



Alternativsutredning enveisregulering av Cecilie Thoresens veg

Sammendrag

Byplankontoret har gjort vurderinger av alternativer med enveisregulering av Cecilie Thoresens veg og åpning for utkjøring til Aasta Hansteens veg. Utredningen har resultert i to ulike alternativer som begge anses aktuelle og trafikksikre løsninger.

Alternativ 1 krever et større kjøreareal til sving mellom Aasta Hansteens veg og Cecilie Thoresens veg, men har en mindre utkjøring til Kristine Bonnevis veg. Det store kjørearealet til utkjøring mot Kristine Bonnevis veg i alternativ 2 inviterer i større grad til gjennomkjøring til Persaunet Helse- og Velferdssenter, og vil kreve en mer gjennomarbeidet skiltplan. Fortau vil i begge alternativ kreve areal fra eiendommene til Cecilie Thoresens veg 2 og Tyholtveien 106, opp mot 1,5m inn på tomten. I alternativ 1 kan renovasjonsbiler kjøre videre til Aasta Hansteens veg, som legger til rette for videre utbygging i området.

Bakgrunn

Etter vedtak fra Byutviklingsutvalget 18.06.2025 har Byplankontoret gjort vurdering av en alternativ løsning for trafikkløsningen i Cecilie Thoresens veg. Løsningen som er undersøkt innebærer enveiskjøring i Cecilie Thoresens veg og utkjøring i Kristine Bonnevis veg, og er presentert med og uten fortau.

Alternativer for enveiskjøring

Byplankontoret har kommet fram til to alternativer for denne løsningen. Alternativene er vedlagt som alternativ 1 og 2. Alternativene beskrives med tre tegninger hver, en tegning med og en uten fortau, samt et forslag til skilting i kryssområdet. I alternativ 1 foreslås det at større kjøretøy, som renovasjon og flyttebiler, kan kjøre fra Cecilie Thoresens veg til Aasta Hansteens veg. I alternativ 2 ledes all trafikk fra Cecilie Thoresens veg ut i Kristine Bonnevis veg.

I begge alternativene kan trafikk kjøre fra Aasta Hansteens veg til Kristine Bonnevis veg. Dette er gjort for å unngå å måtte etablere en snuplass eller vendehammer i enden av Aasta Hansteens veg, som ellers ville blitt en blindvei dersom det reguleres for enveiskjøring i Cecilie Thoresens veg. Kravet om snuplass ville blitt utløst av Håndbok N100 krav 2.6.2-1.

Alternativene er ikke utformet for at et større kjøretøy som en renovasjonsbil kan komme fra Cecilie Thoresens veg og møte en personbil som kommer fra Aasta Hansteens veg, eller motsatt, og passere hverandre. Dette ville krevd så mye areal at krysset hadde ligget ute i Kristine Bonnevie's veg, og skapt et utflytende og uoversiktlig kryss. I tillegg måtte gang- og sykkelveien nord for planområdet blitt flyttet.

For alternativene med fortau er fortauet tegnet frem til Aasta Hansteens veg 15 i begge tilfeller, for å beskrive det maksimale arealinngrepet. Det vil også kunne være aktuelt at fortauet stanser nord for Cecilie Thoresens veg 6, i det allerede etablerte fortauet.

Krysset er i begge alternativene utformet etter sporingskurver for buss, som er dimensjonerende der det skal kjøre renovasjonskjøretøy.

Hovedalternativet i planforslaget

Hovedalternativet som er vedtatt at skal legges ut til offentlig ettersyn er presentert nedenfor.

