

Saksfremlegg

Nordre del av Elgesetergate, detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/15979

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget beslutter å legge forslag til detaljregulering av Nordre del av Elgeseter gate ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Byutviklingsutvalget beslutter at før høring og offentlig ettersyn gjennomføres skal følgende rettes:

1. Det må legges inn rekkefølgebestemmelser som sikrer etablering av nye trær i tråd med illustrasjonsplanen, og opparbeiding av Høgskoleveien og alléen (mellom Elgeseter gate og Kronprinsesse Märthas allé).
2. Illustrasjonen for området må oppdateres slik at det er lesbart for alle hvordan syklist og gående kan ferdes adskilt fra hverandre mellom Elgeseter bru, Høgskoleveien, Klostergata øst for Elgeseter gate og Håkon Jarls gate. Bestemmelsen 4.2.5 skal tydeliggjøres tilsvarende og sikre opparbeidelse av adskilt løsning som illustrasjonen viser.
3. For å sikre fleksibilitet for utforming av sammenhengende sykkeløsning i krysset Elgeseter gate/Klostergata og ut på Elgeseter bru skal det gjøres følgende endring i plankartet: o_V utvides til å gjelde hele krysset i Elgeseter gate.
4. Torgformålet langs Olav Kyrres gate utvides for å muliggjøre en byreparasjon med en ny hjørnegård

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Cowi, datert 01.11.2024, sist endret 04.04.2025, i bestemmelser sist endret 24.04.2024, og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 24.04.2024.

Beslutningen fattes i medhold av pbl. § 12-11.

Sammendrag

Planforslaget regulerer tiltak som sikrer bedre løsninger for kollektivtrafikken i et av de mest trafikkerte kryssene i byen. Dette er også et kryss som har mange gående og syklende. De største utfordringene i planforslaget har vært å ivareta alle trafikantgrupper i et svært komplekst trafikkbilde med mange reisende. Byrådet foreslår derfor noen endringer før høring for å ivareta dette bedre. Planområdet er et omfattende trafikkområde, som i dag har et grønt preg grunnet mange og store bytrær. Byrådet mener dette grønne preget må sikres bedre i planen og i bestemmelser som sikrer planting av nye trær må innarbeides i planforslaget før høring. Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget legger planforslaget på høring når foreslåtte endringer er innarbeidet.

Bakgrunn

Saken gjelder planforslag for detaljregulering av Nordre del av Elgeseter gate. Hensikten med planen er å sikre et robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet for busspassasjerer, og å knytte bydelen sammen og slik tilrettelegge for innovasjon og samarbeid.



Planforslagets beliggenhet, med gate- og stedsnavn, og planavgrensning markert med rødt.

De viktigste utfordringene i planen er å sørge for at kollektivtrafikken får god fremkommelighet og større kapasitet på stasjonene, samtidig som at gatene i planområdet ikke blir store barrierer for gående og syklende. Åtte års resultater fra [Bylivsundersøkelsen Folk i byen](#) viser at byrommet Studentersamfundet er et av byrommene med mest opphold og flest syklist, hvert år. Byrommet er også et av de minst likte byrommene, og mange er plaget av støy.

Fakta

Beskrivelse av planforslaget

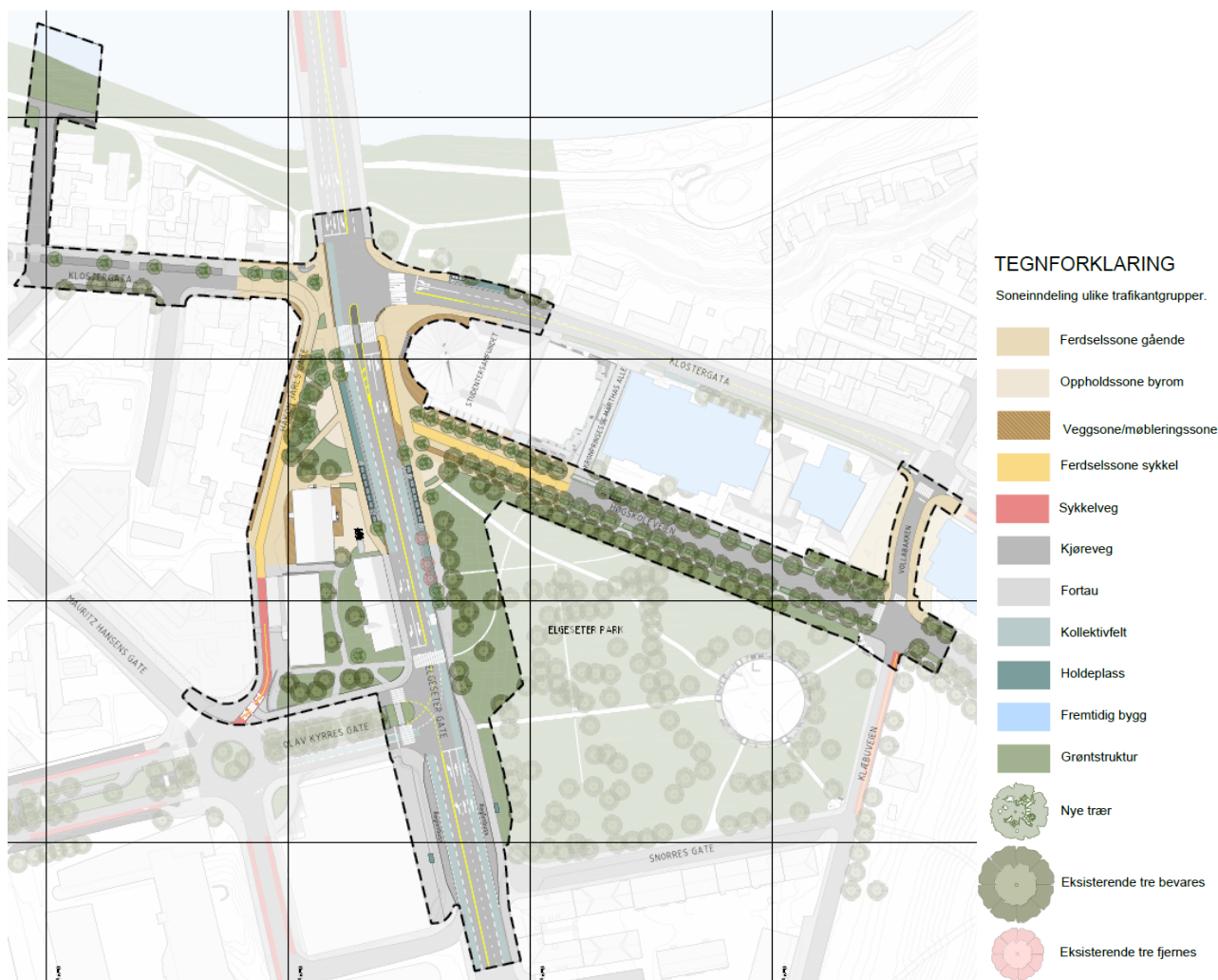
Planforslaget legger til rette for romsligere og mer attraktive holdeplasser, større plass for gående og opphold, god framkommelighet for kollektivtrafikken og redusert barriereeffekt av Elgeseter gate - i tråd med hovedmålene for reguleringsplanen.



*Illustrasjonen viser Klostergata og Elgeseter gate med byrom og holdeplasser på hver side, sett mot sør.
Kilde: Cowi.*

I Elgeseter gate reduseres antall kjørefelt fra seks til fire ved eksisterende holdeplasser. Dette gir mer plass til byrom for opphold, med bredere fortau for gående og mer plass til syklende på begge sider av gata.

