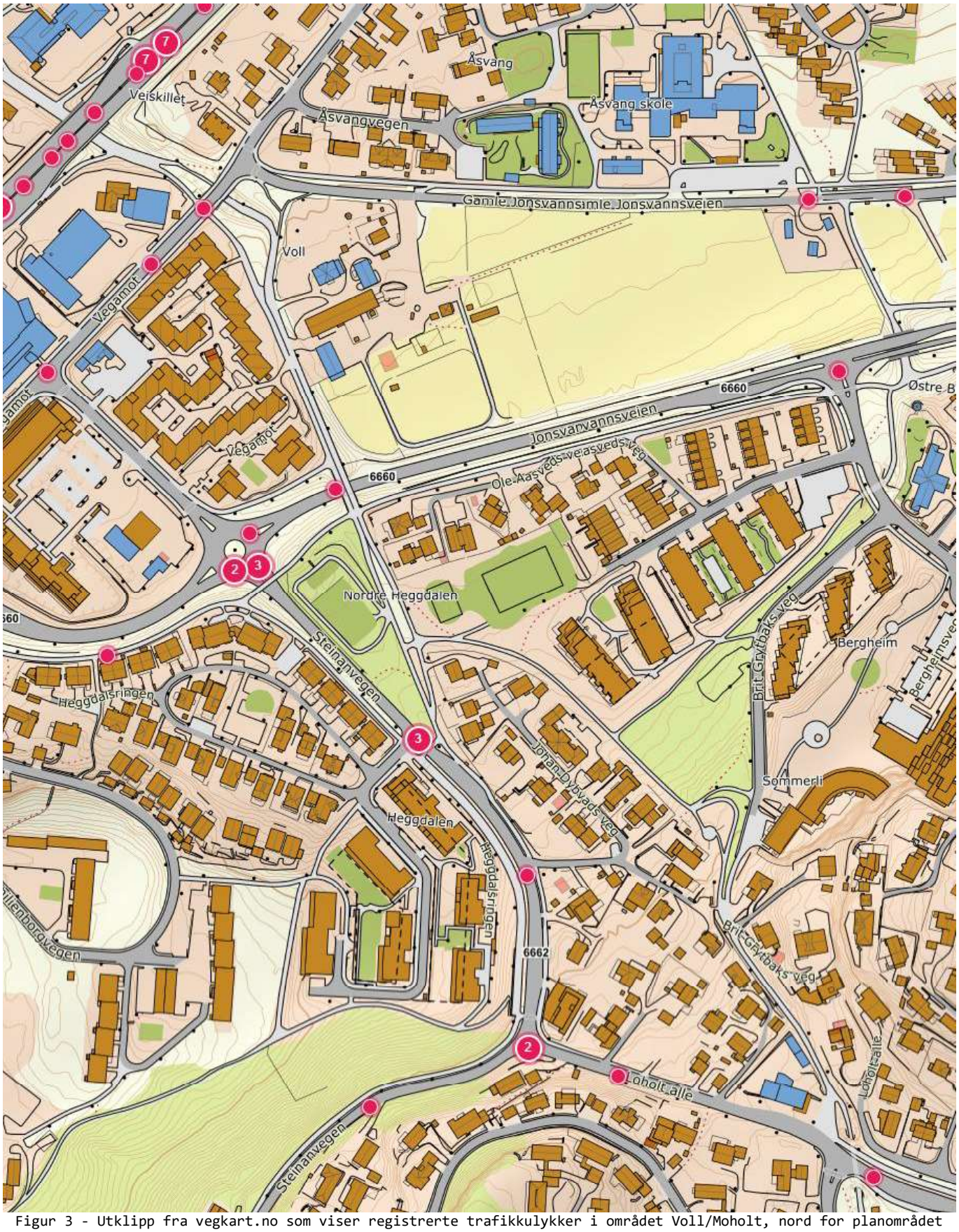
Veg	Retning	Fartsgrense	ÅDT	År	Grunnlag for ÅDT
Steinanvegen	Mot Moholt	50 km/t	4270	2024	Periodisk trafikkregistrering
Steinanvegen	Mot Risvollan	50 km/t	4000	2024	Erfaringsbasert estimat
Steintrøvegen		30 km/t	400	2021	Telling og skjønn
Ole Nordgaards veg	Mot Steintrøvegen	30 km/t	320		Estimert av konsulent (80 %)

