

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

NORDRE DEL AV ELGESETER GATE, DETALJREGULERING

FAGRAPPOR: ANLEGGSGJENNOMFØRING



Foto: Elgeseter bru, Carl-Erik Eriksson, Trondheim kommune

JUNI 2025
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

NORDRE DEL AV ELGESETER GATE, DETALJREGULERING

FAGRAPPOR: ANLEGGSGJENNOMFØRING

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.				
A252759	RAP_Elgeseter_Anleggsgjennomføring				
VERSJON	UTGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
2.0	25.06.2025	Endret illustrasjonsplan	KANO	MAFL	MAFL
1.0	03.04.2025	Fagrapport: Anleggsgjennomføring	KANO	MAFL	MAFL

INNHold

1	Sammendrag	4
2	Innledning	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Formålet med planarbeidet	5
2.3	Planområdet	6
2.4	Kort beskrivelse av tiltaket	7
2.5	Utskifting av VA-anlegg	8
2.6	Gatetverrsnitt	9
2.7	Opparbeidelse av torg	10
3	Dagens trafikale situasjon	11
4	Overordnet faseplan	12
5	Strategi for anleggsgjennomføring	13
5.1	Myke trafikanter	13
5.2	Fase 1 Klostergata vest	13
5.3	Fase 2 Kryssing av Elgeseter gate	14
5.4	Fase 3 Klostergata øst	15
5.5	Fase 4 Elgeseter gate	17
5.6	Fase 5 Håkon Jarls gate	21
5.7	Fase 6 Høgskoleveien og torg	21
5.8	Omkjøringsmuligheter i anleggsfasen	21
5.9	Utrykning i anleggsgjennomføringsfasen	22
6	Anbefalinger	23
7	Vedlegg	24

1 Sammendrag

Formålet med planarbeidet er å sikre et robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet for busspassasjerer, og å knytte bydelen sammen og tilrettelegge for innovasjon og samarbeid.

COWI er engasjert av Trøndelag fylkeskommune for å utarbeide detaljeringsplan for nordre del av Elgeseter gate.

Denne rapporten beskriver en mulig strategi for anleggsgjennomføring. I forbindelse med bygging av planforslaget legges det til grunn utskiftning av VA-nettet i området. VA-ledningene ligger til dels dypt, hvilket kompliserer anleggsgjennomføringen.

Gjennomføringen av tiltakene i prosjektet vil være mulig, men krever løsninger som vil medføre store konsekvenser for trafikkavviklingen.

Hovedgrepet er å holde to felt i Elgeseter gate åpen for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy. Dette vil innebære større omlegginger av øvrig trafikk, for eksempel via Omkjøringsvegen og Osloveien.

Tiltakene i Klostergata vil innebære at Klostergata stenges for all gjennomgangstrafikk, med unntak av myke trafikanter. Her er det særlig kollektivtrafikk som vil kreve planlegging. Høgskoleveien bør kunne disponeres som et alternativ for trafikk fra Klostergata, dog kun for én kjøreretning.

Intensjonen for myke trafikanter er å tilrettelegge for deres tilgang til området gjennom hele anleggsperioden. Ved behov for omlegging av traseer for gående og syklende skal dette gjøres med vekt på trafikksikre løsninger som er lesbare og som ikke legger opp til store omveger for de myke trafikantene.

2 Innledning

På vegne av Trøndelag fylkeskommune har COWI AS utarbeidet RAP_Elgeseter gate_Anleggsgjennomføring i forbindelse med reguleringsplanen for Elgeseter gate. Rapporten beskriver en mulig anleggsgjennomføring for tiltaket beskrevet i reguleringsplanen, og vil påpeker viktige momenter som må ivaretas i byggeperioden.

2.1 Bakgrunn

Med bakgrunn i Bymiljøavtalen, som ble inngått 12.02.2016, skal fire sentrale gater i Trondheim sentrum bygges om for å tilrettelegge for de tre metrobuslinjene som er ryggraden til den nye rutestrukturen. De fire gatene, Kongens gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Elgeseter gate, skulle i utgangspunktet være ferdig ombygd i 2023.

Det har vært jobbet med utredninger av Elgeseter gate i flere tiår uten at en løsning for kollektivtrafikken har blitt avklart. Det har pågått en vedvarende diskusjon mellom faglige etater og det politiske miljøet om valg av løsning. I både 2013 og 2018 ble det utarbeidet og vedtatt planprogram, og oppstart av reguleringsplan ble igangsatt i 2016.

Tidligere har det blitt vedtatt å starte opp reguleringsplan for både sidestilt og midtstilt kollektivfelt. I 2022 ble det enighet mellom Bystyret og Fylkesutvalget at reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4 som baserer seg på sidestilt kollektivløsning.

Planprogrammet fra 2018 ligger til grunn for planarbeidet med sine rammer og føringer. Noen forhold er imidlertid endret, og planområdet er snevret inn i forhold til det som ble foreslått i forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogrammet.

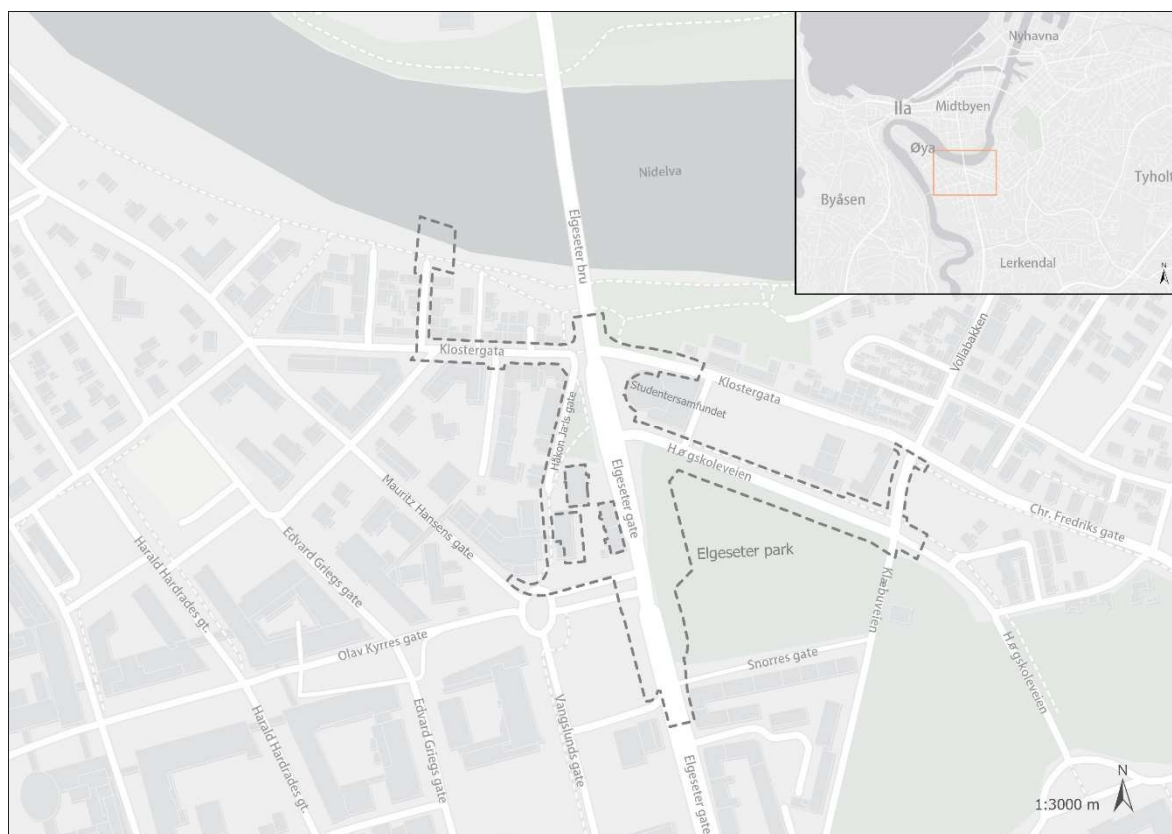
2.2 Formålet med planarbeidet

Formålet med detaljreguleringsplanen er å sikre et robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet for busspassasjerer, og å knytte bydelen sammen og tilrettelegge for innovasjon og samarbeid. Målsetningen til planarbeidet er forankret i planprogrammet, som er felles for de fire nevnte gateprosjektene. I dette planarbeidet er målene fra planprogrammet spisset ned til følgende to hovedmålsettinger:

- > Robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet for busspassasjerer:
 - A: Økt kapasitet i kollektivtilbudet
 - B: Fremkommelighet for kollektivtrafikken ivaretas
 - C: Redusert gangtid mellom stasjoner i knutepunktet
 - D: Økt tilgjengelighet og attraktivitet for busspassasjerer på, og på vei til metrobusstasjoner
- > Knytte bydelen sammen og tilrettelegge for innovasjon og samarbeid:
 - A: Redusere barriereeffekten (opplevelsen av barriere og tid, frekvens og kapasitet i kryssing av gata)
 - B: Uterom tilrettelegges for møteplasser, serverings- og tjenestetilbud, gode fritidsomgivelser, testing og samskaping
 - C: Bidra til å bygge opp om identiteten for innovasjonsdistriktet

2.3 Planområdet

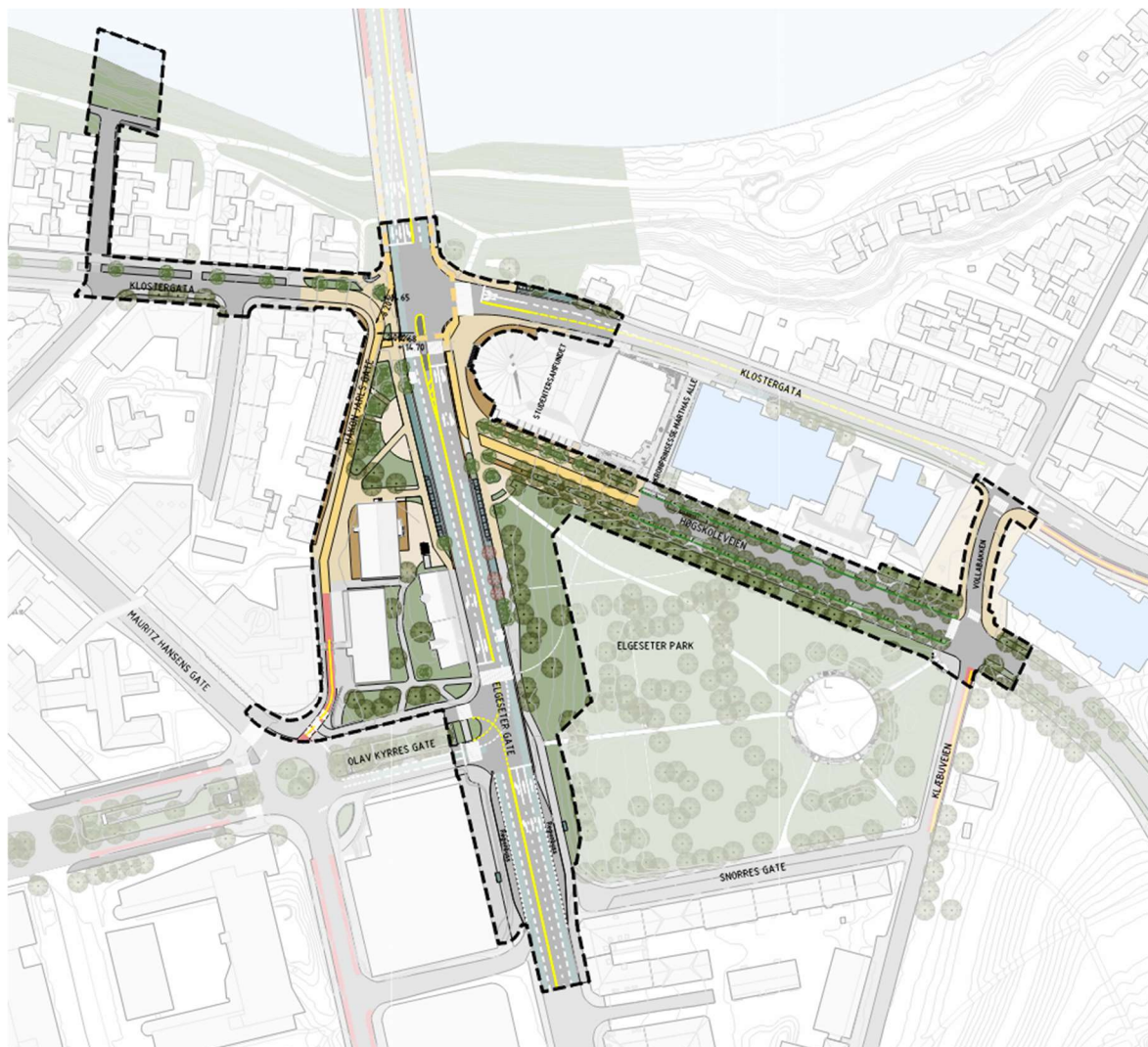
Planområdet er lokalisert sentralt i Trondheim, sør for Nidelva, med Studentersamfundet som et viktig identitetsbærende midtpunkt. Planområdet er på om lag 28,2 dekar, og strekker seg på en om lag 320 meter lang strekning fra Tormods gate i sør til brukaret til Elgeseter bru i nord. I vest avgrenses området med Håkon Jarls gate ned til Olav Kyrres gate. I øst er deler av Høgskoleveien, Klæbuveien og Klostergata inkludert. Deler av Elgeseter park langs Elgeseter gate inngår også i planarbeidet.



Figur 2-1: Planområdet/varslingsområder (COWI).

2.4 Kort beskrivelse av tiltaket

Det skal utarbeides en reguleringsplan for Elgeseter gate for å tilrettelegge for endret gatetverrsnitt og sidestilt kollektivløsning. Motorisert trafikk skal flyttes til Klostergata, og Høgskoleveien skal forbeholdes gående og syklende. Reguleringsplanen skal sikre tilstrekkelig arealformål og grunnnerv for gjennomføringen av tiltaket.



Figur 2-2: Illustrasjonsplan som viser planlagte tiltak. Illustrasjonen er ikke bindende (Kilde. COWI)

2.5 Utskifting av VA-anlegg

I forbindelse med ombyggingen skal VA-anlegg i Elgeseter gate og i Klostergata oppgraderes. Statsbygg, med ansvar for NTNU Campusutbygging, vil også ha behov for å håndtere overvann fra sine områder ned gjennom Klostergata. Det er store rørdimensjoner og grøftedybder på 4-5 meter.

