

Trafikknotat Cecilie Thoresens veg 4



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Ditt Nye Hjem AS
 Tittel på rapport: Trafikknotat Cecilie Thoresens veg 4
 Oppdragsnavn: Cecilie Thoresens veg 4
 Oppdragsnummer: 649523-01
 Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad
 Kvalitetssikring: Jorun Gjære
 Oppdragsleder: Karen Oline Kolstad
 Tilgjengelighet: Åpen

01	28. mar. 2025	Trafikknotat Cecilie Thoresens veg 4	KOK	JG
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	3
2. Dagens situasjon	4
2.1. Turproduksjon	4
2.2. Målpunkt i nærområdet	5
2.3. Myke trafikanter	6
2.4. Kollektivtransport	7
2.5. Kjørende trafikanter	8
2.5.1. Adkomst	8
2.5.2. Trafikkmengder og trafikkavvikling	9
2.6. Trafikksikkerhet	10
2.6.1. Registrerte trafikkulykker	10
2.6.2. Barns skoleveg	11
3. Fremtidig situasjon	13
3.1. Planforslag	13
3.2. Turproduksjon	15
3.3. Myke trafikanter	16
3.4. Kollektivtransport	16
3.5. Kjørende	17
3.5.1. Tiltak i planen	17
3.5.2. Trafikkmengder	17
3.5.3. Renovasjon og oppstilling for brannbil	19
4. Ytterligere utbygging langs Cecilie Thoresens veg	20
5. Oppsummering	22

1. Bakgrunn

Det er igangsatt reguleringsplanarbeid for Cecilie Thoresens veg 4 i Trondheim. Initiativtaker for planen er Ditt Nye Hjem AS, med RAK arkitekter som plankonsulent. Asplan Viak bistår på fagområde trafikk og trafikksikkerhet. I dette notatet vurderes de trafikale konsekvensene av planen, for myke trafikanter, kollektivreisende og kjørende.

Planområdet beliggenhet i Trondheim er vist i Figur 1-1.



Figur 1-1: Planområdets beliggenhet i Trondheim. Kartgrunnlag: kart.asplanviak.no.

2. Dagens situasjon

2.1. Turproduksjon



Det er én enebolig på planområdet i dag. Alle boenheter med adkomst Cecilie Thoresens veg som adkomstveg er markert med rød sirkel på

Figur 2-1, 17 boenheter. Boligen som er markert med stiplet rød linje har to naturlige rutevalg for kjørende trafikk, enten via Cecilie Thoresens veg eller Aasta Hansteens veg til Tyholtveien. Hvilken rute som velges antas å variere avhengig av flere forhold blant annet start- og målpunkt på reisen.

Figur 2-1: Boenheter med adkomst via Cecilie Thoresens veg markert med rød sirkel, bolig som har andre sannsynlige rutevalg i tillegg til Cecilie Thoresens veg er markert med stiplet rød linje. Kartgrunnlag: vegkart.no.

Beregnet turproduksjon for Cecilie Thoresens veg 4, og for alle boligene med adkomst langs Cecilie Thoresens veg er vist i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Beregning av turproduksjon for dagens situasjon og med plan for Cecilie Thoresens veg 4 etablert.

	Boenhet -er	Personer per boenhet ¹	Turer per person/ døgn ²	Turer per årsdøgn	Bilfører -andel ³	Bilturer per årsdøgn
Cecilie Thoresens veg Nr. 4	1	3	3,26	10	40 %	5
Cecilie Thoresens veg samlet	17-18	3	3,26	170	40 %	70

¹ Legges til grunn som et gjennomsnitt for boenhetene.

² Antall turer per person fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt (2014). Senere reisevaneundersøkelser vurderes å ha en underrapportering av antall reiser.

³ Bilførerandel for bosatte i sonen Indre øst i Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2022. Reisevaner i 2022, Miljøpakken (2023).

2.2. Målpunkt i nærområdet

Planområdet ligger i et etablert boligområde i Trondheim. Målpunkt i nærheten, og luftlinjeavstand mellom planområdet og målpunktene er vist i Figur 2-2.