2.3.2 Trafikkulykker

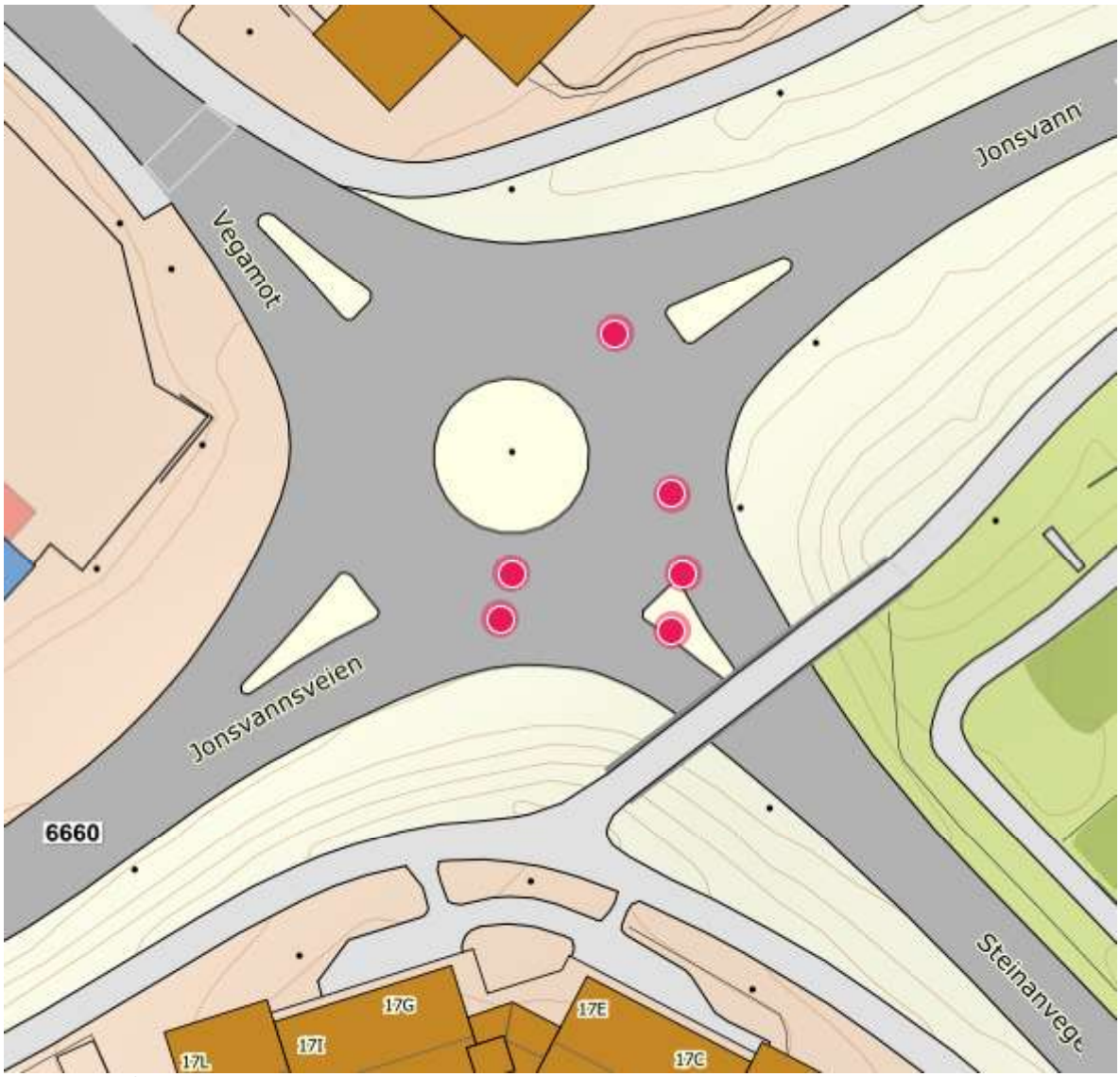
Statens vegvesens kartløsninger har en del informasjon om innrapporterte trafikkulykker i området. Prosjektutvikling Midt-Norge klarer ikke å se noe typisk mønster i typen trafikkulykker utover det man kan forvente med veger som har ett kjørefelt i hver retning. Det ser ut til at det er en høyere hyppighet av trafikkulykker mellom kjøretøy i rundkjøringen Jonsvannsveien/ Steinanvegen/Vegamot.



Figur 2 - Utklipp fra vegkart.no som viser registrerte trafikkulykker i nærheten av planområdet



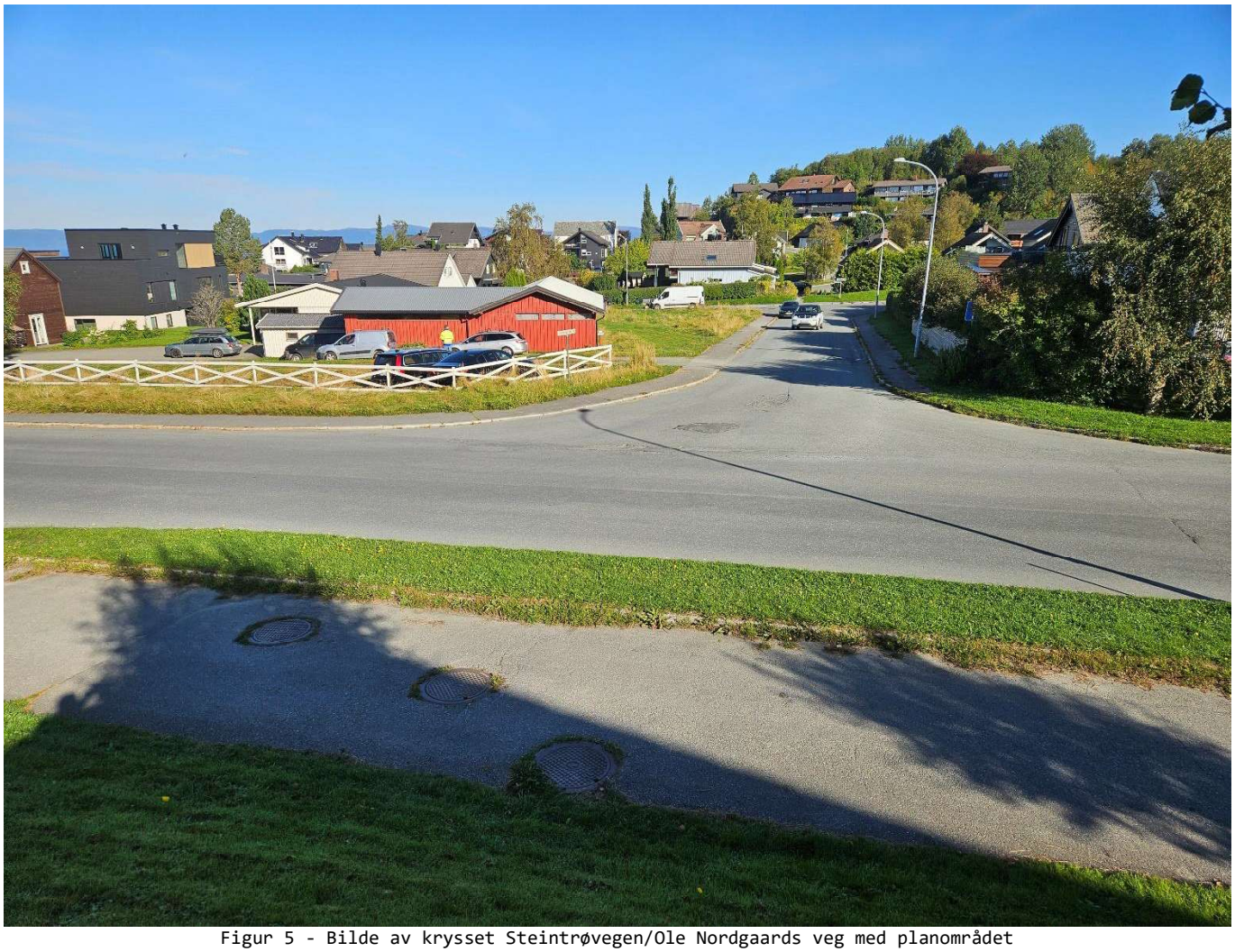
Figur 3 - Utklipp fra vegkart.no som viser registrerte trafikkulykker i området Voll/Moholt, nord for planområdet



