

Mars 2026
Trøndelag fylkeskommune

Nordre del av Elgeseter gate, detaljregulering

Alternativer for varelevering



Adresse COWI AS
Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim
Tel. +47 02694
www cowi.com

Prosjektnr. **Dokumentnr.**

A246574

Versjon **Utgivelsesdato** **Beskrivelse**

1.0 04.03.2026 NOT_Elgeseter_Alternativer for varelevering

Utarbeidet **Kontrollert** **Godkjent**

HCEG, HDSK MAFL MAFL
BSSJ

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Kriterier for vurdering	4
1.3	Forutsetninger	4
2	Beskrivelse av dagens situasjon	6
3	Beskrivelse av alternativene for varelevering	7
3.1	Snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2	7
3.2	Snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2	7
3.3	Gjennomkjøring til Bergljots gate	7
3.4	Oppstillingsplass i Klostergata	7
3.5	Snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11	8
3.6	Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate	8
4	Vurdering av alternativene	11
4.1	Snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2	11
4.2	Snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2	13
4.3	Gjennomkjøring til Bergljots gate	15
4.4	Oppstillingsplass i Klostergata	17
4.5	Snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11	19
4.6	Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate	21
4.7	Drøfting og anbefaling	22

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Dette notatet inngår som en del av det pågående arbeidet med reguleringsplan for Nordre del av Elgeseter gate. Planarbeidet har mottatt innspill fra næringsliv, kommunale etater og private aktører som påpeker utfordringer knyttet til dagens og fremtidens vareleveringsløsninger i Håkon Jarls gate og behovet for å vurdere flere alternativer. Spesielt har det vært fokus på å sikre trygg og effektiv varelevering som samtidig ivaretar trafikksikkerhet og gode forhold for myke trafikanter.

Med dette notatet kartlegges og vurderes ulike alternativer for varelevering i Håkon Jarls gate.

1.2 Kriterier for vurdering

Det er definert fem hovedkriterier som benyttes for vurdering og sammenligning av alternativene for varelevering i Håkon Jarls gate. Det er her gitt en utdypning av hva som skal vurderes for hvert kriterium:

Trafikksikkerhet

Dette kriteriet vurderer i hvilken grad leveringssituasjonen ivaretar sikkerheten for alle trafikanter. Fokus ligger på å unngå farlige situasjoner knyttet til kjøring, parkering, lasting og lossing, samt sikre en god oversikt over trafikkbildet. Vurderingen inkluderer også hvorvidt løsningene bidrar til å redusere risikoen for ulykker og konflikter i gaten.

Slik situasjonen er i dag, der Håkon Jarls gate er en vanlig gate, er det uproblematisk å regulere trafikk til gaten ved skilting. I dag er gaten skiltet med parkering forbudt, noe som gjør vareleveranser mulig, med kortest mulig tid til av- og pålessing, jfr. trafikreguleringens §1 nr. 1 k. Utfordringen er at det kan bli mange trafikkskilt innenfor et lite område som kan gjøre det vanskelig å orientere seg, dersom det skal skiltes spesielt for å angi tidsrom for varelevering.

Utgangspunktet for planlegging av god og trygg varelevering, både for de som utfører vareleveransen og trafikanter i og rundt vareleveringsområdet, er i hovedsak at det unngås å planlegge for rygging.

Selv om dedikert kjøremønster (og plass for oppstilling av varetransport) for hvert alternativ vurderes, må det likevel forventes at dette ikke alltid etterfølges og at det dannes uformelle kjøremønstre og løsninger for varelevering som kan bidra til andre trafikksikkerhetsmessige problemstillinger.

Tilgjengelighet og logistikk

Tilgjengelighet handler om hvor enkelt det er for vareleverandører å få direkte og effektiv tilgang til gaten. Kriteriet vurderer om gatens bredde og utforming tillater nødvendig manøvrering for lastebiler og varebiler, samt hvorvidt fysiske begrensninger eller trafikale forhold kan

hindre leveranser. Vurderingen vil oppsummere eventuelle tilretteleggingstiltak.

Kriteriet omfatter også hvor effektivt vareleveringene kan gjennomføres uten å forstyrre øvrig trafikkflyt. Det inkluderer vurdering av risiko for blokkering av andre kjøretøy, om parkering for lasting og lossing kan organiseres på en måte som unngår trafikale hindringer, samt om dedikerte soner for varelevering er mulig og hensiktsmessig. Effektiv logistikk er avgjørende for å sikre smidige leveranser og gunstig gatefunksjon.

Fremkommelighet for myke trafikanter

Dette kriteriet vurderer i hvilken grad løsningen ivaretar sikker og uforstyrret ferdsel for myke trafikanter, som er viktig langs en hovedsykkelrute. Kriteriet vurderer også eventuelle barrierer eller ulemper som midlertidig eller permanent kan redusere fremkommeligheten for myke trafikanter.

Byggbarhet og drift

Byggbarhet handler om hvor realistisk og kostnadseffektivt det er å gjennomføre de foreslåtte løsningene. Kriteriet vurderer krav til areal, fotavtrykk og eventuell infrastruktur- endring for implementering av leveringsløsninger. Videre inngår eventuelle praktiske eller reguleringsmessige utfordringer knyttet til realisering av alternativet. Vurderingen inkluderer behovet for regulering og eventuelt erverv av eiendom.

Bybilde

Dette kriteriet vurderer hvordan vareleveringsalternativene påvirker bybildet i Håkon Jarls gate. Det omfatter estetisk integrering av leveringsløsninger, inkludert skilting, fysiske installasjoner og eventuell parkering, samt hvordan disse påvirker gatebildets visuelle kvalitet og opplevelse. Eventuelt hvordan alternativer påvirker hensynssonen for bevaring av kulturmiljø i gjeldende KPA. Kriteriet vurderer om løsningene bidrar til en attraktiv og trivelig gate.

1.3 Forutsetninger

Sporingsdimensjoner

I vurderingen av de ulike alternativene er det gjennomført sporing av kjøretøy for å sikre at løsningene fungerer i praksis. Sporing er en teknisk metode som viser hvordan et kjøretøy beveger seg i en bebygd situasjon. Simuleringen viser hjulenes og bakhjulenes spor samt kjøretøyets svingradius og plassbehov for ulike manøvrer som svinging, rygging og parkering.

For denne vurderingen er det tatt utgangspunkt i modellen Lastebil (L) som har følgende mål:

- Total lengde: 12 meter
- Total bredde: 2,5 meter

Disse dimensjonene bidrar til å sikre at løsningene er tilpasset manøvringsbehovet til ulike kjøretøy som varebil,

lastebil, containerbil/renovasjonsbil og brannbil. Det er tatt høyde for at fremtidig næring i Elgeseter gate 2 vil ha behov for levering av kjølevarer hvor 12 meter lastebil benyttes.

Tidsrom for varelevering

Rammebetingelse for varelevering forutsettes i en fremtidig situasjon å være tidsbestemt, fortrinnsvis der varelevering kan skje i tidsrom utenfor rushtid morgen (0700-0900) og ettermiddag (1500-1700), i lavtrafikk perioder.

Regulering av varelevering gjøres fortrinnsvis med skilting. Dette avhenger også av hva Håkon Jarls gate planlegges regulert til i fremtidig situasjon og hva gaterommet skal brukes til.

2 Beskrivelse av dagens situasjon

Håkon Jarls gate er en blindgate ved Elgeseter og Øya i Trondheim som går sørover fra Klostergata før den ender ved en snuplass og fortsetter videre som gangvei-forbindelse og sykkelvei mot Olav Kyrres gate. Gaten fungerer som adkomstvei til gatens bebyggelse, som består av ulike bygningstyper hvor bygninger tilhørende St. Olavs hospital dominerer mot sør. Mellom Håkon Jarls gate og Elgeseter gate ligger Eddaparken.

Behovet for varelevering i gaten er i dag (2025) tilknyttet Joker Samfundet og Dromedar Kaffebær Øya. Joker er i tillegg et leveransepunkt for DHL Express pakketjeneste. Det er usikkerhet knyttet til varelevering for andre virksomheter registrert på adresse langs Håkon Jarls gate, men det er vurdert at behovet er vesentlig mindre sammenlignet med post og butikk.

Søppeltømming og renovasjon foregår med containerbil, som henter avfall og containere i gaten etter faste rutiner. Trondheim Renholdsverk har tilgjengelige tømmeplaner for Håkon Jarls gate 2, 6, 8 og 10 som viser henting av restavfall hver onsdag.

Kjøremønsteret for varetransporten i gaten er varierende. I dag er det to forskjellige kjørebevegelser som peker seg ut. Den første måten er kjøring sørover ned Håkon Jarls gate og vending over den asfalterte flaten mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 8 og 10. Gaten åpner her opp til et større asfaltert område, hvor hindringer/ konflikter oppstår med parkerte kjøretøy utenfor Elgeseter gate 2, gående, syklende og parkerte el-sparkesykler. Til tross for flere hindringer og behovet for å rygge, er dette en av måtene som utføres. Alternativet er å snu kjøretøyet i Klostergata og rygge ned langs Håkon Jarls gate, som er et alternativ trolig forekommer i noen situasjoner i dag. Sjåfører kjører da opp på fortausarealet i svingen mellom Klostergata og Håkon Jarls gate, før de rygger sørover i gaten.

