

Prosjekt:

SPH – Senter for Psykisk Helse Øya

Tittel:

Fagrapport - Trafikkanalyse

01	Trafikkanalyse for planområdet			17.12.23	TLE	
Rev.	Beskrivelse			Rev. Dato	Utarbeidet av	
Kontraktør/leverandørs logo:		Bygg nr:	Etasje nr.:	Systemgr.:	Antall sider:	
					Side 1 av 23	
Prosjekt:	Opphav:	Fag:	Dok.type:	Løpenr:	Rev.nr.:	Utgiv.kode
SPH	8010	T	RA	0001	01	G

Beregnet til

Trondheim kommune

Rapporttype

FAGNOTAT

Dato

17.12.2023

Vedlegg 3.3.

**REGULERINGSPLAN SENTER FOR
PSYKISK HELSE,
ST. OLAVS HOSPITAL, r20220020
TRAFIKKANALYSE**

REGULERINGSPLAN SENTER FOR PSYKISK HELSE,
ST. OLAVS HOSPITAL, r20220020
TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn	Detaljreguleringsplan Senter for psykisk helse, St. Olavs hospital
Prosjekt nr.	1350028974
Mottaker	Trondheim kommune
Dokument type	Fagnotat
Versjon	4
Dato	17.12.2023
Utført av	Tor Lunde og Anna Rongen
Kontrollert av	Anna Rongen
Godkjent av	Eirik Lind
Beskrivelse	Trafikkanalyse

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim
<https://no.ramboll.com>

Innhold

1	Notatets hensikt.....	4
1.1	Dagens situasjon.....	4
2	Anleggsfase.....	6
3	Planforslag.....	7
3.1	Kjøremønster	7
3.2	Tilbud til gående og syklende.....	13
3.3	Ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for gående og syklende trafikanter.....	14
3.4	Barns interesser.....	14
4	Virkninger av planforslaget.....	15
4.1	Anleggsfasen	15
4.2	Permanent situasjon.....	17
5	Oppsummering/konklusjon.....	22
6	Referanser	22

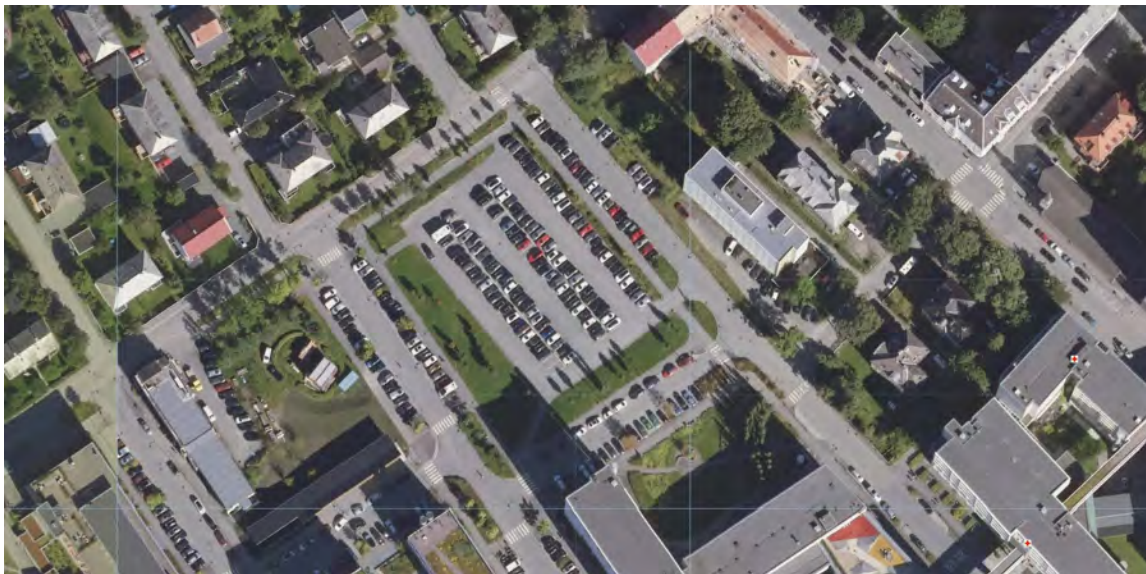
1 Notatets hensikt

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av Senter for psykisk helse (SPH) som en del av prosessen for et samlet universitetssykehus på Øya i Trondheim.

I trafikkanalysen redegjøres det for forslag til løsninger og konsekvenser av disse for alle trafikantgrupper, både for anleggsfase og permanent fase etter åpning.

1.1 Dagens situasjon

I dag er arealet mellom Edvard Griegs gate og Harald Hardrådes gate i bruk til parkering. Tomta mellom Maurits Hansens gate og Edvard Griegs gate er bebyggt med eldre bebyggelse.



Figur 1: Planområdet er i dag i bruk til parkering og eldre eksisterende bebyggelse.



Figur 2: Parkeringskart fra 2015

Det er fortau med eller uten grønt trafikkskille på alle sider av tomte. Det er ikke fortau med kantstein mot kjørebane i Eirik Jarls gate mellom Edvard Griegs gate og Maurits Hansens gate.