Figur 4 - Utklipp fra vegkart.no som viser registrerte ulykker i rundkjøringen Jonsvannsveien/Steinanvegen/Vegamot

2.4 Myke trafikanter

For gående og syklende er det gode tilbud med fortau og gang- og sykkelveier i området. Det er fortau langs Ole Nordgaards veg og langs Steintrøvegen på siden mot eiendommen. Steintrøvegen har også en gang- og sykkelvei på motsatt side som vist på bilder under. Denne leder til Steinanvegen og kobles der på det store nettverket av gang- og sykkelveier som fins i Trondheim.



Figur 5 - Bilde av krysset Steintrøvegen/Ole Nordgaards veg med planområdet



Figur 6 - Bilde som viser Steintrøvegen med tilhørende gang- og sykkelvei i retning Steinanvegen. Planområdet til høyre i bildet.

Fortauet langs Steintrøvegen og Ole Nordgaards veg er opphøyet. Det er ikke fotgjengerovergang over Steintrøvegen foruten overgangen ved Steinanvegen, men fortauet går ikke helt bort dit. Skal man unngå å krysse Steintrøvegen på grunn av manglende fortau må man gå lenger nord langs Ole Nordgaards veg og gå ned til Steinanvegen derifra på en gangsti.

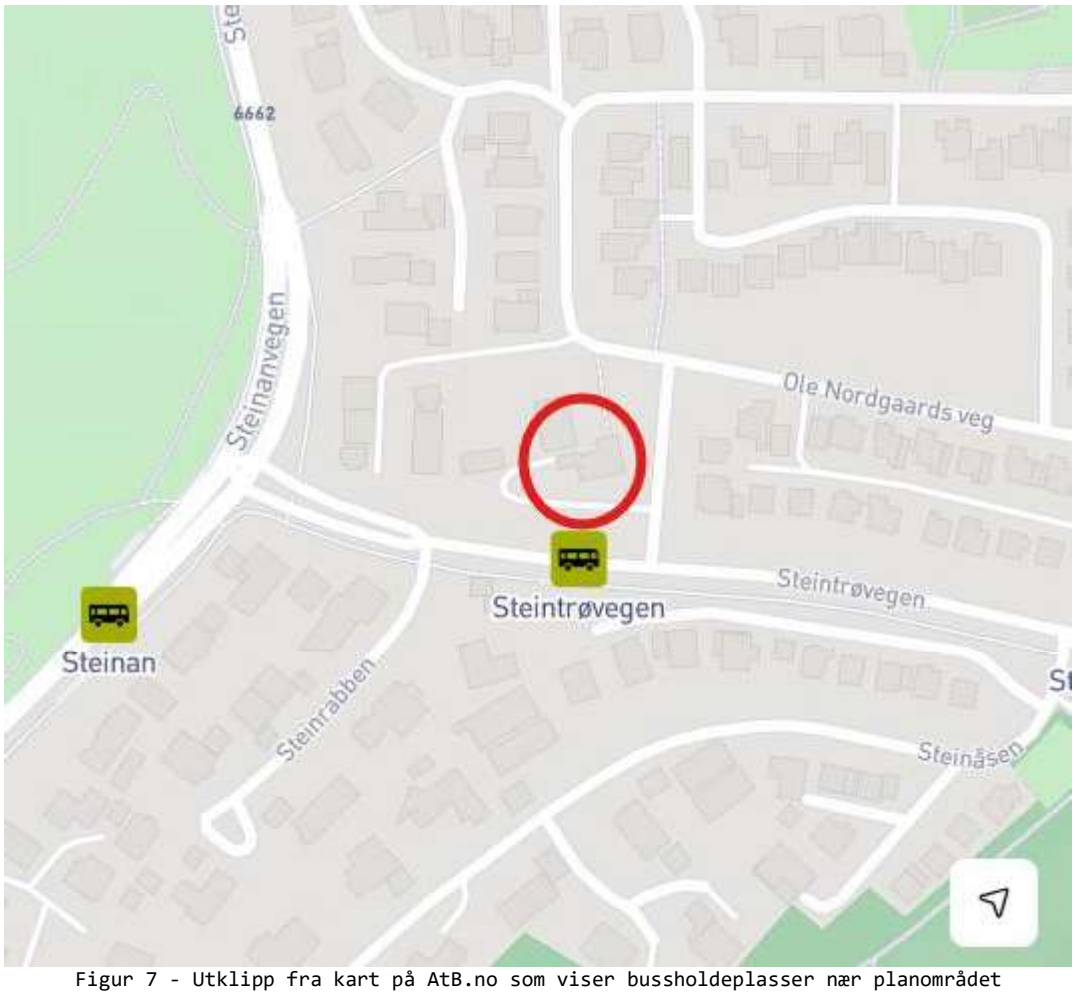
2.5 Kollektivtrafikk