Utdrag fra geoteknisk rapport:

«For å grave grøfter til sanering av spill-, drikke- og overvann skal det graves grøfter med gravedybder på opptil 6-7 meter. I den forbindelse er det vurdert nødvendig med seksjonsvis utgraving og innvendig avstivet spunt på store deler av strekningene. Det er mulig at grøftekasser kan benyttes på noen deler, der hvor utgravingen er grunnere, og grunnforholdene tillater det. Enkelte steder kan også åpen utgraving vurderes.

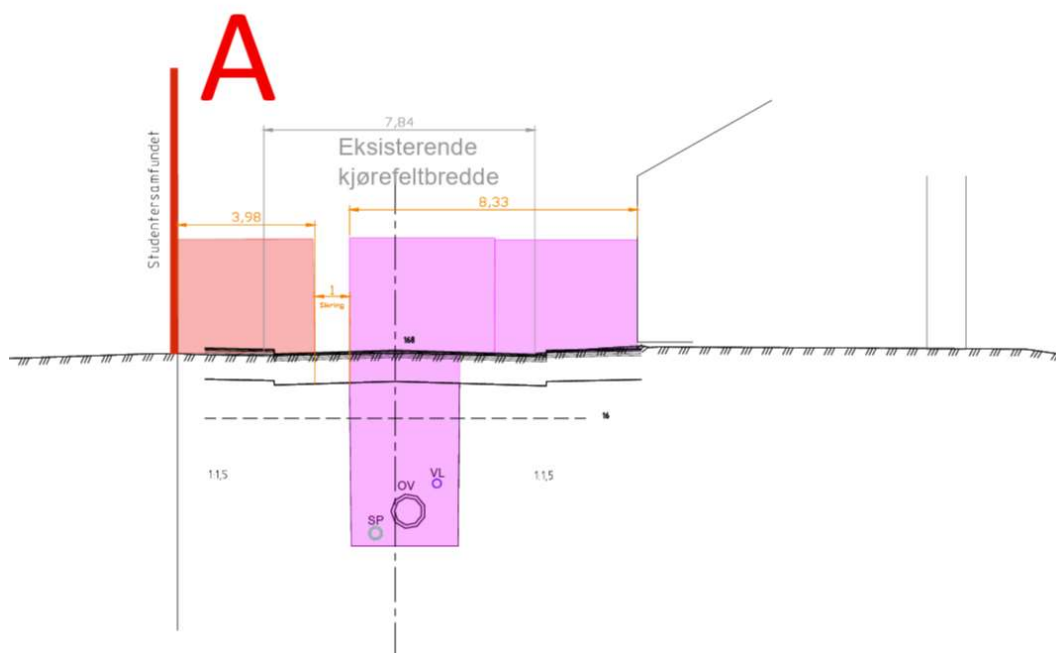
Overvannshåndteringen planlegges etablert med utløp til Nidelva, på vestsiden av Elgeseter bru. I den forbindelse vurderes det at en stabilitetsvurdering er nødvendig for å kunne vurdere nødvendige tiltak som kan sikre gjennomførbareheten.

Det anbefales supplerende grunnundersøkelser på vestlig side av Elgeseter bru i skråning mot Nidelva. Det anbefales i tillegg supplerende grunnundersøkelser langs hele strekningen for VA-traseen. Dette inkluderer også langs Elgeseter gate og aktuelle sidegater.

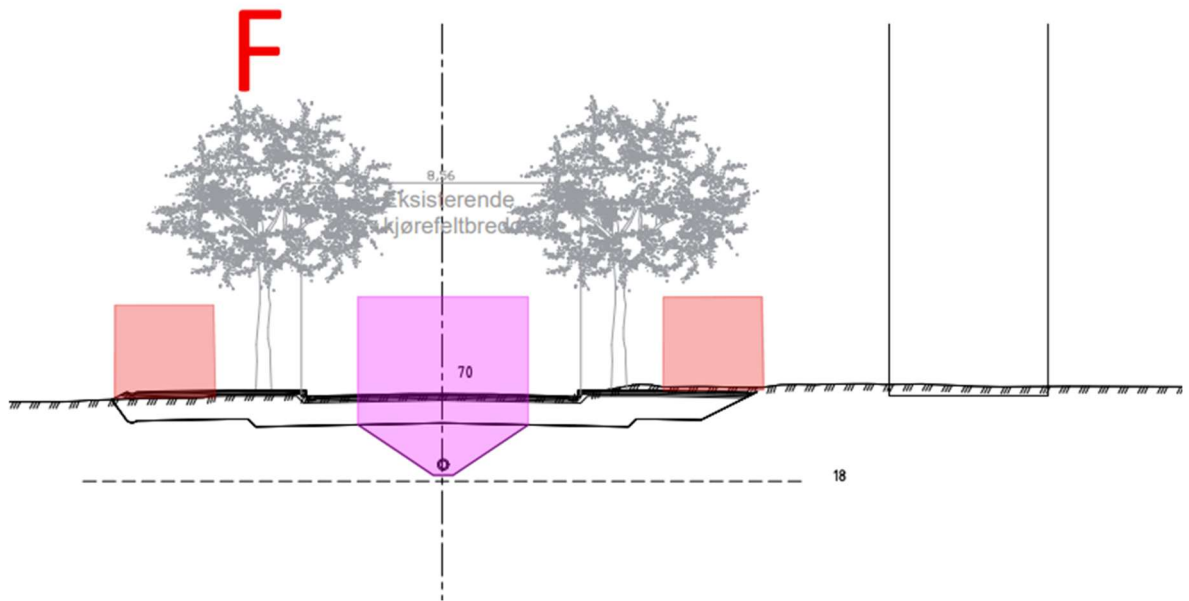
Det anbefales videre å gjøre grundige kartlegging av eksisterende infrastruktur i bakken som kan påvirkes ved spunting eller graving. Det må også innhentes tilstrekkelig informasjon om nabobyggene til at arbeidene kan utføres uten å gjøre skade på disse.»

2.6 Gatetverrsnitt

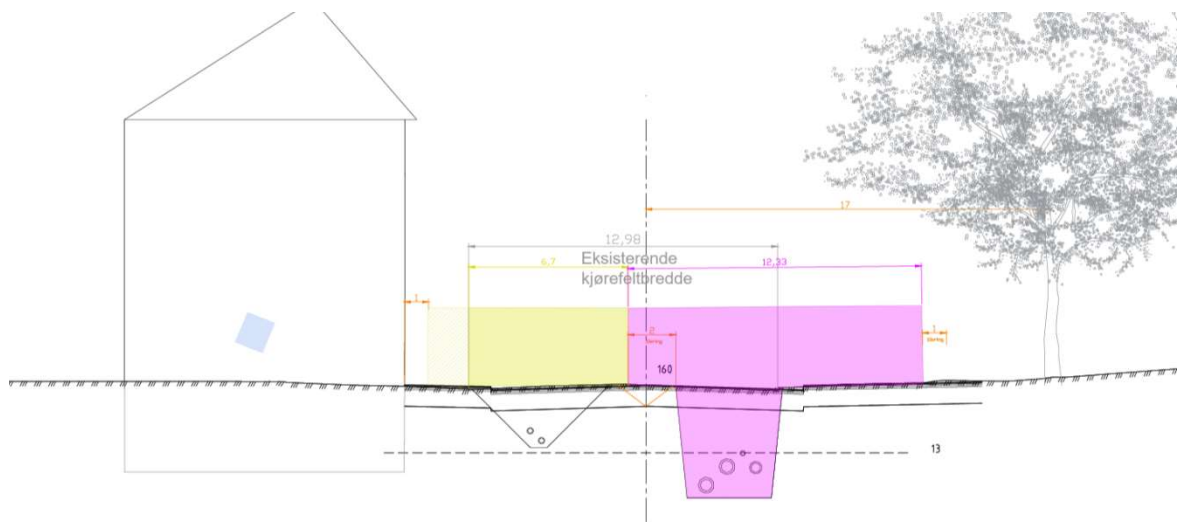
Planlagt gatetverrsnitt for Klostergata, Høgskoleveien og Elgeseter gate er vist i Figur 2-2 - Figur 2-4. Tverrsnittene viser eksisterende kjørefeltbredde, område for graving for nytt VA-anlegg (rosa), sikringssoner, tilgjengelig areal ved siden av anleggsområdet (oransje) og område for kjøring i anleggsfasen (gult). I rosa sone er det forutsatt bruk av spunt eller grøftekasser, avhengig av dybde. Det bør, i videre prosjektering vurderes om tiltaket kan etableres ved hjelp av styrt boring.