Figur 3: Eirik Jarls gate fra vest fra Edvard Griegs gate



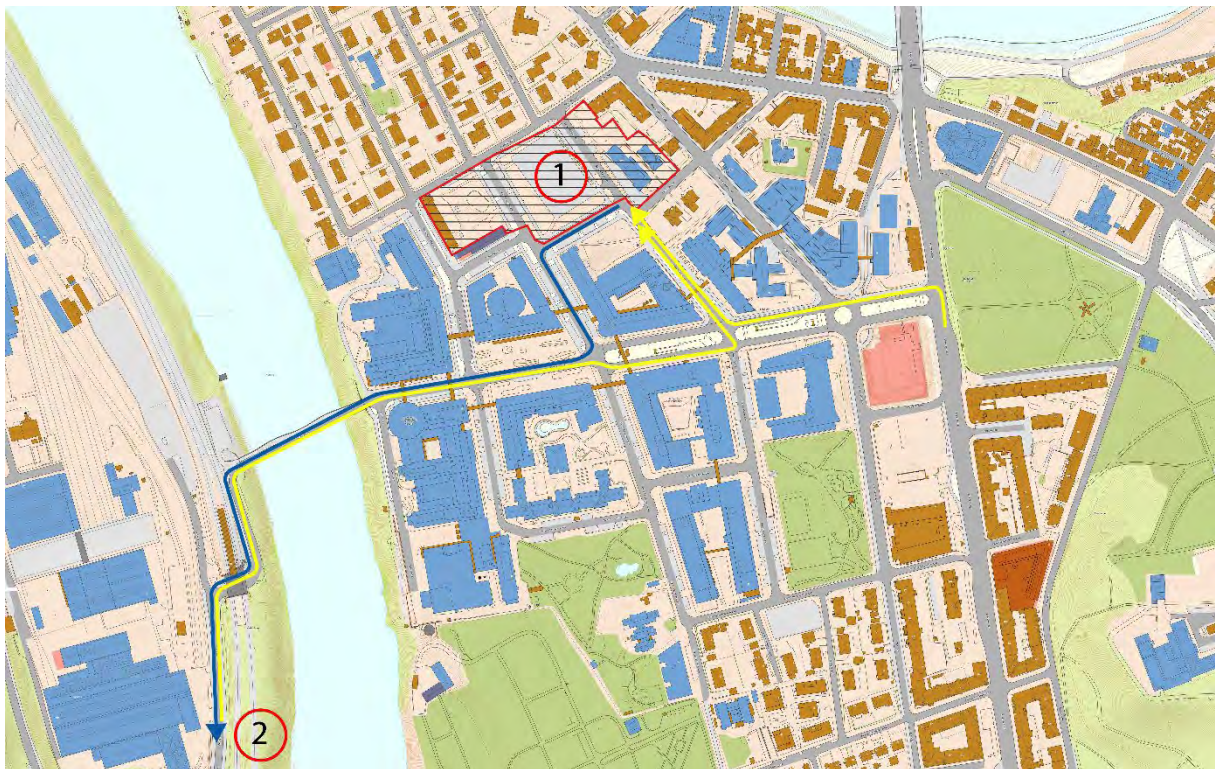
Figur 4: Manglende tilbud til gående langs sørsiden av Ragnhilds gate mellom Edvard Griegs gate og Maurits Hansens gate

Det er manglende tilbud til gående langs sørsiden av Ragnhilds gate mellom Edvard Griegs gate og Maurits Hansens gate. Det er tydelige spor i grønt rabatt vest for Edvard Griegs gate som viser at det uformelle tilbudet langs Ragnhilds gate øst blir brukt. Det er heller ikke regulert slikt tilbud i gjeldende plan.

2 Anleggsfase

I forhold til trafikk består anleggsfasen av:

- uttransport av gravemasser via Ceciliebrua, Osloveien og Sluppen mot deponi
- inntransport av grusmasser for fundament og betong til støp via Sluppen, Osloveien og Ceciliebrua, høydebegrensning 4.0 m under jernbanen
- inntransport av moduler til konstruksjonen inn fra Sluppen via Elgeseter og Olav Kyrres gate til oppmarsjområde i Edvard Griegs gate. Dette kan kombineres med oppmarsjområde i Sluppen eller Sandmoenområdet
- inntransport av innredning langs begge ruter



Figur 5: Kjøremønster anleggstrafikk

Figur 5 viser:

- 1) Anleggsområde
- 2) Adkomst fra Osloveien fra sør for massetransport ut (jord, leire og forurensede masser) og anleggsmasser (grusmasser) inn

Blå strek – kjørerute massetransport ut

Gul strek – inntransport av moduler til konstruksjon fra Elgeseter og innredning fra Elgeseter og fra Osloveien

Det forutsettes at selve om betongproduksjon eller massedeponi velges sør for Trondheim. Adkomst til St. Olav være via Sluppen slik at kjøremønster inn mot St. Olav er uavhengig av plassering av betongprodusent eller deponiområde.

I monterings- og innredningsfasen vil et stort antall fagarbeidere være i aktivitet, gjerne med verktøy i egne små kjøretøy. Det er begrenset parkeringskapasitet i og rundt St. Olav i normalsituasjonen. Tilgjengelighet og parkering for disse må reguleres i avtaler i entreprisene.

Anleggstrafikk og drift av sykehuset

- Det bør legges restriksjoner på massetransport over Ceciliebrua i rushperiodene morgen og ettermiddag for at bussfremkommeligheten skal kunne opprettholdes uten forsinkelser
- Alle transporter skal respektere utrykningskjøretøy og regulering av biltrafikk ifm helikoptertrafikk. Det må påregnes restriksjoner knyttet til bruk av Ceciliebrua og Olav Kyrres gate nær akuttmottaket ifm start og landing av helikopter.

Totalentreprenør utarbeider trafikkavviklingsplan og optimaliserer i forhold til planlagt drift ut fra forutsetningene over.

3 Planforslag

3.1 Kjøremønster

Kjøreadkomst, vegsystem og trafikkmengde

Hovedadkomsten for bil til St. Olav er fra Elgeseter gate via Olav Kyrres gate og videre i Edvard Griegs gate eller Harald Hardrådes gate til planområdet. Parkering for besøkende ligger i sentralt p-hus i Olav Kyrres gate og Finalebanen og korttidsparkering i gatene i sykehusområdet. Parkering for ansatte er fordelt på arealer som styres av Trondheim Parkering.

Kjøreadkomst fra vest er normalt forbeholdt kollektivtransport og utrykningskjøretøy. Den leder inn fra Osloveien via Cecilienborgveien over Ceciliebrua til Olav Kyrres gate og videre inn til planområdet via Edvard Griegs gate eller Harald Hardrådes gate.