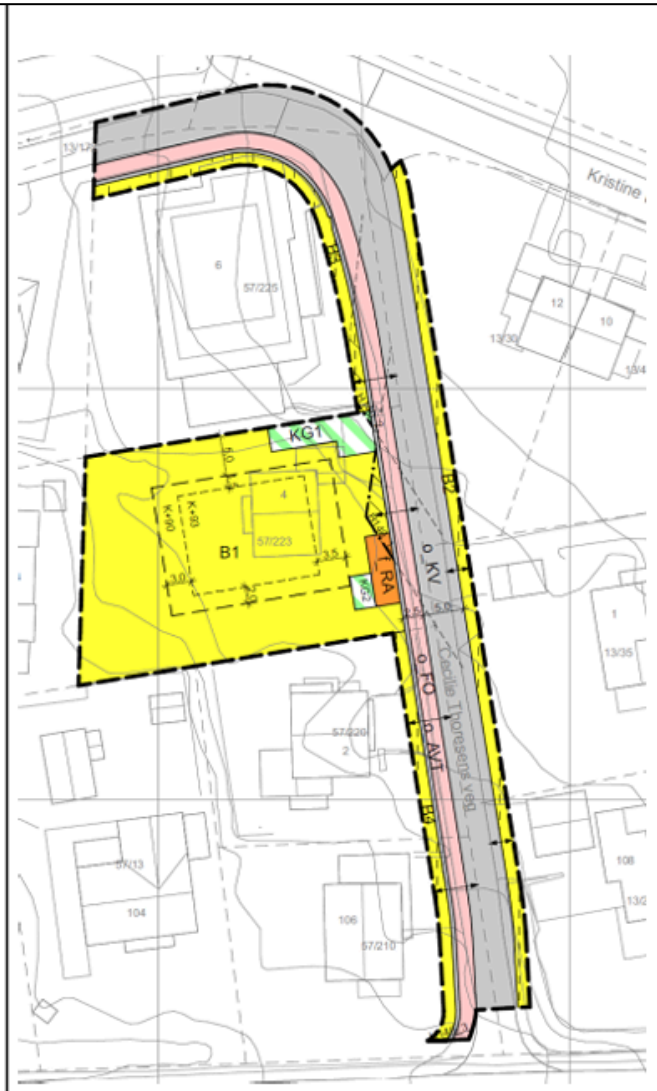
Tovegskjøring med fortau på vestsiden

Dette er den valgte løsningen i planforslaget. Dette er en maksimal løsning med tovegskjøring og fortau på 2,5 meter på vestsiden av vegen. Det betyr at dagens veganlegg må utvides med to til tre meter.

Ved regulering av fortau på vestsiden vil dette tjene flest beboere i gata i dagens situasjon, og gi et konfliktfritt gangtilbud til bussholdeplasser i Tyholtsvegen.

Nødvendig utvidelse av samferdselsanlegget er i planforslaget fordelt likt på begge sidene av dagens veg. Utvidelsen vil ha konsekvenser for de berørte eiendommene, Cecilie Thoresens veg 1 og 2 og Tyholtsveien 106 og 108, som vil miste en oppstillingsplass for bil mellom bolig og garasjen.

Til sluttbehandling kan det vurderes å snevre inn vegbanen noe.



Figur 1: Forslagsstillers valgte løsning, med 5m veibredde og 3m fortau inkl. skulder, som beskrevet i fagnotatet.

Byplankontoret vurderer at utbyggingen vil medføre at Cecilie Thoresens veg vil være en adkomstveg som betjener trafikk tilsvarende over 30 boliger, og derfor burde ha et eget areal for gående, per § 4.3 i "Bestemmelser og retningslinjer" til KPA 2022-2034. Dette er det uenighet om med forslagsstiller, som beskrevet i fagnotatet. Ved etablering av asfaltert fortau vil det også være nødvendig å asfaltere kjørebane.

Trafikkmengder

Uenighet om beregningsgrunnlag for ÅDT

For hovedalternativet til planen har forslagsstiller i trafikkanalyse gjort vurderinger av fremtidige trafikkmengder som følge av planene for Cecilie Thoresens veg. Byplankontoret og forslagsstiller har i den forbindelse vært uenige om beregningsgrunnlaget for ÅDT.

Forslagsstiller har lagt reisemiddelfordeling tilsvarende "*sentrum utenom Midtbyen*" til grunn i beregningen av fremtidig ÅDT. Sonen har en lavere bilførerandel enn «*indre øst*», som planområdet ligger i. Forslagsstiller mener at foreslått parkeringsdekning, god tilrettelegging for gange, sykling og sykkelparkering og svært god kollektivtilgjengelighet tilsier en reisemiddelfordeling som i «*sentrum utenfor Midtbyen*». I tillegg påpeker de at nullvekstmålet for personbiltrafikken vil bidra til en fremtidig enda lavere bilførerandel enn i dag.

Byplankontoret har ikke vært enige i forslagsstillers vurdering. Planområdet er ikke unikt i «*indre øst*», med tanke på foreslått parkeringsdekning, kollektivtilgjengelighet eller nærhet til funksjoner. Byplankontoret vurderer at bilførerandelen vil være mer som i «*indre øst*» i dag. Det medfører at fremtidige trafikkmengder i Cecilie Thoresens veg tilsvarer ca. 120 ÅDT.