Planområdet i Steinanvegen 66 har tilgang til kollektivtilbud gjennom busslinje 43, som betjener holdeplassen **Steinan**. Holdeplassen ligger om lag tre minutters gange fra planområdet, og gir forbindelse mellom Blakli og Voll/Bergheim. På disse knutepunktene er det mulig å bytte til metrobuss linje 3, som har hyppige avganger og direkte forbindelse til Trondheim sentrum.

Reisende har også mulighet til å bytte buss på Blakli og fortsette via Risvollan og Nardo mot Lerkendal, hvor det finnes et bredt kollektivtilbud videre til flere deler av byen. Dette gir beboere i Steinanvegen 66 fleksibilitet og gode muligheter for å reise kollektivt både til sentrum og til andre viktige målpunkt i Trondheim.

Nærmeste bussholdeplass til selve utbyggingsområdet er **Steintrøvegen**, men denne er for øyeblikket ikke i bruk da ingen bussruter betjener holdeplassen i dag. Hovedtilgangen til kollektivtransport for

planområdet er derfor via holdeplassen Steinan. Plassering av holdeplassene Steinan og Steintrøvegen er vist i bildet under.



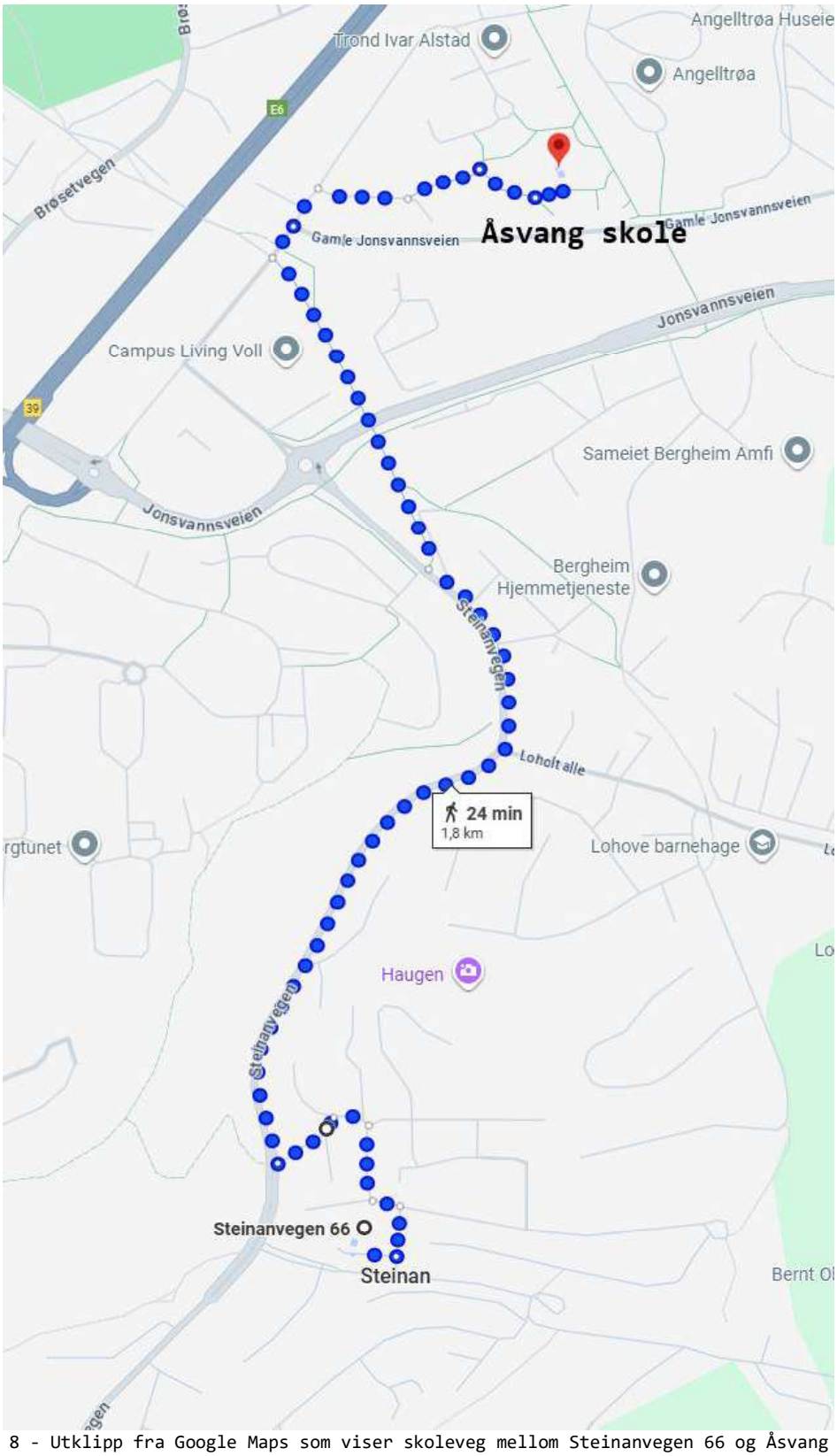
Figur 7 - Utklipp fra kart på AtB.no som viser bussholdeplasser nær planområdet