Planforslaget sikrer høystandard holdeplasser for metabuss med tilstrekkelig lengde i Elgeseter gate. Holdeplassen på østsiden av Elgeseter gate flyttes lengre sør og utvides til en lengde på 60 meter, noe som gir mer plass foran Studentersamfundet. Samtidig blir det mulig for bilister sørfra å svinge til høyre opp Klostergata. Kollektivholdeplassen på vestsiden av Elgeseter gate får omtrent samme plassering som i dag. Planforslaget gir i tillegg økt utstrekning av kollektivfelt i Elgeseter gate, og trafikkberegninger viser at bussene får god fremkommelighet i Elgeseter gate.

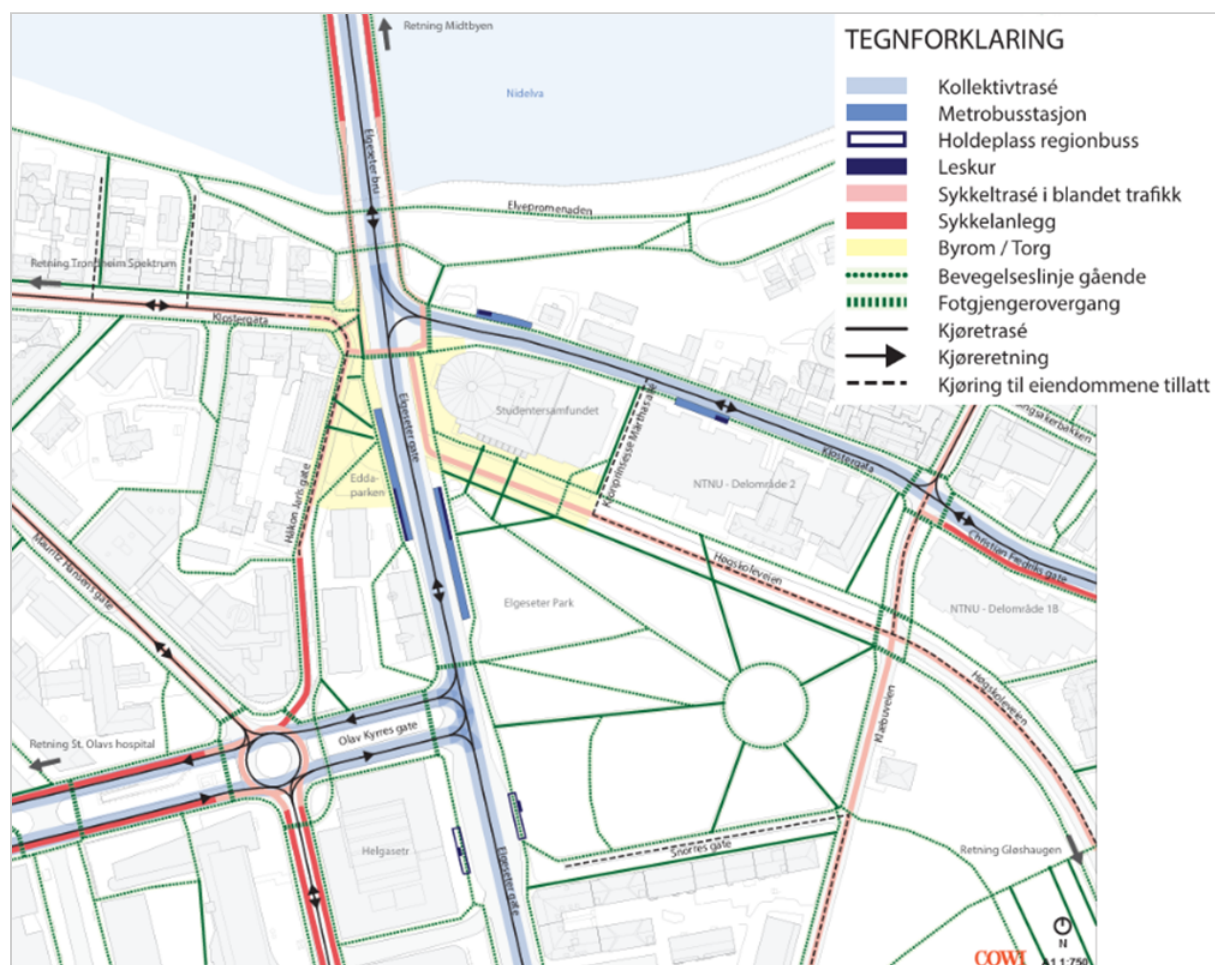


Illustrasjonsplanen viser planavgrensning markert med sort, stiplet strek. Tre trær i plattformen på østsiden av Elgeseter gate er markert med rødt, og må felles. Se vedlegg Tegningshefte. Kilde: Cowi.

Et viktig plangrep er at Høgskoleveien, som ligger sør for Studentersamfundet, stenges for all trafikk bortsett fra utrykningskjøretøy, på strekningen fra Elgeseter gate til Kronprinsesse Märthas allé. Resten av Høgskoleveien beholdes gående, syklende, kjøring til eiendommer, varelevering og renovasjon. Høgskoleveien er illustrert med steinlagt dekke, men dette er ikke sikret. All annen trafikk som bruker Høgskoleveien i dag, flyttes til Klostergata. Dette grepet gir økt trafikk og støy i Klostergata. Søndre del av Vollabakken, mellom Klæbuveien og Christian Fredriks gate/Klostergata, får også sterkt redusert trafikk. Kjørefeltet i Vollabakken er vist smalere og det legges opp til sykling i blandet trafikk. Dette er ikke sikret som rekkefølgekrav, da dagens løsning fungerer greit. Trafikkberegninger viser at trafikken flyter bra i modellen med dagens trafikknivå, men at Klostergata er følsom for trafikkvekst i vestgående retning inn mot krysset med Elgeseter gate.

I Klostergata skal holdeplass for busser mot byen ligge der den er i dag. Holdeplass for busser ut av byen/mot øst (utenfor planavgrensningen) flyttes lengre opp i Klostergata, i tråd med vedtatt reguleringsplan for *Området Høgskoleveien - Grensen*. Dette gir mer plass til gående og opphold

på nordsiden av Studentersamfundet, men økt avstand mellom holdeplassene i kollektivknutepunktet.



Illustrasjonen viser framtidig trafikkmønster. For syklende legges det opp til sykling i blandet trafikk i Høgskoleveien, gjennom byrommet Studentersamfundet og på sørlig del av Elgeseter bru.

I Klostergata planlegges det tre kjørefelt som i dag, men kryssets utforming må endres siden det åpnes for at trafikk i nordgående retning skal kunne svinge opp Klostergata. Da må det tas mer areal av hjørnet mellom Elgesetergate og Klostergata til kjøreareal. Dette gjør at gangfeltet over Klostergata blir noe lengre enn i dag.

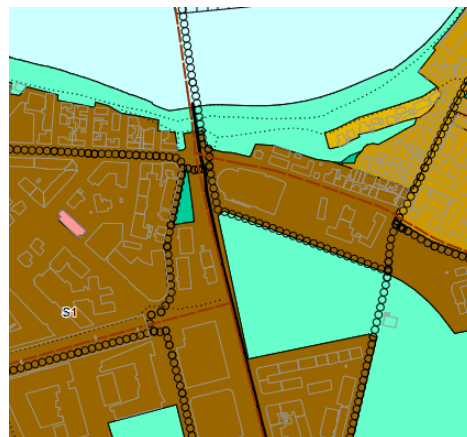
Planforslaget muliggjør istandsetting av den fredete Høgskolealléen og byrommet på vestsiden av Elgeseter gate, Eddaparken, til opprinnelig/historisk form (se figur under avsnitt 3. *Byplankontorets vurdering*).