Håndbok N200 kapittel 3.8 "*Veg med grusdekke*" åpner for at nye veier med ÅDT < 100 kan bygges som grusvei. Fremtidig ÅDT for utbyggingen av Cecilie Thoresens veg ligger rundt denne terskelverdien, som gjør valg av riktig beregningsgrunnlag viktig i dette tilfellet. Ofte er det en skjønnsmessig vurdering av når det blir nødvendig å asfaltere en gate med lav ÅDT, i tilfeller der eksisterende vei må oppgraderes som følge av utbyggingstiltak langs veien.

Uavhengig av når krav om asfaltering slår inn, vil prosjektet ligge på terskel til utløsning av krav til fortau etter § 4.3 i KPA 2022-2034. Ved etablering av asfaltert fortau vil asfaltering av kjørebanelen være en naturlig følge.

Det er for alternativene med enveiskjøring i Cecilie Thoresens veg og utkjøring til Kristine Bonnevis veg, presentert trafikkmengder basert på begge beregningene av fremtidig ÅDT. Det gjør det lettere å sammenligne nye alternativer med hovedalternativet, samtidig som konsekvenser av mer konservative reisevaner tilsvarende sone "*indre sørøst*" vil fremgå. Andre verdier i beregningene er satt tilsvarende det som er gjort i forslagsstillers trafikkanalyse av hovedalternativet.

Dagens ÅDT

ÅDT for dagens situasjon er for Cecilie Thoresens veg beregnet til 70 ÅDT, basert på 17 boenheter og bilførerandel på 40 % tilsvarende "indre øst" fra RVU 2022. Av totalen utgjør anslagsvis 5 av bilturene trafikk til og fra dagens enebolig i Cecilie Thoresens veg 4. For Aasta Hansteens veg er det tilsvarende beregnet en ÅDT på ca.15 daglige bilturer.

Fremtidig ÅDT

Nyskapt trafikk for Cecilie Thoresens veg 4 er beregnet med to ulike resultater basert på ulike bilførerandeler. Forslagstiller konkluderte for hovedalternativet med en nyskapt trafikk tilsvarende ÅDT 25, mens Byplankontorets vurdering er at nyskapt trafikk for Cecilie Thoresens veg 4 tilsvarer ÅDT 50.

Tabell 1: Nyskapt trafikk for Cecilie Thoresens veg 4, beregnet med ulike bilførerandeler

Reisemiddelfordeling	Boenheter	Personer per boenhet	Daglige turer per person	Bilførerandel	ÅDT
"indre øst"	13	3	3,26	39,6%	50
"sentrum utenom midtbyen"	13	3	3,26	19,3%	25

Fremtidige trafikkmengder for Cecilie Thoresens veg er av forslagstiller beregnet til ca. 90 ÅDT og av Byplankontoret til ca.120 ÅDT. Beregningen tilsvarer summen av dagens trafikkmengder og nyskapt trafikk for utbyggingen av Cecilie Thoresens veg 4.

Tabell 2: Fremtidig trafikk for hele Cecilie Thoresens veg, beregnet med to ulike bilførerandeler

Reisemiddelfordeling	Boenheter	ÅDT
"Indre øst"	30	116
"Sentrum utenom midtbyen"	30	91

Konsekvenser tilgrensende veinett

Det er i forslagsstillers trafikkrapport tilhørende hovedalternativet gjort vurderinger av hvordan fremtidige trafikkmengder vil belaste omkringliggende veinett. Alternativene med enveiskjøring medfører en annen antatt fordeling av trafikkmengder i tilgrensende veinett enn hovedalternativet.

Det er ulikt tillatt kjøremønster i de to alternativene for enveiskjøring. Alternativ 2 medfører at all trafikk fra Cecilie Thoresens veg tvinges ut til Kristine Bonnevis veg. Det tilsvarer totalt 120 daglige bilturer. Samtidig åpnes det for at trafikk fra Aasta Hansteens veg også kan benytte utkjøring via Kristine Bonnevis veg. Siden det kun gjelder utkjøring, og det fortsatt vil være

mulig at denne trafikken kjører ut via Aasta Hansteens veg, antas det at 25% av ÅDT som belaster Aasta Hansteens veg vil gå ut i Kristine Bonnevie's veg. Det utgjør <5 daglige bilturer. Det forventes ved enveisregulering at Kristine Bonnevie's veg, og kryssområdet mellom Kristine Bonnevie's veg og Kong Øysteins veg, belastes med ca. 125 flere daglige bilturer enn dagens nivå.

For alternativ 1 må store kjøretøy fra Cecilie Thoresens veg kjøre ut via sløyfa om Aasta Hansteens veg. Fordi antallet daglige tilfeller av slik trafikk er lavt, antas det at antallet turer er færre enn den generelle usikkerheten i trafikktallene. Fordeling av fremtidig trafikk til øvrig veinett kan anses tilsvarende som for alternativ 2.