Figur 2-2: Klostergata



Figur 2-3: Høgskoleveien



Figur 2-4: Elgeseter gate, ved nr.4/6

2.7 Opparbeidelse av torg

Torgområdene foran Studentersamfundet og Eddaparken anbefales opparbeidet i slutfase av prosjektet, etter at alle trafikk er ført tilbake til «normaltilstand» og Høgskoleveien er stengt for gjennomgangstrafikk.

3 Dagens trafikale situasjon

Området er preget av mye gjennomgangstrafikk, kollektivtrafikk og trafikk til og fra St. Olavs hospital.

- > ÅDT for Klostergata er 4.800 (14% lange kjøretøy)
- > ÅDT for Høgskoleveien er 3.100 (5% lange kjøretøy)
- > ÅDT for Elgeseter gate er ca. 20.000 (21% lange kjøretøy)
- > ÅDT for Olav Kyrres gate er 4.400 (4% lange kjøretøy)

Figur 3-1 gir en oversikt over trafikktall i planområdet, hentet fra vegkart.no (2022). Det har ikke vært større endringer i trafikkmengder i planområdet de senere årene.



Figur 3-1: Dagens trafikkmengder (ÅDT) 2022, i gatenettet (kilde: vegkart/COWI)

4 Overordnet faseplan

Prosjektet inneholder omfattende arbeider med kommunalt VA-anlegg og overvannsanlegg for kommune, fylkeskommunen og Statsbygg. Det vil være endringer i arealdisponering på overflaten, i tillegg til mulige behov for utskifting av vegoverbygning.

Planområdet er svært trafikkert, og tiltakene vil kreve til dels dype grøfter og store inngrep i trafikkarealer. Som et hovedgrep foreslås det derfor at Elgeseter gate kun holdes åpen, i to kjørefelt, for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy. Dette vil innebære omlegging av ordinær trafikk via andre trafikkårer med høy kapasitet, som for eksempel Osloveien og Omkjøringsvegen. Lokale tilpassinger må etableres for å sikre adkomst til St. Olavs Hospital underveis i anleggsfasen.

Overordnet vil det være hensiktsmessig å etablere nytt VA-/overvannsanlegg med start ved utløp i Nidelva, vest for Elgeseter bru, og fram til og med kryssing av Elgesetergate.

Videre arbeider kan gå parallelt i Klostergata og i Elgeseter gate, seksjonsvis og med ferdigstilling av VA-/overvannsarbeider før eventuell utskifting av vegoverbygning og ferdigstilling av overflatearbeider.

Høgskoleveien bør holdes åpen og disponibel for omlagt trafikk fra Klostergata inntil Klostergata kan gjenåpnes.



Figur 4-1: Forslag til overordnet faseplan. Gul: Fase 1 – Klostergata vest, Rød: Fase 2 – kryssing Elgeseter gate, Blå: Fase 3 – Klostergata øst, Lilla: Fase 4a – østre deler av Elgeseter gate, Grønn: Fase 4b – vestre deler av Elgeseter gate, Lys blå: Fase 5 – Håkon Jarls gate, Oransje: Fase 6 – Høgskoleveien og torgarealer.

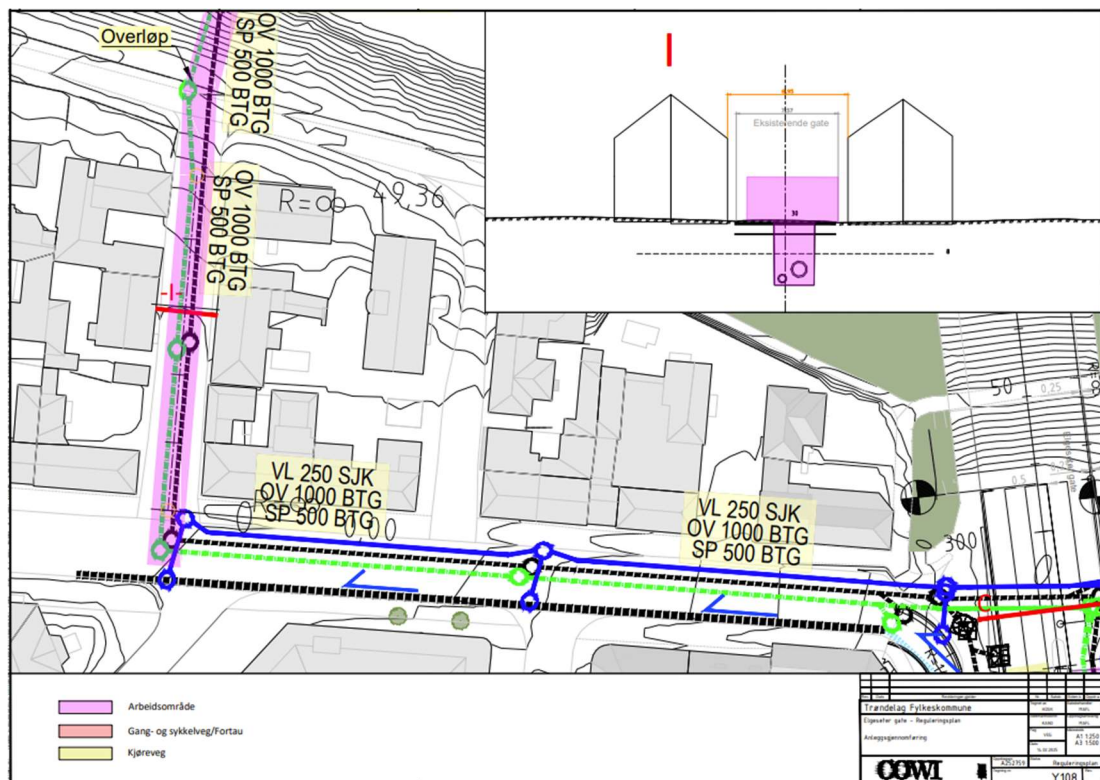
5 Strategi for anleggsgjennomføring

5.1 Myke trafikanter

Hele planområdet brukes daglig av en høy andel myke trafikanter. Dette er et av byens travleste knutepunkter for buss, og er også et viktig logistikkknutepunkt inn til Midtbyen og mellom Øya og Singsaker/Berg/Tyholt. Det er viktig at det gjennom hele anleggsperioden vil være god fremkommelighet og trafikksikkert også for myke trafikanter. Gjennom reguleringsbestemmelsene er dette sikret. Aktuelle tiltak er beskrevet under hver fase.