Tre trær langs holdeplassen må felles og er ikke sikret erstattet. I de to byrommene på hver side av Elgeseter gate sikres bevaring av eksisterende trær, veggsoner og materialer av høy kvalitet.

Avvik fra kommuneplanens arealdel

Planforslaget er delvis i tråd med *Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034*. Kartutsnittet av KPA til høyre viser ikke alle formål, men relevante formål for avvikene fra KPA:

- Eddaparken er regulert til blå/grønnstruktur i KPA, men reguleres til torg i planforslaget.
- Planforslaget sikrer ikke sammenhengende sykkeltrasé i tråd med KPA, som vist i utsnitt fra plankartet, markert med sorte sirkler.



Forholdet til andre overordnede planer og strategier

- Planforslaget er i stor grad i tråd med *byveksttalen, nullvekstmålet og byutviklingsstrategien*. Planforslaget er ikke helt i tråd med overordnede mål om å prioritere et sammenhengende hovedsykkelnett.
- Planforslaget er i tråd med *Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter (VPOR)* sine mål om å forbedre det viktige byrommet Studentersamfundet, med bedre ganglinjer i området. Planforslaget er ikke i tråd med VPORs retningslinjer om oppgradering av sykkelforbindelser.
- Planforslaget er i tråd med *Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi* sine mål om å prioritere gående og byliv. Planforslaget legger til rette for en forsterkning av byrommet Studentersamfundet, som det viktigste bylivs- og knutepunkt i kunnskapsaksen. Sentrumsstrategien viser mer ambisiøse mål for Elgeseter gate enn det planforslaget legger opp til. Det gjelder blant annet sykkeltilrettelegging, mål om enda færre kjørefelt, og det å vurdere biladkomst til St. Olavs hospital fra Marienborg, for å avlaste Olav Kyrres gate.

Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2022-2034

Forholdet til planprogrammet og tidligere vedtak

Planprogrammet for Elgeseter gate og omkringliggende gater, vedtatt i bygningsrådet 11.09.2018, ligger delvis til grunn for planarbeidet, i tråd med enighet mellom byplankontoret og Trøndelag fylkeskommune. Det ble varslet ny oppstart av reguleringsplanen 24.05.2024, for et mindre område enn det som var lagt til grunn i planprogrammet. Tilbakemeldingsbrev til oppstart, sendt 12.04.2024, beskriver hva som gjelder og ikke fra planprogrammet. Planforslaget er basert på, og i tråd med, vedtatt alternativ 4 i sak om *prinsippvalg for gatebruk i området rundt Studentersamfundet*, vedtatt i sak 34/22 i bystyret 03.03.2022, og i sak 27/22 i fylkesutvalget 08.02.2022 (se vedlegg *Prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet*). I alternativ 4 flyttes all trafikk fra Høgskoleveien til Klostergata, og Høgskoleveien forbeholdes gående og syklende. Holdeplasser i Elgeseter gate flyttes sørover.

For mer informasjon om tidligere vedtak, se kapittel 3.5 og 3.6 i planbeskrivelsen.

Byplankontorets vurdering

Byplankontoret mener at prosessen med utarbeiding av planforslaget har vært god, og at det nå, etter mange år med utredninger, foreligger et framtidsrettet planforslag som kan sendes på

høring. Byplankontoret mener at planforslagets hovedgrep er godt, fordi det gir bedre forhold for gående som beveger seg mellom Campus, Studentersamfundet og holdeplassene i Elgeseter gate. Elgeseter gates barrierevirkning reduseres, ved at to kjørefelt fjernes, og det blir kortere å krysse Elgeseter gate for gående. Det blir vesentlig bedre plass rundt det viktige landemerket Studentersamfundet, og byrommene på begge sider av Elgeseter gate blir større, med økt kvalitet for opphold og ferdsel.

Alle trær, bortsett fra tre trær som kommer i konflikt med holdeplass og plattform på østsiden av Elgeseter gate, sikres regulert til bevaring (se figur *Illustrasjonsplan* under avsnitt 2). Dagens arealkonflikt mellom myke trafikanter reduseres, ved at det blir større plass til å vente på bussen på holdeplassene, samt bredere gangfelt enn i dag i Elgeseter gate, både nord og sør for holdeplassene. I tillegg får bussene i Elgeseter gate noe bedre fremkommelighet enn i dag.

Planforslaget legger til rette for at Høgskoleveien med Høgskolealléen kan istandsettes til sin opprinnelige form, etter tegninger fra 1927. Trærne i den fredede alléen får bedre levekår, og det blir minimalt med motorisert trafikk. Byplankontoret mener også at det er et godt grep at alléen avsluttes med Eddaparken som fondmotiv, slik historiske tegninger og bilder viser.



Høgskolealléen, Eddaparken og områdene rundt i 1927. Kilde: Nasjonalbiblioteket.

Fordi trafikken flyttes fra Høgskoleveien til Klostergata blir det lite trafikk også i Vollabakken. Det er svært positivt for den planlagte Campusutbyggingen, at hele aksen fra Hovedbygningen ned til Elgeseter gate, med koblinger til Elgeseter park og Vollabakken forbeholdes gående og syklende.

Utfordringer i planforslaget

Planforslaget løser ikke behovet for sykkeltilrettelegging

Byplankontoret mener at løsninger for syklende ikke er godt nok løst i planforslaget. Planforslaget legger opp til en ferdselssone for syklende i deler av planområdet, men planforslaget løser ikke dagens konflikter mellom gående, opphold og syklist på sørlig del av

Elgeseter bru, foran Studentersamfundet eller i kryssene (se illustrasjoner i del 2. *Beskrivelse av planforslaget*, og illustrasjon under).

I sak om *prinsippvalg for gatebruk i området rundt Studentersamfundet* (sak 34/22 i bystyret og i sak 27/22 i fylkesutvalget) ble det utredet flere ulike alternativer for sykkeltilrettelegging, og noen av disse løser sykkelutfordringen bedre enn vedtatt alternativ 4. Men, ulempene med alternativene som løser sykkelutfordringen er at de legger opp til trafikk i Høgskoleveien. I vedtakspunkt 5 i saken står det; “*sykkelløsninger som ivaretar ferdsel fra sør til Midtbyen skal utredes parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan. Det skal vurderes løsninger foran Samfundet for å redusere konflikt mellom gående og syklende*” (se vedlegg *Prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet*).