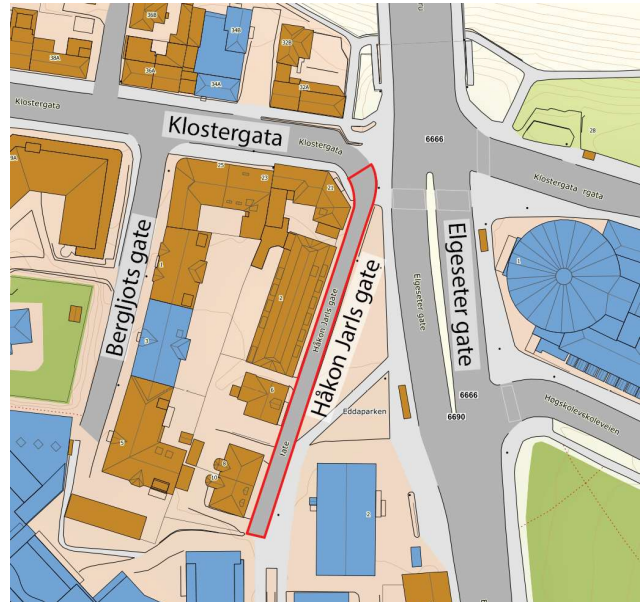
Det er ingen dedikert plass til lossing av varer langs Håkon Jarls gate i dag. Uten direkte kilde, er det vurdert at varebil oftest står parkert langs veggsonen i nærheten til Jokers varemottak som gjør det akkurat mulig å kjøre forbi eller gå og sykle forbi. Et slikt øyeblikk ble fanget av google street view i mai 2022. Se Figur 2 og Figur 3.

Gatens bredde er i dag omtrent fem meter, hvor det smaleste partiet er 4,5 meter (nord) og det bredeste er 5,2 meter (sør). På hver side av gaten er det i dag tre rekker med storgatestein, lagt som en vannrenne. På vestsiden mot fasade er det i dag en veggsonen på litt over en meter.

Gateområdet rundt Studentersamfundet har høy fotgjengertrafikk som skal til og fra St. Olavs gjennom Håkon Jarls gate. Bylivsundersøkelsen, viser at byrommet Studentersamfundet er et av byrommene med aller flest gående og syklende. Strømmen krysser Eddaparken og

sildrer inn i Håkon Jarls gate ved forskjellige steder og gaten er i dag preget av blandet trafikk.

Håkon Jarls gate inngår også i nettverket av hoved-sykkelruter i Trondheim, som prioriterer trafiksikkerhet og fremkommelighet for syklister. Det oppstår konflikter mellom gående og syklende nord i Håkon Jarls gate, på vestsiden av overgangsfeltet.



Figur 1 Håkon Jarls gate markert med rød strek. Kilde: norgeskart.no



Figur 2 Varelevering i Håkon Jarls gate. Kilde: maps.google

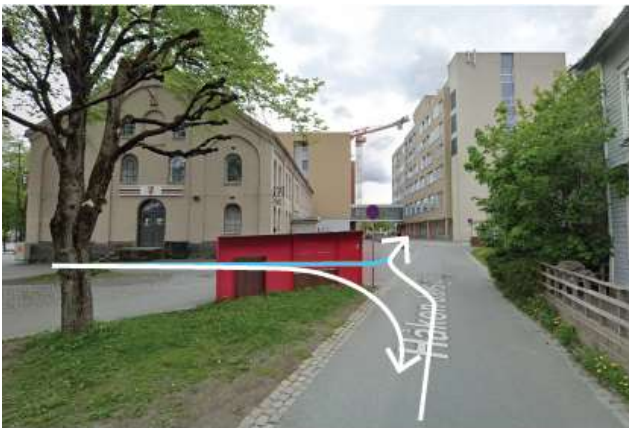


Figur 3 Varelevering i Håkon Jarls gate. Kilde: maps.google

3 Beskrivelse av alternativene for varelevering

3.1 Snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2

Alternativet er å etablere en snuplass på nordsiden av Elgeseter gate 2. Kjøretøy kjører sørover til enden av Håkon Jarls gate, og rygger tilbake rundt hjørnet til Elgeseter gate 2. Svingebevegelsen ut av snuhameren gjør at kanten til Eddaparken må avrundes.



Figur 5 Forenklet skisse viser alternativ med snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2. Blå strek symboliserer ryggebevegelse. Kilde: maps.google med egne påtegninger.

3.2 Snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2

Alternativet er å etablere en snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2. Kjøretøy kjører sørover og inn mellom Øya Helsehus og Håkon Jarls gate 10, og rygger tilbake mot Elgeseter gate 2 før det er mulig å kjøre nordover igjen.



Figur 6 Forenklet skisse viser alternativ med snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2. Blå strek symboliserer ryggebevegelse. Kilde: maps.google med egne påtegninger.

3.3 Gjennomkjøring til Bergljots gate

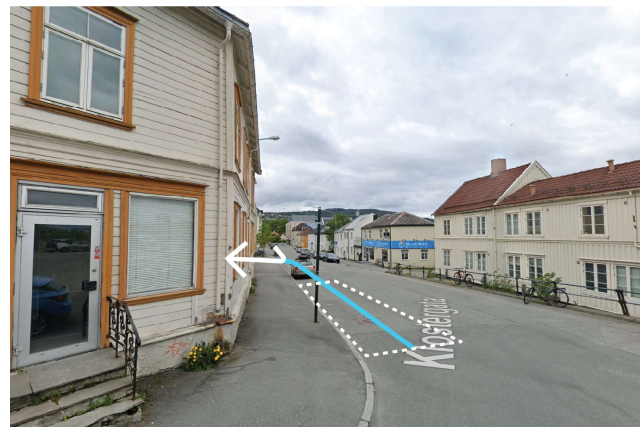
Alternativet er å etablere en ny kjøreveg mellom Håkon Jarls gate og Bergljots gate. Alternativet krever at privat parkering og bakhage til Håkon Jarls gate 10 fjernes. Kjøretøy kan da enten kjøre sørover gjennom Bergljots gate eller Håkon Jarls gate for et etterpå fortsette rundt løkken og ut igjen i Klostergata uten å måtte rygge.



Figur 4 Forenklet skisse viser alternativ med gjennomkjøring til Bergljots gate. Kilde: maps.google med egne påtegninger.

3.4 Oppstillingsplass i Klostergata

Alternativet tar utgangspunkt i å utføre varelevering fra en oppstillingsplass i Klostergata, og da ikke tillate varelevering langs Håkon Jarls gate. Kjøretøy kjører sørover langs Bergljots gate og rygger tilbake ut i Klostergata.



Figur 7 Forenklet skisse viser alternativ med oppstillingsplass i Klostergata. Blå strek symboliserer ryggebevegelse. Kilde: maps.google med egne påtegninger.

3.5 Snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11

Det etableres en snuplass på vestsiden av Elgeseter gate 2, hvor det forutsettes ingen rygging. Alternativet åpner opp for muligheten for parkering til lasting og lossing på siden av Håkon Jarls gate.



Figur 8 Forenklet skisse viser alternativ med snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11. Kilde: maps.google med egne påtegninger.



Figur 9 Forenklet skisse viser alternativ med inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate. Kilde: maps.google med egne påtegninger.

3.6 Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate

Alternativet tar utgangspunkt i gjennomkjøring i Håkon Jarls gate til Olav Kyrres gate. Det er sett på to alternativer, 1) innkjøring fra Olav Kyrres gate, og 2) utkjøring fra Håkon Jarls gate mot Olav Kyrres gate.

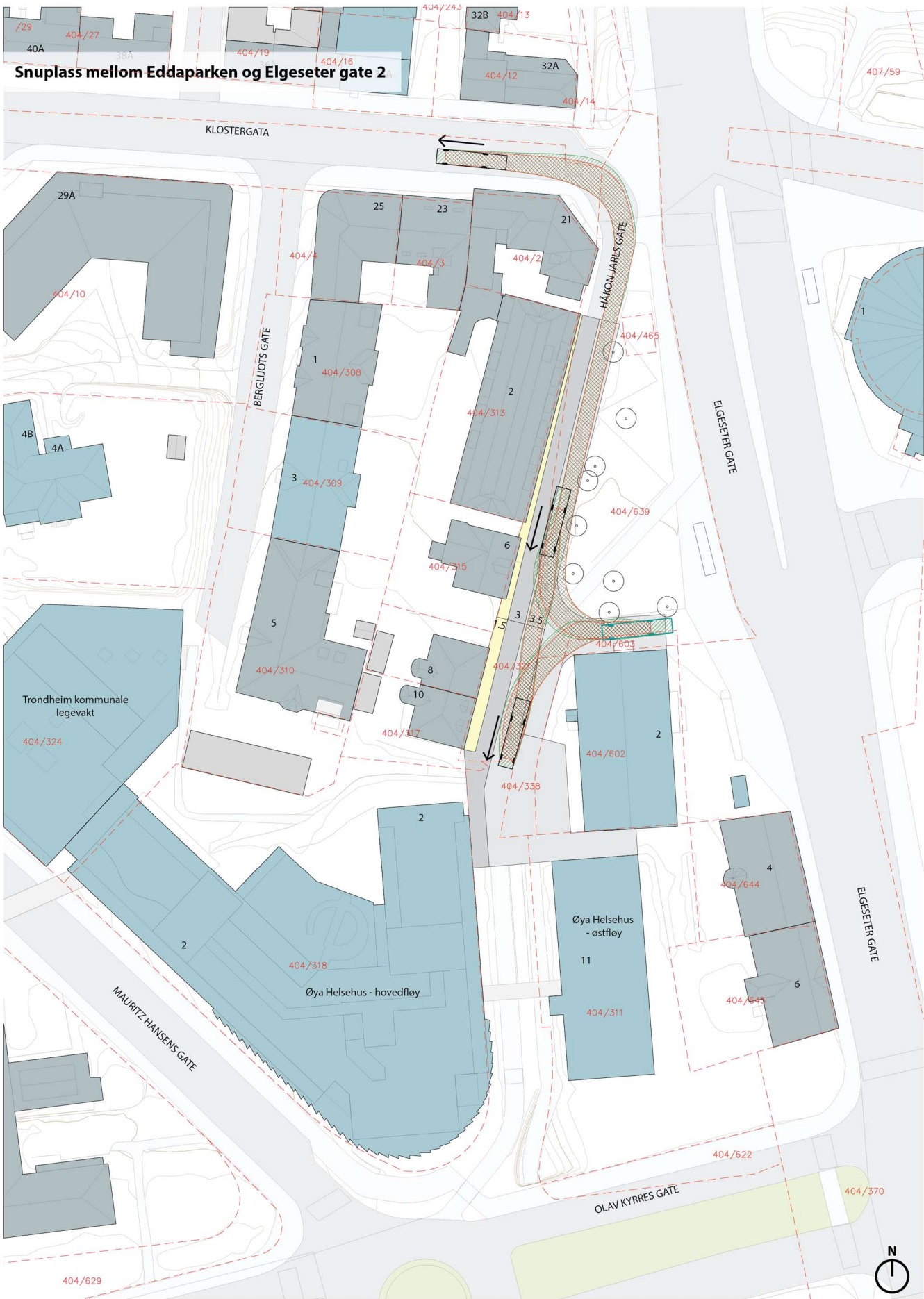
Øyas Helsehus hovedfløy og østfløy er koblet sammen med en gangbru (fri høyde 4,1-4,3 m) i andre etasje, som krysser hvor alternativet er tenkt. Det er ikke mulig å tilfredsstille minimumskravet til høyde (4,8 m) uten å måtte fjerne gangbruen eller gjøre store endringer med vegoverflaten. Alternativet forutsetter at gangbru rives for å være gjennomførbar, eller at det settes krav til makshøyde på kjøretøy. Å rive ganggrua er mest sannsynlig ved et salg av Håkon Jarls gate 11.