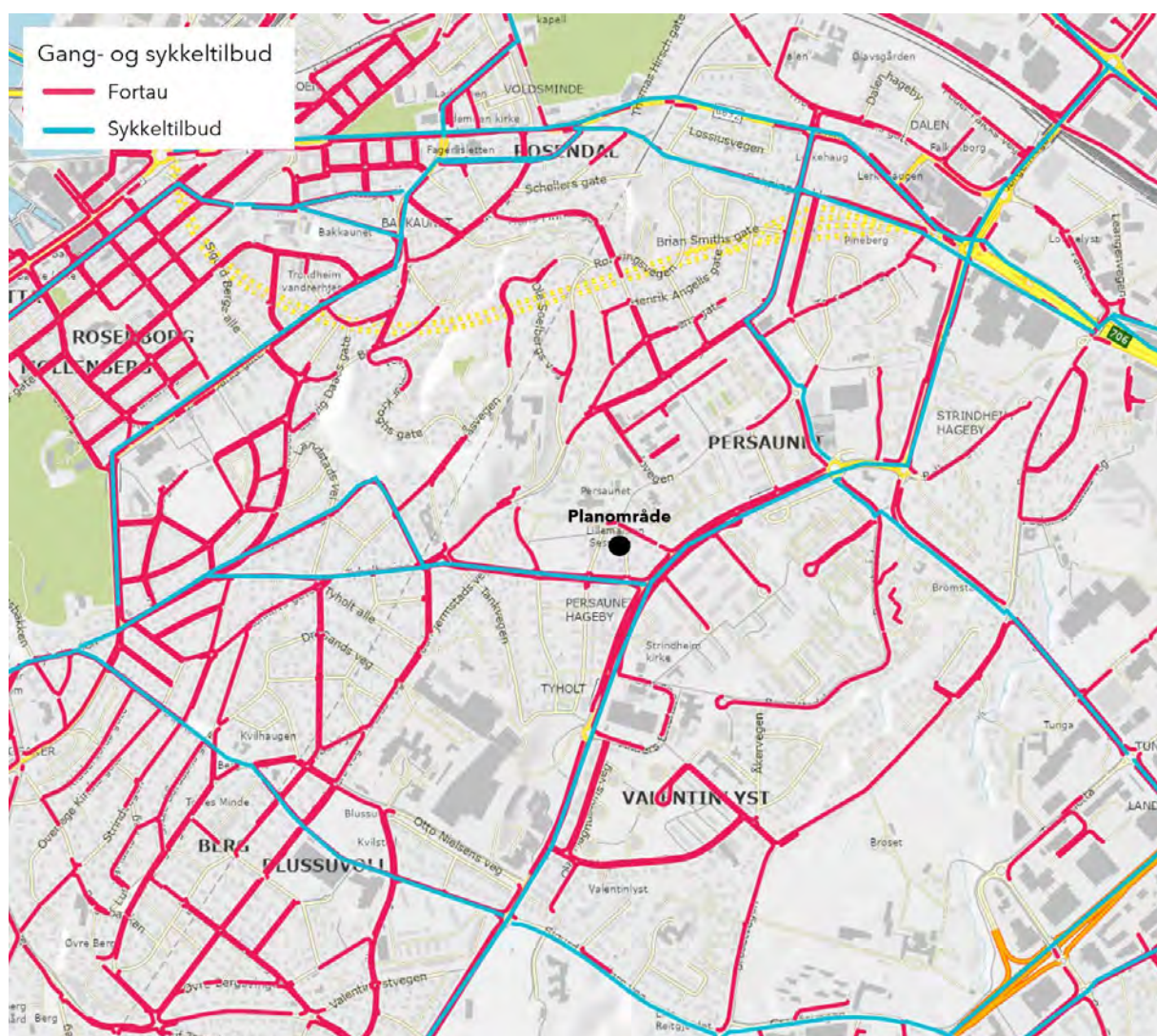
Figur 2-2: Målpunkt ved planområdet med luftlinjeavstand. Kartgrunnlag: Google.no/maps.

Det er flere butikker og handelstilbud kort avstand fra planområdet, både i retning nordøst og sør langs Kong Øysteins veg. Flere større kontorbedrifter, samt Norsk havforskningssenter ligger rundt 500 meter sørvest for planområdet. Luftlinjeavstanden både til Tunga, Lade og sentrum under 2 km. Alle disse målpunktene kan nås innenfor det som gjerne regnes som akseptabel sykkelavstand på 3-5 km.

2.3. Myke trafikanter

Kart over gang- og sykkeltilbud ved planområdet er vist i Figur 2-3. Det er et tett nettverk av forbindelser med egen tilrettelegging for myke trafikanter. Det er også flere snarveier og mindre trafikkerte bolig-gater som knytter gang- og sykkeltilbudet sammen som vist i kartet. Det vurderes å være gode forbindelser for myke trafikanter i til og fra planområdet.

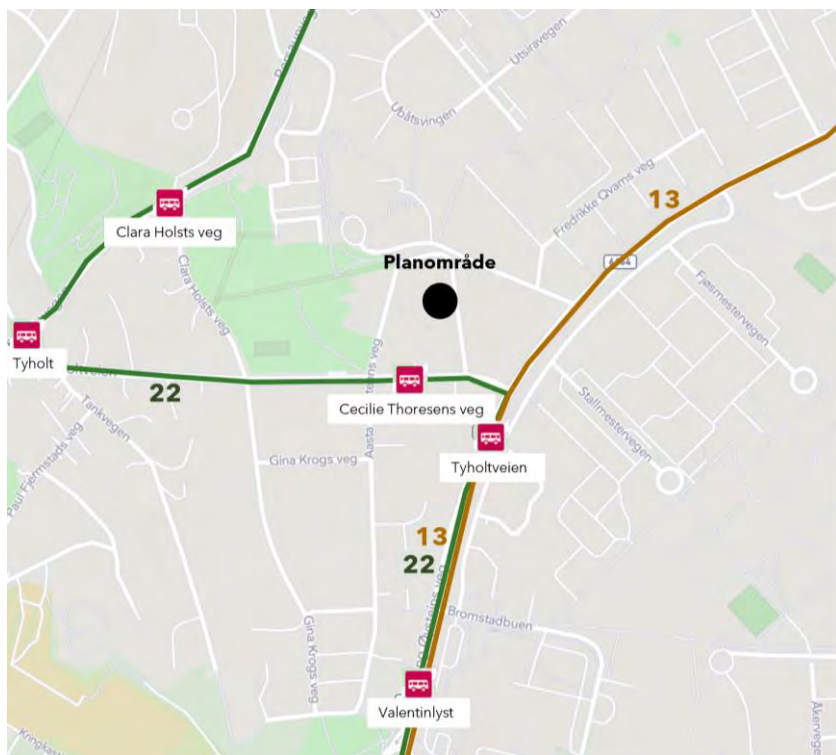
Cecilie Thoresens veg brukes som gang- og sykkeltrasé for beboere og besøkende til bebyggelsen. Den kan også brukes som gang- og sykkeltrasé for myke trafikanter mellom områdene nord og sør for Cecilie Thoresens veg.



Figur 2-3: Kart over gang- og sykkeltilbud ved planområdet. Kartgrunnlag: vegkart.no.

2.4. Kollektivtransport

Nærmeste kollektivruter og holdeplasser til planområdet er vist i Figur 2-4.