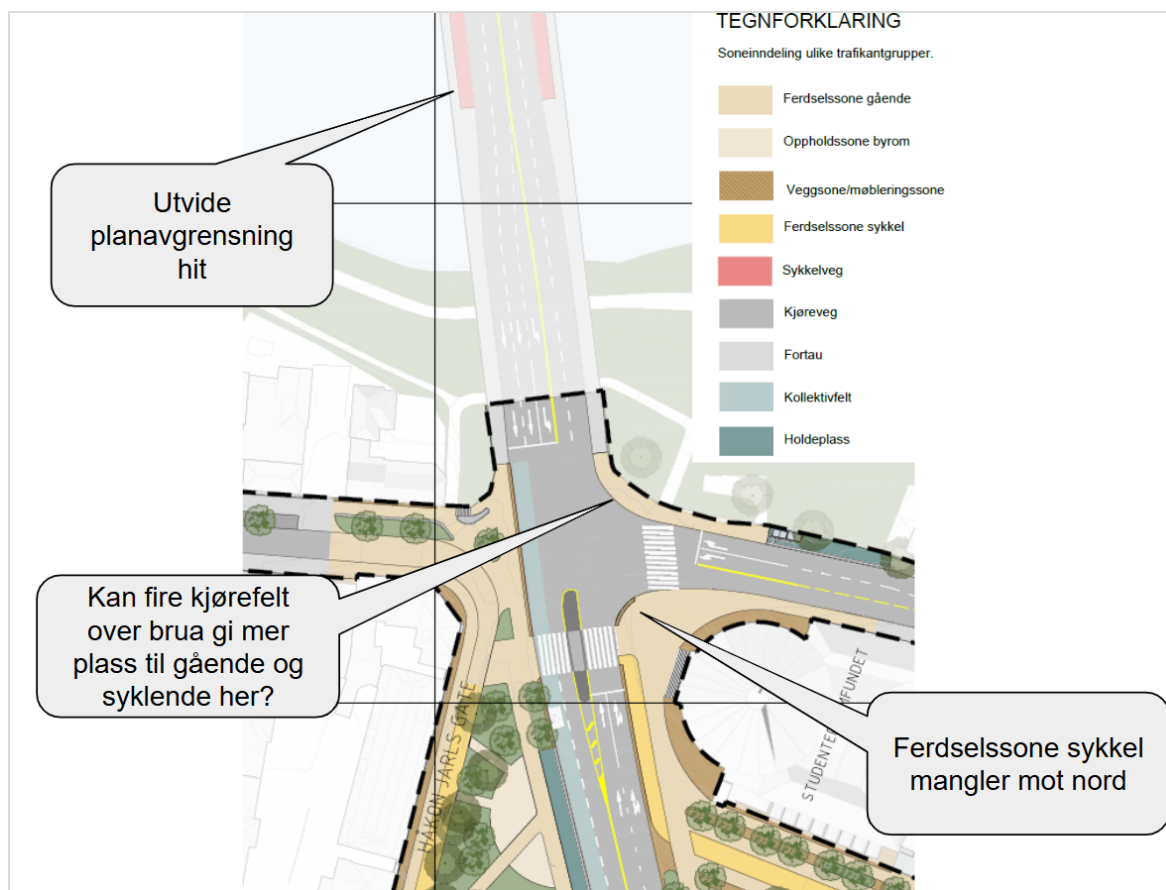
Forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune utreder nå sykkelløsninger over Elgeseter bru i et eget prosjekt; *Konseptstudie for sykkeltrasé over Elgeseter bru*. Foreløpig anbefaling er omdisponering fra fem til fire kjørefelt sør på Elgeseter bru, slik at det blir plass til sammenhengende sykkelveg og fortau over hele brua (se vedlegg *Trafikk tilleggsvurderinger*).



Illustrasjonen viser foreløpig anbefaling fra Konseptstudie for sykkeltrasé over Elgeseter bru: fire kjørefelt på Elgeseter bru i sør, og gjennomgående fortau og sykkelveg (se vedlegg Trafikk tilleggsvurderinger). Kilde: Cowi.

Trøndelag fylkeskommune mener at vedtatt alternativ 4 i sak om prinsippvalg for gatebruk i området rundt Studentersamfundet gjør at sykkelløsninger ikke bør utredes som en del av planforslaget, og at dette må komme i et eget prosjekt, senere. Fylkeskommunen mener at konseptstudiet ikke kan inngå i planforslaget fordi det er i en annen utredningsfase, og derfor kan gi utfordringer for framdrift og vedtak av reguleringsplanen.

Byplankontoret skrev i tilbakemeldingsbrev til oppstart, sendt 12.04.2024, at planavgrensningen bør utvides til å inkludere Elgeseter bru nordover til der eksisterende sykkelveg slutter. Videre at reguleringsplanen må sette av areal til anbefalte sykkelløsninger fra utredningen, eller utrede sykkelløsninger som en del av reguleringsplanen. Byplankontoret viste samtidig til sak 116/20, *Status for måloppnåelse på sykkel*, vedtatt i Bystyret 30.09.2020, hvor vedtakspunkt 6 sier at “...kryssene i hovednettet for sykkel skal være trygge og enkle og bruke for alle, uten at man blander tilbudet til de gående og syklende”.



Illustrasjonen viser området der sykkeltilrettelegging ikke er løst, med byplankontorets innspill til justeringer av planforslaget.

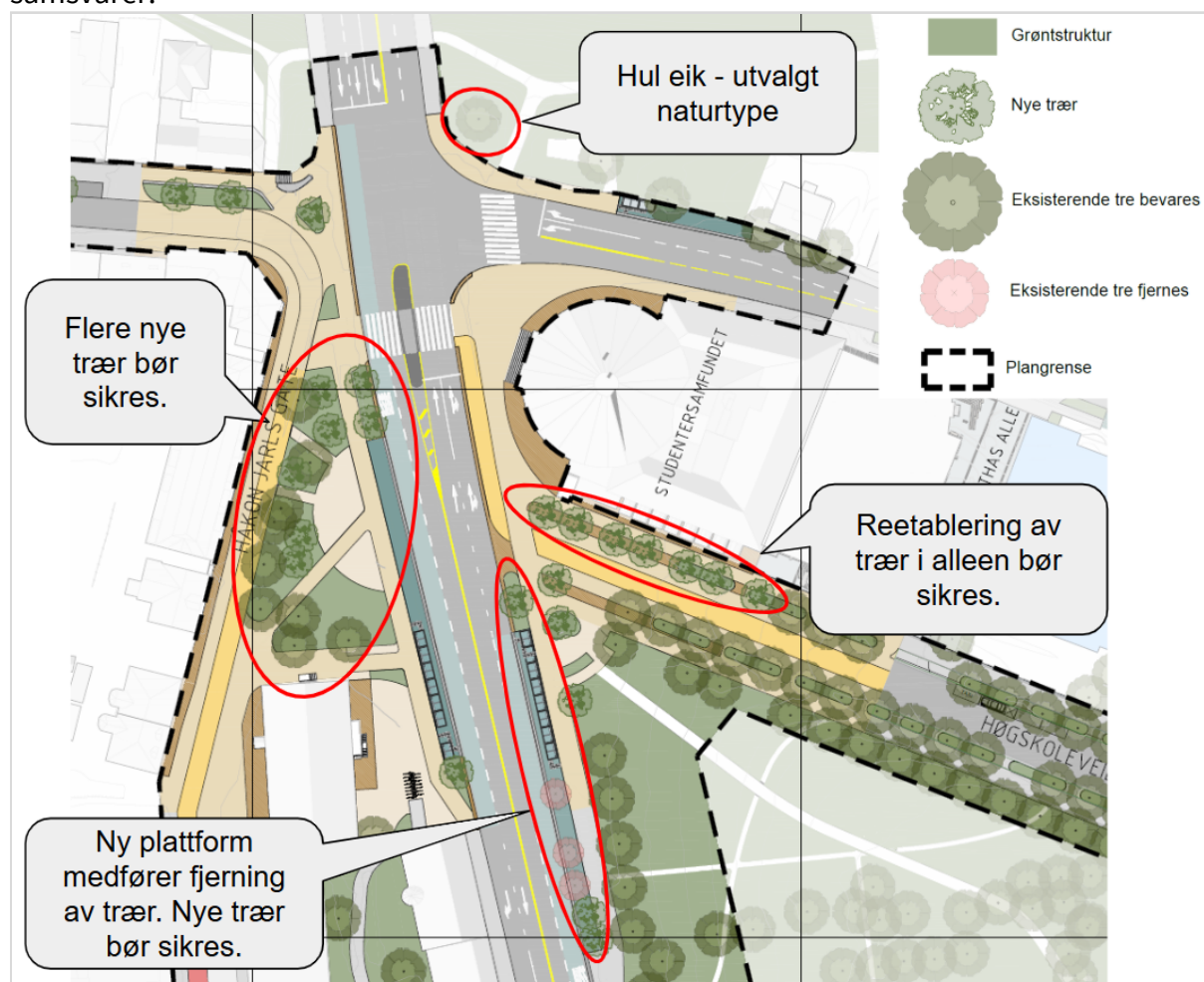
Byplankontoret er klar over at det er utfordrende å planlegge en gjennomgående sykkeløsning i planområdet. Og kanskje er det riktig at torgene på begge sider av Elgeseter gate først og fremst skal være byrom for gående, med syklist på besøk, slik prioriteringspyramiden i planprogrammet viser. Byplankontoret mener allikevel at det er mindre komplisert, og enda viktigere, å få planlagt en sammenhengende sykkelveg på Elgeseter bru. Byplankontoret er positive til foreløpig anbefaling fra *Konseptstudie for sykkeltrasé over Elgeseter bru*, men mener at *konseptstudiet* helst burde kommet lengre, slik at anbefalingene derfra kunne inngått i planforslaget. Byplankontoret lurer også på om foreløpig anbefaling fra *konseptstudiet* kan gi en annen positiv effekt; mer plass til sykkelveg og fortau på nordsiden av Klostergata. Dersom sykkeløsninger ikke inkluderes i reguleringsplanen, men planlegges separat på et senere tidspunkt, er det en risiko for at krysset Elgeseter gate – Klostergata må bygges om på nytt etter at tiltakene i reguleringsplanen er realisert.