2.5.1 Skolekrets

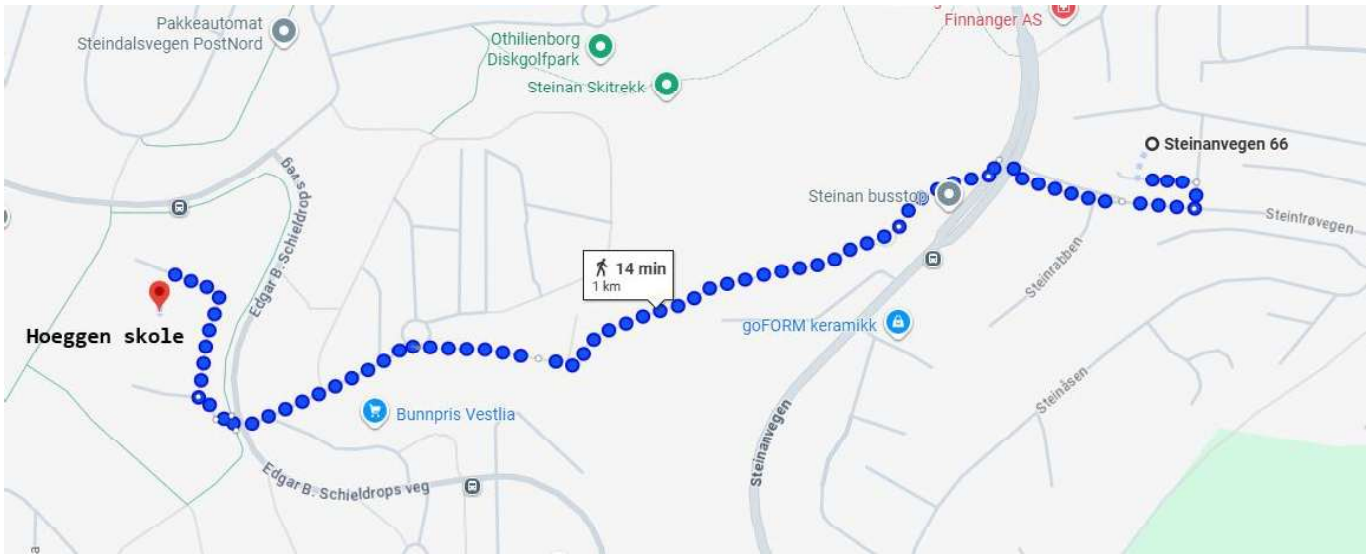
Planområdet i Steinanvegen 66 sogner til **Åsvang skole** for barnetrinnet og **Hoeggen skole** for ungdomstrinnet. Avstanden til Åsvang skole er om lag 1,8 km, og skoleveien kan både gås og sykles. Ruten følger fortau langs Steinanvegen, men krever at elevene krysser denne fylkesvegen to ganger i oppmerkede fotgjengerfelt.

Avstanden til Hoeggen skole er kortere, med omtrent 1,0 km gang- og sykkelavstand fra planområdet. Også her er skoleveien tilrettelagt med fortau, men elevene må krysse både Steinanvegen og Edgar B. Schieldrops veg i fotgjengerfelt. Ingen av de aktuelle fotgjengerfeltene er per i dag lysregulerte eller opphøyde, noe som kan ha betydning for trafikksikkerheten for skolebarn.

Skoleveiene til både Åsvang og Hoeggen gir gode muligheter for å gå eller sykle til skolen, men det er enkelte punkter hvor kryssing av trafikkerte gater krever ekstra oppmerksomhet og der det på sikt kan være behov for tiltak som bedrer trafikksikkerheten.



