



Notat 3 - Overordnede rammer og premisser for reguleringsplan

Dato	26/11-2021
Til	Elgeseter gate - Prosjektgruppen
Fra	Are Kullerud

Bakgrunn

Elgeseter gate er et av de fire gateprosjektene i Miljøpakken, som skal tilrettelegges for metrobuss med bakgrunn i Byvekstavtalen. Elgeseter gate er en sentral del av utviklingen av Innovasjonsdistrikt Elgeseter og NTNU sin campussamling i Trondheim.

Bevaring av jugendgårdene i Elgeseter gate 4, 6 og 30B ble vedtatt i Bystyret 29.10.20 i sak 61/20. Sak 11/21

Videre prosess for arbeidet med Elgeseter gate ble vedtatt i formannskapet 26.01.21. Formannskapet bestilte da en sak til Bystyret om utviklingen av Elgeseter gate, som følger opp vedtak om bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30B. Saken skulle vurdere optimal løsning for kollektivholdeplasser, sykkel, kjøremønster, kryssinger av Elgeseter gate og ivaretagelse av viktige grøntområder. Formannskapet ba i tillegg om et samarbeid med NTNU og St. Olavs hospital om trafikksystemet.

Sak 369/20 Elgeseter gate - videre planprosess ble vedtatt i fylkesutvalget 22.12.20. Fylkesutvalget vedtok at sidestilt løsning med mindre ombygging av gata skulle utredes videre. Fylkesutvalget la til grunn at standardheving, framkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken, innenfor en nøktern, men fremtidsrettet standard, skulle vektlegges ved videre planlegging. I tillegg ba fylkesutvalget om en ny sak om nærmere løsningsvalg og prosjektkostnad.

Med bakgrunn i disse to vedtakene har prosjektet jobbet videre med å flere problemstillinger. Arbeidet med å legge føringer for løsningen til reguleringsplanen har vært todelt. Utredningen om ulike alternativer for gatebruken rundt samfundet er nøye beskrevet i notat 2. Bakgrunnen for at dette området er brukt ekstra mye tid på er området kompleksitet og store utvikling. Prosjektet har i 2021 jobbet ut i fra en hypotese om at "nøkkelen" til gateprosjektet kan ligge i å finne en god løsning for området mellom Olav Kyrres gt og Elgeseter bru. For resten av gata er det tenkte at det meste av løsningsvalg tas i reguleringsplanen. Det har allikevel vært gjort et arbeid for å sette opp noen overordnede førende prinsipper som reguleringsplanen bør følge og det er også sett hvilke tema som er viktig at reguleringsplanen utredere ytterligere. Dette redegjøres det for i dette notat.

Mål for prosjektet

Prosjektet har mange mål definert i planprogrammet og i tillegg gjelder alle overordnede mål som både fylket og kommunen har forpliktet seg til. Alle disse mål skal følges opp så godt som mulig i prosjektet. Basert på alle de vedtatte mål for planprogrammet har prosjektet definert to hovedmål som prosjektet mener må gi positiv måloppnåelse for at prosjektet skal realiseres. Dette er fra prosjektet side pekt ut som det sentrale som løsningene må svare på. Dette gjør det også mer håndgripelig å vurdere hvilken måloppnåelse ulike alternativer gir. Alle målene og indikatorene er mer utfyllende beskrevet i notat 2 som oppsummerer ulike kjøremønstre rundt samfundet. Hovedmålene med tilhørende indikatorer som bør legges til grunn for reguleringsplanleggingen er følgende:

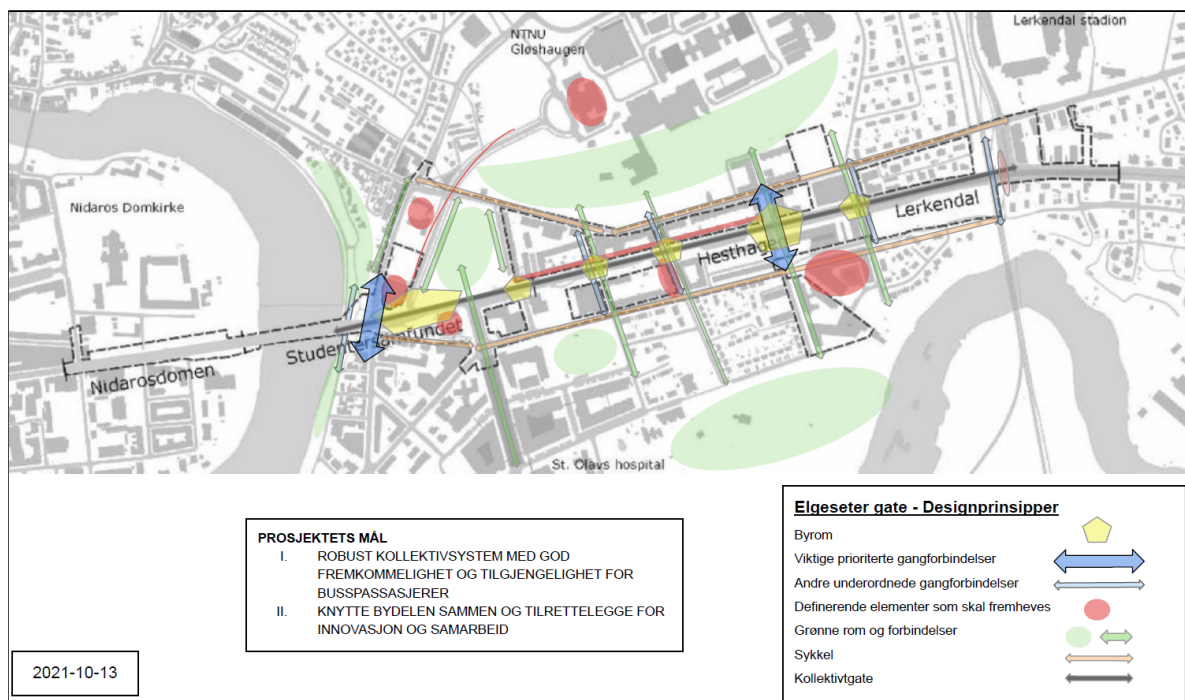
- I. ROBUST KOLLEKTIVSYSTEM MED GOD FREMKOMMELIGHET OG TILGJENGELIGHET FOR BUSSPASSASJERER**
 - A. Økt kapasitet i kollektivtilbudet
 - B. Fremkommelighet for kollektivtrafikken ivaretas
 - C. Redusert gangtid mellom stasjoner i knutepunktet
 - D. Økt tilgjengelighet og attraktivitet for busspassasjerer på, og på vei til metrobusstasjoner.
- II. 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

Premisser for reguleringsplan

Prosjektet har høsten 2021 jobbet med definere noen overordnede føringer som reguleringsplanen skal følge. Det har hele tiden vært et mål og ikke gjøre flere avklaringer enn nødvendig i denne fasen. Det som kan avklares og utredes i reguleringsprosessen bør gjøres i denne som har et tydelig og formell prosess til blant annet utredningskrav, høring og medvirkning iht plan- og bygningsloven. Det er prosjektet har fokusert på er å gi noen føringer som skal forenkle og redusere risiko til selve reguleringsprosessen ved at det forankres før oppstart. Under oppsummeres kort de føringer og prinsipper som prosjektet mener bør legges til grunn

A. Designprinsipper

Formålet med definere designprinsipper som en reguleringsplan skal følge er sikre at den detaljert løsningen som planlegges vil følge noen overordnede prinsipper. Dette for å sikre at de som utforme detaljene gjør dette på en slik måte at de tilpasser seg den overordnede intensjonen. Prinsippene bygger på tidligere vedtatte strategiske dokumenter for området som "Veiledende plan for offentlige rom bycampus Elgeseter (VPOR)" og "Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050". Figur 1 under viser det prosjektgruppen anbefaler legges til grunn for arbeidet.



Figur 1 - Designprinsipper

B. Tverrsnitt og gateløp

Prosjektet har drøftet tema tverrsnitt og gateløp for prosjektet og hva som bør settes som føring nå og hva som evt kan sees på reguleringsplanen. Overordnet mener prosjektet at det meste kan utredes i reguleringsplanen. Under redegjør prosjektet for hvilke føringer som anbefales at legges til grunn og hvilke tema som anbefales at utrededes som en del av reguleringsplanen

- Føringer for reguleringsplan

Sammen med en avklaring på valgt kjøremønster rundt samfundet anbefaler prosjektet at følgende skal legges til grunn for reguleringsplanleggingene:

- Tverrsnittsutforming

Bredde på kjørefelt og kollektivfelt skal følge krav i N100, del B gateutforming. Reguleringsplanen skal prioritere og sikre en bred grønt-/møbleringssone mellom vegbane og ferdselssone for myke trafikanter (helst med bredde opp mot 2,5-3 m for å sikre beplantning og ivareta blågrønn faktor). Bredde på ferdselssone bør helst være opp mot 4,0 m der det er mulig. Det skal i tillegg legges til rette for en veggssone. Gangkryssinger skal i utgangspunktet ha 2,0 m rabatt iht krav. Utover dette må det vurderes bruk av midtrabatt mtp på et godt gateløp og gode byrom iht designprinsipper. På trange parti skal ferdselssone prioriteres foran grønt-/møbleringssone

- Fartsnivå

40 km/t skal legges til grunn for videre reguleringsplanlegging

- Tema som bør utredes i reguleringsplanen

Prosjektet har avdekket en del problemstillinger anses som viktige å ta tak i og avklare i reguleringsplanleggingen for å sikre at de utarbeides helhetlige løsninger. Det er viktige å meke seg at dette ikke er en uttømmende liste for utredningsbehovet.

- Blågrønn faktor som premissgiver for planlegging

- Iht designprinsipper etablere ekstra gangfelt sørsiden Magnus den godes gt i tillegg til de gangfelt som allerede eksisterer

- Iht designprinsipper se utforming av krysning ved Einar Tambarskjelves gt mer bypreget
- Utrede konsekvensen av å etablere en bymessig rundkjøring i krysset mellom Olav Kyrres gt og Elgeseter gt. Se mer info notat 6. Prosjektet har kort drøftet muligheten for å etablere en rundkjøring i krysset og kan med den kunnskapen som er tilgjengelig ikke konkludere med at den kan forkastes. Det bør derfor gjøres en vurdering av dette i reguleringsplanen
- Legge inn lomme for regionbuss ved Olav Kyrres gt
- Snorres gt - Se på gateutforming av denne opp mot Klæbuvn og mulighet for gangkryssing over Elgeseter gt
- Se på mulighet til å fjerne avkjøring til små gater og eiendommer? Tormodsgt feks
- Se på mulighet for å fjerne svingefelt i prof.brochs gt i begge retninger
- Se på nytten/muligheten for lite høyresvingefelt opp mot Høgskolevn
- Finne plass til taxi-holdeplass ved Samfundet
- Fokus på konsekvens i Olav kyrres gate for å sikre bussfremkomelighet
- Ivareta mulighet for AtB om buss i aksen St.Olav/Chr Fredrik gt på lang sikt

C. Andre elementer og tilstøtende prosjekter

Det er varslet et stort planområdet. Det er derfor viktig at reguleringsplanen innledningsvis avklarer omfang og behov for koordinering med tilstøtende prosjekter som pågår. Her oppsummeres prosjektgruppens anbefaling

- **Viktige elementer/områder i planområdet**

I det innledende arbeidet med reguleringsplan bør det gjøres et arbeid for å kartlegge viktige gang- og sykkelforbindelser som er innenfor planområdet og som går inn mot Elgeseter gate. Deretter må det gjøres en vurdering om hvilke av de kartlagte traseene som skal inngå i en reguleringsplan eller evt tas videre i andre prosjekter

- Hvis trafikkløsning som legges til grunn rundt samfundet som ikke gir en god sykkelløsning i aksene Klostergata/Elgeseter bør det iverksettes en egen utredning for å se på langsiktige løsninger for dette
- Tverrforbindelse mellom Klæbuveien på østsiden og Udbyes gt/Magnus den godes gate på vestsiden? - Hvordan skifte fra vest til østsiden av sykkelruter
- Undergang under Elgeseter bru burde forsterkes både i adkomst og bredde under brua. Bør inngå i regplan
- Peke på viktige gang/sykkeltraseer eller stier gjennom Elgeseter park - Utrede om oppgraderingsbehov i regplan
- Håkon Jarls gt - Løse utfordringene med blandet trafikk og se sammenhengen mot Eddaparken og byrom mot gata
- Sikre en god forbindelse i bakgård til EG 4+6
- Samhandling mot prosjekt "digital tvilling"

- **Tilstøtende prosjekter**

Her oppsummeres andre utredninger og prosjekter som reguleringsplanen må koordineres mot

- Holdeplass- og sykkeloppgradering ved Nidarosdomen holdeplass
- Sykkeltiltak i rundkjøring Olav Kyrres gt
- TS-prosjekt Klostergt i regi TK
- Trafikkutredning Olav Kyrres gt i regi TRFK
- Områdeplan Tempe/Sorgenfri
- Lerkendal knutepunkt