

Cecilie Thoresens veg 4 Turproduksjon



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Ditt Nye Hjem AS

Tittel på rapport: Cecilie Thoresens veg 4 Turproduksjon [Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.](#)

Oppdragsnavn: Cecilie Thoresens veg 4

Oppdragsnummer: 649523-01

Utarbeidet av: Jorun Gjære

Kvalitetssikring: Jorun Gjære

Oppdragsleder: Karen Oline Kolstad

Tilgjengelighet: Åpen

01	09.05.2025	Notat	JG	-
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Dette dokumentet gir en begrunnelse for valg av turproduksjonsmetode.

Trondheim, 09.05.2025

Jorun Gjære

Oppdragsleder

1. Begrunnelse for valg av turproduksjonsmetode

I sammendraget av innspill til komplettplan har Byplankontoret kommet med følgende krav som omhandler trafikkanalysen:

Trafikknotatet:

I beregningen av ÅDT er det lagt til grunn feil reisemiddelfordeling, da planområdet ligger i «Indre øst» og ikke i «sentrum utenom midtbyen». Denne feilen medfører at beregnet ÅDT ikke utløser krav om asfaltering av Cecilie Thoresens veg, mens en korrekt beregning ville utløst dette kravet. Dette blir poengtert av både kommunalteknikk veg og MoS i internt samråd.

Feilen må rettes.

Dersom dere mener at planområdet kan likestilles med sentrum utenom midtbyen må dette godt begrunnes.

Byplankontoret mener det er lagt til grunn feil reisemiddelfordeling da planområdet ligger i «Indre øst» og ikke i «sentrum utenom midtbyen»

Begrunnelsen for at vi har valgt «sentrum utenom midtbyen» tar utgangspunkt i flere hensyn. Det ene hensynet er forslag til plan har lav parkeringsdekning som er mer i samsvar med sentrumsnære boområdet og langt lavere enn gjennomsnittet for «Indre øst» som har stor andel småhusbebyggelse med eneboliger / tomannsboliger. Planforslaget inneholder 13 leiligheter med parkeringsdekning på 0,7 bilparkeringsplass per leilighet. Det kan derfor forventes at bilturproduksjonen tilknyttet leilighetene vil være lavere enn gjennomsnittet for sonen «Indre øst».

Det å velge en reisemiddelfordeling tilsvarende for «sentrum utenom midtbyen» er også et resultat av at vi har et politisk vedtak om nullvekst i personbiltrafikken i samsvar med Byvekstavtalen. I tillegg er vedtaket for Trondheim kommune enda strengere med vedtak om ytterligere reduksjon av personbiltrafikken sammenlignet med 2019-nivået. Ved å ha lav parkeringsdekning er et av tiltakene som vil bidra til dette. For å oppnå nullvekstmålet må det gjennomføres ulike tiltak for å redusere personbiltrafikken.

Denne metoden med å velge en reisemiddelfordeling som har høyere andel med gående, syklende og kollektivreisende og lavere bilførerandel for framtidigs situasjon enn dagens reisemiddelfordeling er brukt i flere sammenhenger og trafikkanalyser. Metoden er godkjent og akseptert av Byplankontoret. Hensikten med å bruke metoden er å hensynta nullvekstmålet og ikke overdimensjonere vegnettet ved bruk av tradisjonell metode for framskriving av trafikken.

Etter at trafikkanalysen ble gjennomført har det kommet resultater fra nye reisevaneundersøkelser. Disse viser nedgang både i total reiseaktivitet og i biltrafikken sammenlignet med datagrunnlaget som er lagt til grunn i foreliggende trafikkanalyse.