Konsekvensene av trafikkøkningen antas å være lav. Andelen av trafikk i makstimer vil bli så lave at det ikke forventes avviklingsproblemer som følge av planlagt utbygging for Cecilie Thoresens veg for omkringliggende vegnett.

Trafikksikkerhet

Cecilie Thoresens veg er en smal grusgate med lite trafikk. Trafikkutredningen viser at 13 nye boliger her ikke vil ha vesentlige trafikale konsekvenser for overordnet veinett. Ved en trinnvis endring av småhusområdet til et tettere område, i tråd med KPA, er det på sikt behov for asfaltering og fortau.

Åpning mot Kristine Bonnevie's veg medfører et nytt kryssområde mellom Aasta Hansteens veg, Cecilie Thoresens veg, og Kristine Bonnevie's veg. Realisering av Cecilie Thoresens veg 4 er estimert å gi 125 flere daglige bilturer i Kristine Bonnevie's veg. Trafikkmengdene er så lave at de antas å ikke ha noen trafikale konsekvenser på det øvrige veinettet.

Alternativ 1 og 2 vil ha ulik utforming av krysset som følge av nødvendig areal til fremkommelighet for dimensjonerende kjøretøy.

Utkjøringen til Kristine Bonnevie's veg er betydelig smalere i alternativ 1 enn i alternativ 2, samtidig er utslaget av venstresvingen fra Cecilie Thoresens veg til Aasta Hansteens veg større. Trafikksikkerheten ved alternativ 1 anses i utgangspunktet bedre enn alternativ 2, som følge av et mindre utflytende kryssområde og tydeligere svingebevegelser og kanalisering av trafikk inn mot Kristine Bonnevie's veg. Løsningen reduserer også faren for at bilister trosser skilting i krysset og kjører inn i boligområdet fra Kristine Bonnevie's veg.

Alternativ 2 har derimot mindre arealmessige utslag i venstresvingen fra Cecilie Thoresens veg til Aasta Hansteens veg, og opprettholder en større avstand mellom Aasta Hansteens veg og Kristine Bonnevis veg før kryssområdet. Større avstand bedrer trafikksikkerheten.

Det har blitt drøftet hvorvidt en gruslagt veibane utgjør en trafikksikkerhetsrisiko. Trøndelag fylkeskommune har varslet innsigelse dersom det ikke sikres asfaltering av Cecilie Thoresens veg. Grus i veibanen er trafikkfarlig, særlig for trafikanter på to hjul og bør derfor unngås. Byplankontoret mener at trafikkmengdene ved utbygging av Cecilie Thoresens veg alene, ikke utgjør en større risiko for at grus dras inn i Kristine Bonnevis veg eller Tyholtveien.