Videre forutsetter alternativet enveiskjøring (unntak syklende) av Håkon Jarls gate, og at gjennomkjøringen kun er tillatt for vareleveranser.



Figur 10 Supplerende foto hvor alternativ 'Gjennomkjøring til Bergljots gate' er tenkt.
Kilde: Trondheim kommune, foto: Mari Hage Basberg
Kilde ortofoto: norgebilder.no med egne påtegninger





4 Vurdering av alternativene

4.1 Snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2

4.1.1 Trafikksikkerhet

Dette alternativet legger opp til at kjøretøy må rygge innenfor et område som har stor tetthet av myke trafikanter. Det er to mulige kjøremønstre, der det ene vil være rygging mot Elgeseter gate for parkering med front mot Håkon Jarls gate, mens det andre vil være kjøring av front ut mot Elgeseter gate, med rygging inn mot Håkon Jarls gate etter at varelevering er utført.

Planlagt bevegelse for varetransporten stiller store krav til sikker manøvrering. Hovedsykkelrute for vestlig side av Elgeseter gate har sin nord – sør akse langs Håkon Jarls gate, mens fotgjengere har målpunkter både i akse nord – sør og øst – vest, i tillegg til butikk/kafé langs Håkon Jarls gate.

Hovedkonfliktpunktet vil være i tilknytning til rygging av varetransport, uansett om det velges å kjøre med front inn først ved Elgeseter gate 2 for så å rygge ut, eller om det velges å rygge inn ved Elgeseter gate 2 for så å kjøre med front ut. Det vurderes at bevegelse med rygging inn mot Elgeseter gate 2 er noe bedre enn rygging ut mot Håkon Jarls gate. Det det vil også være et konfliktpunkt mellom kjørende og myke trafikanter mellom Klostergata og Håkon Jarls gate.

Der front av varetransport vender ut mot Håkon Jarls gate, vurderes det at det vil være noe mindre konflikter med myke trafikanter i forbindelse med lossing av varetransport, enn der front vender ut mot Elgeseter gate. Dette på grunn av manøvrering av varetralle gjøres i mindre grad ut i arealet i Håkon Jarls gate når varetransporten står med front ut mot Elgeseter gate.

Snuhammeren er plassert i nærheten av eksisterende sykkelparkering. Det vurderes at dette alternativet for varelevering vil medføre store konflikter med myke trafikanter i området.

4.1.2 Tilgjengelighet og logistikk

Det forutsettes at dette alternativet skal betjene alle mottakerne for varelevering i Håkon Jarls gate/Elgeseter gate 2. Og at varelevering til Elgeseter gate 2 vil skje på siden av bygget mot Håkon Jarls gate.

Dersom varetransport skal stå parkert langs Elgeseter gate 2, vil transporstrekingen for «varetralle» bli kort for Elgeseter gate 2, men noe lenger for varemottak i Håkon Jarls gate.

4.1.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Flere bevegelseslinjer påvirkes som følge av alternativet. Hvor det er tenkt snuhammer like nord for Elgeseter gate 2, beveger det seg mennesker som skal til og fra fremtidig holdeplass og andre målpunkter langs Håkon Jarls gate. Passasjen mellom eksisterende trær og fasaden vil oppleves smal når det foregår varelevering. Generelt når varebilen stanser eller manøvrerer i gaten for lossing, oppstår det et midlertidig hinder som vil kreve at man må tenke seg om hvor det er trygt å ferdes. Det er vurdert at ryggebevegelsen ikke vil oppleves veldig logisk, og man blir usikker hvor varebilen skal og dermed usikker hvor man skal ferdes. Svingebevegelsen ut fra hammeren vurderes til å være mer lesbar.

4.1.4 Byggbarhet og drift

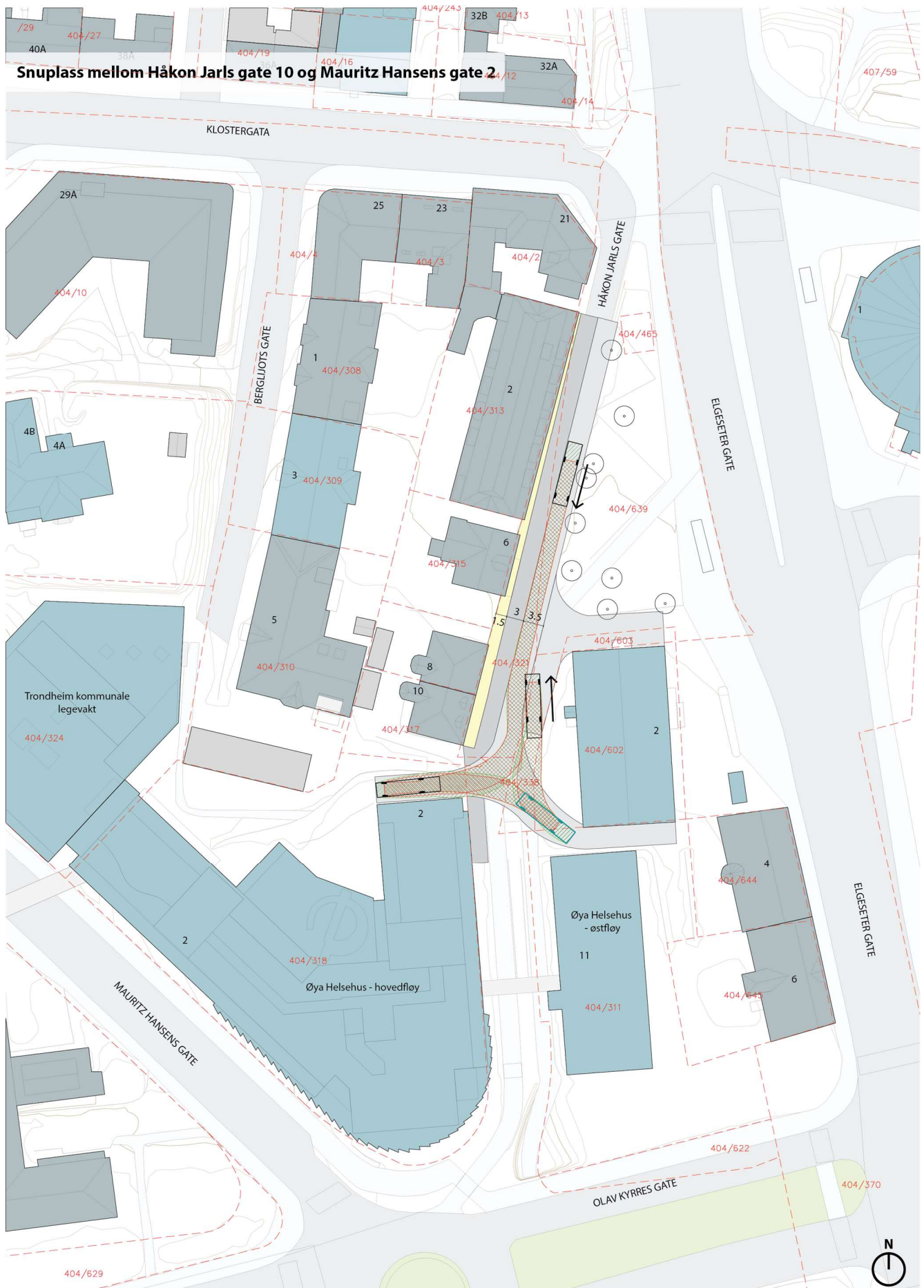
Alternativet medfører ingen omfattende endringer for kjørbare flater eller infrastruktur og vurderes til å være realistisk. Avslutningen for Eddaparken i sørvest må avrundes/være overkjørbar.

4.1.5 Bybilde

Eddaparkens oppholdskvaliteter blir noe påvirket som følge av alternativet. Støy fra kjøretøy gjør det mindre trivelig å sitte i parken og prate med andre. Samtidig har dagens park et urbant preg, hvor lyden av en by også er en del av opplevelsen. Det vurderes at alternativet ikke vil blokkere viktige siktlinjer eller dominere over byrommets skala. Avslutningen av Eddaparken vil få en ny form, og det er vurdert at dette ikke påvirker opplevelsen av parken i stor grad. Kjøretøy i Håkon Jarls gate gjør det mindre attraktivt å bruke veggsonen langs fasaden i vest, hvor man befinner seg tettest på trafikken. Alternativet vil likevel være en bedre situasjon enn dagens, da det vil være et fortau mellom veggsone og kjørebane. Varetransport skjer dog kun i korte tidsperioder. Det bør undersøkes om ferdig detaljert løsningen påvirker eksisterende vegetasjon, og om det er økt risiko for skade eller slitasje på stamme eller rotsone. De største trærne har en stor verdi for parken.

4.1.6 Vurdering

- Alternativet har de samme utfordringene med myke trafikanter som dagens situasjon og kommer i konflikt med gående og syklende.
- Fortauet langs Håkon Jarls gate vil gi en bedre opplevelse for gående.
- Kjøretøy som skal stå parkert i snuhammeren for varelevering vil blokkere en aktiv bevegelseslinje.
- Kjøretøy vil påvirke rotsonen til svært viktige trær i Eddaparken på en negativ måte.