Fordi byplankontoret vurderer at planforslaget ikke løser eksisterende konflikter mellom gående og syklende i området godt nok, har vi vurdert om vi skulle foreslå at *konseptstudiet* og videre utredninger ferdigstilles før høring. Vi tror dette kan ta noe tid, og vi ønsker derfor allikevel å legge reguleringsplanen ut på høring for å komme et stykke videre med forslaget til nytt kjøremønster. Det er så pass mye bra som er løst i planforslaget, at det kan gås videre med nå, selv om ikke alt er løst 100%.

Byplankontoret mener at det er svært viktig at fylkeskommunen jobber videre med *konseptstudiet* og videre utredninger, som blant annet må vise hvilke konsekvenser fire felt over Elgeseter bru gir for ulike trafikantgrupper. Byplankontoret mener at det gjennom både politisk behandling og høringsinnspill må vurderes om sykkelløsninger skal innarbeides i planforslaget før sluttbehandling. Det vil i så fall mest sannsynlig kreve en ny høring før sluttbehandling.

Trær og grønnstruktur er ikke godt nok sikret

Illustrasjonsplanen viser flere nye trær som ikke er sikret i bestemmelsene. Byplankontoret mener at illustrasjonsplanen, plankartet og bestemmelsene må endres før høring, slik at de samsvarer.



Illustrasjonen viser grønnstruktur, eksisterende trær, og nye trær som bør sikres.

Byplankontoret mener at det bør sikres rekkefølgebestemmelser for erstatning av trær som fjernes i planområdet. Som et minimum bør følgende bestemmelser legges inn før høringen:

- **Replanting av trær som må felles på grunn av utvidelse av plattformen.**

Ny plattform på østsiden av Elgeseter gate gjør at de fire lønnetrærne som står i fortauet i dag må fjernes. Byplankontoret sitt ønske har vært å prøve å bevare disse trærne, som en del av ny plattform. Forslagsstiller mener imidlertid at det ikke lar seg gjøre.

Byplankontoret mener at trærne som fjernes da må sikres erstattet som rekkefølgekrav i

bestemmelsene. Det bør sikres trær i dette området av gata, fordi trærne som fjernes er viktige for Elgeseter gates uttrykk, skala og identitet.

- **Replanting av trær i Høgskolealléen**, som i dag er døde og fjernede, bør sikres i bestemmelsene: Trøndelag fylkeskommune ønsker ikke å sikre trærne i alléen, felt o_PA3, fordi trærne er godt sikret i fredningsvedtak og oppfølging av dette. Fylkeskommunen minner om at det pågår et arbeid med å få på plass en skjøtselsplan for alléen. Fylkeskommunen mener utskifting og oppgradering av alléen må utføres som et eget prosjekt med egen finansiering. Den fredede alleen er et viktig element i Høgskoleparken, og skaper sammenheng med Gløshaugen. Byplankontoret er bekymret for at ferdigstilling av alléen utsettes, og at dette gir en usikkerhet knyttet til gjenoppretting av nedre del av alleen. Trærne er en viktig del av byrommet, og det er ved etablering av torget at man kan sikre gode vekstvilkår for trærne i alléen. Byplankontoret mener at illustrerte nye trær i alleen, mellom Elgeseter gate og Kronprinsesse Märthas allé, bør etableres samtidig som torg o_TO1.
- **Trærne som er vist i illustrasjonsplanen i byrommet Eddaparken** er foreslått omregulert fra eksisterende parkformål, til framtidig torgformål. Eksisterende trær er sikret bevart gjennom hensynssoner, og blågrønn faktor er sikret for byrommet. Det tillates etablering av trær, vegetasjon og overvannshåndtering på torget o_TO2 (Eddaparken og resten av torget på østsiden av Elgeseter gate). Byplankontoret mener at det må jobbes mer med å sikre at Eddaparken blir enda grønnere før sluttbehandling. Det bør skje gjennom å sikre trærne som er vist i illustrasjonsplanen, og ved å legge til en bestemmelse om at torget skal ha et sterkt grønt preg. Trøndelag fylkeskommune stiller seg positive til å vurdere rekkefølgekrav knyttet til trær utenfor alléen.

Byplankontoret er usikker på om den hule eika rett øst for Elgeseter bru, nord for Klostergata, er sikret med riktig hensynssone. Eika er en utvalgt naturtype, og er sikret med hensynssone kulturmiljø. Det er mulig at treet heller bør omfattes av hensynssone naturmiljø, for å bevare den økologiske funksjonen. Dette ønsker vi innspill om i høringen.

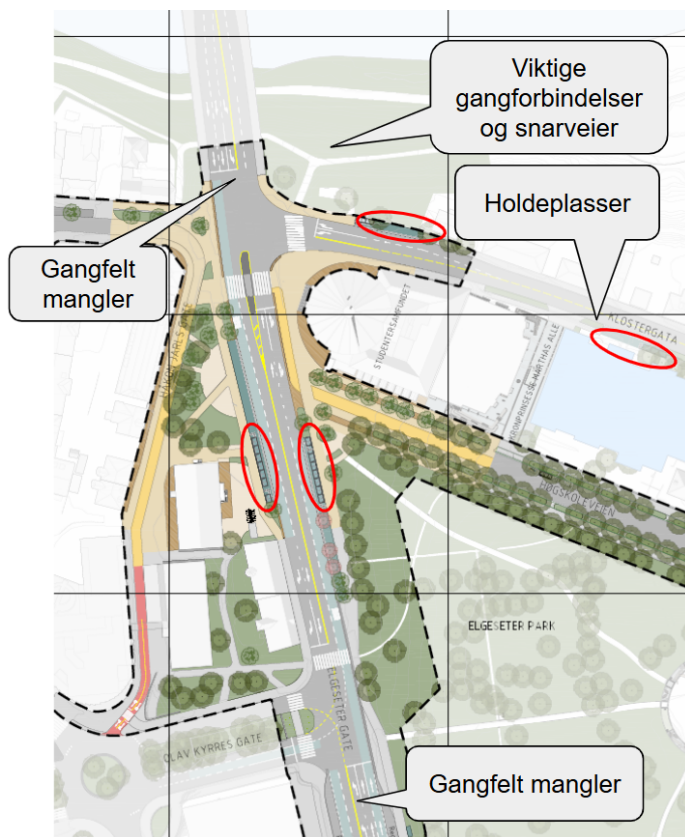
Eddaparken er et byrom med mange gående, og det blir viktig å detaljplanlegge gangakser, slik at vi unngår tråkk som sliter ned vegetasjonen. Byplankontoret mener at torg som formål kan gi større fleksibilitet i videre detaljplanlegging, men vi ønsker innspill i høringen på om det er riktig å regulere Eddaparken til torg, eller om eksisterende parkformål bør videreføres.