Figur 6 Illustrasjonsplan, Norconsult mai 20

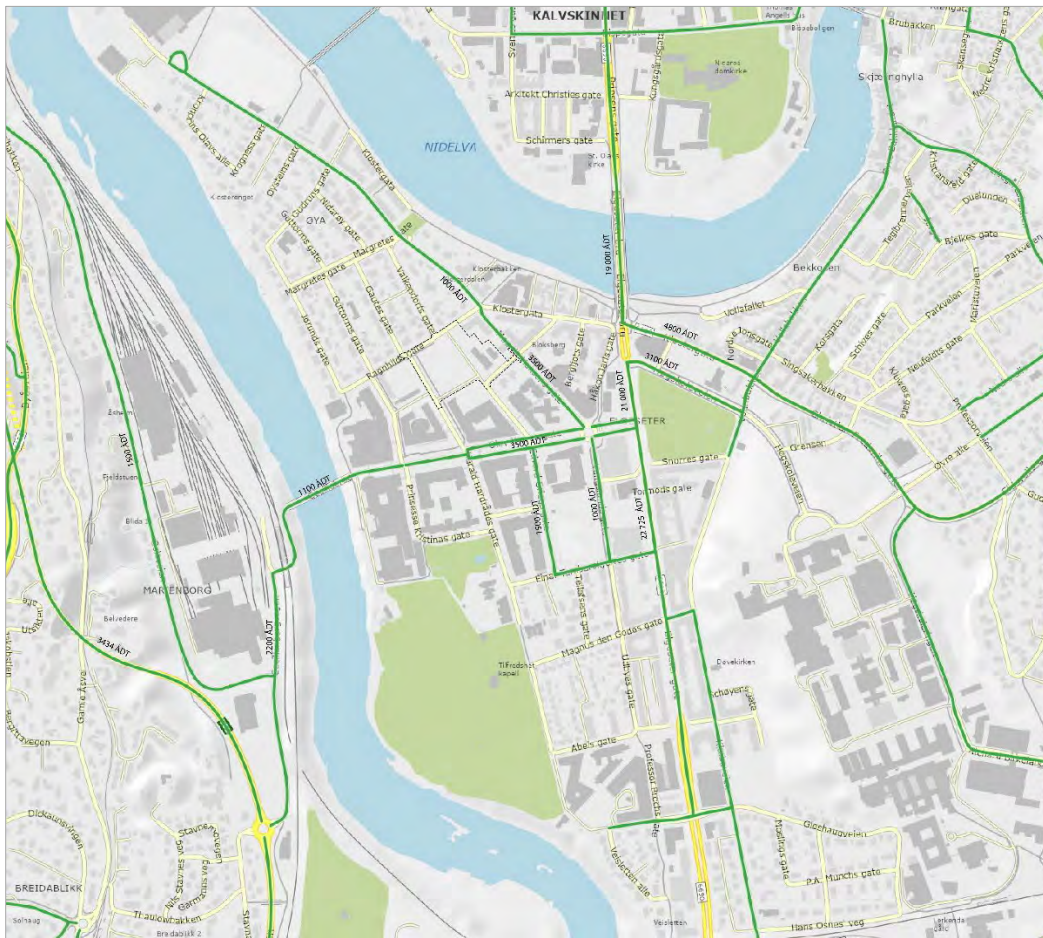
Utsnitt av vegsystem



Figur 7: Hovedvegssystem Elgeseter

Figuren viser overordnet vegsystem til/fra St. Olav, med kollektivtilbud.

ÅDT-kart, trafikkmengder og adkomst



Figur 8: ÅDT-kart.

Tabellen under viser en oversikt over trafikkmengder og tungtrafikkandeler i nærliggende vegnett:

Gate	ÅDT 2021	% tunge	Kilde
Olav Kyrres gate øst	4 400	6	NVDB 2021, mars 2023
Olav Kyrres gate midt	3 500	12	
Ceciliebrua	1 100	40	
Mauritz Hansen gate	3 500	8	
Elgeseter gate	22 000	12	NVDB 2022, mars 2023

Vegsystem

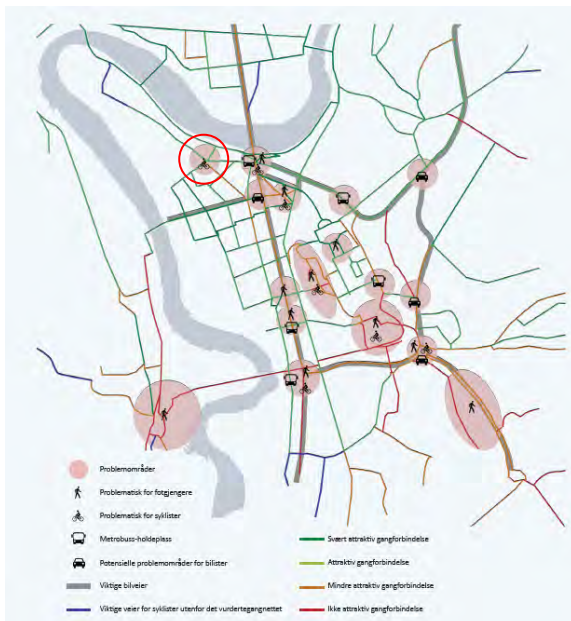
Hovedvegnettet på St. Olav har bruksklasse BK10-50T. Akseltrykk 10 T, totalvekt 50 T og maksimal kjøretøylengde 19,5 m. Dette gir ingen restriksjoner i forhold til anleggsfasen eller driftsfasen for kjøretøy kortere enn 19,5 m.

Undergangen under jernbanen vest for Ceciliebrua har høydebegrensning 4,0 m og restriksjoner i forhold til kjøretøytype og tillatelser i forhold til hvem som kan kjøre her.



Figur 9: Høydebegrensning under jernbanen vest for Ceciliebrua

Mobilitet og forutsetninger



Figur 10: Kartlegging av mobilitet fra Stedsanalyse Bycampus Elgeseter.

Stedsanalysen for Bycampus Elgeseter identifiserer planområdets tilgrensende gateløp som 'svært attraktive gangforbindelser'. Krysset Klostergata/Mauritz Hansens gate / Ragnhilds gate er identifisert som et problematisk punkt for syklistene, som vist i figur 10 med rosa markering. Det pågår et prosjekt i miljøpakken for å utbedre forholdene for gående og syklistene i dette punktet.

VPOR Bycampus Elgeseter gir retningslinjer for å videreføre rutenettet med gangnettssystem og definerer krysset Mauritz Hansens gate/Klostergata som et byrom.

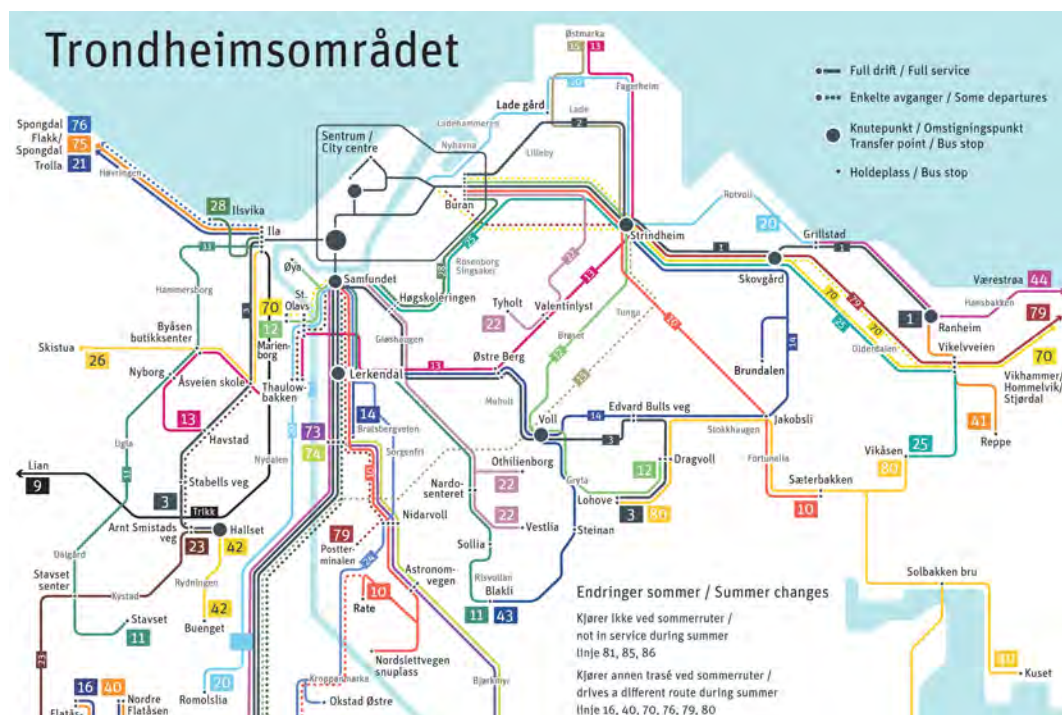
I KPA ligger eksisterende gang/sykkelvei i Ragnhilds gate. Denne er opparbeidet som fortau og gang/ sykkelvei med buffer til veiareal langs sørsiden av Ragnhilds gate forbi planområdet.