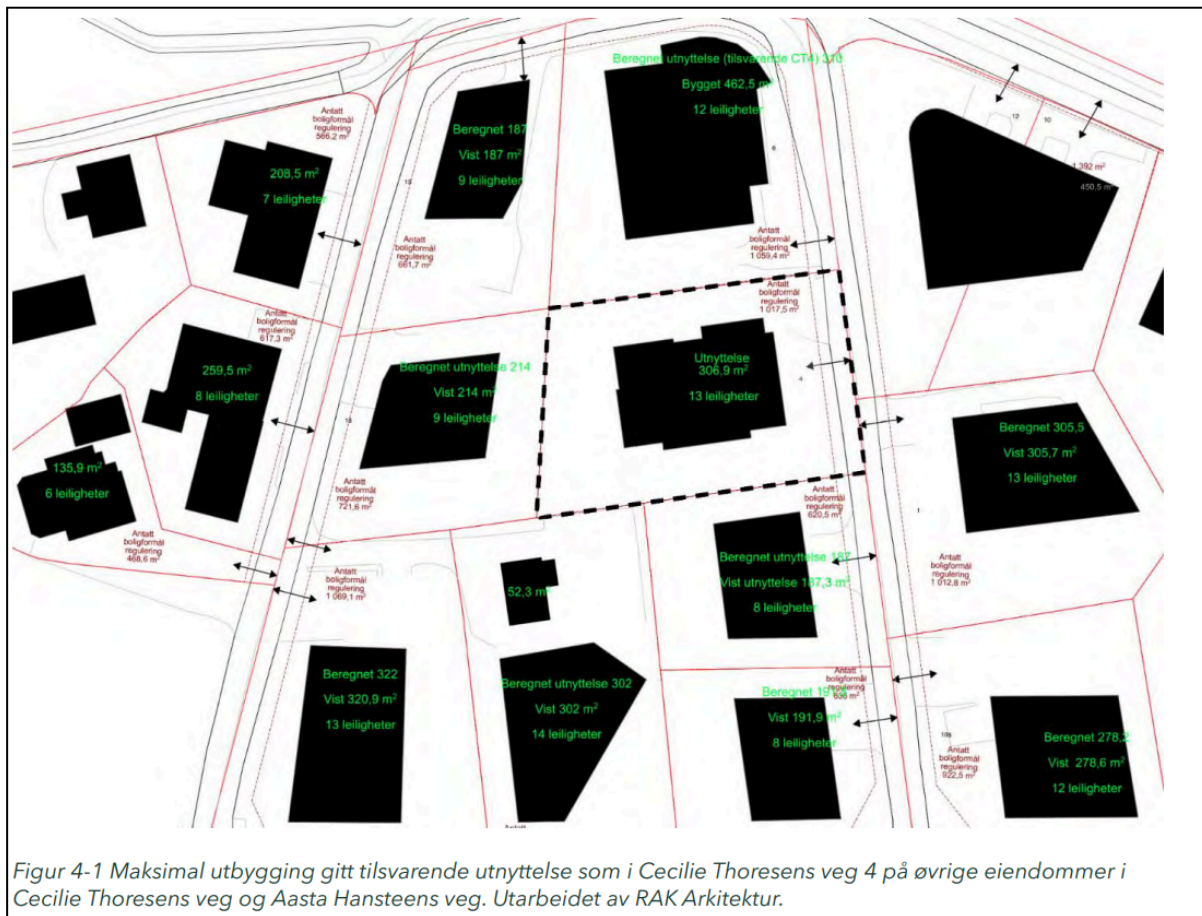
I alternativene med fortau må en renovasjonsbil løfte over fortau for tømning ved Cecilie Thoresens veg nr. 4 og nr. 6. Grunnet antatt få tilfeller av slik trafikk, og lav trafikkmengde, er det vurdert som en tilfredsstillende løsning. Trafikksikkerheten ved løsningen kan reduseres dersom det realiseres ytterligere utbyggingspotensial i området og trafikkmengdene øker.

Løsninger med fortau, i kombinasjon med åpning mot Kristine Bonnevis veg, kan medføre en noe økt gjennomgangstrafikk av myke trafikanter, som følge av bedret infrastruktur.

Løsninger med fortau vil medføre redusert manøvreringsareal for parkering ved Tyholtveien 106 og Cecilie Thoresens veg 2, som vil få redusert plass til oppstilling av bil foran garasje.

Ytterligere fremtidig utbyggingskapasitet

I forbindelse med utredning av hovedalternativet har forslagstiller vist mulig fremtidig utvikling på øvrige eiendommer i Cecilie Thoresens veg og Asta Hanses veg. Se illustrasjon nedenfor. I beregningen til forslagstiller er det vist tilsvarende utnyttelse for de øvrige eiendommene som planforslaget til Cecilie Thoresens veg 4 legger opp til.



Figur 2: Forslagsstilleres vurdering av utbyggingspotensial i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg. Figuren er hentet fra trafikkanalysen tilhørende hovedalternativet.

Skulle det fulle utbyggingspotensialet blitt realisert, ville det medført vesentlig høyere trafikk enn dagens nivå. Fremtidige trafikkmengder er estimert på tilsvarende måte som Byplankontorets vurdering av fremtidig trafikk for Cecilie Thoresens veg 4, med dagens bilførerandel for “indre øst”. Antatt antall leiligheter er satt lik vurdering av mulig utnyttelse per tomt utredet av forslagsstiller i forbindelse med hovedalternativet.

Tabell 3: Fremtidig trafikk for hele utbyggingspotensialet i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg, beregnet med bilførerandel tilsvarende RVU resultater fra 2022 for sone for “indre øst”.