Bedre tilrettelegging for gående

Byplankontoret mener at det bør være mulig å krysse over Elgeseter gate i gangfelt i alle armer i dette viktige sentrumskrysset, med så mange gående som det er her. Det er da to gangfelt som mangler; et over Elgeseter bru sitt søndre brukar, og et over Elgeseter gate sør for krysset med Olav Kyrres gate (se illustrasjon under). Ingen av disse gangfeltene er utredet, så det er usikkert om de ville gitt for stor forsinkelse for utrykning eller buss.

Elgeseterområdet får en formidabel vekst i antall brukere framover, med sterk vekst i arbeidsplasser, campussamling og nye sykehusfunksjoner på Øya. I tillegg gir nye målpunkt som Helgasetr og Sykehusapoteket på vestsiden av Elgeseter gate, sør for krysset med Olav Kyrres gate, et større behov for å kunne krysse Elgeseter gate i plan. Spesielt for studenter og ansatte på NTNU og St. Olavs hospital er det viktig at Elgeseter gates barriereeffekt reduseres, og at det blir kortest mulig avstander mellom målpunktene på begge sider av Elgeseter gate. Byplankontoret mener at gangfeltet sør for krysset med Olav Kyrres gate bør utredes. I tillegg bør et nytt gangfelt over brua utredes.

I tilbakemeldingsbrev til oppstart skrev byplankontoret også at bedring av gangveier under og ved siden av Elgeseter bru må utredes. Gangveiene er ikke en del av planforslaget, og byplankontoret mener at gangveier og koblinger opp mot brua helst burde vært tatt inn i planen for å sikre utbedringer av disse.



Illustrasjonen viser plassering av holdeplasser og gangfelt/forbindelser som mangler for gående.

Gangveiene under brua og langs elva er viktige snarveier til holdeplassene, spesielt for de som bor på Bakklandet og Singsaker. Behovet for oppgradering av disse gangveiene, og for et nytt gangfelt må sees i sammenheng med at det blir lengre avstander mellom holdeplassene, og at krysset i Klostergata blir mer komplisert.

Planforslaget er ikke i tråd med delmålet fra planprogrammet om at gangtiden mellom stasjoner i kollektivknutepunktet skal reduseres. Nytt gangfelt eller forbedring av gangveier kan være et kompensierende tiltak for noe lengre avstand og sjeldnere grønn mann for gående som skal over Klostergata, og for lengre avstand mellom holdeplassene. Dette vil gjøre situasjonen for de mange gående i planområdet enda mer trygg og attraktiv.

Trøndelag fylkeskommune mener at reguleringsplanen og metrobusstiltaket ikke utløser behov for oppgradering av gangveiene. Fylkeskommunen minner om at deler av gangvegene under brua ble regulert som en del av tiltaket med motfylking til Studentersamfundet i 2019, i detaljregulering av *Område mellom Elgeseter bru og Vollafallet*, uten at det ble stilt krav om noen utbedring av disse da. Hvis det skulle vært gjort utbedringer, burde det vært tatt inn i denne planen. Fylkeskommunen mener at situasjonen ikke er endret fra da til i dag.

Byplankontoret mener at en oppgradering ville vært bra å gjøre samtidig med det øvrige arbeidet, men kan akseptere at det utsettes, og vil spille det inn til miljøpakken som et prosjekt som bør prioriteres som en fase to. Byplankontoret minner om at søknad om signalanlegg for alle lyskryss må sendes på høring før sluttbehandling. Byplankontoret mener at gangfelt sør for krysset med Olav Kyrres gate og over Elgeseter bru sitt søndre brukar bør være en del av signalsøknaden.

Andre temaer byplankontoret ønsker innspill på i høringsperioden

Utforming av Håkon Jarls gate

Byplankontoret er usikker på om den foreslåtte løsningen for varelevering, renovasjon og kjøring til eiendommene i Håkon Jarls gate er god nok. Denne gata har mange gående og syklende, i tillegg til bylogistikk. Trafikksituasjonen er kompleks her, og er krevende å løse både på kort og lang sikt. For å sikre en robust løsning er det viktig å få innspill til den nye, planlagte situasjonen i området.

Andre tema i planforslaget

Nytt torg sør for Elgeseter gate 4 og 6

Arealene sør for Elgeseter gate 4 og 6, og Håkon Jarls gate 11 er regulert til “offentlig trafikkområde” og “annet vegareal” i gjeldende planer, men de er opparbeidet som grønt med busker i dag. Plankonsulenten har foreslått å regulere hele dette arealet til park. Byplankontoret var først positive til dette, men etter innspill fra byarkitekten ble deler av parkformålet endret til torg, rett før ferdigstillingen av planforslaget. Bakgrunnen er at det tidligere har stått et bygg her, Elgeseter gate 8. Arealet er svært sentralt og en retablering av historisk bebyggelse langs gavlvæggen til Elgeseter gate 6 kan være aktuelt på sikt. Byplankontoret, i samarbeid med forslagsstiller og plankonsulent kom derfor fram til at det var bedre å regulere arealet til torg, enn til park, for å ikke begrense et mulig framtidig tilbygg her.



Illustrasjonen viser dagens og foreslått regulering av tomten der Elgeseter gate 8 sto tidligere.

Et areal tilsvarende fotavtrykket til den historiske bebyggelsen som ble revet, og som er avsatt til torg og park i planforslaget, bør "klippes ut" av plankartet, tilsvarende som for bygningene Elgeseter gate 2, 4 og 6, og Håkon Jarls gate 11. Da vil arealet være avsatt til vegareal til tomten eventuelt reguleres til bebyggelse. Byplankontoret mener at dette bør endres før sluttbehandling. Forslagsstiller har signalisert at de er positive til dette.

Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

For innspill fra kommunale enheter, se vedlegg *Matrise med innspill fra internt samråd*. Kommunalteknikk byrom og grønnstruktur og byggesakskontoret anbefaler at flere bestemmelser om parker og byrom omformuleres, slik at grønne kvaliteter/trær sikres bedre. Kommunalteknikk veg og byggesakskontoret mener det er utfordrende å regulere torgformål der vi planlegger sambruk av arealer for fotgjengere, syklist og bylogistikk, når det i praksis kanskje er et ønske å separere disse gruppene. Dette gjelder for eksempel i Håkon Jarls gate. Klima- og miljøenheten naturforvaltning mener at hul eik og andre store trær i planområdet bør ha egen bestemmelse "bevaring naturmiljø", og at det trengs en plan for oppfølging av trær som flyttes. Klima- og miljøenheten miljø og folkehelse problematiserer lydforhold og luftkvalitet i boliger i Klostergata. Mobilitets- og samferdselsenheten mener at hovedsykkelruten fra Klæbuvegen bør ledes helt fram til Høgskoleveien, over fortauet. Byantikvaren og byarkitekten mener det er viktig at planen ikke begrenser muligheten for et mulig framtidig tilbygg her. Samfunnssikkerhet og beredskap er opptatt av god framkommelighet for nødetatene.

