

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

NORDRE DEL AV ELGESETER GATE

DETALJREGULERING



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

MARS 2026
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

NORDRE DEL AV ELGESETER GATE, DETALJREGULERING

PLANBESKRIVELSE

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.				
A252759	RAP_Elgeseter_Planbeskrivelse				
VERSJON	UTGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
2.0	24.04.2025	Planbeskrivelse	HATO/JLSK	MAFL	MAFL
3.0	25.06.2025	Planbeskrivelse, endringer etter vedtak i byutvilningsutvalget	HATO/JLSK	MAFL	MAFL
4.0	04.03.2026	Planbeskrivelse, endringer etter offentlig ettersyn	HATO/JLSK	MAFL	MAFL

INNHold

1	Sammendrag	5
2	Innledning	7
2.1	Bakgrunn	7
2.2	Formålet med planarbeidet	8
2.3	Planprosess og medvirkning	9
3	Planstatus og rammebetingelser	11
3.1	Byvekstavtalen for personbiltransport	11
3.2	Statlige retningslinjer og føringer	11
3.3	Regionale planer og føringer	11
3.4	Lokale planer og føringer	11
3.5	Tidligere vedtak i saken	17
3.6	Forprosjekt og prinsipper for reguleringsplanen	17
3.7	Krav om konsekvensutredning	19
4	Dagens situasjon	20
4.1	Planområdets beliggenhet og utstrekning	20
4.2	Eiendomsforhold	20
4.3	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	21
4.4	Stedets karakter	21
4.5	Landskap	22
4.6	Kulturarv	22
4.7	Naturmangfold	23
4.8	Rekreasjon og friluftsliv	23
4.9	Landbruk	25
4.10	Vei- og trafikkforhold	25
4.11	Barn og unges interesser	28
4.12	Sosial infrastruktur	29
4.13	Universell utforming	29
4.14	Teknisk infrastruktur	29

4.15	Grunnforhold	29
4.16	Støyforhold	30
4.17	Luftforurensning	32
4.18	Næring	32
5	Beskrivelse av planforslaget	33
5.1	Kort beskrivelse av tiltak	33
5.2	Planlagt arealbruk	37
5.3	Byrom og grøntområder	40
5.4	Blågrønn faktor	44
5.5	Universell utforming	45
5.6	Tilknytning til infrastruktur	45
5.7	Varelevering og utrykning	46
5.8	Anleggsgjennomføring	46
5.9	Omklassifisering av gater	47
6	Virkninger av planforslaget	48
6.1	Landskap	48
6.2	Byform og steds karakter	48
6.3	Kulturarv - Konsekvensutredning	49
6.4	Naturmangfold	49
6.5	Rekreasjon og friluftsliv	51
6.6	Trafikk	51
6.7	Barns og unges interesser	57
6.8	Universell utforming	57
6.9	Sosial infrastruktur	58
6.10	Teknisk infrastruktur	58
6.11	Grunnforhold	58
6.12	Støy - Konsekvensutredning	59
6.13	Luftforurensning - Konsekvensutredning	62
6.14	Klimapåvirkning	63
6.15	Konsekvenser for næringsinteresser	64
6.16	Anleggsgjennomføring	64
7	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)	66
8	Ytre miljø - Miljøprogram	67
9	Referanser	68
10	Vedlegg	70

1 Sammendrag

I flere tiår har det vært jobbet med å finne løsninger for å gjøre Elgeseter gate til en bedre gate, både i funksjonen som en sentral kollektivåre, for å redusere barrierevirkningen og som en viktig del av det lokale bymiljøet. Området rundt Studentersamfundet er et svært komplekst byrom. Ikke bare er det et sentralt knutepunkt for alle trafikantgrupper, det er også et viktig byrom med mye aktivitet gjennom hele døgnet. Både NTNU og St. Olavs hospital har tydelig målsettinger om å redusere Elgeseter gate som fysisk barriere i området.

I 2022 ble det gjennomført et forprosjekt og det ble gitt politisk tilslutning for noen prinsipper som skulle ligge til grunn for en reguleringsplan. Planen har som mål både å sikre et robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet, samtidig som den skal bidra til å knytte bydelen bedre sammen ved å redusere barrierevirkningen av Elgeseter gate.



Figur 1-1: Planområdet vist med hvit stiplet linje.

Forprosjektet anbefalte å jobbe videre med en løsning hvor Høgskoleveien stenges for biltrafikk og all trafikk i øst-vest-retning flyttes over til Klostergata. Dette er videreført i planforslaget. Dette vil redusere det totale kjørearealet i området og frigjøre plass til å etablere fullverdige metrobussholdeplasser i Elgeseter gate, samt bidra til at områdene ved Studentersamfundet og Høgskoleparken blir et mer sammenhengende byrom. Kjørearealet i Elgeseter gate vil bli noe smalere og gi mer plass til myke trafikanter og byliv på begge sider av gata.

Fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Elgeseter gate blir noe forbedret med forslaget. Flytting av trafikken som i dag går i Høgskoleveien til Klostergata, vil gi en større belastning på trafikken i Klostergata, hvor det går flere viktige bussruter i dag og i fremtiden. Sårbarheten for kollektivtrafikken blir derfor noe høyere i dette området. Hvordan denne situasjonen påvirker

fremkommeligheten for buss vil i stor grad være avhengig av hvordan den øvrige trafikken i området utvikler seg.

Planforslaget vil frigjøre kjøreareal for å gi mer og bedre plass for kollektiv, gående, syklende og byrom, men kan gi mindre robusthet for kollektivtrafikken i Klostergata.