Gate	Antatt ant. leiligheter	Personer per boenhet	Daglige turer per person	Bilførerandel	ÅDT
Aasta Hansteens veg	66	3	3,26	39,6%	256
Cecilie Thoresens veg	66	3	3,26	39,6%	256

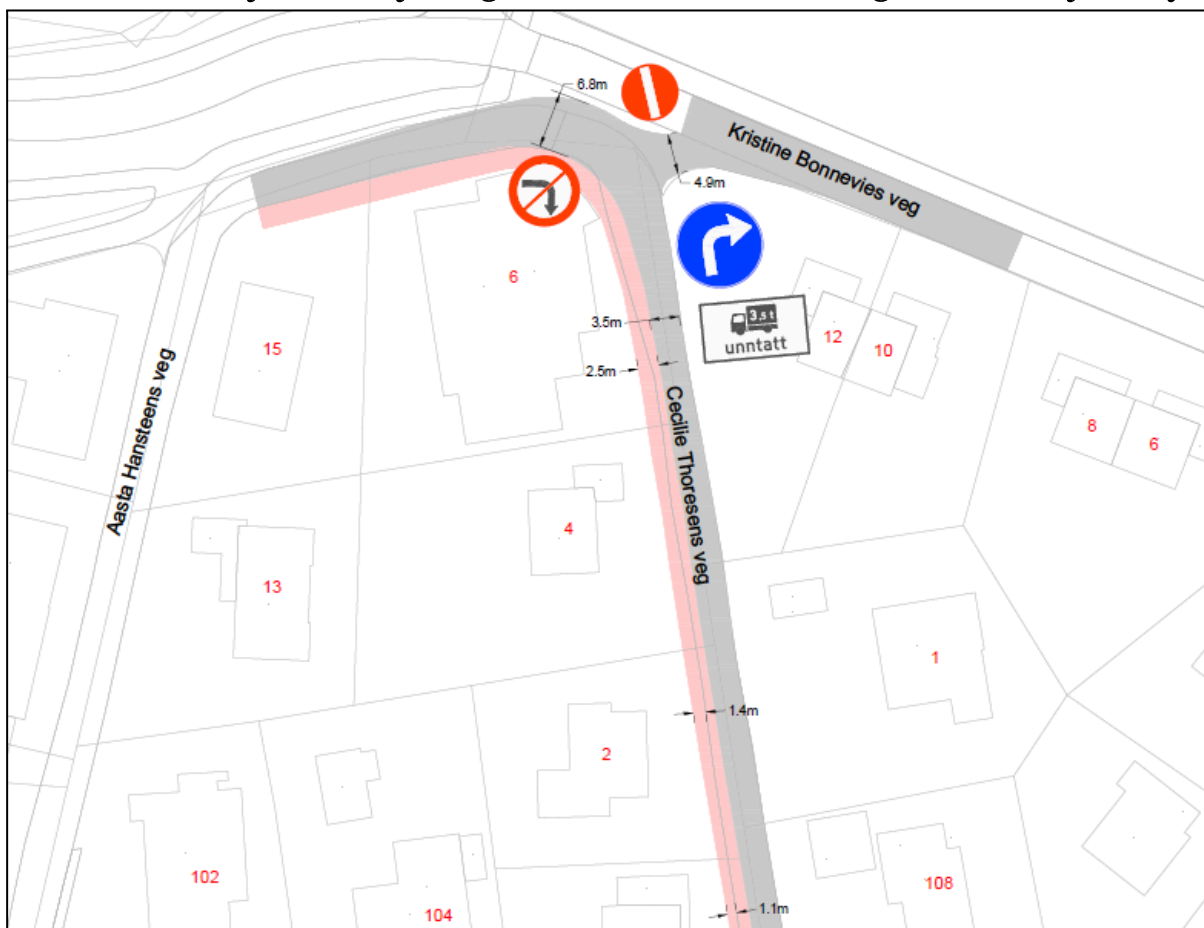
For både Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg er det estimert et potensial for totalt 66 leiligheter og en mulig ÅDT på ca. 250 for hver av gatene.

Potensiell trafikkkonsekvens av full realisering av utbyggingspotensialet langs Aasta Hansteens veg og Cecilie Thoresens veg er vurdert ved tilsvarende antagelser som konsekvens av utbygging av Cecilie Thoresens veg 4 alene. Totalt anslås trafikkbelastningen for Kristine Bonnevie's veg og Kong Øysteins veg økt med ca. 320 ÅDT.

Trøndelag fylkeskommune har blant annet varslet innsigelse dersom det ikke sikres at det etableres venstresvingefelt i kryssene Kong Øysteins veg X Tyholtveien og Kong Øysteins veg X Kristine Bonnevie's veg i forbindelse med planen for Cecilie Thoresens veg 4. Ombygging av kryssene er opprinnelig et rekkefølgekrav i reguleringsplan r20120027, for Persaunet Helse- og velferdssenter. Helse- og velferdssenteret mangler ferdigattest på grunn av at rekkefølgekravet ikke er oppfylt. Realisering av større deler av utbyggingspotensialet vil kunne ha påvirkning på avvikling i krysset Kong Øysteins veg x Tyholtveien.