Tabellen under viser beregning av turproduksjon med utgangspunkt i den nyeste RVU. Dagens bilfører andel fra «Indre øst» og forventet bilfører andel (nullvekstmålet) fra «sentrum utenom midtbyen»

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

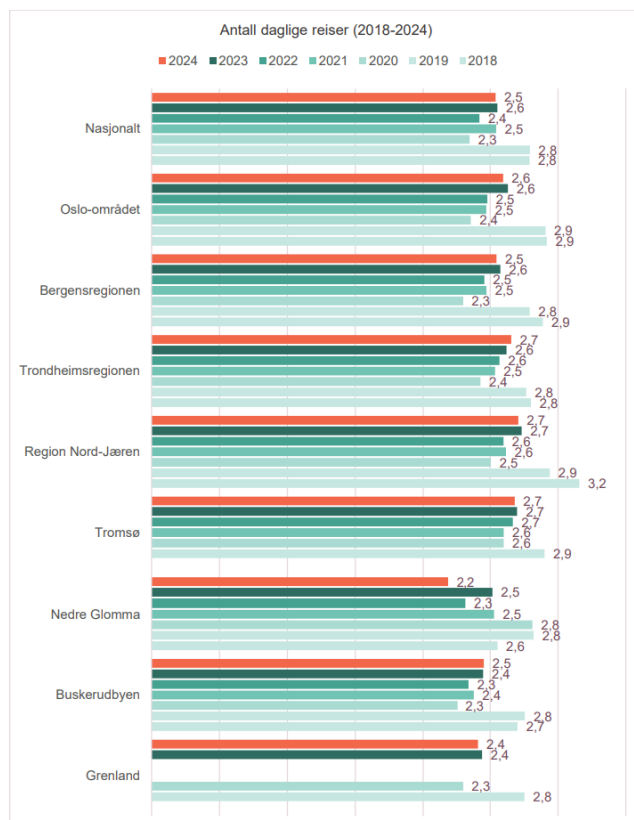
	Boenhet -er	Personer per boenhet	Turer per person/ døgn se figur 18 under	Turer per årsdøgn	Bilfører- andel Se tabell 7 under	Bilturer per årsdøgn
Cecilie Thoresens veg 4 - dagens bilførerandel	13	3	2,7	105	37 %	40
Cecilie Thoresens veg 4 - forventet bilførerandel	13	3	2,7	105	26 %	27

Det forventes at planforslaget generere 30 ÅDT med reisemiddelfordeling som underbygger nullvekstmålet

Beregnet bilturproduksjon gir 3,4 bilturer per parkeringsplass. Dette er relativt høyt antall bilturer per plass da arbeids. Beregnet antall bilturer er derfor et høyt anslag ut fra antall parkeringsplasser på innen planområdet.

Vedlegg

Figur 18: Antall daglige reiser (2018-2024)



Grenland hadde ikke tilleggsutvalg i 2021-2022, og har derfor ikke tilstrekkelig datagrunnlag i de to årene.

Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2019 (N=12088).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	58,0%	7,5%	14,1%	12,5%	3,6%	4,3%	100,0%	305
Sentrum u/Midtbyen	39,3%	14,7%	11,4%	25,7%	6,2%	2,8%	100,0%	2066
Indre øst	24,7%	13,2%	10,4%	36,7%	11,6%	3,4%	100,0%	945
Indre sørøst	28,9%	14,3%	10,4%	34,0%	9,9%	2,5%	100,0%	1147
Indre vest	25,9%	14,9%	14,6%	33,3%	9,9%	1,4%	100,0%	583
Ytre øst	14,4%	4,7%	14,2%	53,6%	10,6%	2,5%	100,0%	1556
Ytre sørøst	24,3%	8,5%	11,1%	44,1%	10,3%	1,7%	100,0%	1319
Ytre vest	21,4%	7,8%	11,2%	48,6%	9,1%	2,0%	100,0%	1325
Sørbyen øst	26,4%	6,1%	10,7%	45,1%	9,1%	2,6%	100,0%	814
Sørbyen vest	21,4%	3,1%	14,6%	46,8%	11,4%	2,6%	100,0%	795
Sørbyen sør	16,9%	7,6%	10,9%	54,3%	8,0%	2,3%	100,0%	798
Byneset og Bratsberg	12,9%	1,6%	10,1%	62,5%	11,0%	1,8%	100,0%	435