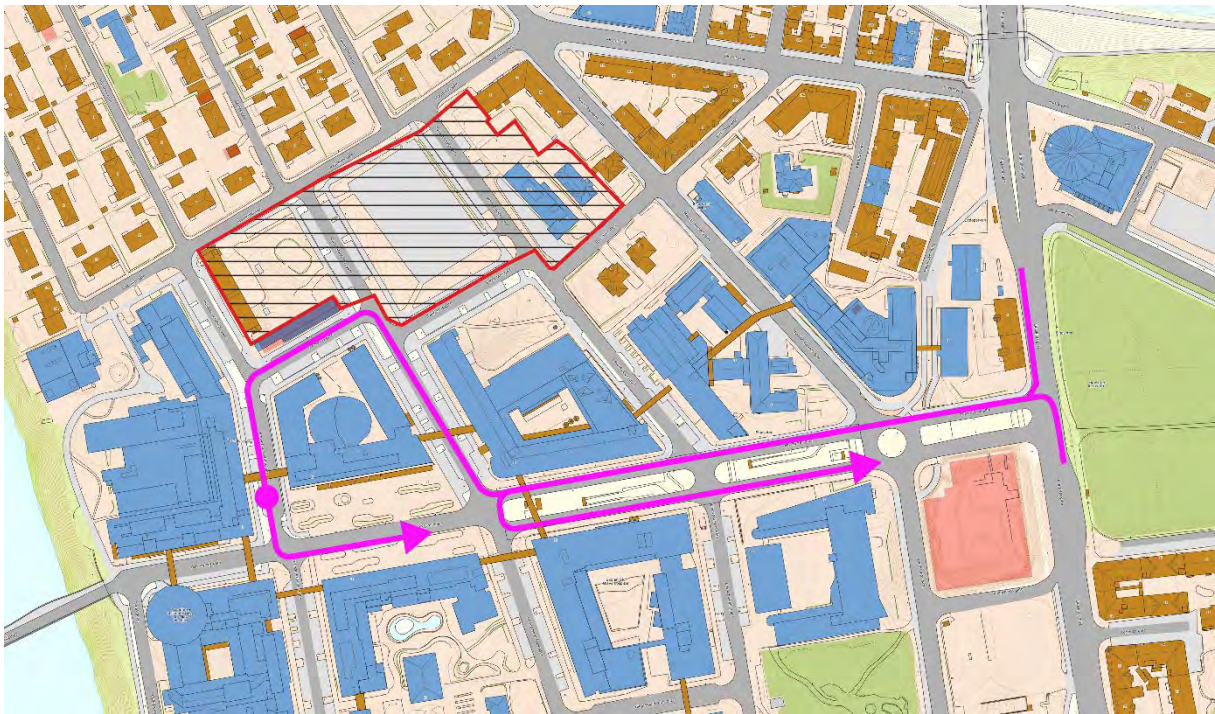
Figur 11: Dagens gang- og sykkelveg i Ragnhilds gate

Kollektivtilbud

Området betjenes hovedsakelig av bussholdeplassene St. Olavs vest og øst i Olav Kyrres gate som ligger i aksen gjennom sykehusområdet mellom Ceciliebrua og Elgeseter gate. I tillegg betjenes St. Olav av busstilbudet i Elgeseter gate, holdeplassene Studentersamfundet og Olav Kyrres gate. Bussholdeplass 'Olav Kyrres' gate betjenes kun av regionbuss 311, mens Studentersamfundet som knutepunkt betjener alle sørgående linjer til/fra Midtbyen. I tillegg er det holdeplass i Klostergata ved Margretes gate for linje 12 som går mellom Trondheim Spektrum (Øya) og Dragvoll via sentrum til Strindheim. Over Ceciliebrua finner vi også Marienborg holdeplass for tog, og busstopp. Se Figur 12.



Figur 12: Utsnitt av rutekart fra AtB



Figur 13 Kjøremønster for regionbusser ved planområdet

Regionbussene (busser mellom Trondheim kommune og mål utenfor kommunen) betjener St. Olav via holdeplassene i Olav Kyrres gate og snur i krysset med Harald Hardrådes gate. Linje 430 kjører normalt videre over Ceciliebrua for å regulere ved Marienborg. Hvis Cecilienborgbrua er stengt pga. helikopterlanding, regulerer linje 430 i busslomme i Prinsesse Kristinas gate (rosa prikk), for å ikke være til hinder for bybussene i Olav Kyrres gate. Det er mulig å passere lommen for massetransporter også når det står buss der, se kjøremønster for massetransport i Figur 5 .