Figur 2-4: Nærmeste kollektivruter og holdeplasser til planområdet. Kartgrunnlag: entur.no.

Både rute 13 og 22 stopper på holdeplasser innenfor en gangavstand på 150 meter fra planområdet. Rute 13 stopper kun på holdeplassen Tyholtveien i retning nordover. I motsatt retning er nærmeste holdeplass for rute 13 Valentinlyst, 400 meter fra planområdet. Avgangsfrekvens for hver av bussrutene som stopper på holdeplasser ved planområdet er vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2: Avgangsfrekvens for hver av bussrutene

Avganger per time (per retning)	Morgen (kl.07-09)	Dagtid (kl.10-14)	Ettermiddag (kl.15-17)
Rute 13	6	4	6
Rute 22	5-6	3	6

Urbanet Analyse har utviklet en klassifisering av kollektivtilbud i byområder som tar utgangspunkt i avgangsfrekvens og avstand til holdeplass, se Tabell 2-3. I henhold til klassifiseringen anses planområdet å ha *særdeles* god tilgjengelighet til kollektivtransport på morgenen og ettermiddagen, og *svært god* tilgjengelighet til kollektivtransport på dagtid.

Tabell 2-3: Urbanet Analyse sin klassifisering av kollektivtilbud. Kilde: PROSAM-rapport 218, 2015.

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

2.5. Kjørende trafikanter

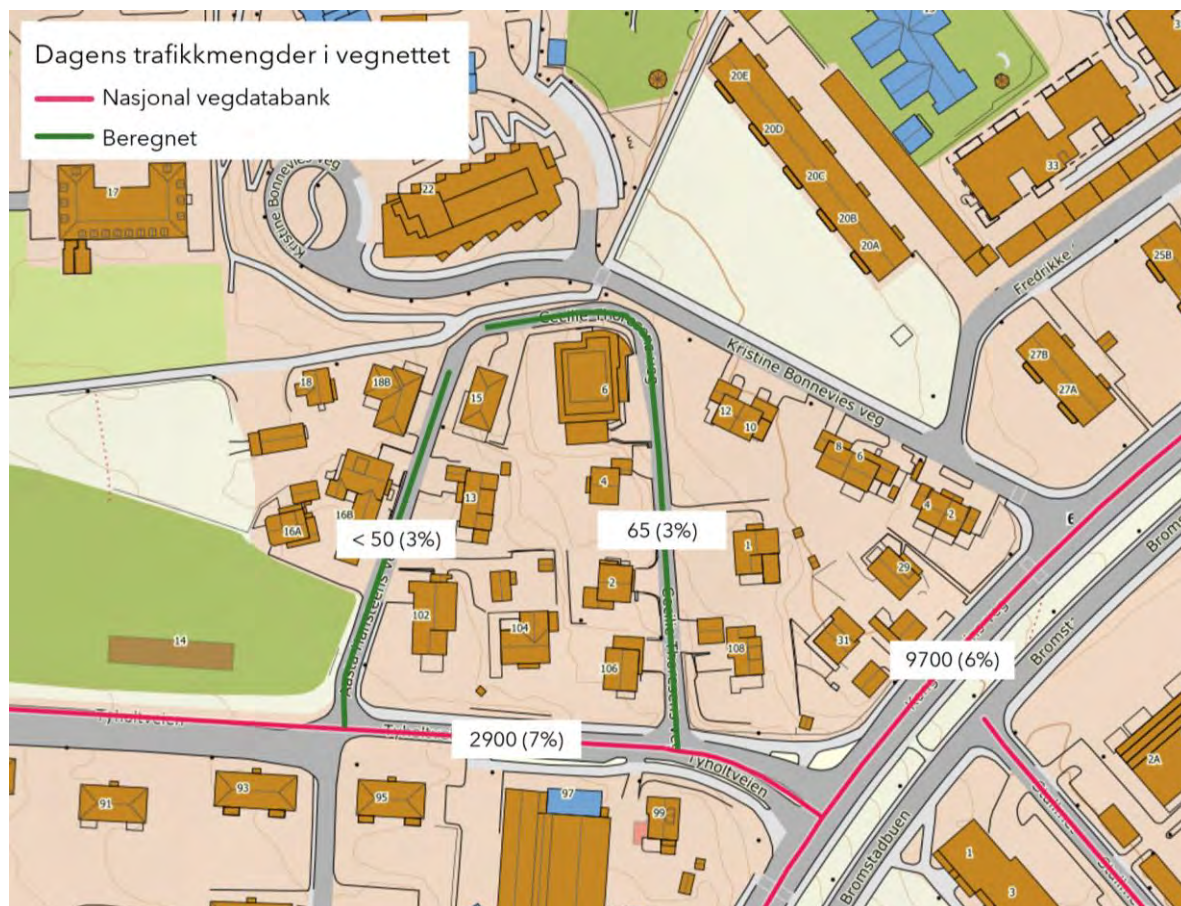
2.5.1. Adkomst

Adkomst for kjørende trafikk til Cecilie Thoresens veg 4 er via Cecilie Thoresens veg fra Tyholtveien. Det er også adkomst via Aasta Hansteens veg til Cecilie Thoresens veg fra Tyholtveien, men denne ruta er lengere og antas i liten grad å bli benyttet til og fra Cecilie Thoresens veg 4.

Det er fartsgrense 30 km/t langs både Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg, og lagt opp til blandet trafikk i gata. Fartsnivået antas å være lavt på grunn av korte rettstrekninger, og ingen gjennomgangstrafikk langs vegen. Vegbredden er i Nasjonal vegdatabank vist til å være 4,5 meter i Cecilie Thoresens veg og 5 meter i Aasta Hansteens veg.

2.5.2. Trafikkmengder og trafikkavvikling

Trafikkmengder i vegnettet ved planområdet er vist i Figur 2-5. Det er liten biltrafikk både i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg med ÅDT lavere enn 100 kjt. per døgn.