4.2 Snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2

4.2.1 Trafikksikkerhet

Dette alternativet legger også opp til at kjøretøy må rygge innenfor et trangt område som har stor tetthet av myke trafikanter. Her kan det også planlegges for to ulike kjøremåter, avhengig av hvordan rygging skal gjøres. Det ene alternativet er å kjøre med front mellom Håkon Jarls gate 2 og 10, for så å rygge mot Håkon Jarls gate 11 (helsehus østfløy), eller det kan kjøres med front mot Håkon Jarls gate 11 og rygges inn mot Håkon Jarls gate 2 og 10, for så å kjøre ut nordover i Håkon Jarls gate. Begge kjøresituasjonene vurderes å være lite gunstige trafikk-sikkerhetsmessig ettersom de involverer rygging på tvers av hovedstrømmen av gående og syklende. Varetransport med lastebil medfører også til dels store blindsoner, hvilket øker risikoen for ulykker og andre uønskede hendelser i et område der det ferdes mange myke trafikanter.

Her er også til dels begrenset areal til manøvrering, noe som stiller store krav til sjåførene med hensyn til oppmerksomhet mot både andre trafikanter og omgivelsene. Det er dessuten svært lite sikt på grunn av bygningene som ligger tett på fortau.

Det vurderes at dette alternativet for varelevering vil medføre store konflikter med myke trafikanter i området.

4.2.2 Tilgjengelighet og logistikk

Det forutsettes at dette alternativet skal betjene alle mottakerne for varelevering i Håkon Jarls gate/Elgeseter gate 2. Og at varelevering til Elgeseter gate 2 vil skje på siden av bygget mot Håkon Jarls gate.

Dersom varetransport skal stå parkert langs Elgeseter gate 2, vil transporstrekningen for «varetralle» bli kort for Elgeseter gate 2, men noe lenger for varemottak i Håkon Jarls gate.

4.2.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Flere bevegelseslinjer påvirkes som følge av alternativet. Korteste vei fra hjørnet av Elgeseter gate 2 og fortauet ved Øya Helsehus hovedfløy er en lang diagonal bevegelseslinje som krysser snuplassen. Hovedsykkelruten er også i konflikt med alternativet. Det er vurdert at manøvreringen vil oppleves som logisk for myke trafikanter ettersom gaten er en blindvei. Den åpne flaten vil allikevel oppleves utrygg, og man blir usikker hvor man kan ferdes når det pågår varelevering. Situasjonen er sammenlignbar med dagens situasjon.

4.2.4 Byggbarhet og drift

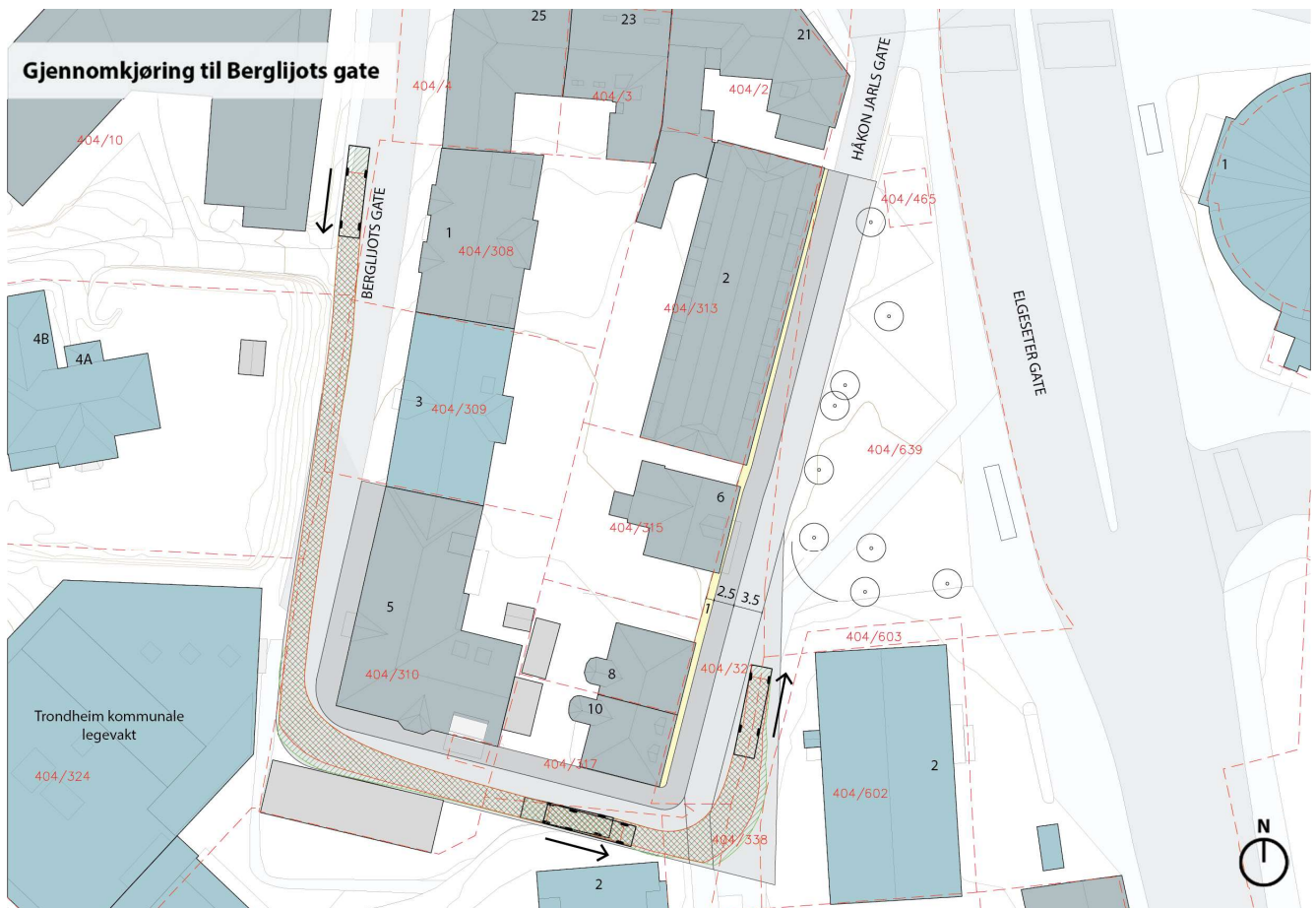
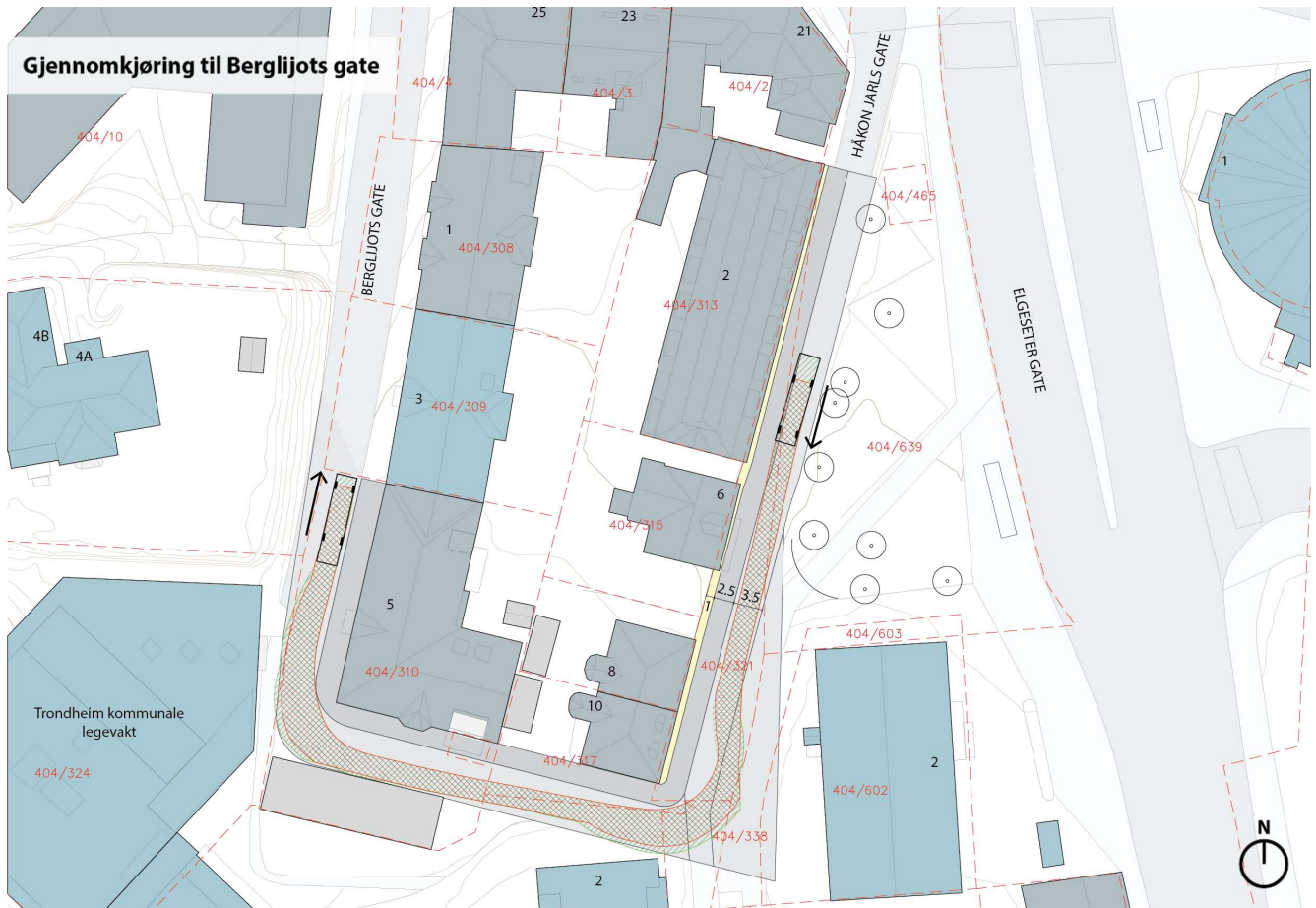
Alternativet medfører ingen omfattende endringer for kjørbare flater eller infrastruktur og vurderes til å være realistisk. Det er en lysmast som må flyttes/erstattes.