3.2 Tilbud til gående og syklende



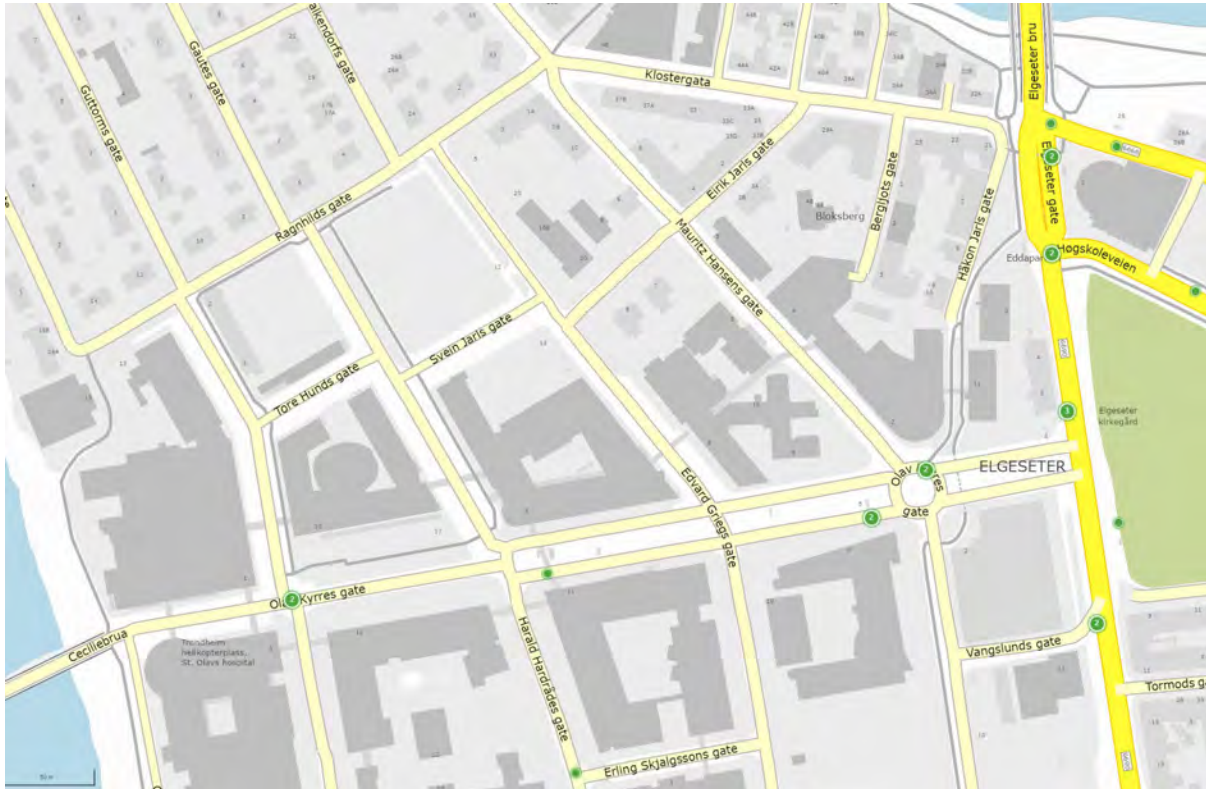
Figur 14: Sykkelvekart, Open Street Maps

Kartet i figur 14 viser hovednett for gang-/og sykkelruter inn mot St. Olavsområdet og Øya. Kartet viser også fortau, gangfelt (gul prikk) og gang- og sykkelveger til/fra planområdet i sammenheng med overordnet tilbud.

Det overordnede tilbudet til syklende ligger langs Elgeseter bru mot nord, i Utbyes gate mot sør, i Klostergata mot Ila og mot Høyskoleplatået og Singsaker. Det er sykkelfelt i Olav Kyrres gate og det er tillatt å sykle over Ceciliebrua i vest.

3.3 Ulykkesituasjon, trafikksikkerhet for gående og syklende trafikanter

Det er ingen politirapporterte personskadeulykker i de nærmeste kvartalene til planområdet siste ti årene. I Olav Kyrres gate er det sju ulykker i samme periode.



Figur 15: Politirapporterte personskadeulykker 2013-2022 (10 år, NVDB)

Oversikt over rapporterte ulykker i nærområdet:

1. Rundkjøring Mauritz Hansen/Olav Kyrre fra øst; 18-07-2018, sykkel/bil
2. Rundkjøring Mauritz Hansen/Olav Kyrre fra øst; 29-09-2021, sykkel/bil
3. Rundkjøring Mauritz Hansen/Olav Kyrre fra vest; 06-04-2021, påkjøring bakfra bil//bil
4. Rundkjøring Mauritz Hansen/Olav Kyrre fra vest; 26-02-2021, fotgjenger/bil i gangfelt
5. X-kryss Olav Kyrres gate /Harald Hardrådes gate øst; 01-07-2015, fotgjenger/buss i gangfelt
6. X-kryss Olav Kyrres gate/Prinsesse Kristinas gate; 08.09.2015, venstresving foran møtende i motsatt retning, MC/personbil
7. X-kryss Olav Kyrres gate/Prinsesse Kristinas gate; 28.09.2016, påkjøring bakfra, moped/personbil

Det er ingen politirapporterte personskadeulykker i direkte nærhet til utbyggingsområdet, men stor trafikk og mange gående og syklende internt å St. Olavsområdet. Tiltaket bygger nytt gatesystem innenfor planområdet.

3.4 Barns interesser

Barnetråkkregistreringen viser at virkninger for barn og unges utelek i liten grad vil bli påvirket av utbyggingen. Det tidligere lekearealet er fjernet og heller ikke registrert i bruk i barnetråkkregistreringen.