5.2 Fase 1 Klostergata vest

Arbeider i Klostergata bør starte ved utløp mot Nidelva, vest for Elgeseter bru.



Figur 5-1: Klostergata vest, med utløp mot Nidelva

Arbeider fra Nidelva mot Klostergata vil være avhengig av omfattende bruk av enten panelsikring, grøtekasser, (rør-)spunt eller styrt boring. VA-anlegg vil ha grøftedybder på ca. 4,5 meter. Modell for gjennomføring avklares i geoteknisk rapport. Ved åpen utgraving vil vi anta seksjonsvis graving, med stengning av gate for trafikk. Det må sikres adkomst til boligene på denne parsellen, men det vil ikke være mulig å parkere i gaten eller få tilgang med bil til bolig.

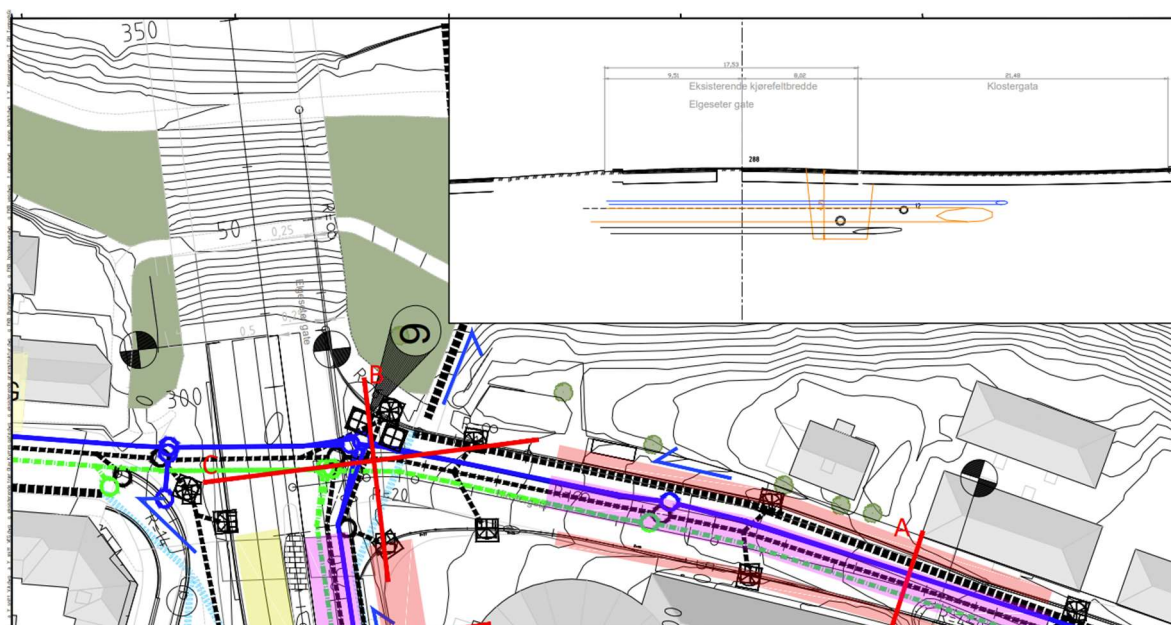
I selve Klostergata er det nok vegbredde til å utføre arbeider og til at trafikk kan passere anlegget.



Figur 5-2: Smug fra Klostergata mot Nidelva

5.3 Fase 2 Kryssing av Elgeseter gate

Kryssing av Elgeseter gate foreslås gjennomført i to runder, med trafikk redusert til to kjørefelt. Elgeseter gate antas åpent kun for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy. Myke trafikanter må sikres god fremkommelighet og trafiksikkerhet forbi anlegget. Mest sannsynlig vil begge fortauene på Elgeseter bru kunne holdes åpne i denne fasen. Ved behov for stengning må myke trafikanter varsles tidlig slik at vegvalget kan gjøres tidlig og at en unngår trafikkfarlige situasjoner.

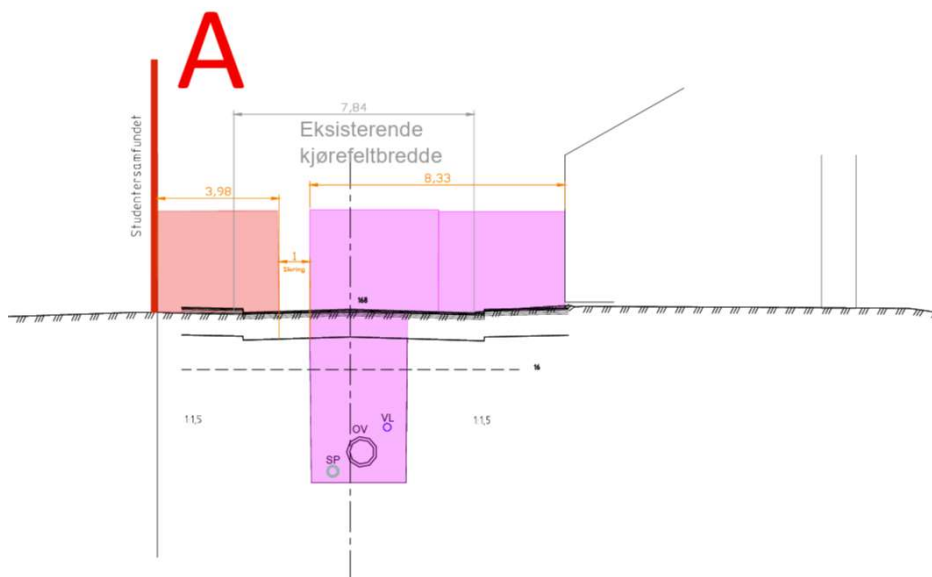


Figur 5-3: Snitt C, kryssing av Elgeseter gate.

5.4 Fase 3 Klostergata øst

I forbindelse med NTNU Campus-utbygging har Statsbygg krav om å øke kapasiteten på overvannsledningen i Klostergata øst for Elgeseter bru. Arbeider opp Klostergata er tenkt gjennomført med dype grøftesnitt midt i gata. I anleggsfasen foreslås det å stenge gata for all gjennomgangstrafikk med unntak av fotgjengertrafikk. Det vil være krav om seksjonsvis graving for grøfter. Forbi Samfundet er det anbefalt bruk av innvendig avstivet spunt.