4.2.5 Bybilde

Alternativet vurderes til å være tilsvarende dagens situasjon. I dag er snuplassen kun definert med et parkering forbudt skilt som *gjelder hele snuplassen*. Det er noen visuelle ledelinjer som avgrenser parkeringsområde langs Elgeseter gate 2, fortausarealet langs Øya Helsehus og hovedsykkelruten mot Olav Kyrres gate, men byrommet oppleves likevel som noe uryddig og lite lesbart. En ny situasjon som bedre definerer hvor gående og syklende skal ledes, samt tydeligere merking av parkeringsområde og kjøreareal kan gi en bedre situasjon enn dagens. Verken ny løsning eller dagens situasjon er vurdert til å oppleves bra integrert i bybilde.

4.2.6 Vurdering

- Ryggesituasjon og dårlig sikt gjør denne løsningen lite trafikksikker.
- Alternativet har de samme utfordringene med myke trafikanter som dagens situasjon og kommer i konflikt med gående og syklende.
- Snubevegelsen vil på samme måte som i dag ha stor tilstedeværelse i byrommet. Parkerte store kjøretøy ved langsiden til Elgeseter gate 2, vil kunne oppleves dominerende, mulig forsterket av bygulvets svake helning nedover fra fasaden.
- Fortauet langs Håkon Jarls gate vil gi en bedre opplevelse for gående.



4.3 Gjennomkjøring til Bergljots gate

4.3.1 Trafikksikkerhet

Dette alternativet legger opp til bruk av kvartalet til gjennomkjøring. Det legges ikke opp til rygging. Kjøremonsteret kan gjennomføres på 2 måter, enten ved innkjøring fra Klostergata til Håkon Jarls gate med utkjøring via Bergljots gate til Klostergata, eller ved innkjøring fra Klostergata til Bergljots gate, med utkjøring via Håkon Jarls gate til Klostergata.

Passasjen mellom Bergljots gate og Håkon Jarls gate er svært smal og stiller krav til presis manøvrering. Retningen med innkjøring fra Klostergata til Håkon Jarls gate og videre via Bergljots gate vurderes som den beste løsningen trafikksikkerhetsmessig. Kjøremonster motsatt veg vurderes som mer negativt trafikksikkerhetsmessig på grunn av siktforhold ved utkjøring til Håkon Jarls gate fra Bergljots gate og følgelig behov for å krysse hovedtraséen til de myke trafikantene i området. Konfliktpunktene er i hovedsak knyttet til inn- og utkjøringen til Klostergata.

Det vurderes at dette alternativet for varelevering vil medføre mindre konflikter med myke trafikanter i området.

4.3.2 Tilgjengelighet og logistikk

Det forutsettes at dette alternativet skal betjene alle mottakerne for varelevering i Håkon Jarls gate/Elgeseter gate 2. Og at varelevering til Elgeseter gate 2 vil skje på siden av bygget mot Håkon Jarls gate.

Dersom varetransport skal stå parkert langs Elgeseter gate 2, vil transporstrekningen for «varetralle» bli kort for Elgeseter gate 2, men noe lenger for varemottak i Håkon Jarls gate.

Sporing av kjøretøy som er 12 meter viser svært lite til ingen rom for avvik i kjørebevegelsen, som gjør det krevende for sjåfører. Sporingen viser også at store kjøretøy vil komme i konflikt med eksisterende garasjeanlegg og svært tett på inngangspartiet (ikke hovedinngang) til legevaktkontoret.

4.3.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Flere bevegelseslinjer påvirkes som følge av alternativet. Gående og syklende med bevegelse til og fra St. Olavs vil måtte krysse kjørebevegelsen. Det vurderes at alternativet vil oppleves som logisk da svingebevegelsen er forutsigbar. Fremkommeligheten for myke trafikanter vurderes til å være bedre enn dagens situasjon.

4.3.4 Byggbarhet og drift

Alternativet medfører en stor strukturell endring i gateløpet sammenlignet med andre alternativer for varelevering. Alternativet krever bygging og istandsetting av en omtrent 50 meter ny gate som kobler Håkon Jarls gate med Bergljots gate. Dette inkluderer rivning av eksisterende

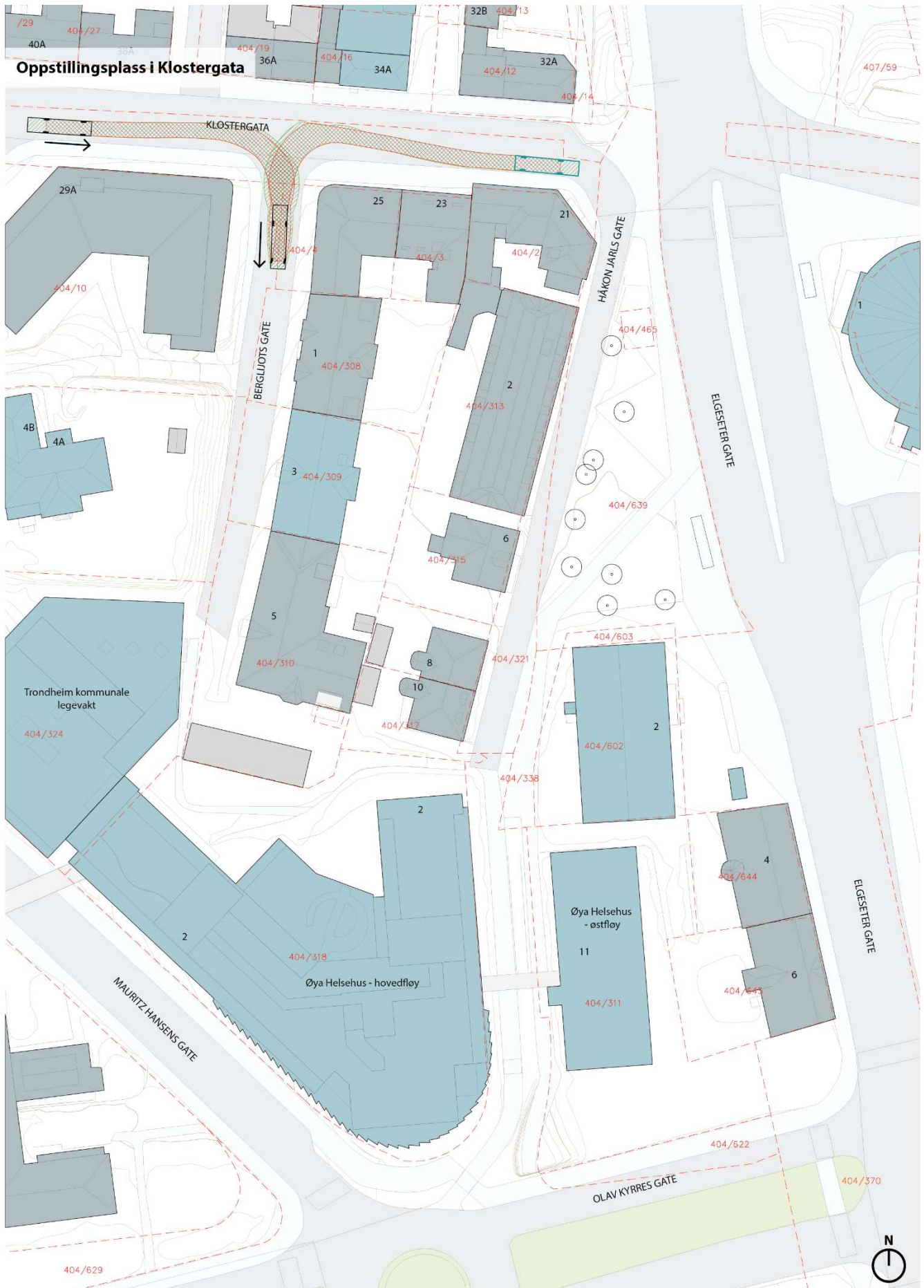
gjerde, bakhage og parkeringsplass tilknyttet Håkon Jarls gate 10. Det er kontrollert at sporing ikke kommer i konflikt med balkong, se Figur 10. Alternativet er vurdert til å være realiserbart, men vil kreve regulering. Løsningen setter et nytt behov for snømåking av gate og snøopplag.

4.3.5 Bybilde

Alternativet skaper en mer åpen og tydeligere forbindelse mellom Håkon Jarls gate og Bergljots gate og definerer kvartalet på en god måte. Gjennomgående fortausareal styrker lesbarheten i bybilde. Opplevelsen av byrommet som påvirkes vil ellers ikke forandres i stor grad.

4.3.6 Vurdering

- Alternativet skaper en bedre situasjon for gående og syklende i Håkon Jarls gate, hvor det i alternativet ikke planlegges for rygging.
- Det er svært lite til ingen rom for avvik i kjørebevegelsen for kjøretøy som er 12 meter, som gjør løsningen krevende for sjåfører. Kjøremonstret vil variere mellom førere, noe sporingen ikke tar høyde for.
- Alternativet hindrer ikke sjåfører fra å bruke den nye veien som en vendehammer.
- Store kjøretøy kan komme i konflikt med eksisterende garasje.
- Store kjøretøy kan komme i konflikt med inngangsdør til legevakt (er ikke hovedinngang for besøkende).
- Alternativet medfører en stor strukturell endring i gateløpet sammenlignet med andre alternativer for varelevering.
- Alternativet krever rivning av eksisterende gjerde, bakhage og parkeringsplass tilknyttet Håkon Jarls gate 10.
- Alternativet krever erverv av eiendom og omregulering.