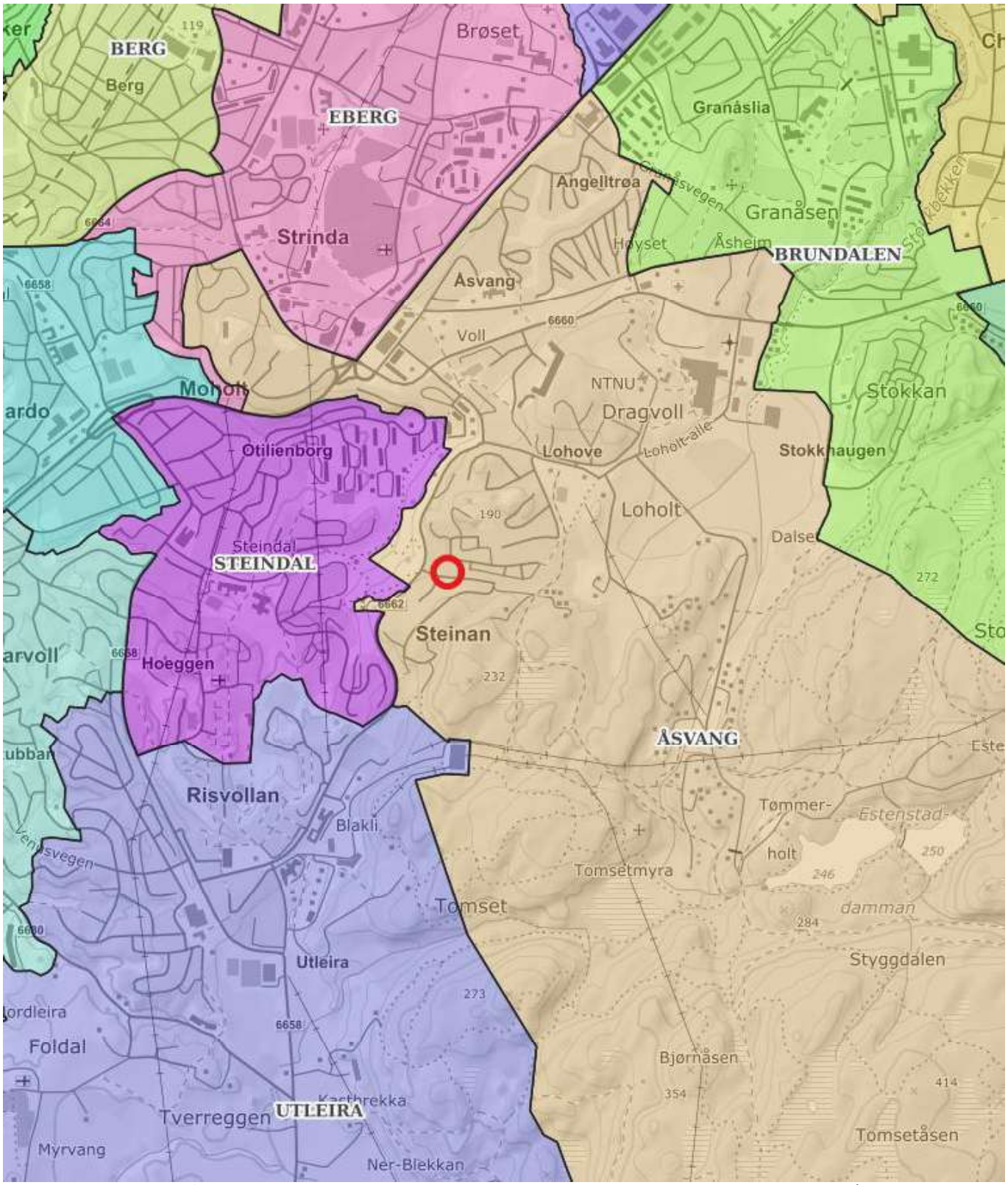
Figur 8 - Utklipp fra Google Maps som viser skoleveg mellom Steinanvegen 66 og Åsvang skole



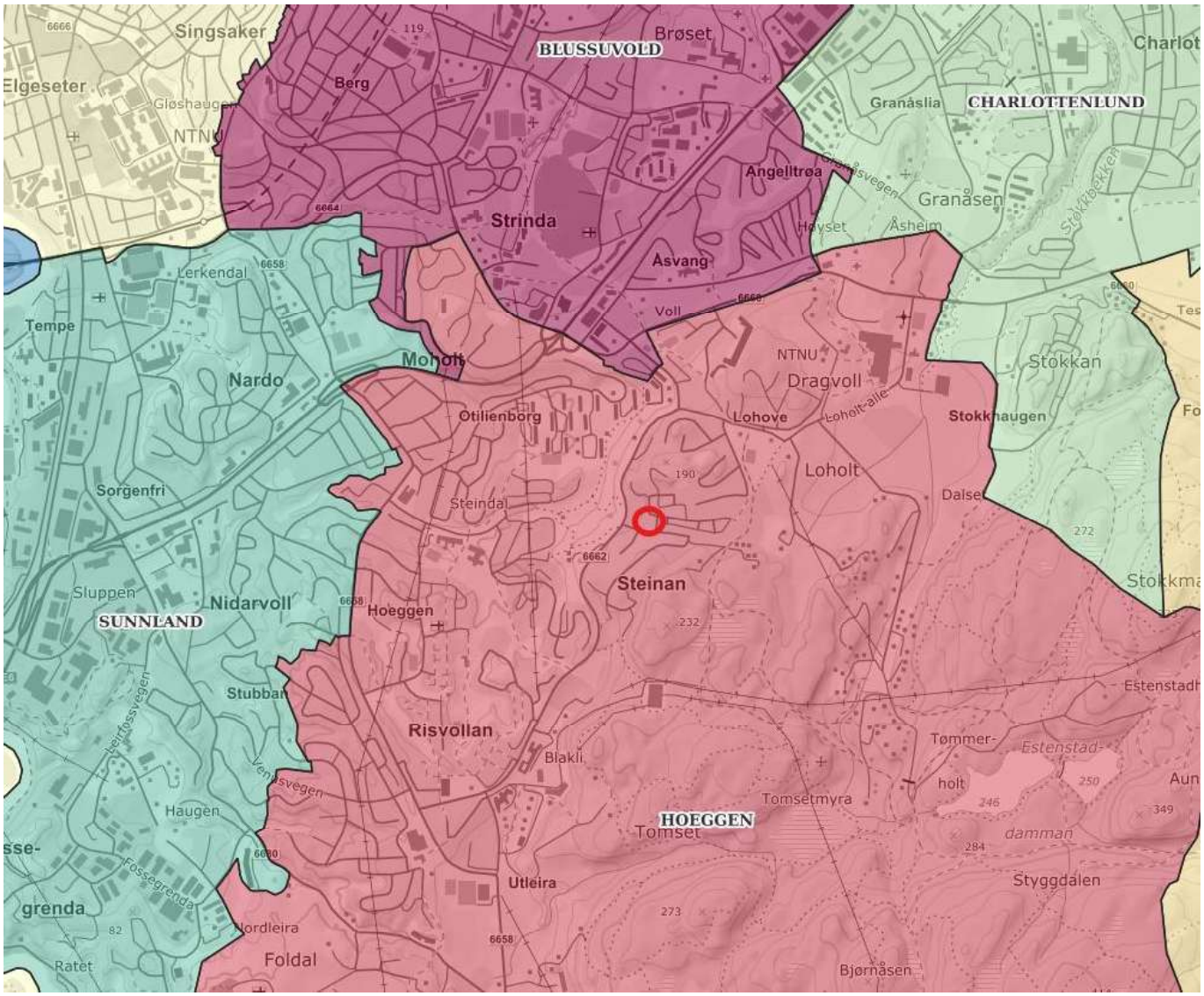
Figur 9 - Utklipp fra Google Maps som viser skoleveg mellom Steinanvegen 66 og Hoeggen skole