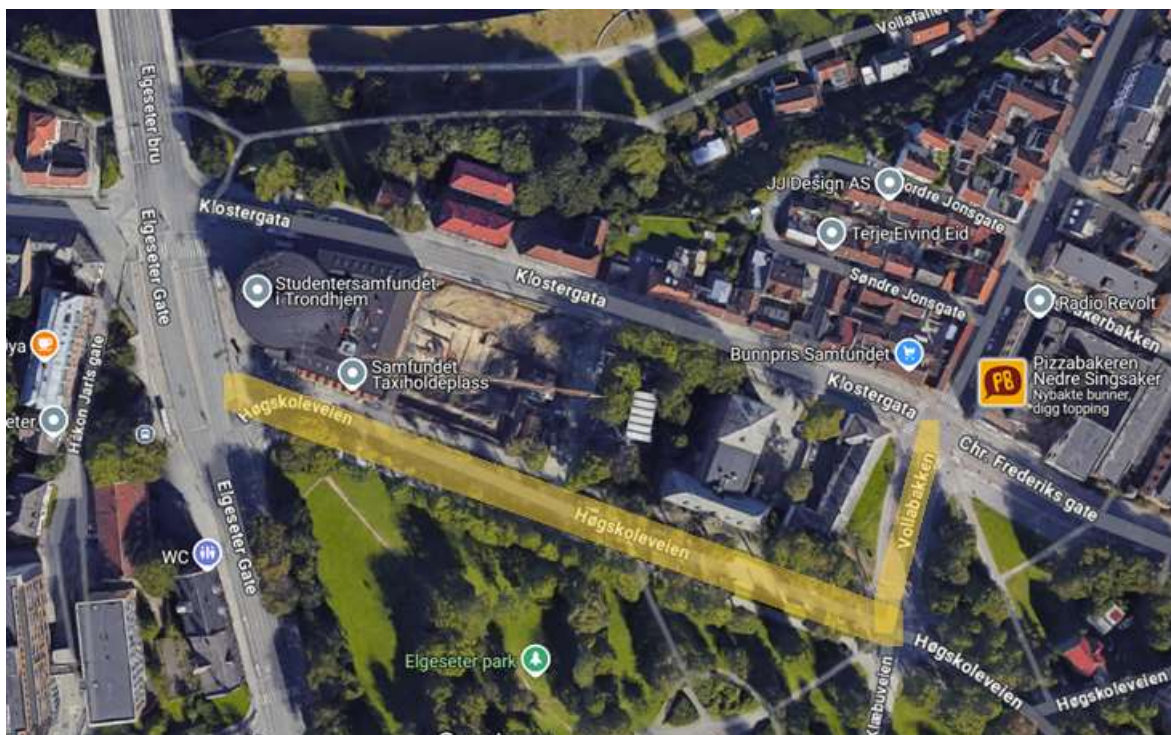
I det videre prosjekteringsarbeidet bør det vurderes om arbeidene i Klostergata kan gjennomføres ved bruk av styrt boring.



Figur 5-4: Snitt Klostergata ved nordøstre hjørne av Studentersamfundet.

Når Klostergata stenges er det ønskelig å føre trafikk, inkludert kollektivtrafikk via Høgskoleveien. Midlertidige tilpassinger må gjøres i krysset Elgeseter gate - Høgskoleveien.

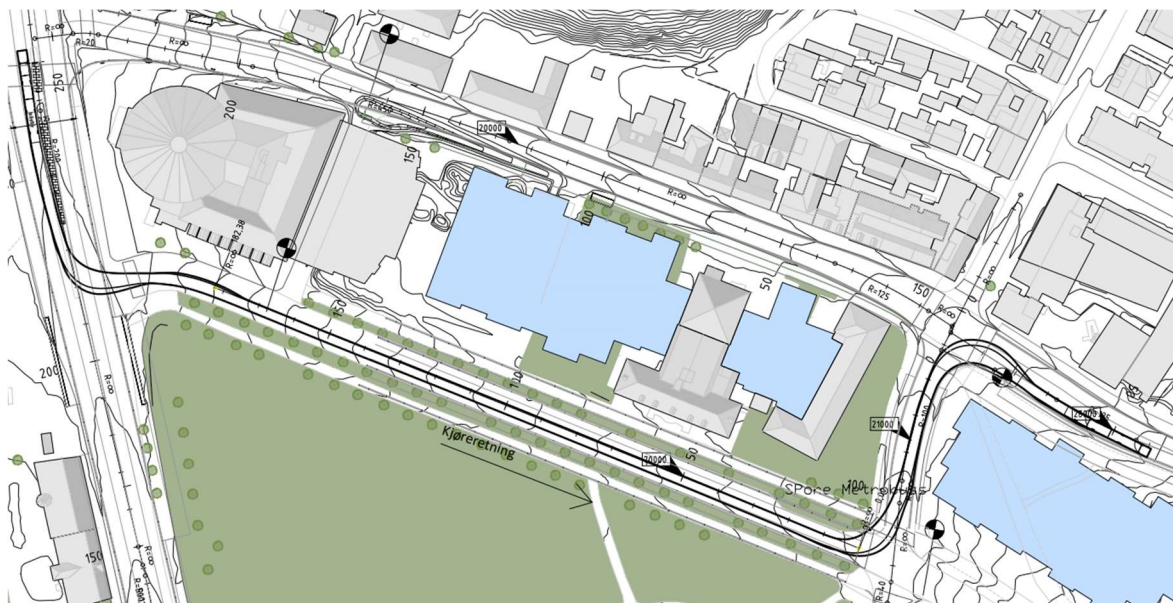
Kryssområdet ved Vollabakken er imidlertid så trangt at det ikke vil ivareta svingebevegelser for buss i begge retninger. En retning kan passere, men møtende buss, eller buss og møtende tungtransport er ikke mulig. Høgskoleveien anbefales enveiskjørt i anleggsfasen. Den andre kjøreretningen bør sannsynligvis dirigeres via Lerkendal.



Figur 5-5: Midlertidig omlegging av trafikk via Høgskoleveien / Vollabakken



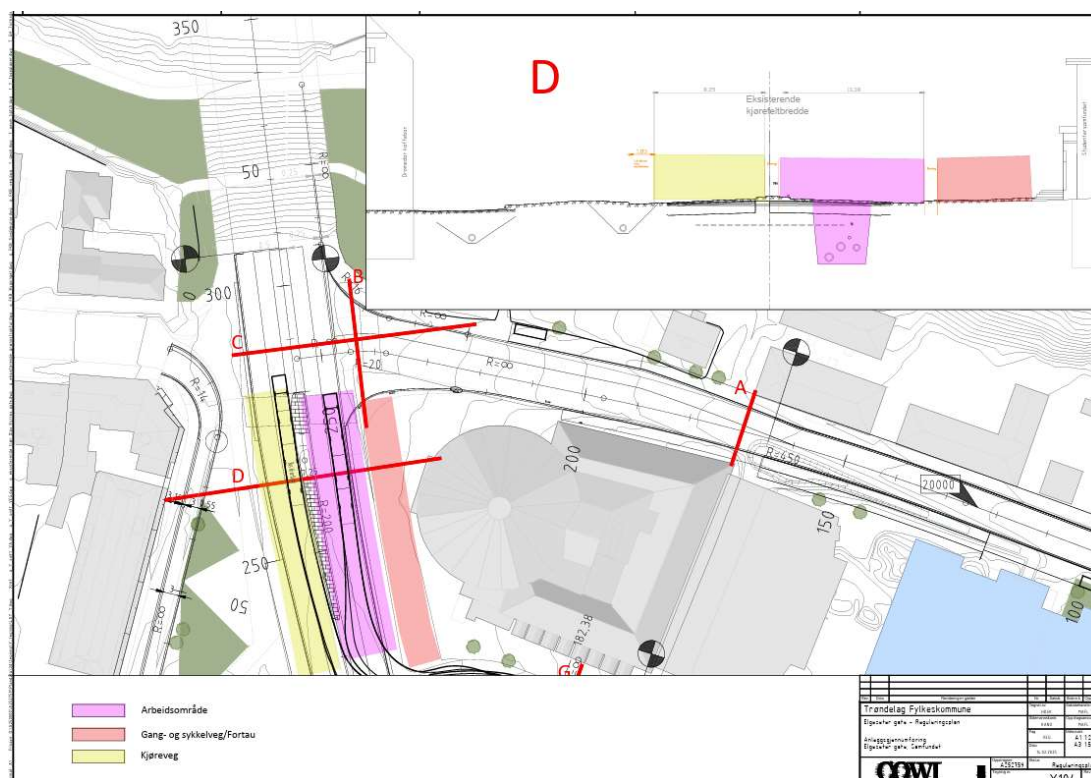
Figur 5-6: Høgskoleveien



Figur 5-7: Spring i Høgskoleveien

5.5 Fase 4 Elgeseter gate

Arbeider med VA-anlegg langs Elgeseter gate bør foregå i to runder, med etablering av anlegg (inkludert eventuell utskifting av vegoverbygning) på hver sin side av gata. Dype grøfter anbefales i geoteknisk rapport utført med tosidig, innvendig avstivet, spunt.