4 Virkninger av planforslaget

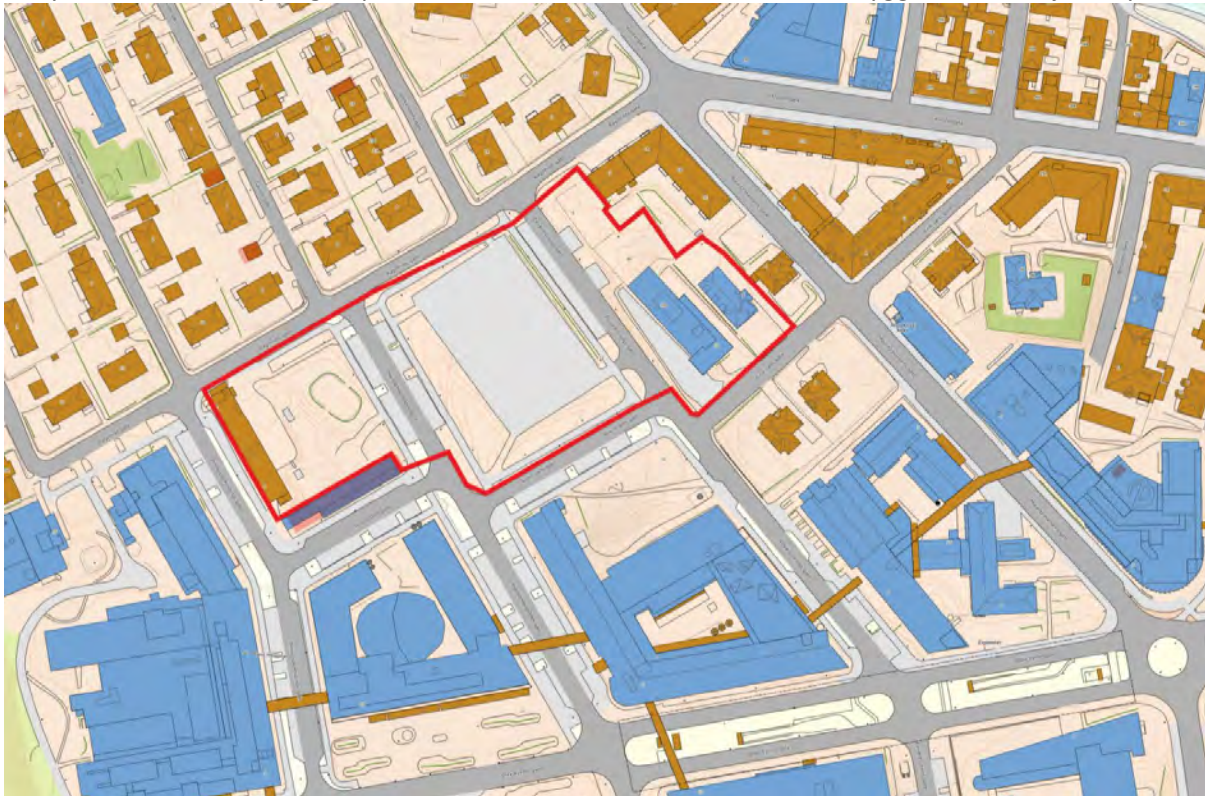
4.1 Anleggsfasen

Trafikkavvikling

I løpet av de siste 20 årene har det vært mange store byggprosjekter på St Olav. De har hatt litt forskjellig kjøremønster avhengig av beliggenhet, men det er ønskelig å dra nytte av de erfaringene som er gjort i tidligere prosjekter, og ta hensyn til de endringene som har kommet til i de siste årene med trafikkregulering pga. helikopterlanding og akuttmottak.

I anleggsfasen vil Olav Kyrres gate være hovedadkomst for anleggstrafikken og for normaltrafikken. Det vil måtte legges restriksjoner på anleggstrafikken i rushperiodene morgen og ettermiddag for å sikre fremkommeligheten til buss gjennom sykehusområdet.

Mellom Olav Kyrres gate og riggplass forutsettes Edvard Griegs gate og Harald Hardrådes gate benyttet som enveiskjørt gatepar for å redusere behovet for å snu eller rygge for store kjøretøy.



Figur 16 Anleggsområde inkludert nær-rigg

Det ligger til rette for å bruke suppleringsstomta vest for tiltaket som riggområde og at det blir sammenhengende anleggsgjerde med kjøreporter og innslipp av personell til et samlet anleggsområde som både omfatter byggegrupp, rigg og forlegning for personell.

Trafikksikkerhet

St Olav har et godt gangnett med fortau og gangfelt. Det er sykkelfelt langs Olav Kyrres gate og sykling i gatene i Edvard Griegs gate og Harald Hardrådes gate. Gående og syklende i Mauritz Hansens gate vil i liten grad bli berørt av anleggsarbeidene.

Vangslunds gate parallelt med Elgeseter gate fra Olav Kyrres gate til den går over i Udbyes gate, har sykkelfelt i dag. Denne har vært stengt i anleggsperioden for Elgeseter gate 10, NTNU Sosial- og Helsefag og idrettsfasiliteter for SIT. Dette ferdigstilles før anleggsperioden for SPH starter.

For å redusere konfliktene mellom gående og syklende og anleggstrafikken foreslås at totalentreprenør gjennomfører holdningskampanje med fokus på kjøring med store kjøretøy i et område med stor publikumsaktivitet. Det foreslås å bruke trafikkvakter der høyresvingende lastebiler krysser sykkelfelt eller gangfelt inn og ut av Olav Kyrres gate og at det vurderes restriksjoner for gående og syklende nær anleggsområdet. Tiltakene samles i en arbeidsvarlingsplan som skal godkjennes av kommunen for de kommunale vegene og eventuelt Statens vegvesen for Elgeseter gate og Osloveien.

4.2 Permanent situasjon

Parkering for bil

Dagens bilparkering på tomte forsvinner, noe som bidrar til reduksjon på 146 p-plasser. 12 plasser langs Harald Hardrådes gate beholdes. I tillegg reduseres antallet fra 22 til 8 plasser i Edvard Griegs gate, og fra 24 til 14 plasser langs Svein Jarls gate.

Parkering i permanent situasjon ivaretas gjennom avtale med Trondheim kommune ved Trondheim Parkering som sikrer at nye plasser etableres innenfor 800 meter fra yttergrensen til Sykehusområdet. Vi viser til avtale om parkering mellom Trondheim Parkering og St. Olavs Hospital fra 2015, med kartutsnitt i figur 2.

Parkering for sykkel

Det etableres parkeringsareal i kjeller, med nedkjørselsrampe fra Ragnhilds gate, og parkeringsplasser utendørs i kantsonen for gaterommet og under tak. I tråd med plan for Campus skal det innenfor det samlede planområdet anlegges minimum:

- 23 sykkelparkeringsplasser per 100 studenter
- 46 sykkelparkeringsplasser per 100 ansatte
- 12 sykkelparkeringsplasser per 100 besøkende

Behov for sykkelparkering er beregnet ut ifra arealtall i planforslaget, med bakgrunn i behovstall fra skisseprosjektfasen.

BEREGNET BEHOV FOR SYKKELPARKERING	Estimert antall brukere	Antall plasser
Studenter (23 per 100)	125	125
Ansatte (46 per 100)	273	273
Besøkende (12 per 100)	50	6
SUM		404
<i>Andel lastesykler min. 8%</i>		32
<i>Andel under tak, min.</i>		202
<i>Andel Innendørs, min.</i>		101
<i>Utendørs maks.</i>		303
<i>Utendørs min.</i>		202

Reduksjon i antallet parkeringsplasser og økning i antall sykkelparkeringsplasser vil bidra til å øke andelen som ankommer området med kollektivtransport og gang- og sykkel.

Trafikkavvikling – endret kjøremønster i området

Trafikkmengden i Ragnhilds gate fra eksisterende bebyggelse i og nord for Ragnhilds gate er uendret av tiltaket. Det er ca. 180 p-plasser på tomte i 2023. Det blir ca. 35 p-plasser i planforslaget. Reduksjonen gir redusert trafikk i Ragnhilds gate og i Eirik Jarls gate mellom Mauritz Hansens gate og Edvard Griegs gate.

Pasienttransport gir ny biltrafikk i fra Olav Kyrres gate inn i Edvard Griegs gate fram til inngangene til senteret. Det reduserte antallet p-plasser totalt nær SPH, gir redusert trafikk for ansatte og besøkende i forhold til dagens trafikk her.