Dersom større deler av utbyggingspotensialet i Aasta Hansteens veg og Cecilie Thoresens veg skulle blitt realisert, vil det trolig måtte gjøres større grep i form av fortau og asfaltering for hele sløyfa gjennom Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg.

Alternativ 1 - Gjennomkjøring til Aasta Hansteens veg for store kjøretøy



Figur 3: Kjøremønster for alternativ 1, med foreslått fortau i Aasta Hansteens veg og Cecilie Thoresens veg.

Kjøremønster

I alternativ 1 er det enveiskjørt i Cecilie Thoresens veg, og toveiskjørt i Aasta Hansteens veg. Når trafikanter fra Aasta Hansteens veg kommer til Cecilie Thoresens veg, må de kjøre ut i Kristine Bonnevie's veg. Spesielt for alternativ 1 er at større kjøretøy skal kjøre til Aasta Hansteens veg fra Cecilie Thoresens veg.

Vegbredde

Dette medfører at utkjøringen til Kristine Bonnevie's veg er dimensjonert for liten lastebil (LL), og derfor kan utformes med en skarp vinkel på Kristine Bonnevie's veg. Utkjøringen til Kristine Bonnevie's veg er betydelig smalere enn i alternativ 2, men utslaget av venstresvingen fra Cecilie Thoresens veg til Aasta Hansteens veg er større. I alternativet med fortau er en 3,5 meter bred vegbane valgt, som er det laveste tillatte etter håndbok N100, mens dagens kjørebane er lagt til grunn for forslaget uten fortau.

Fortau

Fortauet er lagt til en bredde på 2,5 m i Cecilie Thoresens veg, som medfører et inngrep på mellom 1 m og 1,4 m langs eiendommene til Cecilie Thoresens veg 2 og Tyholtveien 106.

I nordre del av Aasta Hansteens veg vil det eksisterende fortauet beholdes, uavhengig av om Cecilie Thoresens veg bygges med fortau.

Renovasjon

I tilfellet med fortau må renovasjon løfte over fortau. I tilfellet med fortau må andre kjørende vente på tømningen, på grunn av smal vegbane. I tilfellet uten fortau kan kjørende passere renovasjonskjøretøyet på høyre side når det tømmer i Cecilie Thoresens veg 6.

Renovasjonskjøretøyene er i alternativ 1 foreslått å kjøre videre til Aasta Hansteens veg, men ikke forbudt å kjøre til Kristine Bonnevis veg. Alternativ 1 er imidlertid ikke dimensjonert for at store kjøretøy skal kjøre ut i Kristine Bonnevis veg, og vil antagelig oppfattes som vanskelig for sjåførene.