Figur 2-5: Dagens trafikkmengder i vegnettet ved planområdet, ÅDT og tungtrafikkandel. Kartgrunnlag: vegkart.no.

Vest for planområdet er det boligkater med nokså lave trafikkmengder og god avvikling av trafikken. Øst for planområdet ligger Kong Øysteins veg med trafikkmengde opp mot 10 000 ÅDT.. Erfaringsmessig er det sjelden kø og forsinkelse i krysset Kong Øysteins veg x Tyholtveien. Dette stemmer også overens med Google maps sitt kartlag for trafikk.

I kryssene langs Kong Øysteins veg både nordover og sørover stor trafikkmengde med tidvis forsinkelse og kø. Dette gjelder både i krysset Kong Øysteins veg x Bromstadvegen og i krysset Kong Øysteins veg x Jonsvannsveien x Dybdahls veg. Det er ikke tilbakeblokkering fra disse kryssene til krysset med Tyholtveien.

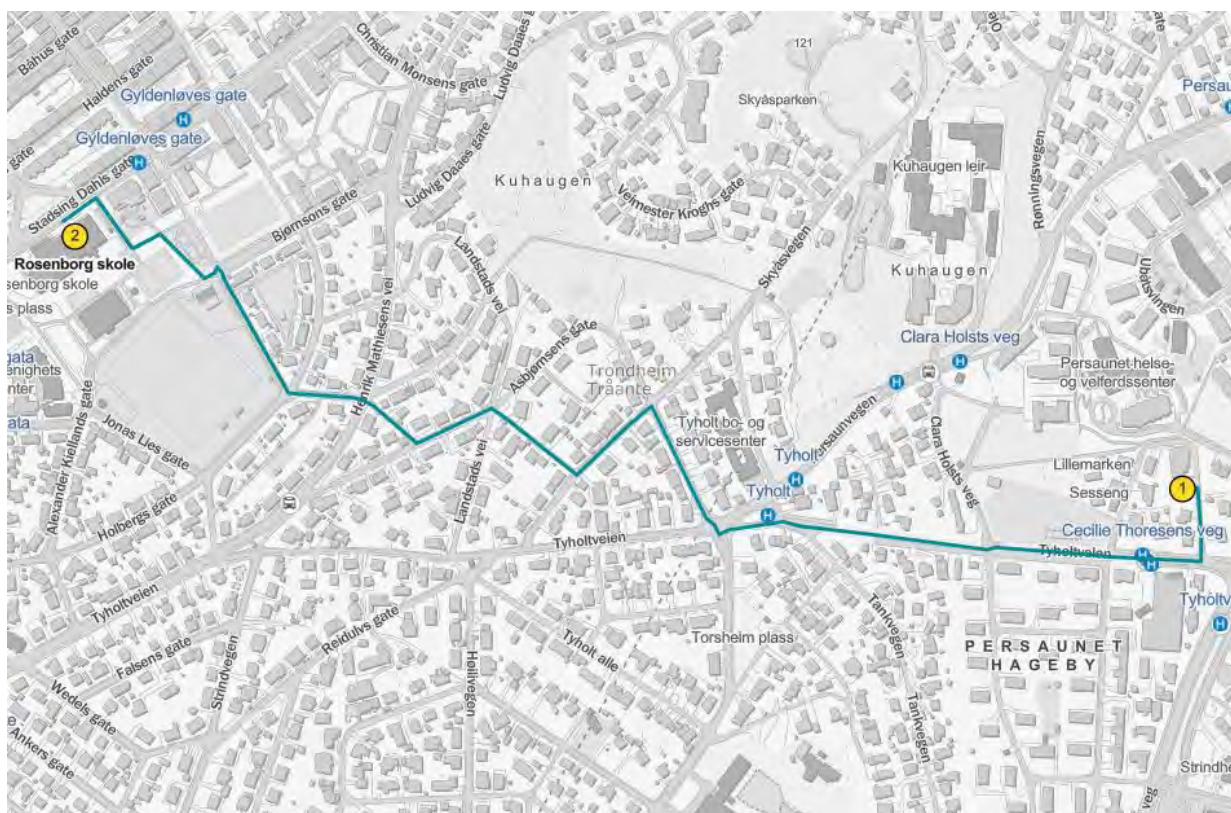
2.6.2. Barns skoleveg

Planområdet er innenfor Strindheim barneskolekrets og Rosenberg ungdomsskolekrets. Gangavstanden til Strindheim skole er rundt 1,3 km og gangavstanden til Rosenberg skole er rundt 1,5 km. Rutene som oppgis i Trøndelag fylkeskommunes skoleskyssberegning er vist i Figur 2-7⁴ for Strindheim skole og Figur 2-8 for Rosenberg skole.



Figur 2-7: Rute mellom planområdet og Strindheim skole oppgitt i Trøndelag fylkeskommunes skoleskyssberegning.

⁴ Skoleskyss.trondelagfylke.no.



Figur 2-8: Rute mellom planområdet og Rosenberg skole oppgitt i Trøndelag fylkeskommunes skoleskysseberegning.