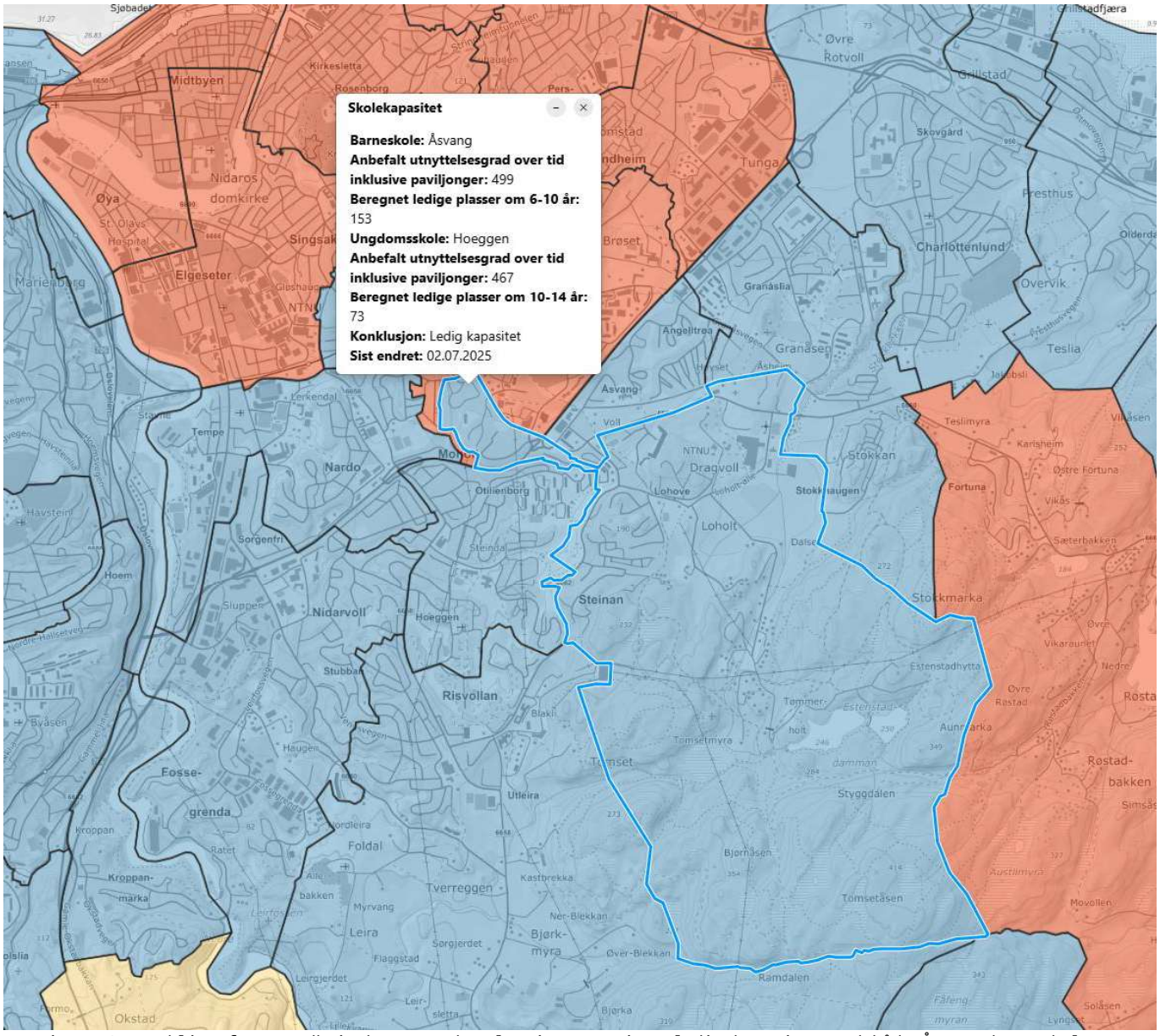
Figur 10 - Bilde fra Google Street View som viser fotgjengerfelt over Steinanvegen ved Steintrøvegen



Figur 11 - Utklipp fra kartløsningen til Trondheim kommune som viser skolekretsgrensene. Planområdet sogner til Åsvang barneskole



Figur 12 - Utklipp fra kartløsningen til Trondheim kommune som viser skolekretsgrensene. Planområdet sogner til Hoeggen ungdomsskole



Figur 13 - Utklipp fra Trondheim kommunes kartløsning som viser ledig kapasitet ved både Åsvang barneskole og Hoeggen ungdomsskole

2.5.2 Nærbutikk og legekontor

Nærmeste nærbutikker ligger på Moholt, ca én kilometer nord for planområdet. Nærmeste legesenter ligger i samme område.