Konsekvenser for naboer

Årsdøgntrafikken i Klostergata øker og dette fører til økt støy- og luftforurensning. Dette får negative konsekvenser for beboere og bomiljøet (se vedlegg *Støyrapport*).

Planforslaget medfører en økning i luftforurensningsnivåene i Klostergata, og en reduksjon i Høgskoleveien og områdene rundt. Klostergata har fortsatt tilfredsstillende luftkvalitet i ny situasjon.

Støyvurderingene viser en økning av støy på 1-2 dB for boligene i Klostergata 1 og 6-26. Alle disse boligene har fasader i rød støysonen mot Klostergata i dag, og i framtidig situasjon. Det er sikret at innendørs støynivå reduseres til under 30 dB for oppholdsrom. Fordi det ikke er plass til, eller ønskelig med støyskjermer i Klostergata, skal avbøtende tiltak løses i fasadene til de enkelte bygningene.

Byplankontoret og klima- og miljøenheten mener det bør vurderes krav om ventilasjon, i tillegg til tiltak i fasadene. Byplankontoret mener det i tillegg bør vurderes flere restriktive tiltak for å redusere personbiltrafikken i Klostergata, for å bedre støyproblemene for beboere i Klostergata.

Elgeseter park og store deler av Høgskoleveien får en reduksjon på over 3 dB, og endres fra rød til gul støysonen. Dette er positivt både for naboer og alle andre som oppholder seg der.

Prosess og medvirkning

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen, samt publisert på Trøndelag fylkeskommune sin nettside 25.05.2024. Frist for merknader og innspill var 27.06.2024. Ved varsel om oppstart kom det inn 11 innspill. Høringsinnspillene er oppsummert i eget vedlegg til denne saken, merket *Merknadsbehandling planoppstart*. Alle merknadene er svart ut av forslagsstiller.

Trøndelag brann- og redningstjeneste er opptatt av adkomster og oppstillingsplasser. Statens vegvesen og AtB er opptatt av bussens framkommelighet. Statens vegvesen oppfordrer og til utarbeiding av robuste trafikkanalyser. Statsforvalteren i Trøndelag minner om at grenseverdier for støy må sikres, og at det må utarbeides beregninger for støy og luftforurensning. Statsforvalteren gjør også oppmerksom på naturtyper i området, behovet for overvannshåndtering og tiltak for å redusere klimagassutslipp. Trøndelag fylkeskommune skriver at det er viktig å lykkes med samspill mellom, og hensyn til trafikk, ferdselsårer, kulturminner, boliggate, grøntarealer og bycampus. Studentsamskipnaden i Trondheim er opptatt av trygge og effektive bylogistikkløsninger og forhold for studenter som bor og beveger seg i området. Aksjonsgruppa for Alternativ Elgeseter gate mener at reguleringsplanen bør inkludere hele planområdet slik det var til varsel om oppstart i 2018, og at planen bærer for mye preg av å være en trafikkplan, men at de trafikale løsningene ser lovende ut. Norsk Lastebileierforbund er bekymret for framkommelighet i Klostergate og Olav Kyrres gate. LUKS minner om utfordringer med varelevering og syklende, behov for ladepunkter og regler om avstand til varenes målpunkt. En privatperson har sendt inn innspill om at beboere i området må kunne kjøre privatbil, og at det er ønskelig med en kortest mulig byggeperiode.

Elgeseter gate har en lang historikk, og byens innbyggere har hatt muligheten til å medvirke i flere omganger tidligere. Noen sentrale tema som har vært diskutert i verksteder, saker og innspill opp gjennom årene er midtstilt vs. sidestilt kollektivfelt, om jugendgårdene skal bevares eller ikke, planavgrensning, campusutvikling og innovasjonsdistrikt, framtidig bybane, BRT-standard og ulike tunnelloesninger.

Planforslagets planavgrensning dekker et mindre område enn i tidligere prosesser. Det gjør at gode ideer, skisser og innspill for forbedringer av den sørlige delen av Elgeseter gate blir lagt til side nå. Byplankontoret mener at det er viktig at det jobbes videre med denne delen av Elgeseter gate - i en ny reguleringsplan, eller i et gateprosjekt. Det er viktig fordi bydelen og gata fortjener et løft, og fordi byens innbyggere som har gitt innspill, og lest om Elgeseter gate - har forventninger om oppgraderinger her.

Forrige varsel om oppstart og høring av planprogram ble kunngjort 11.06.2018. *Planprogram for Elgeseter gate og omkringliggende gater* ble vedtatt i bygningsrådet 11.09.2018. I 2018 ble det varslet oppstart for et mye større planområde, se mer informasjon om dette i *Planbeskrivelsen*, side 7-8. Det ble også vedtatt et planprogram av bygningsrådet 28.05.2013.

Flere prinsipp saker og vedtak ligger til grunn for arbeidet med reguleringsplanen, og flere av disse har vært på høring. Noen av de relevante sakene er:

- *Videre planprosess for Elgeseter gate*, vedtatt i formannskapet 04.12.2018, i sak 281/18.

- *Prinsippvalg om riving eller bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30B*, vedtatt i bystyret 29.10.2020, i sak 61/20.
- *Videre prosess for arbeidet med Elgeseter gate*, vedtatt i formannskapet 26.01.2021, i sak 11/21.
- *Prinsippvalg for gatebruk i området rundt Studentersamfundet*, vedtatt i bystyret 03.03.2022, i sak 34/22.

Byrådets vurdering

Planforslaget omhandler Nordre del av Elgeseter gate, som går tvers gjennom innovasjonsdistrikt Elgeseter og er en viktig del av kunnskapsaksen fra Nyhavna i nord til Sluppen i sør. For å lykkes med satsingen på Teknologihovedstaden og Nordens beste studieby, er det avgjørende at det legges til rette for god framkommelighet for kollektivtransport og syklende langs hele kunnskapsaksen, og binde de ulike kunnskapsintensive områdene sammen. I løpet av de neste 5-7 årene skal NTNUs campussamling realiseres øst for Elgeseter gate, og det siste senteret på St.Olavs bygges på Øya. Trygge og effektive løsninger for gående og syklende på tvers av Elgeseter gate, samt gode møteplasser og byrom i innovasjonsdistriktet er avgjørende for å skape koblinger, innovasjon og økt attraktivitet.

Byrådet har som mål å prioritere planer fra prosjekter i Miljøpakken. Transportformer som gange, sykkel og kollektiv skal prioriteres for å skape et mer miljøvennlig, inkluderende og helsefremmende transportsystem. Planforslaget for Nordre del av Elgesetergate sikrer kollektivtrafikken bedre framkommelighet og tilgjengelighet for busspassasjerer. I dag er bussholdeplassen i Elgesetergate plassert tett på Studentersamfundet. Bussholdeplassen er for kort til at man klarer å ta unna alle bussene som skal stoppe der, og bussene blir derfor fort stående i kø. Ved å flytte holdeplassen sørover og stenge Høgskolevegen for trafikk vil holdeplassen få større kapasitet og sikre bedre framkommelighet for kollektivtrafikken.