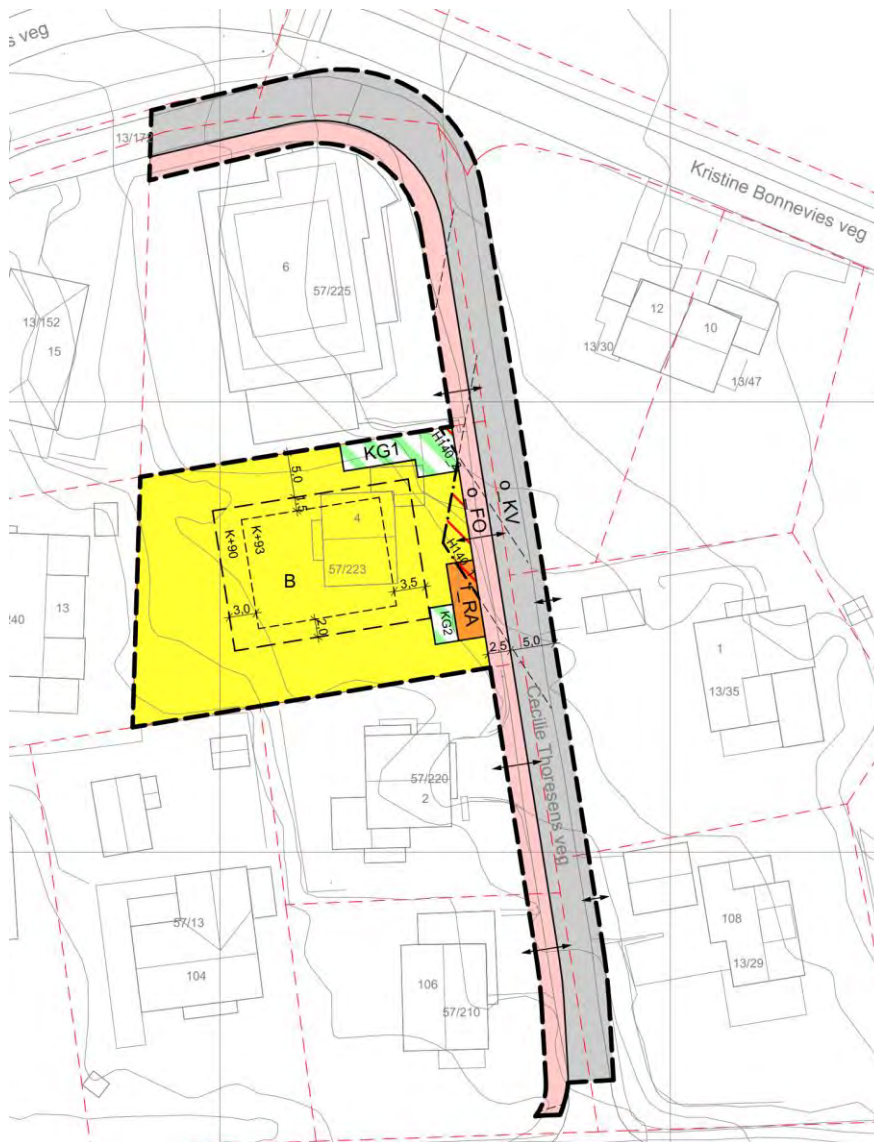
Langs begge rutene fra planområdet til skolene er det fortau, fortau med sykkelfelt eller sykkelveg med fortau langs alle trafikkerte veger som ikke er mindre boligater. Det er gangfelt i alle naturlige kryssingspunkt over veger som har trafikkmengder som tilsier at det er nødvendig med gangfelt for å oppnå trafiksikker skoleveg. Ingen kryss eller strekninger langs skolevegene er ulykkespunkt eller ulykkesstrekninger i henhold til Statens vegvesens definisjoner.

Det vurderes å være gode trafiksikre løsninger for myke trafikanter mellom planområdet og skolene.

3. Fremtidig situasjon

3.1. Planforslag

Planforslaget omfatter etablering av 13 boenheter på Cecilie Thoresens veg 4 hvor det i dag er én enebolig. Foreslått reguleringsplan er vist i Figur 3-1 og situasjonsplan er vist i Figur 3-2.



Figur 3-1: Utklipp av foreslått reguleringsplan for Cecilie Thoresens veg 4. Utarbeidet av: RAK arkitektur (versjon per 28.03.2025).



3.2. Turproduksjon

Beregnet turproduksjon for Cecilie Thoresens veg 4 er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Beregnet turproduksjon med planforslaget for Cecilie Thoresens veg 4 realisertert.

	Boenhet- er	Personer per boenhet ⁵	Turer per person/ døgn ⁶	Turer per årsdøgn	Bilfører- andel ⁷	Bilturer per årsdøgn
Cecilie Thoresens veg 4 - dagens bilførerandel	13	3	3,26	120	40 %	50
Cecilie Thoresens veg 4 - forventet bilførerandel	13	3	3,26	120	20 %	25

Det er beregnet at planforslaget genererer rundt 120 turer med foreslått bebyggelse i Cecilie Thoresens veg 4. Planområdet har god beliggenhet med kort gangavstand til daglige gjøremål, god gang- og sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet og lav parkeringsdekning som tilsier at det kan forventes høyere andel reiser med gang- sykkel og kollektivtransport og lavere bilførerandel fra planlagt bebyggelse i Cecilie Thoresens veg 4 enn i området i dag. Reisemiddelfordeling som i mer sentrale områder kan derfor anses som mer realistisk for bosatte i Cecilie Thoresens veg 4 etter realisering av planen.

Beregnet antall turer er fordelt på reisemiddel med tilsvarende reisemiddelfordeling som i Sentrum uten Midtbyen⁷ i Tabell 3-2.

⁵ Legges til grunn som et gjennomsnitt for boenhetene.

⁶ Antall turer per person fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport, Transportøkonomisk institutt (2014). Senere reisevaneundersøkelser vurderes å ha en underrapportering av antall reiser.

⁷ Reisemiddelfordeling for bosatte i sonen Indre øst (dagens reisemiddelfordeling) og Sentrum uten midtbyen (forventet reisemiddelfordeling) i Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2022. Reisevaner i 2022, Miljøpakken (2023).

Tabell 3-2: Beregnet turproduksjon til ny bebyggelse i Cecilie Thoresens veg 4 med dagens reisemiddelfordeling for sone Indre øst.