3. Fremtidig situasjon

3.1 Beskrivelse av nytt prosjekt

Planforslaget for Steinanvegen 66 innebærer riving av eksisterende bygninger på eiendommen og etablering av et nytt boligprosjekt bestående av ti boenheter. Utbyggingen fordeler seg på tre eneboliger i kjede og sju rekkehus fordelt på to kjeder. Prosjektet er i tråd med kommunens fortettingspolitikk, som har som mål å utnytte eksisterende boligområder mer effektivt og samtidig redusere presset på utbygging av nye arealer.

Boligene planlegges med moderne standard og løsninger som ivaretar både bokvalitet og miljøhensyn. Hver enhet får egen sportsbod og tilgang til privat uteareal, noe som bidrar til god funksjonalitet for familier og barnevennlig bruk. Det legges opp til felles renovasjonsløsning med god tilgjengelighet for både beboere og renovasjonsetaten.

Prosjektet inkluderer parkeringsmuligheter i tråd med gjeldende parkeringsnormer, og det legges vekt på tilrettelegging for sykkelparkering for å stimulere til miljøvennlige transportvalg. Som en del av de grønne tiltakene vurderes etablering av gode løsninger for overvannshåndtering, bevaring av grøntstruktur der det er mulig, samt etablering av felles uteoppholdsarealer som legger til rette for lek og samvær.

Adkomst til boligfeltet er planlagt via ny tilknytning til Ole Nordgaards veg, med fokus på en trafikksikker utforming med siktlinjer ivaretatt. Det vil tilrettelegges for oversiktlig og trygg inn- og utkjøring, og gående og syklende trafikanter skal ivaretas med tydelige løsninger.

Samlet sett representerer prosjektet på Steinanvegen 66 et godt eksempel på bærekraftig fortetting i et etablert boligområde, hvor både hensynet til bokvalitet, trafikksikkerhet og miljøvennlige tiltak er sentrale premisser.

3.2 Planforslag nytt prosjekt



Figur 14 - Utklipp fra planforslaget som viser planlagt løsning for boliger, vei og parkeringsplasser

Planforslaget tar utgangspunkt i adkomst fra Ole Nordgaards veg. Innkjøring fra øst for eneboligene og fra nord for rekkehusene.

3.3 Nytt veg-, fortau og adkomstanlegg

Eksisterende veg til naboeiendommen i vest, Ole Nordgaards veg 38E, blir erstattet av en ny, felles, innkjøring ca 10 meter lenger nord for dagens innkjøring til boligtomta.

3.4 Parkering

Kommuneplanens arealdel stiller krav om parkering.

§ 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

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

Byggesone	Sykkel	Bil - per 100 m² BRA
Byggesone 1 - felt S1	Største tall av 3 parkeringsplass pr. 100 m² BRA 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
Øvrige soner		min 0,6 - maks 1,5
Frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner	4 pr. boenhet	min. 2 pr. boenhet

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

Figur 15 - Utklipp fra KPA om krav til antall parkeringsplasser

For bil planlegges for 1 parkeringsplass per boenhet pluss 1 gjeste-parkeringsplass for rekkehusene nordvest på området. Sykkelparkering vil være ved hjørnene av rekkehusene (5+5+4 = 14 stk), ved enebolig 3 (15 stk, overbygd) og utenfor enebolig 1 (11 stk), totalt 40 sykkelparkeringsplasser.

3.5 Renovasjon og varelevering

Det er planlagt for vanlig løsning for renovasjon med avfallsdunker med hjul i nærheten av veg. Varelevering vil være ivaretatt med innkjøring til felles parkeringsplass i nord eller ved vanlig innkjøring til eneboligene. Høydeforskjellen er ikke utpreget og vil ikke utgjøre noen utfordring for dette planområdet.

3.6 Trafikkanalyse av fremtidig situasjon

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m2	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m2		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m2	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m2	4 12		2 - 6 5 - 20

Figur 16 - Utklipp fra Statens Vegvesens veileder om turproduksjon i forhold til forskjellig arealbruk

Rekkehus og eneboliger vil i stor grad være egnet for barnefamilier. Vi tar derfor utgangspunkt i et gjennomsnitt på 4 personer per bolig som gir et snitt på 4 turer per bolig per dag, totalt 40 for planområdet. Dette er et konservativt, høyt anslag. Dette vil gi en økning på ca 10 % for Steintrøvegen og 1 % for Steinanvegen i forhold til trafikkmengden angitt i punkt 2.3.1.

4. Anbefalte tiltak i prosjektet

4.1 Fotgjengerfelt

Prosjektutvikling Midt-Norge anbefaler at det etableres fotgjengerfelt over Steintrøvegen da bussholdeplassen ikke lenger er i drift og gående må gå til bussholdeplass Steinan for å ta buss.

4.2 Trafikktelling for krysset Steinanvegen/Steintrøvegen

Fotgjengerfeltet ved krysset Steinanvegen/Steintrøvegen er skoleveg for både barne- og ungdomsskole-elever. Fotgjengerfeltet krysses både ved starten og slutten av skoledagen for ungdomsskoleelever og på slutten av dagen av barneskoleelever som tar buss. Steinanvegen har fartsgrense 50 km/t og det er ingen fartsreduserende tiltak i forbindelse med fotgjengerfeltet.
Statens Vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående beskriver en rekke aspekter rundt overgangsløsninger for gående. Avhengig av trafikkmengden er det mange forskjellige løsninger som kan vurderes, som lysregulering, nedsatt fartsgrense og/eller fysiske tiltak for å få ned farten inn mot et kryssingssted. For at kommunen eller fylkeskommunen skal kunne vurdere hva som er riktig løsning for det aktuelle krysset anbefales det at det gjennomføres en trafikktelling rundt krysset Steinanvegen/Steintrøvegen, både kjørende og gående.