4.4 Oppstillingsplass i Klostergata

4.4.1 Trafikksikkerhet

Dette alternativet legger opp til at kjøretøy må rygge på en vegstrekning der det er nokså stor tetthet av myke trafikanter. Det er to mulige kjøremønstre, der det ene medfører innkjøring i Bergljots gate for å rygge ut og opp Klostergata til oppstilling, mens det andre medfører oppstilling øverst i Klostergata for å så rygge ned Klostergata og inn i Bergljots gate, og videre kunne kjøre videre ut i Klostergata vestover.

Begge alternativene medfører manøvrering og rygging i Klostergata, der myke trafikanter i stor grad bruker vegen som ferdselsareal, noe som medfører stor risiko for uønskede hendelser eller ulykker.

Dette alternativet antas å forutsette trafikkregulering ved skilting som ikke tillater varelevering i Håkon Jarls gate.

Det vurderes at dette alternativet for varelevering vil medføre konflikter med myke trafikanter i området. Syklistene kan komme i stor fart som følge av Klostergatas helning, og i situasjonen der lastebil rygger vil dette potensielt skape en farlig situasjon.

4.4.2 Tilgjengelighet og logistikk

Dersom varetransport skal stå parkert langs Klostergata, vil transporstrekningen for «varetralle» bli omtrent 60 meter, som er markant lengre sammenlignet med dagens situasjon, og ikke henhold til lovverk.

Varetransportstrekningen fra varebil til Elgeseter gate 2 vurderes til å være problematisk dersom fremtidig varebehov blir stort. Alternativet løser ikke problematikken knyttet til renovasjon og henting av containere ved Elgeseter gate 2 og Joker Samfundet på en god måte.

4.4.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Strømmen av myke trafikanter med målpunkter langs Håkon Jarls gate påvirkes ikke. Hovedsykkelruten påvirkes heller ikke.

4.4.4 Byggbarhet og drift

Alternativet medfører ingen omfattende endringer for kjørbare flater eller infrastruktur og vurderes til å være realistisk. Detaljering kreves for å få til en løsning som hindrer varetransport i å rygge videre ned Håkon Jarls gate. Det vil være utfordrende å overholde uten tiltak som også vil komme i konflikt med kjøretøy som skal ned Håkon Jarls gate. Slik som personbiler til privat parkering eller utrykningskjøretøy.

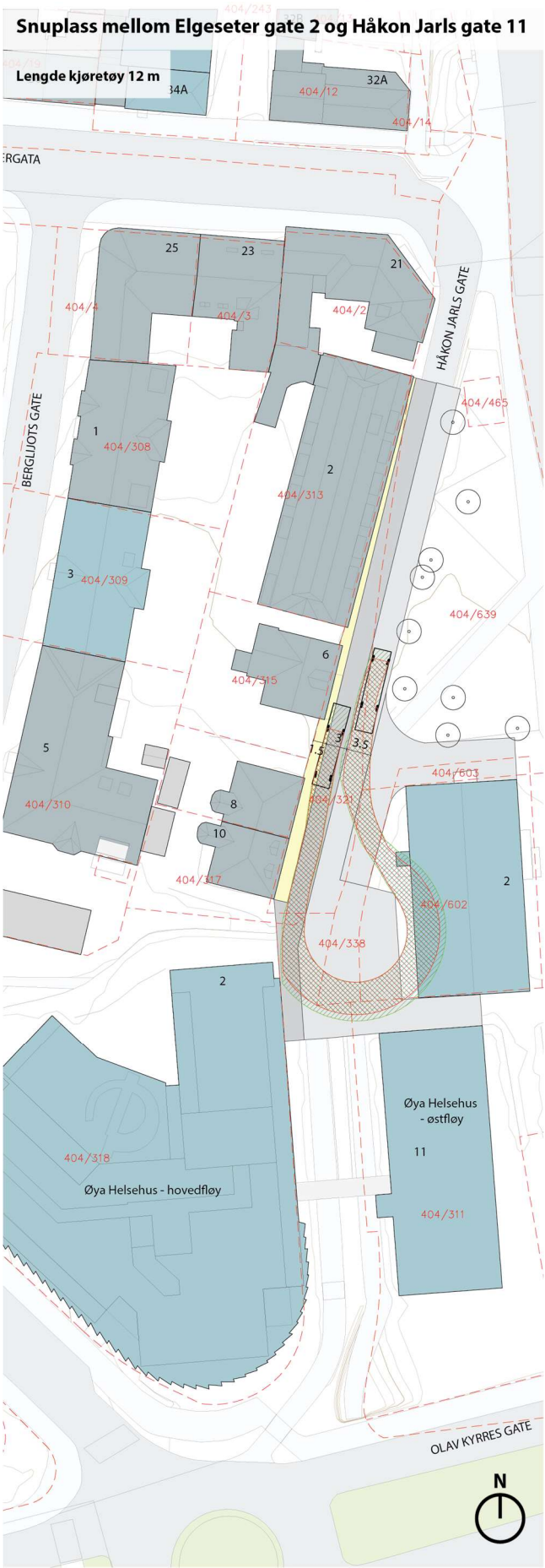
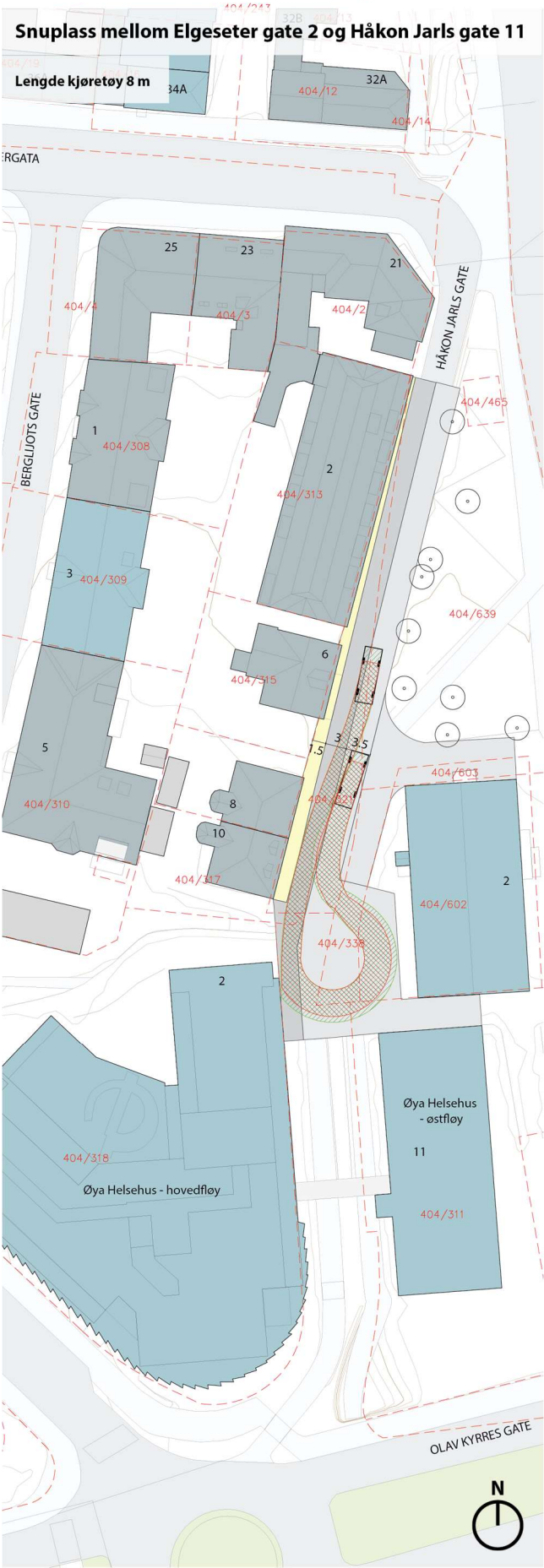
4.4.5 Bybilde

Alternativet skal hindre at varelevering med lastebil skjer langs Håkon Jarls gate. Mindre motorisert trafikk i gaten gjør at opplevelsen av byrommet får en noe friere karakter

og at varelevering blir en mindre forstyrrende del av bybilde. Det er lettere for gående og syklende å ta plass i Håkon Jarls gate. Det vurderes allikevel at biltrafikken i Håkon Jarls gate i dagens situasjon tilpasser seg den frie flyten av de myke trafikantene som bruker gaten i dag, og at karakteren til byrommet ikke endrer seg mye som følge av alternativet.

4.4.6 Vurdering

- Alternativet løser ikke behovet for renovasjon og varelevering til fremtidig næring i Elgeseter gate 2.
- Alternativet skaper en bedre situasjon for gående og syklende i Håkon Jarls gate.
- Manøvrering og rygging i Klostergata kommer i konflikt med myke trafikanter.



4.5 Snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11

4.5.1 Trafikksikkerhet

Dette alternativet legger opp til snuplass på vestsiden av Elgeseter gate 2, hvor det ikke legges opp til rygging. Illustrasjon på foregående side viser sporing med liten lastebil (8 m) og vanlig lastebil (12 m), og viser at det ikke er mulig å klare snubevegelsen innenfor tilgjengelig areal med vanlig lastebil. Imidlertid har prøvekjøring vist at dette er mulig, gitt at lastebilen har roterbar bakaksling. Det forutsettes derfor at det er mulig å snu på tilgjengelig areal med lastebil på inntil 12 m lengde.

Arealet til snuplassen er knapp, noe som gjør at kjøretøyet må inn på fortau før det begynner snubevegelsen. Dette medfører kryssing av trafikkstrømmer til gående og syklende. Ved stor trafikkmengde av gående og syklende kan det være vanskelig for lastebilen å legge seg riktig for å vende. Dette kan føre til uønsket rygging. Varetransporten kommer tett på opp- og nedkjøringen til sykkelkjelleren, men konfliktpotensialet vurderes som lav da både kjøretøy, syklende og gående har lav hastighet her.

Varetransport med lastebil medfører også til dels store blindsoner, hvilket øker risikoen for ulykker og andre uønskede hendelser i et område der det ferdes mange myke trafikanter.

Det vurderes som positivt for trafikksikkerheten at alternativet ikke legger opp til rygging. Ved å unngå rygging vil sjåføren ha bedre oversikt over trafikkbildet.