	Gående	Syklende	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Totalt
Andel	48 %	13 %	14 %	20 %	5 %	100 %
Antall turer	60	15	15	25	5	120

Det er én enebolig på eiendommen i dag, men konservativt kan man si at beregnet antall turer tilsvarer antall nye turer i vegnettet.

3.3. Myke trafikanter

Inngangssonen til bygget for myke trafikanter er adskilt fra innkjøring for kjørende trafikk. Planområdet ligger i kort avstand til overordnet gang- og sykkeltilbud, og det er allerede gode forbindelser for myke trafikanter til målpunkt i nærområdet som beskrevet under kapittelet dagens situasjon.

Bestemmelsene i planen legger til grunn etablering av totalt 35 sykkelparkeringsplasser. 20-25 sykkelplasser er planlagt i kjeller og 10-15 plasser er planlagt ute ved hovedinngang. Antall sykkelparkeringsplasser er i tråd med krav til sykkelparkering i Kommuneplanens arealdel, og anses å være tilstrekkelig for behovet for bosatte og besøkende til eiendommen. Fordelingen inne og ute vurderes å være fornuftig med tanke på behovet. Det vil også være mulig å etablere to-etasjes sykkelstativ ved behov for flere plasser enn vist i planen. Sykkelparkeringsplassene ute bør etableres med takoverbygg for å være attraktive i bruk.

3.4. Kollektivtransport

Det er ikke kjente endringer i kollektivtilbudet ved planområdet. Planområdet ligger i kort gangavstand til kollektivtilbud høy frekvens.

3.5. Kjørende

3.5.1. Tiltak i planen

Mengden kjørende trafikk vil også etter realisering av planforslaget være lav i Cecilie Thoresens veg. Trafikksikkerheten både for myke trafikanter og kjørende vurderes å være godt ivaretatt dagens vegutforming i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg, også etter utbygging innen planområdet.

Trondheim kommune har stilt krav om å regulere fortau langs Cecilie Thoresens veg i forbindelse med regulering av Cecilie Thoresens veg 4. Foreslått reguleringsplan viser 2,5 meter bredt fortau (inkludert skulder) på vestsiden av Cecilie Thoresens veg og vegbane på 5 meter. Regulert fortau og veg vil ikke være et rekkefølgekrav i bestemmelsene for Cecilie Thoresens veg 4, men vil bli aktuelt ved ytterligere boenheter langs Cecilie Thoresens veg. Trafikale vurderinger rundt fortau og veg er gjort i kapittel 4.

Planen legger opp til 8 parkeringsplasser for bil, alle i parkeringskjeller. Dette tilsvarer 0,6 parkeringsplasser for bil per boenhet. Antallet er i henhold til parkeringskrav i Trondheim kommunes arealdel 2022 - 2034. Én av parkeringsplassene tilfredsstiller krav til størrelse for parkeringsplass for forflytningshemmede.

3.5.2. Trafikkmengder

Beregnet trafikkvekst som følge av planforslaget er vist i Figur 3-3. Bilturene er fordelt ut i vegnettet ut ifra forventet fordeling av trafikken. Det er lagt til grunn rundt 20 prosent av trafikken i retning vest langs Tyholtveien, rundt 30 prosent av trafikken i retning sør langs Kong Øysteins veg og rundt 50 prosent av trafikken i retning nord langs Kong Øysteins veg.



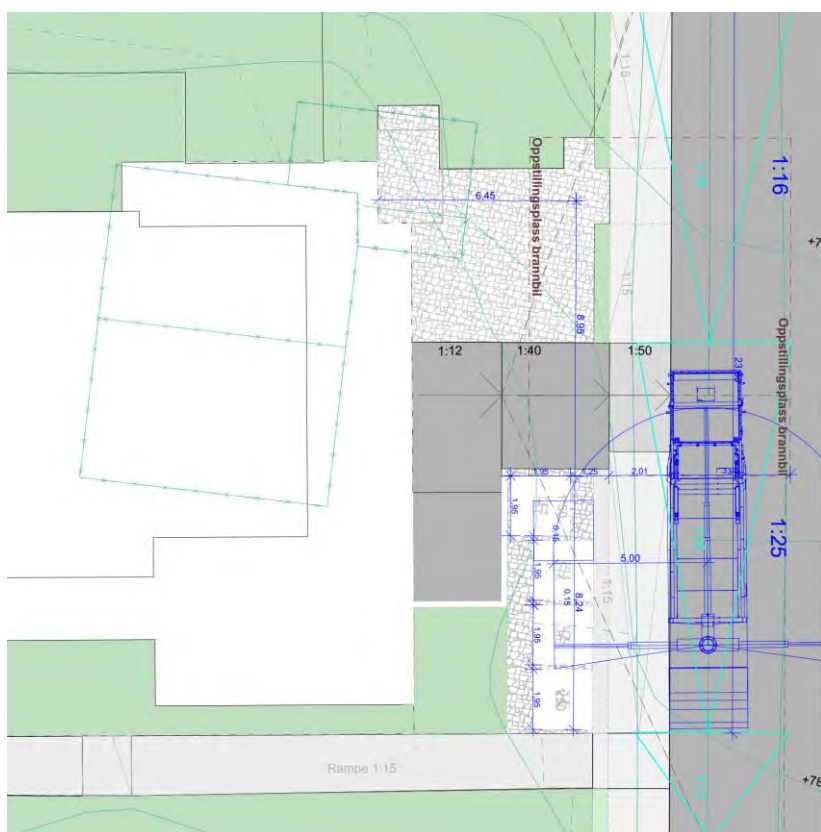
Figur 3-3: Beregnet trafikkvekst som følge av planforslaget. Bakgrunnskart: Vegkart.no.