Planforslaget regulerer samferdselsarealene i det som er ett av de viktigste knutepunktene for kollektiv, sykkel, gange i Trondheim. Byrommet utenfor Studentersamfundet har begrenset med areal og det er viktig at planforslaget sikrer gode og lesbare løsninger for gående og syklende. Kollektivtrafikken må sikres framkommelighet, men det må også sikres gode forbindelser både på langs og på tvers for gående og syklende. I plankartet er det ikke sikret egne sykkelfelt. I illustrasjonsplanene er det lagt inn sykkelfelt i blandet trafikk, som opphører i kryss. Det må legges opp til løsninger som klart viser hvor syklende og gående skal bevege seg, uten å komme i konflikt med hverandre. Dette er også viktig for å sikre god universell utforming av knutepunktet. Dette kan løses med oppmerking og utforming. Byrådet har et mål om å bygge et sammenhengende sykkelveinett i samarbeid med fylkeskommunen og statlige myndigheter. Da må vi også sikre gjennomgående system som er forutsigbart å bevege seg gjennom for alle.

Som følge av at Høgskolevegen stenges for gjennomkjøring, flyttes all trafikk over til krysset Elgesetergate - Klostergata. Dette gjør krysset mer komplekst, vegarealet bredere og ventetiden for fotgjengere som skal krysse vegen blir lengre enn i dag. Dette gir også økt trafikk og støy i Klostergata, der det er boliger på nordsiden av gata. Samtidig gir endringen i kjøremønsteret en stor reduksjon i trafikken i Høgskolevegen og Vollabakken. Det gir bedre forhold for gående, syklende og for kulturminnene i området. Dette er en riktig prioritering sett i sammenheng med

planene for bycampus og økningen i antallet studenter som skal bevege seg mellom ulike campusbygg.

I planforslaget vil Elgeseter gate sin barrierevirkning reduseres, ved at to kjørefelt fjernes, og det blir kortere å krysse Elgeseter gate for gående. Det blir vesentlig bedre plass rundt det viktige landemerket Studentersamfundet, og byrommene på begge sider av Elgeseter gate blir større, med økt kvalitet for opphold og ferdsel. Dette anser byrådet som et viktig grep for å styrke forbindelsene på tvers i bydelen og innovasjonsdistriktet.

I dag ligger holdeplassene ved Samfundet tett hverandre og nært krysningspunkter. Ved at holdeplassen i Elgesetergate flyttes sørover og holdeplassen i Klostergata flyttes østover, blir det større gangavstander til målpunkt og til et eventuelt bussbytte. Samtidig gir endringene bedre plass rundt holdeplassene, slik at det blir færre konflikter mellom ventende passasjerer og bevegelsesstrømmene gjennom området.

Det er flere virksomheter i Håkon Jarls gate som har behov for vareleveranser. Det er butikk, kafé og boliger som har behov for adkomst. I tillegg kommer Eddabygget og Elgesetergate 4 og 6 som planlegges utviklet videre til næringsformål. Varelevering til eksisterende virksomheter skjer langs Håkon Jarls gate. Noen transportører rygger lastebilene inn fra Klostergata, andre snur ved Eddabygget. I planen legges det til rette for en vendehammer på nordsiden av Eddabygget. Dette vil bidra til at rygging i overgangen mellom Klostergata og Håkon Jarls gate unngås.

Vendehammeren gjør at lastebilene får snudd, men medfører likevel manøvrering i arealer der mange gående og syklende beveger seg. Utforming må følge opp dette og sikre at dette blir mest mulig trafiksikkert, sett i lys av at vareleveransene mest sannsynlig øke som følge av ytterligere næringsaktivitet i området. Vareleveranser til eksisterende butikk og kafé blokkerer i dag store deler av kjørebanelen og er i konflikt med gående og syklende. Planforslaget sikrer ikke noen avbøtende tiltak for dette, men det foreslås tiltak som tidsbegrensinger for vareleveringer og bruk av mindre kjøretøy.

Byrådet har et mål om å transformere flere gater og byrom til grønne og levende møteplasser. Det er derfor viktig at Eddaparken fortsetter å være en grønn park og at flest mulig trær ivaretas.

Som følge av tiltakene i planen blir det behov for å felle flere trær som kommer i konflikt med holdeplass og plattform på østsiden av Elgesetergate. Resterende trær reguleres til bevaring. Byrådet mener det er viktig at det grønne preget i området ivaretas og det må innarbeides bestemmelser som sikrer at trær som blir fjernet erstattes. Byrådet har et mål om å pleie, fornye og plante flere bytrær i Trondheim. Høgskolealléen er i dårlig forfatning og prosjektet må samordne seg med Statsbyggs prosjekter i Høgskolevegen for å sikre at døde trær fjernes og at det plantes nye trær i alléen.

Byrådet mener det er riktig å legge til rette for en byreparasjon og en mulig reetablering av hjørnegården Elgeseter gate 8. En eventuell reetablering av bygget og omregulering til byggeformål må avklares i en egen planprosess.

Byrådet anbefaler planforslaget, men at det innarbeides flere endringer før saken kan sendes ut på høring og offentlig ettersyn.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen legger til rette for økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange fremfor bil, noe som er i tråd med overordnede planer og føringer for sentrumsbydelen Elgeseter.

Krysset Elgeseter gate – Klostergata får flere svingebevegelser, fordi all trafikk som kjører i Høgskoleveien i dag, flyttes til Klostergata. Krysningslengden for gående blir følgelig noe lengre og gående må vente noe lengre på grønn mann, fordi det blir flere faser i signalanlegget. Samtidig vil lyskrysset nederst i Høgskoleveien utgå, slik at kryssing her blir langt enklere, slik at dette vurderes som akseptabelt.

De fleste eksisterende trær skal bevares, og mange av dem, spesielt i Høgskolealléen, får bedre forhold enn i dag. Vakre omgivelser med høyt innslag av grønt gjør det mer attraktivt å gå, sykle og oppholde seg i Høgskoleveien og Vollabakken.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Eksisterende virksomheter får bedre forhold fordi kollektivknutepunktet ved Studentersamfundet blir et mer attraktivt byrom, med mer plass til veggsoner rundt byggene, og mer plass til gående/besøkende. På vestsiden av Elgeseter gate blir det en bedre kobling fra holdeplassen til næringsvirksomheter i Håkon Jarls gate. Både serveringssteder i Håkon Jarls gate og langs sørfasaden til Studentersamfundet får bedre plass.

Anleggsfasen kan påvirke publikumsrettede næringer i området, med dårligere tilkomst for besøkende og byggestøy.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen eier Eddaparken og flere fortau. Fylket eier byrommene i Samfundet-området. Større offentlige torg enn i dag vil gi Trondheim kommune økte driftskostnader.

Byrådets konklusjon

Planforslaget regulerer tiltak som sikrer bedre løsninger for kollektivtrafikken i et av de mest trafikkerte kryssene i byen. Dette er også et kryss som har mange gående og syklende. Det må sikres god utforming av tiltakene både for kollektiv, syklende og gående. Byrådet foreslår derfor noen endringer før høring for å ivareta dette bedre. Planområdet er et omfattende trafikkområde, som i dag har et grønt preg grunnet mange og store bytrær. Byrådet mener dette grønne preget må sikres bedre i planen og i bestemmelser som sikrer planting av nye trær må innarbeides i planforslaget før høring. Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget legger planforslaget på høring når foreslåtte endringer er innarbeidet.

Byrådet i Trondheim, 28.05.2025

Line Ingebrigtsen Fjørstad
byråd mns

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Nordre del av Elgeseter gate, detaljregulering - offentlig ettersyn
- 2 Planbeskrivelse Nordre del av Elgeseter gate
- 3 Reguleringskart Nordre del av Elgeseter gate
- 4 Reguleringsbestemmelser Nordre del av Elgeseter gate
- 5 Risiko- og sårbarhetsanalyse
- 6 Trafikkutredning
- 7 Trafikk tilleggsvurderinger
- 8 Tegningshefte
- 9 Konsekvensutredning kulturarv
- 10 Konsekvensutredning luftkvalitet
- 11 Støyrapport