4.5.2 Tilgjengelighet og logistikk

Det forutsettes at dette alternativet betjener alle mottakerne for varelevering i Håkon Jarls gate og Elgeseter gate 2, og at varelevering til Elgeseter gate 2 vil skje på vestsiden av bygget, mot Håkon Jarls gate.

En snubevegelse uten rygging gir en effektiv bruk av plass og tid. Alternativet gir også korte transportstrekninger for «varetralle», som gir bedre arbeidsforhold for leverandøren.

Alternativet åpner opp for muligheten til å etablere parkering for lasting og lossing utenfor Elgeseter gate 2, ved siden av snuplassen, og på denne måten unngår å komme i konflikt med myke trafikanter. En slik løsning vil gi kort transportstrekning for «varetralle» til Elgeseter gate 2, men noe lenger for varemottak i Håkon Jarls gate (om lag 40 meter). En må anta at leveranser til de øvrige virksomhetene skjer utenfor aktuelt vareleveringsmottak, og at lastebil står i gaten ved lasting og lossing.

4.5.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Flere bevegelseslinjer påvirkes som følge av alternativet. Lastebilens kjørebegivelse vil krysse hovedretningen for gående og syklende til og fra St. Olavs hospital. Mange kan bli overrasket over at varetransport må over på fortau før

den svinger mot Elgeseter gate 2. Fremkommeligheten til både kjøretøy og myke trafikanter vil reduseres.

At myke trafikanter slipper å vente på ryggende kjøretøy anses som positivt for fremkommeligheten.

4.5.4 Byggbarhet og drift

Alternativet medfører ingen omfattende endringer for kjørbare flater eller infrastruktur og vurderes til å være realistisk. Det er likevel knapt med areal og innebærer at kjøretøy trolig må kjøre over fortau i Håkon Jarls gate for å klare snubevegelsen.

Alternativet forutsetter også at det ikke står oppstilte kjøretøy langs fasaden til Elgeseter gate 2.

4.5.5 Bybilde

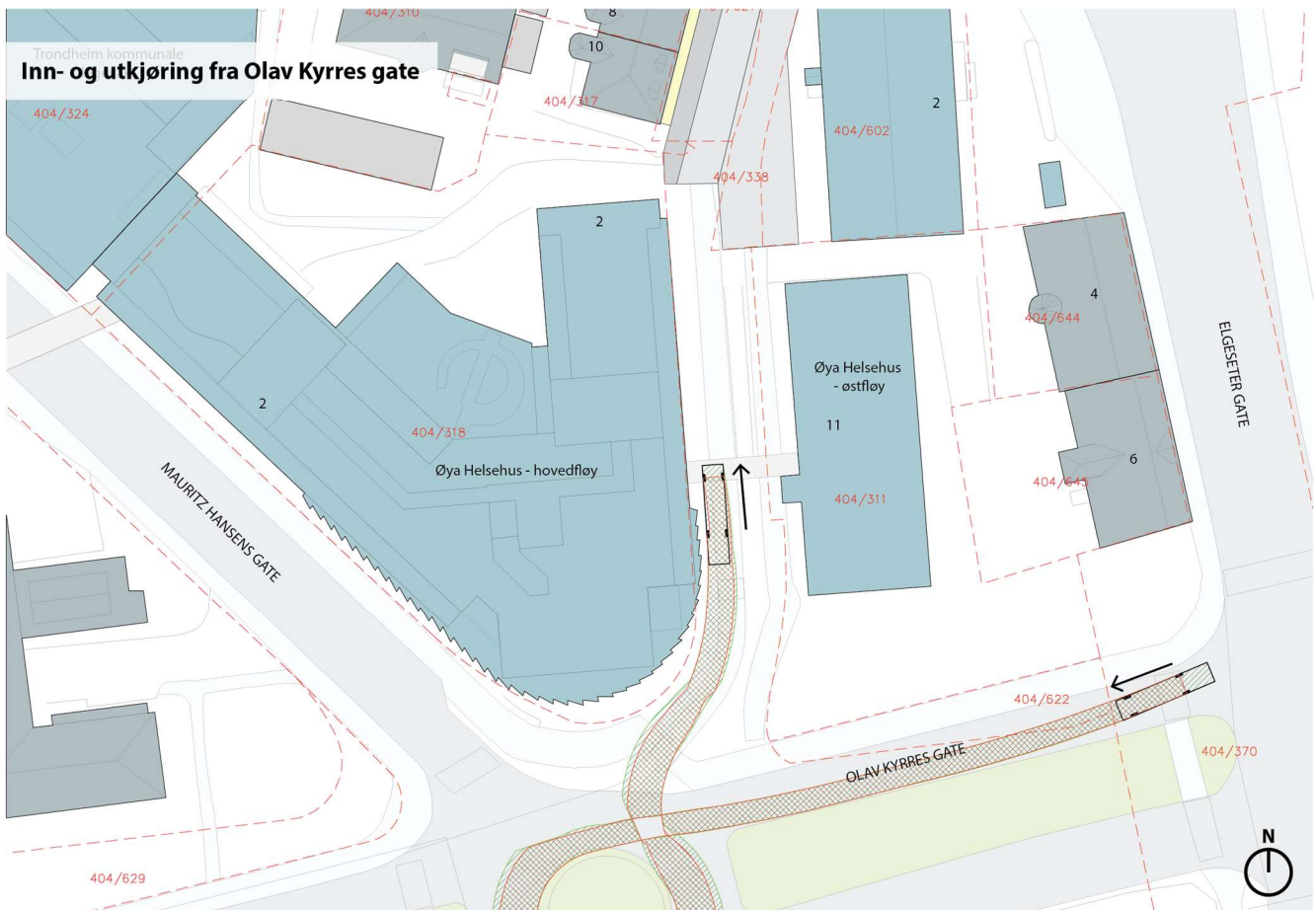
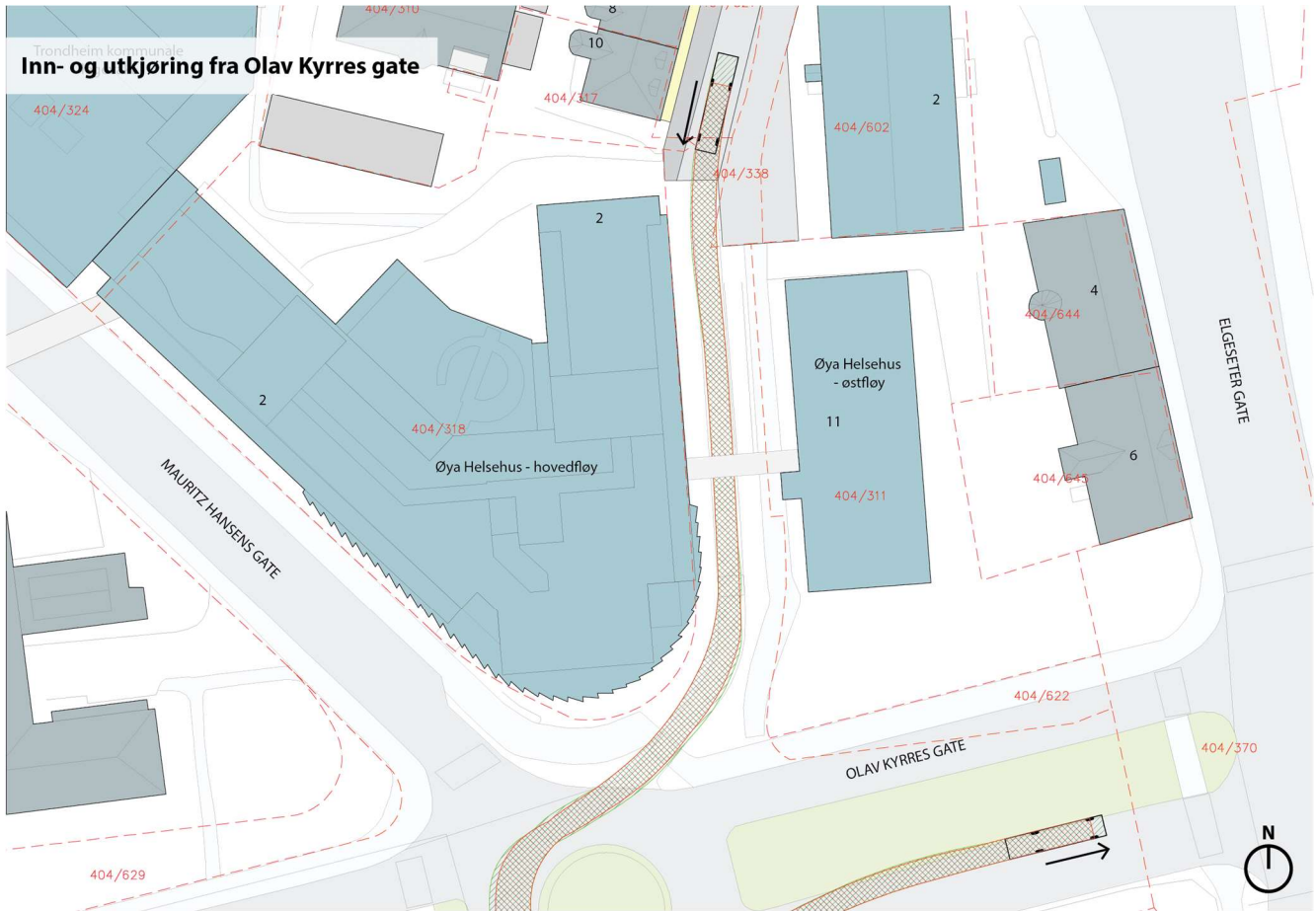
Alternativet vil ikke påvirke eller gjøre inngrep i Eddaparken. Det vurderes at alternativet ikke vil blokkere viktige siktelinjer eller være dominerende i Eddaparken.

For selve snuplassen kreves det ingen strukturelle endringer, hvor bruken og opplevelsen av dette byrommet vil være lik som dagens bruk. Byrommet vil fortsatt oppleves som en stor grå flate der en må hensynta andre trafikanter.