Andelen makstimetrafikk tilknyttet boliger er i Statens vegvesens håndbok V713 oppgitt å være 16 prosent⁸. Verdien er håndbok med innhold fra 1989. Mer fleksible arbeidstider, bedre kollektivtilbud og begrenset parkeringstilgang med høyere priser for parkering gjør at andelen kan forventes å være lavere i 2025. En makstimeandel på 16 prosent tilsvarer en trafikkvekst på under 5 nye bilturer i makstimen og vil ikke ha merkbar betydning for avviklingen i vegnettet. Det sees ikke behov for tiltak i øvrig vegnett som følge av planen da planforslaget i liten grad vil bidra til endringer i trafikal belastning.

⁸ Trafikkberegninger, Vegdirektoratet (2014).

3.5.3. Renovasjon og oppstilling for brannbil

Planlagt renovasjonsløsning er vist i Figur 3-4. Det etableres 4 avfallskontainere på eiendommen. Det vil ikke være nødvendig for renovasjonsbilen å rygge da Cecilie Thoresens veg er gjennomgående til Tyholtveien via Aasta Hansteens veg. Ved etablering av fortau langs vestsiden av vegen vil henting av avfall skje over fortau. Antallet myke trafikanter langs fortauet vil være begrenset og avfallsløsningen er plassert i et oversiktlig område med lav fartsgrense. Antallet hentinger av avfall antas å være opptil én gang per uke, og fortauet skal i henhold til krav til renovasjonsselskapet sperres av ved henting. Renovasjonsløsningen vurderes å være akseptabel med tanke på trafiksikkerhet for myke trafikanter i området.



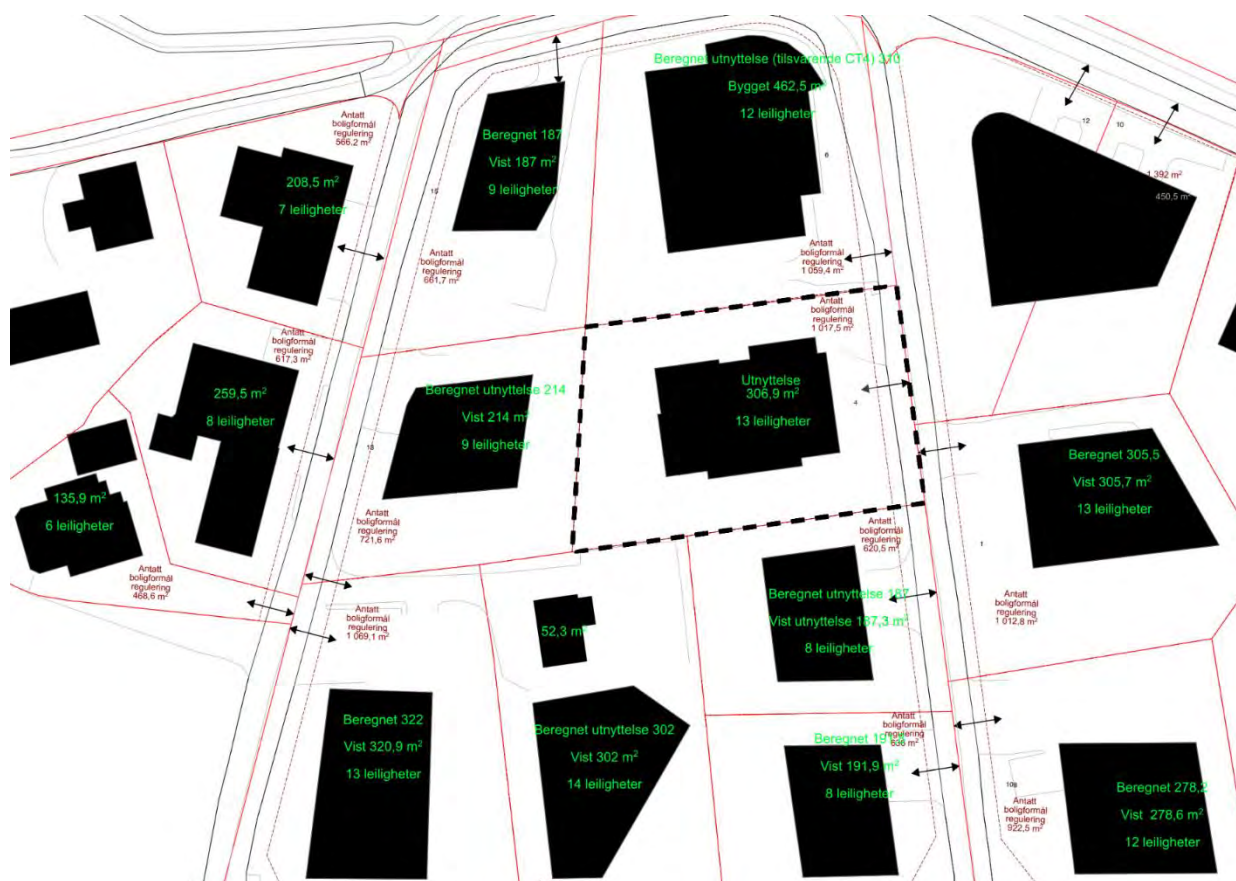
Figur 3-4: Illustrasjon av renovasjonsløsning. Utarbeidet av: RAK arkitektur (versjon per 28.03.2025).

Oppstillingsplass for brannbil er på vestsiden av bygget langs Cecilie Thoresens veg.

4. Ytterligere utbygging langs Cecilie Thoresens veg

Ved realisering av planforslaget n for Cecilie Thoresens veg 4 vil 29-30 boenheter ha adkomst via Cecilie Thoresens veg. I forbindelse med planarbeid som legger til rette for ytterligere boenheter langs vegen må det påregnes at det vil bli stilt krav om etablering av fortau med bakgrunn i Trondheim kommunes krav om fortau ved 30 eller flere boenheter langs en veg.