Figur 5-8: Arbeider i Elgeseter gate, snitt ved Samfundet

Elgeseter gate holdes åpen for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy i to felt i anleggsfasen.

Midlertidige holdeplasser for buss/metrobuss må etableres utenfor anleggsområdet for å opprettholde tilbud til kollektivreisende.

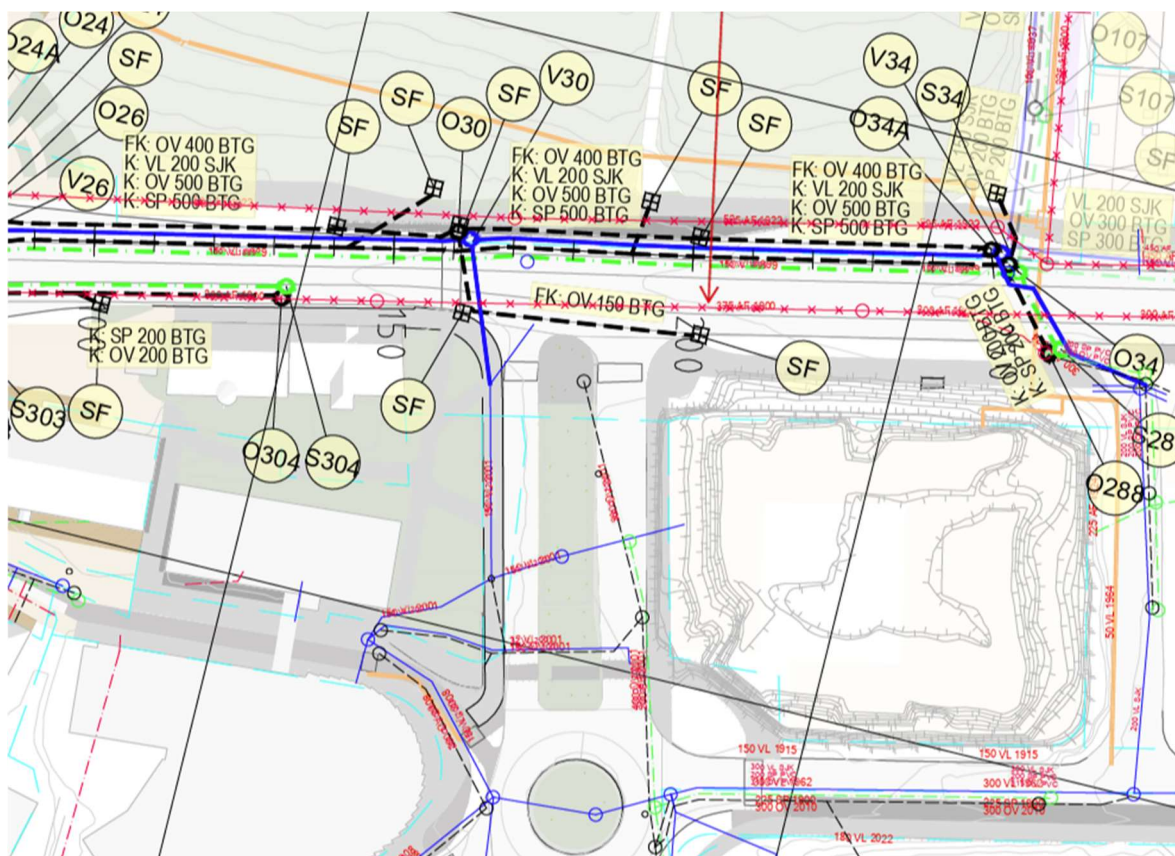
Gangtrafikk vest for Elgeseter gate ledes vest for Elgeseter gate 4 og 6. Gangtrafikk øst for Elgeseter gate må ledes inn i Elgeseter park, enten via eksisterende gangstier, eller ved å etablere en midlertidig gangvei utenfor trærnes rotsone.

Krysset Elgeseter gate - Olav Kyrres gate er viktig for adkomst til St. Olavs Hospital. Olav Kyrres gate er ekstra sårbar for trafikkomlegginger på grunn av den arealkrevende midtdeleeren. Det bør vurderes om det er behov for å skifte ut vegoverbygning eller ikke. Det bør vurderes om fremføring av ny overvannsledning over Olav Kyrres gate kan utgå, eller om dette kan gjennomføres som boring/pressing.



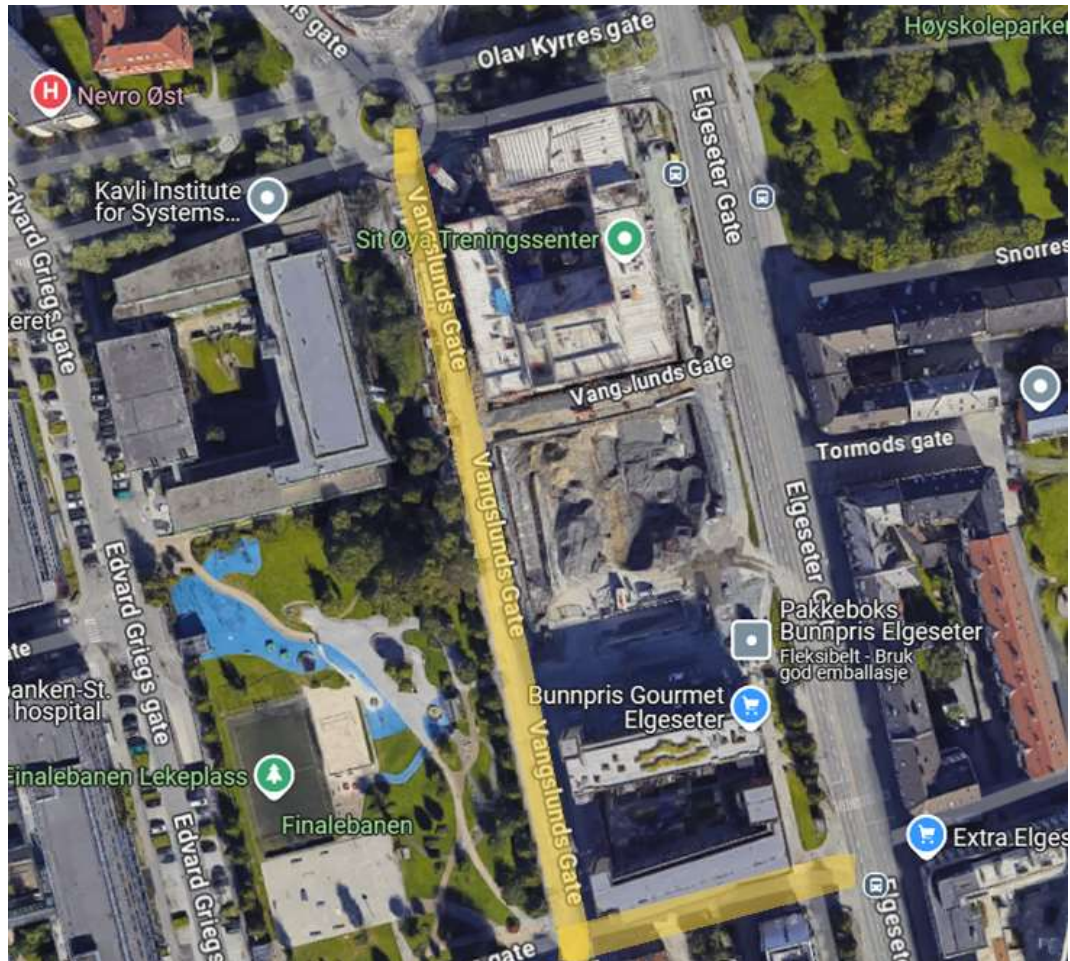
Figur 5-9: Elgeseter gate, snitt ved Elgeseter gate 4 og 6