Figur 17 Situasjonsplan Norconsult mai 2023

Gående og syklende

Illustrasjonsplanen viser fortau langs nybygget, forslag til plassering av innganger og forslag til plassering av sykkelparkering.

Kollektivtrafikk endres ikke av tiltaket. Busstrafikk i Olav Kyrres gate er som i dag og busstrafikk i Mauritz Hansens gate/Klostergata er som i dag (holdeplass Margretes gate). Ganglinjer til /fra holdeplasser endres ikke. Lokalt rundt tiltaket er det fortau inntil bygget på øst-, vest- og nordsiden. På sørsiden er det gangtilbud på motsatt side av Svein Jarls gate. Langs Edvard Griegs gate er det forta langs begge fasadene. Det er planlagt sykkelparkering inn mot østvendte og vestvendte fasader. Adkomst til p-kjeller for sykkel er lagt langs nordfasaden til kontorbygget.

Syklende kommer i hovedsak via sykkelfelt i Olav Kyrres gate og i samtrafikk i tverrgatene Edvard Griegs gate og Harald Hardrådes gate. Utvendig sykkelparkering inn mot fasader nås over fortau.

Fortau Svein Jarls gate

Hovedgangaksene mellom Olav Kyrres gate og SPH er nord-sør og ivaretas med fortau langs Edvard Griegs gate og Harald Hardrådes gate. Øst-vest bevegelsen i Eirik Jarls gate fra Mauritz Hansens gate er forskjøvet når den krysser Edvard Griegs gate til Svein Jarls gate. Derved oppfattes det å gå fra nordsiden av Eirik Jarls gate til sørsiden av Svein Jarls gate som å gå rett fram og er korteste veg videre vestover langs Svein Jarls gate. Behovet for å kunne gå rundt bygget på sørsiden ivaretas av gangtilbudet på sørsiden av Svein Jarls gate. Det er både mulig å gå øst-vest langs sørsiden av Svein Jarls gate, gjennom SPH hovedbygg eller langs nordre fasade av SPH hovedbygg i Ragnhilds gate.

Ved kryssing fra vest langs Tore Hunds gate over Harald Hardrådes gate til SPH hovedbygg, er det lagt opp til kobling mellom eventuelt gangtilbud på nordsiden av Tore Hunds gate til fortau på vestsiden av SPH gjennom passasje mellom trær og (motor-)sykkelparkering med kontakt mot nord og sør langs gangtilbud langs vestfasaden av SPH.

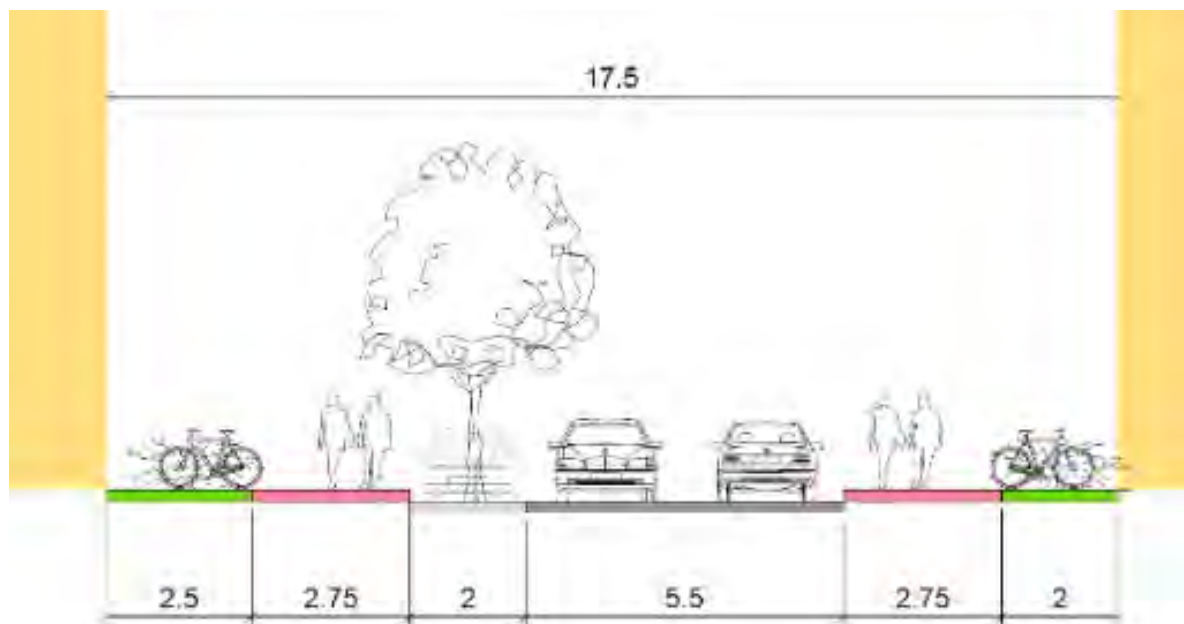
Kryssingsstedene forutsettes etablert som oppmerkede gangfelt ved gatehjørner i kvartalsstruktur uten bruk av gangfeltskilt i tråd med dagens praksis på sykehusområdet.



Figur 18 Gangtilbud langs Svein Jarls gate og sammenheng med sidegater

Kjørebanebredde i Edvard Griegs gate

Edvard Griegs gate reguleres med 17,5 m gatebredde (se Figur 19). Det gir rom for en toveis kjørevei med ensidig parkering og sykkeltrafikk i kjørebanelen. Mot hovedbygget etableres en kantsone med sykkelparkering på 2,5 m, fortau, og en sone for kantparkering med rom for gatetrær og beplantning på 2 m. Det etableres to kjørefelt, totalt 5,5 m formålsbredde, og et fortau og kantsone med sykkelparkering inn mot sidebygget.