Maksimal utbygging på øvrige eiendommer i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg, gitt tilsvarende utnyttelse per areal som i Cecilie Thoresens veg 4, er vist i Figur 4-1



Figur 4-1 Maksimal utbygging gitt tilsvarende utnyttelse som i Cecilie Thoresens veg 4 på øvrige eiendommer i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg. Utarbeidet av RAK Arkitektur.

Med dagens bebyggelse og foreslått utbygging av Cecilie Thoresens veg 4 anbefales det at et eventuelt fortau plasseres langs vestsiden av vegbanen. Fortau langs vestsiden av vegbanen vil gi direkte adkomst til fortauet fra flest mulig boenheter langs Cecilie Thoresens veg. Dette gjelder også ved tilsvarende utnyttelse av øvrige eiendommer som vist i Figur 4-1. Et fortau langs vestsiden av vegbanen vil også gi bedre siktforhold og kurvatur i svingen nord for Cecilie Thoresens veg 6 sammenlignet med en situasjon der vegbanen ligger nærmest bebyggelsen. Konkrete utbyggingsplaner langs Cecilie Thoresens veg kan påvirke hvilken side av vegen fortauet bør legges på. Det samme gjelder endringer i tilbud og målpunkt i nærområdet. Det anbefales derfor at dette temaet også utredes i forbindelse med eventuell planarbeid som initierer rekkefølgekravet om fortau.

Foreslått reguleringsplan viser 2,5 meter bredt fortau (inkludert skulder) på vestsiden av Cecilie Thoresens veg og vegbane på 5 meter. Dagens løsning med toveis trafikk i gata opprettholdes. Toveis trafikk gir mer fleksibel bruk av gatenettet enn enveisregulering. Løsningen hindrer også unødvendige omveier for biltrafikken. Cecilie Thoresens veg har kort lengde (rundt 100 meter) fra Tyholtveien til svingen med Aasta Hansteens veg, og det er ingen gjennomgangstrafikk langs vegen. Det vil derfor ikke forventes høy fart langs vegen selv med vegbredde på 5 meter. Det må sikres tilstrekkelig areal for trafiksikker fremføring av renovasjonskjøretøy og andre større kjøretøy i svingen rundt Cecilie Thoresens veg 6.

Avstanden mellom vegbane/fortau og garasje blir for enkelte eiendommer kortere enn at det er plass til at kjøretøy kan stille seg opp foran garasjen uten å oppta veg- eller fortausareal. For å øke avstanden mellom garasje og vegbane/fortau bør det vurderes å innsnevre vegbredden langs deler av strekningen. Av samme årsak anbefales det å ikke etablere fortau langs vegen før trafiksikkerhetsmessige hensyn utløser behov. Med dagens trafikkmengde som er beregnet til 70 ÅDT i tillegg til trafikk fra planen for Cecilie Thoresens veg 4 på 25 ÅDT vurderes dagens veg å ivareta god trafiksikkerhet for både myke trafikanter og kjørende.

5. Oppsummering

Planforslaget for Cecilie Thoresens veg 4 legger opp til etablering av 13 boenheter i et allerede etablert boligområde. Det er gode forbindelser for myke trafikanter i området, og kollektivholdeplasser ligger i kort avstand fra planområdet. I henhold til Urbanet analyse sin klassifisering av kollektivtilbud anses planområdet å ha *særdeles* god tilgjengelighet til kollektivtransport på morgenen og ettermiddagen, og *svært god* tilgjengelighet til kollektivtransport på dagtid.

Planområdet har god beliggenhet med kort gangavstand til daglige gjøremål, god gang- og sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet og lav parkeringsdekning som tilsier at det kan forventes høyere andel reiser med gang- sykkel og kollektiv og lavere bilførerandel enn i området i dag.

Planforslaget er beregnet å medføre en turproduksjon på 120 turer per årsdøgn, hvorav 25 av disse er forventet å være bilturer. Mengden kjørende trafikk vil også etter realisering av planforslaget være lav i Cecilie Thoresens veg. Trafikksikkerheten både for myke trafikanter og kjørende vurderes å være godt ivaretatt med blandet trafikk i Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg, også etter utbygging innen planområdet. Det legges til rette for god tilgang til sykkelparkering og begrenset med bilparkering i henhold til krav i Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034. Det sees ikke behov for tiltak i øvrig vegnett som følge av planen da planforslaget i liten grad vil bidra til endringer i trafikal belastning. Trafikkveksten i makstimen er beregnet til å være under 5 bilturer, og vil ikke være merkbar for avviklingen i vegnettet.

Renovasjon planlegges løst med fire avfallskontainere på eiendommen. Det vil ikke være nødvendig å rygge for renovasjonsbilen da Cecilie Thoresens veg er gjennomgående til Tyholtveien via Aasta Hansteens veg.

Trondheim kommune har stilt krav om å regulere fortau langs Cecilie Thoresens veg i forbindelse med regulering av Cecilie Thoresens veg 4. Regulert fortau og veg vil ikke være et rekkefølgekrav i bestemmelsene for Cecilie Thoresens veg 4, men vil bli aktuelt ved ytterligere boenheter langs Cecilie Thoresens veg. Foreslått reguleringsplan viser 2,5 meter bredt fortau (inkludert skulder) på vestsiden av Cecilie Thoresens veg og vegbane på 5 meter. Etablering av fortau bør ikke skje før det av trafikksikkerhetsmessige hensyn utløser et behov. Med dagens trafikkmengde i tillegg til trafikk fra planen for Cecilie Thoresens veg 4 vurderes dagens veg å ivareta god trafikksikkerhet for både myke trafikanter og kjørende.