Elgeseter gate 4 og 6 kommer til å bli rehabilitert på et tidspunkt. Det bør ikke være samtidighet mellom gateprosjektet og rehabiliteringsprosjektet.



Figur 5-10: Krysset Elgeseter gate - Olav Kyrres gate

Trafikk ut fra Olav Kyrres gate kan vurderes lagt om via Vangslunds gate i anleggsperioden. Da kan trafikk inn til Olav Kyrres gate ledes via motsatt kjøreretning i anleggsfasen.

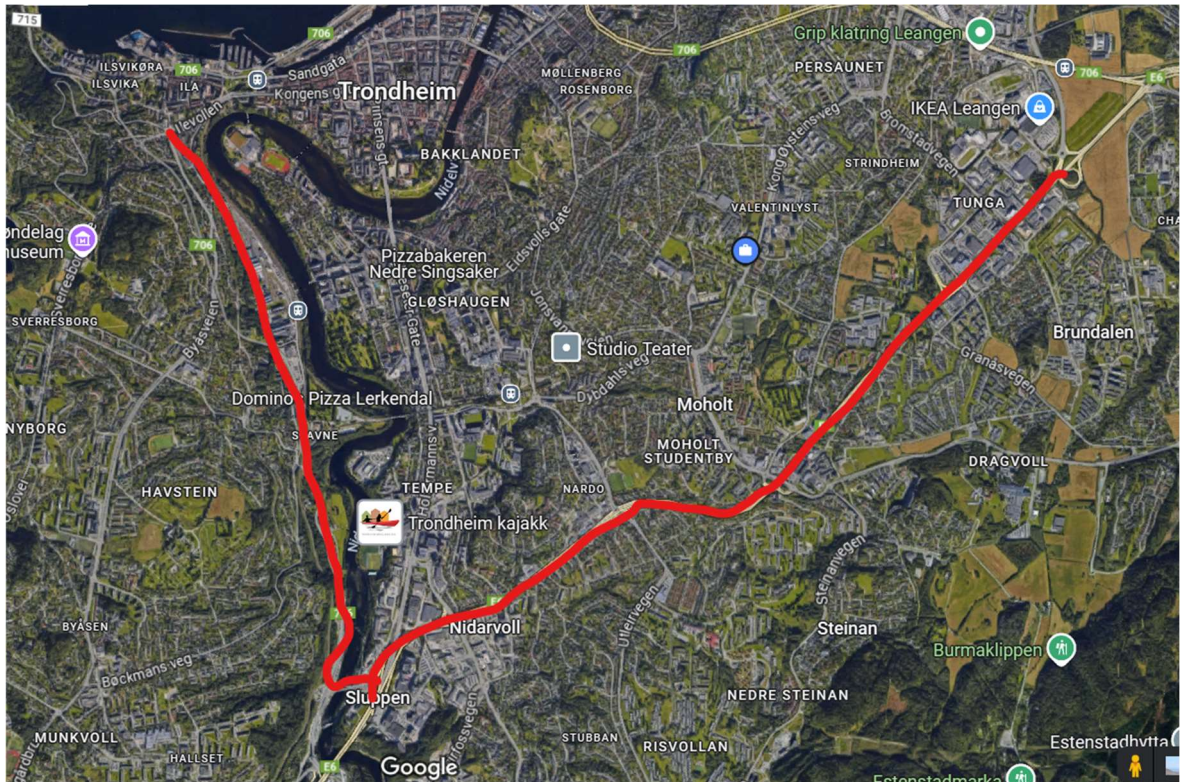


Figur 5-11: Mulig omlegging av trafikk fra Olav Kyrres gate til Vangslunds gate (fote: google, 2025)



Figur 5-12: Vangslunds gate

Hovedgrepet er tenkt å lede trafikken via Osloveien og Omkjøringsvegen, slik at trafikken ledes via et kapasitetssterkt vegnett. Det vil også være muligheter for å kjøre via Lerkendal, for enten å benytte Kong Øysteins veg eller å komme seg inn på Singsakeringen.



Figur 5-14: Omkjøring via Osloveien og Omkjøringsvegen

5.9 Utrykning i anleggsgjennomføringsfasen

Utrykningskjøretøy må sikres adkomst til bebyggelse i anleggsperioden. Mens arbeider i Elgeseter gate pågår skal to kjørefelt være tilgjengelig for kollektiv og utrykning. Øvrig biltrafikk vil, som nevnt i avsnitt 5.8, ledes til andre ruter.

Mens arbeidene pågår i Klostergata, vil det ikke være mulig med gjennomkjøring for utrykningskjøretøy. Imidlertid må anlegget planlegges slik at brann og redning har tilgang til bebyggelsen. Dette betyr i praksis at det bare kan jobbes på en side av Kronprinsesse Märthas allé av gangen, slik at denne gaten kan benyttes ved utrykning.

Håkon Jarls gate er en smal gate, og når arbeidene pågår må det sørges for at brann- og redning har nødvendig tilgang til bebyggelsen.

6 Anbefalinger

For videre planlegging av anleggsfasen anbefales følgende:

- > Som et hovedgrep foreslås det derfor at Elgeseter gate kun holdes åpen i to kjørefelt, for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy. Dette vil innebære omlegging av ordinær trafikk via andre trafikkårer med høy kapasitet, som for eksempel Osloveien og Omkjøringsvegen. Lokale tilpassinger må etableres for å sikre adkomst til St. Olavs Hospital underveis i anleggsfasen.
- > Redusere behov for kryssing av Elgeseter gate med VA-anlegg.
- > Vurdere mulighet for boring/pressing i forbindelse med eventuell kryssing av Olav Kyrres gate. Eller at denne utgår.
- > Forankre planlagte tiltak for omlegging av bil- og næringstrafikk med ansvarlige for arbeidsvarsling. (Osloveien og Omkjøringsvegen)
- > Forankre omlegginger for busstrafikk med AtB. (Høgskoleveien, eventuelt via Lerkendal)

7 Vedlegg

- > Y101-Y108_Anleggsgjennomføring Elgeseter