Figur 19 Gatetverrsnitt Edvard Griegs gate

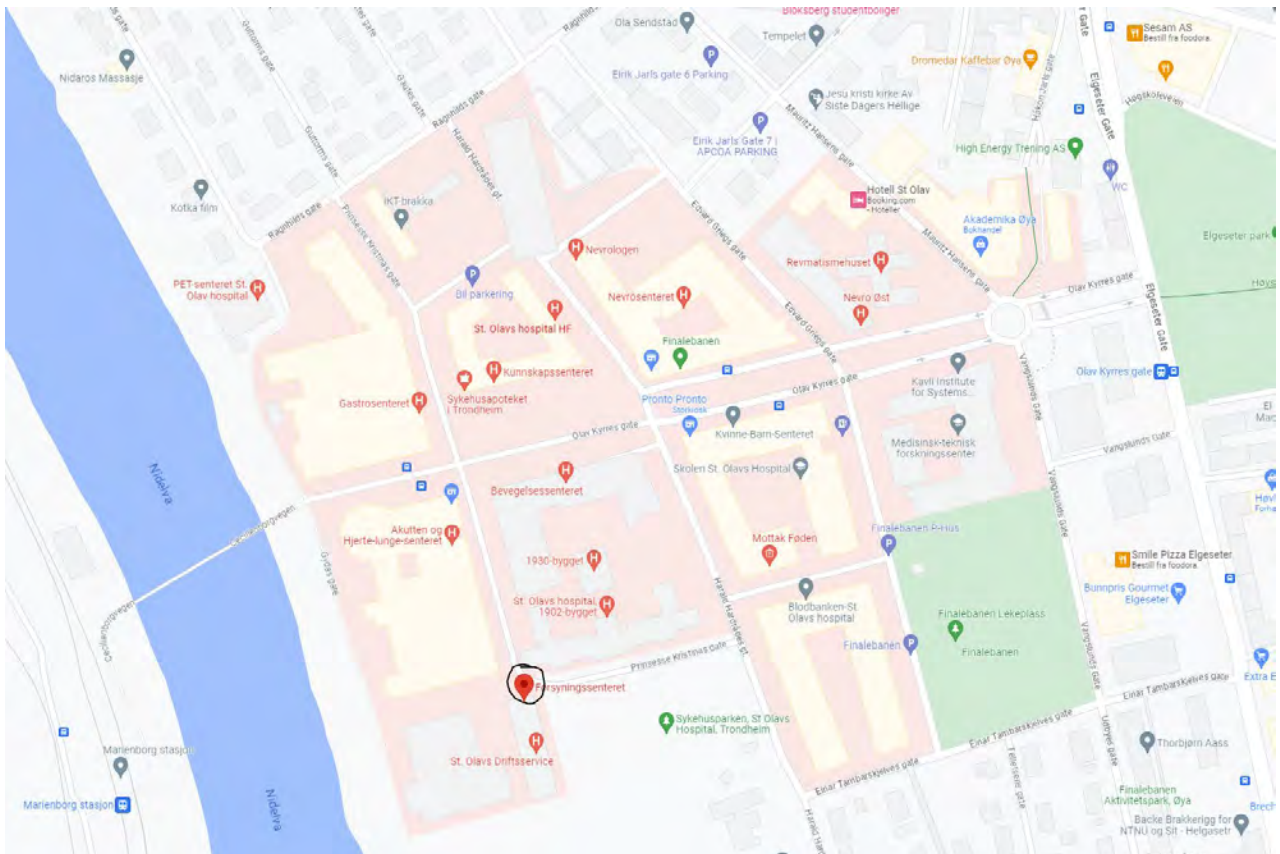
Gatetverrsnittet på 17,5 med kjørebanebredde 5,5m vil gi lav trafikkhastighet. Distribusjonsbil med lengde 12,5m er typisk 2,5m bred pluss speil = 3m. Brede kjøretøy kan møte lette kjøretøy i lav fart. Ambulanser har typisk bredde 2m (Mercedes 310). De kan være bredere avhengig av påbygg, men sjelden mer enn 2,20m.

Situasjoner kan oppstå ved at kjøretøy stopper i gata uten å kjøre helt inn til fortauskant, og derved være til hinder for andre kjøretøy. Men smalt tverrsnitt kan også redusere omfanget av at kjøretøy stopper i gata.

Ambulanser og politi som transporterer pasienter til SPH vurderes å ha mindre behov for å kjøre fort fram til pasientmottak enn ambulanser til akuttmottak ved andre avdelinger.

Varelevering

Systemet for varelevering til SPH baserer seg på bruk av automated guided vehicles (AGV) som frakter varer i etasjen under terreng og som benytter dedikerte heiser internt i hvert bygg. AGV'ene frakter sykehusrelatert materiell og utstyr og råvarer/ferdigvarer til kantine og servering i SPH. Transporten går fra sentralt forsyningscenter i Kristinas gate 5 som bl.a. inneholder varemottak, sterilsentral og forsyningskjøkken på St. Olav. «Aktiv Forsyning» ved Forsyningscenteret kan ivareta avdelingenes lokale lager, inkludert bestilling, utpakking, innfylling og varetelling.



Figur 20 Forsyningscenteret ligger i Prinsesse Kristinas gate 5 lengst sør på St. Olav

Det er mulig å få levert varer utenfor SPH gjennom hovedinngang fra Edvard Griegs gate (oppstilling nord for ambulanseinngang) og fra hjørnet Svein Jarls gate/Harald Hardrådes gate med bæring/trilling langs inntrukket rampe til 1. etg. Begge stedene vil varebil/varesykkel kunne stå i kjørefelt med mulighet for at annen trafikk kan passere i ett kjørefelt.

Avfall

Alt avfall fra SPH vil fraktes i avfallssug eller med AGV gjennom kjeller til miljøsentral internt på sykehusområdet. Pr september 2023 er det fire fraksjoner i avfallssug; rest, plast, papir og konfidensielt papir. Nasjonalt krav om at våtorganisk avfall skal utskilles fra restavfall skal følges. Det utredes løsninger for dette.

Det er ikke behov for avfallsbeholdertrae utenfor bygget. Det er heller ikke behov for å sette av areal til å lagre og hente avfall med kjøretøy i 1. etg ved SPH. All avfallstransport skjer i kjeller.

5 Oppsummering/konklusjon

Anleggsfase

Rammene for anleggstrafikk legges slik at tiltak for regulering av trafikk er med i tilbudsgrunnet.

Planforslaget

Tilbudet til gående og syklende rundt tiltaket knytter seg til eksisterende system av fortau, gangfelt og sykkelfelt. Nær tiltaket er det gater med liten trafikk som tillater samtrafikk for syklende. Adkomst til sykkelparkering ute og i p-kjeller nås fra disse gatene. Gangtilbudet gir god forbindelse til busstilbud i Olav Kyrres gate, i Klostergata og i Elgeseter gate.

Ved tiltaket er det parkering for HC, for besøkende og for driftskjøretøy.

6 Referanser

VPOR Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter, Trondheim kommune 2019

Normtall for sykkelparkering: Detaljreguleringsplaner for delområder 1-5 Campussamling, 2022

N100, Veg- og gateutforming, 2023

NVDB Ulykkestall og trafikktall

Avtale om parkering mellom St. Olavs Hospital og Trondheim Parkering, 2015

[Logistikk og forsyning - St. Olavs hospital HF \(stolav.no\)](https://www.stolav.no); nettside besøkt sept – des 2023