Ved varelevering vil kjørebegivelsen være dominerende for byrommet, slik at en som gående og syklende må avvente og hensynta kjørebegivelsen.

4.5.6 Vurdering

- Snubevegelsen er trolig avhengig av å benytte deler av arealet til fortau for å unngå rygging.
- Alternativet unngår rygging med lastebil
- Alternativet åpner opp for etablering av laste- og losseplass som unngår viktige ferdselssoner for myke trafikanter.
- Krever ingen strukturelle endringer i byrommet, men byrommet vil fortsatt oppleves som en stor grå flate.



4.6 Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate

Det er vurdert 3 kjøremåter for dette alternativet. 1) innkjøring direkte fra Olav Kyrres gate til Håkon Jarls gate, 2) innkjøring ved bruk av rundkjøring, og 3) utkjøring fra Håkon Jarls gate til Olav Kyrres gate. Direkte innkjøring fra Olav Kyrres gate er tatt ut som følge av byggbarhet og trafikkavvikling i Olav Kyrres gate, og vil i det følgende ikke vurderes.

4.6.1 Trafikksikkerhet

Sporing for alternativet viser at det er trangt forbi Øya Helsehus, noe som kan føre til konflikter mellom lastebil og gående/syklende som skal inn/ut av Håkon Jarls gate. Spesielt sør for gangbrua til Øya Helsehus forgreiner bevegelseslinjene seg, slik at det for kjørende vil bli mange bevegelsesmønstre å hensynta. Dette kan oppleves som ubehagelig for både sjåfører og myke trafikanter.

Ved å åpne opp for gjennomkjøring for varetransport i Håkon Jarls gate til Olav Kyrres gate, kan dette føre til ulovlig kjøring og øke konfliktpotensialet.

Det vurderes som positivt for trafikksikkerheten at alternativet ikke legger opp til rygging. Ved å unngå rygging vil sjåføren ha bedre oversikt over trafikkbildet. Det er god sikt i aktuell trasé.

4.6.2 Tilgjengelighet og logistikk

Det forutsettes at dette alternativet skal betjene alle mottakerne for varelevering i Håkon Jarls gate og Elgeseter gate 2, og at varelevering til Elgeseter gate 2 vil skje på siden av bygget mot Håkon Jarls gate. For de øvrige virksomhetene må det forutsettes at lastebil stopper utenfor eget varemottak for av- og pålossing av varer.

Alternativet åpner opp for muligheten til å etablere parkering for lasting og lossing utenfor Elgeseter gate 2, og på denne måten unngår å komme i konflikt med myke trafikanter. En slik løsning vil gi kort transportstrekning for «varetralle» til Elgeseter gate 2, men noe lenger for varemottak i Håkon Jarls gate (om lag 40 meter).

4.6.3 Fremkommelighet for myke trafikanter

Å legge til rette for kjørende inn/ut fra Håkon Jarls gate via rundkjøringen i Olav Kyrres gate (en rundkjøring med allerede mange bevegelsesmønstre), vil skape et ytterligere press på kapasiteten. I tillegg forgreiner bevegelseslinjene til gående og syklende på sørsiden av gangbrua til Øya Helsehus i ulike retninger. Dette vil komme i konflikt med kjørebegivelse og kunne påvirke fremkommeligheten. I mange tilfeller vil dette føre til at syklist presses opp på fortausareal og på denne måten komme i konflikt med gående.

4.6.4 Byggbarhet og drift

Alternativet kommer nær undergangen under Olav Kyrres gate med, spesielt gjelder dette for sporing med direkte innkjøring fra Olav Kyrres gate. Dette kan gi utfordringer knyttet til ombygging av gata for å tilpasse inn/utkjøring av lastebil fra rundkjøringen.

Gangbrua til Øya Helsehus har en frihøyde på 4,1-4,3 meter, noe som er lavere enn kravet på 4,8 meter. Skal dette være et reelt alternativ vil kjøretøy måtte være lavere enn 4 meter, alternativt må gangbruen rives. Et slikt alternativ vil kreve fravikssøknad fra krav i vegnormal, da planforslaget regulerer sykkelveg med fortau på deler av strekningen.

4.6.5 Bybilde

Dagens situasjon for området er åpent, luftig og med gode siktlinjer. Ved å åpne opp for adkomst for varetransport vil dette komplisere bybildet og gjøre ferdsel for myke trafikanter mindre attraktivt. Bybildet kan oppleves som mindre lesbart og oversiktlig.

Alternativet gir et større potensial for byrommet foran Elgeseter gate 2, ved å unngå areal til snuplass.

Alternativet vil ikke påvirke eller gjøre inngrep i Eddaparken, og varetransporten vil ikke blokkere viktige siktlinjer eller være dominerende i Eddaparken.

4.6.6 Vurdering

Av de to vurderte alternativene for gjennomkjøring anbefales alternativet med utkjøring fra Håkon Jarls gate da dette bryter mindre med trafikkstrømmer i rundkjøringen i Olav Kyrres gate.

- Mange bevegelseslinjer som skal hensyntas i et allerede presset område med tanke på fremkommelighet.
- Alternativet unngår rygging med lastebil
- Alternativet krever høydebegrensning på kjøretøy eller at gangbru fra Øyas Helsehus hovedfløy til østfløy rives.
- Noen strukturelle endringer i gateløpet må forventes. Fravikssøknad nødvendig.
- Alternativet åpner opp for etablering av laste- og losseplass som unngår viktige ferdselssoner for myke trafikanter.

4.7 Drøfting og anbefaling

Dette notatet vurderer seks alternativer for varelevering i Håkon Jarls gate med utgangspunkt i de fem vurderingskriteriene: Trafikksikkerhet, Tilgjengelighet og logistikk, fremkommelighet for myke trafikanter, byggbarhet og drift og til slutt bybilde.

De tre alternativene med snuplass vil være sammenlignbar med dagens situasjon, men med en liten forbedring. Forbedringen ligger i at selve Håkon Jarls gate etableres med både veggsone og fortau, hvilket vil gi mulighet for fotgjengere å bevege seg i gata på en trafikksikker måte. Når lastebil skal manøvrere seg inn og ut av snuhammeren vil det kunne skape konfliktsituasjoner med myke trafikanter. Ved å legge snuhammer mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2 vil lastebil trenge manøvreringsplass på tvers av fortau og gate med sykkeltrafikk. Snuhammeren på nordsiden av Elgeseter gate 2 gir en litt mer ryddig ryggesituasjon for selve Håkon Jarls gate. Samtidig er det uheldig at det rygges der hovedforbindelsen fra Eddaparken kommer ut i Håkon Jarls gate. Det er også en økt risiko for skade og slitasje på stamme og rotsone til svært viktige trær i Eddaparken med denne løsningen. Med snuplass på vestsiden av Elgeseter gate 2 unngår en rygging, men det krever at lastebilen benytter noe av fortauet i snubevegelsen. En slik snuplass er vurdert til å gi den mest trafikksikre situasjonen, og best arbeidsforhold for sjåførene av løsningene for snuplass.

Et alternativ til bruk av snuhammer/snuplass vil være å rygge lastebil fra Klostergata, slik det også praktiseres i dag. Dette er ikke en ønsket løsning av hensyn til trafikksikkerhet.

Alternativet med gjennomkjøring i Bergljots gate vil potensielt kunne gi en god og trafikksikker løsning. Retningen med innkjøring fra Klostergata til Håkon Jarls gate og videre via Bergljots gate vurderes som den beste løsningen trafikksikkerhetsmessig. Utfordringen med løsningen er at det er lite plass til å lage en geometri som

gir enkel manøvrering av lastebil. Løsningen krever en betydelig fysisk ombygging, omregulering og erverv, og anbefales derfor ikke.

Oppstillingsplass i Klostergata reduserer vareleverings-trafikk i Håkon Jarls gate, noe som kan gi en mer fri og trygg gate for myke trafikanter. Samtidig vil fremtidig næring i Elgeseter gate 2 ha et større behov for både varetransport og renovasjon enn det gata har i dag. Avstand fra oppstillingspunkt til vareleveringspunkt vil være for langt, og ikke i henhold til lovkrav. Derfor forkastes denne løsningen.

Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate gir en løsning som unngår rygging, og den gir mulighet for parkering til lasting og lossing som ikke kommer i konflikt med viktige bevegelseslinjer. Gangbrua tilfredsstiller ikke krav til frihøyde, og skal dette alternativet være aktuelt må enten gangbrua rives, eller så må det settes høydebegrensning på kjøretøy.

Som en sluttvurdering anbefales det å gå videre med en løsning som tilsvarer dagens situasjon, med en bedre tilrettelagt snuplass ved Eddaparken og Elgeseter gate 2. Løsningen er vurdert til å være den mest trafikksikre av de to snuplass-alternativene, og vurderes som den mest integrerte i bybildet. Det kan eventuelt også anbefales å tillate gjennomkjøring (sørgående kjøreretning) i Håkon Jarls gate for de største lastebilene, med 12 meter lengde og over 16 tonn. Det må da settes en høydebegrensning på 4 meter. Et slikt alternativ vil kreve fravikssøknad fra krav i vegnormal, da planforslaget regulerer sykkelveg med fortau på deler av strekningen.

Uavhengig av valgt løsning anbefales god skilting og at varelevering skjer utenfor høyt trafikkerte perioder.

Tabell 1: Tabell viser vurdering av alternativer mot dagens situasjon

	Trafikksikkerhet	Tilgjengelighet og logistikk	Fremkommelighet for myke trafikanter	Byggbarhet og drift	Bybilde
Snuplass mellom Eddaparken og Elgeseter gate 2	0	0	0	0	0
Snuplass mellom Håkon Jarls gate 10 og Mauritz Hansens gate 2	-	0	0	0	0
Gjennomkjøring til Bergljots gate	+	+	+	- - -	0
Oppstillingsplass i Klostergata	0	- -	+	0	0
Snuplass mellom Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11	0	+	0	0	0
Inn- og utkjøring fra Olav Kyrres gate	0	+	-	- -	0