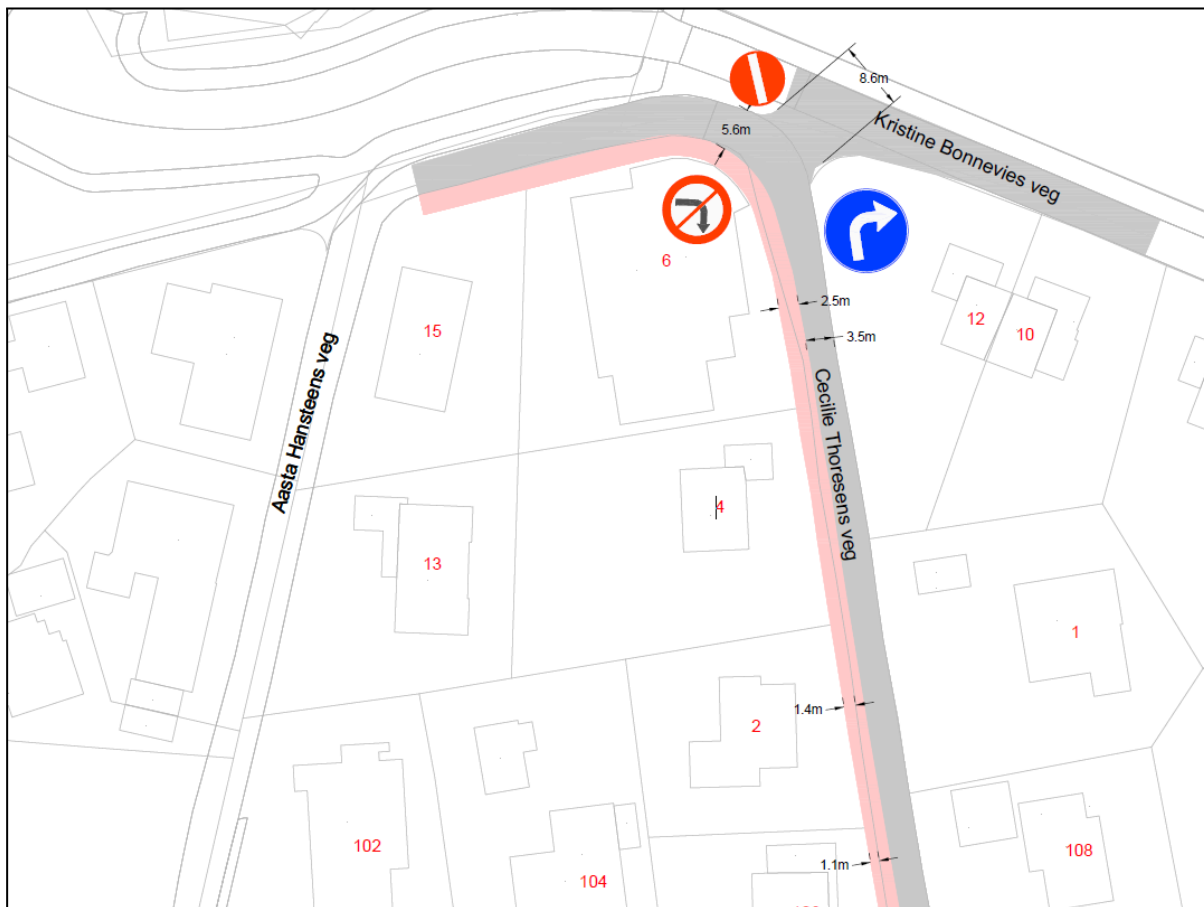
Skilting

I begge alternativ er det skiltet med innkjøring forbudt fra Kristine Bonnevis veg til Cecilie Thoresens veg/Aasta Hansteens veg, og høyresving forbudt fra Aasta Hansteens veg til Cecilie Thoresens veg. I alternativ 1 har utkjøringen til Kristine Bonnevis veg en skarp vinkel på vegen, som leder trafikken østover i Kristine Bonnevis veg.

Det er ikke ønskelig at Cecilie Thoresens veg får gjennomgangstrafikk som skal til Persaunet Helse- og Velferdssenter, slik at et påbud om høyresving også her kan være aktuelt.

Det kan også være aktuelt å skilte med innkjøring forbudt for store kjøretøy fra Tyholtsveien til Aasta Hansteens veg, for å unngå at renovasjon kjører denne veien, og støter på enveiskjøringen i Cecilie Thoresens veg før de kommer til Cecilie Thoresens veg 4 og 6.

Alternativ 2 - Tvungen utkjøring til Kristine Bonnevis veg



Figur 4: Kjøremønster for alternativ 2, med foreslått fortau i Cecilie Thoresens veg og Aasta

Kjøremønster

Det som skiller kjøremønsteret i alternativ 2 fra alternativ 1, er at alle kjøretøy i Cecilie Thoresens veg må kjøre ut i Kristine Bonnevis veg.

Vegbredde

På grunn av at også store kjøretøy skal ut i Kristine Bonnevis veg fra Cecilie Thoresens veg, blir den asfalterte flaten betydelig bredere ut mot Kristine Bonnevis veg, mens svingen mot Aasta Hansteens veg blir noe smalere. Vegbredden utenom krysset er ellers som i alternativ 1.

Fortau

Et eventuelt fortau vil være likt i alternativ 1 og 2.

Renovasjon

Tømming av renovasjonspunkter foregår likt i alternativ 1 og 2, med og uten fortau. Den største forskjellen mellom alternativene er at renovasjonskjøretøy i alternativ 2 er påbudt å svinge ut i Kristine Bonnevis veg, som medfører den økte vegbredden, og noe lavere trafikk i Aasta Hansteens veg.

Skilting

I alternativ 2 er det som i alt. 1 nødvendig å skilte med innkjøring forbudt fra Kristine Bonnevis veg, høyresving forbudt fra Aasta Hansteens veg til Cecilie Thoresens veg og høyresving påbudt fra Cecilie Thoresens veg til Kristine Bonnevis veg. Underskiltet som muliggjør venstresving for store kjøretøy er fjernet.

På grunn av at utkjøringen til Kristine Bonnevis veg vil stå mer rett på Kristine Bonnevis veg, vil det i dette tilfellet være enda mer aktuelt å i tillegg skilte med en påbudt høyresving, dersom man ønsker å unngå gjennomkjøring til helse- og velferdssenteret.