Det vil være positivt for planforslaget hvis øvrige strategier og mål om redusert personbiltrafikk i Trondheim nås. Det bør derfor jobbes videre med tiltak som reduserer trafikkmengden i og gjennom planområdet og influensområdet for å redusere risikoen for forsinkelse for kollektivtrafikken.

2 Innledning

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

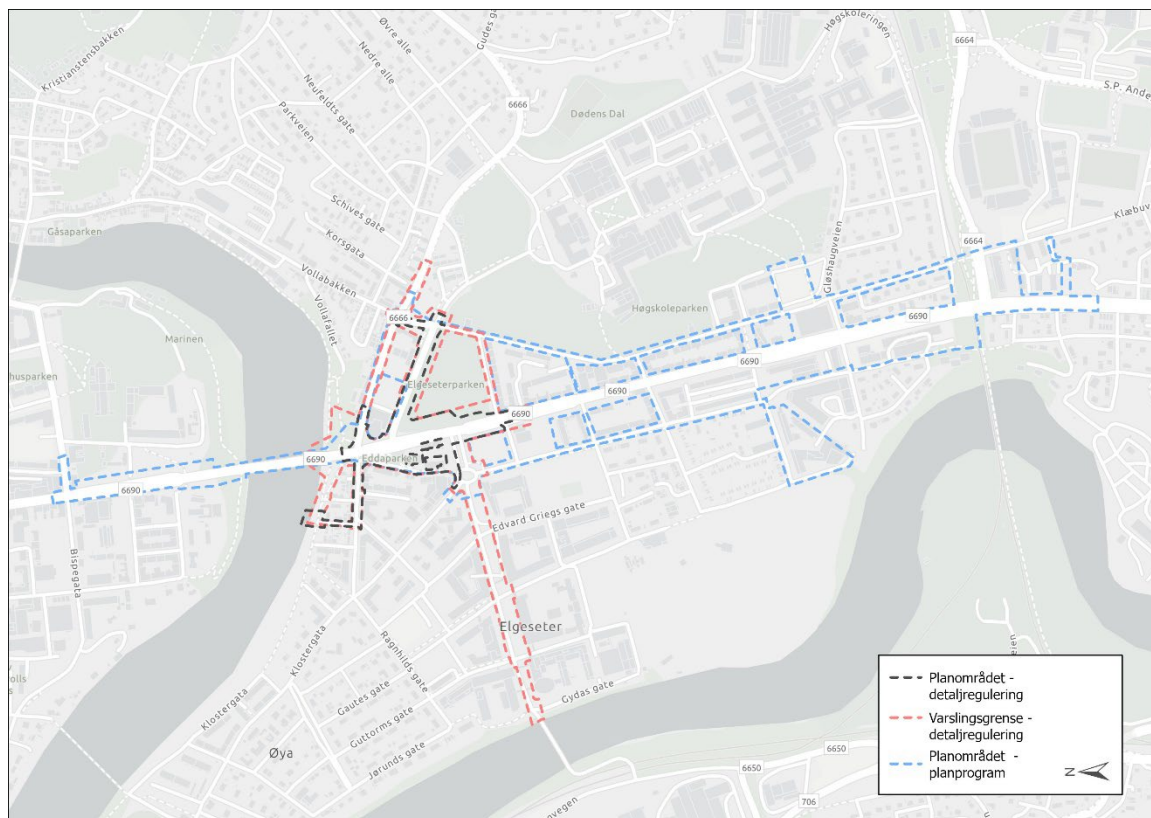
2.1 Bakgrunn

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 metrobusslinjene 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 løpet av 2023.

Det har vært jobbet med utredninger i 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 for planområdet.

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, presentert i beslutningsnotatet om prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet, som baserer seg på sidestilt kollektivløsning og en endring av kjøremønsteret omkring Studentersamfundet (beskrevet i kapittel 3.6).

Planprogrammet fra 2018 ligger til grunn for planarbeidet med sine rammer og føringer. I planprogrammet strakk planområdet seg fra Lerkendal i sør til Bispegata i nord. Varslingen inkluderte også sideveiene Klæbuveien, Udbyes gate, Vangslunds gate i tillegg til en del tverrgående gater. Ved ny planvarsling for Nordre del av Elgeseter gate, begrenset varslingen seg til å inkludere Elgeseter gate fra Olav Kyrres gate frem til Elgeseter bru, i tillegg til hele Olav Kyrres gate, deler av Høyskoleveien, Klostergata, Snorres gate og Eddaparken. Planområdet har siden ny varsling blitt ytterligere snevret inn slik det er vist i figur 2-1. Dette er gjort i samråd med Trondheim kommune, byplankontoret.



Figur 2-1: Blå stiplet linje er planområdet ved fastsatt planprogram, rød stiplet linje er planområdet ved varsling av planoppstart for detaljreguleringsplanen og svart stiplet linje er endelig planområdet.

2.2 Formålet med planarbeidet

Formålet med planforslaget er å sikre et robust kollektivsystem med god fremkommelighet og tilgjengelighet for kollektivreisende, og å knytte bydelen sammen for å bedre legge til rette for innovasjon og samarbeid. Målsettingen til planarbeidet er forankret i planprogrammet fra 2018. Målsettingen er felles for de fire tidligere nevnte gateprosjektene. I dette planarbeidet er målene fra planprogrammet spisset ned til følgende to hovedmålsettinger:

Sikre et 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

Viktige utfordringer i dette planarbeidet er å integrere metrobusstraséen i bystrukturen, hindre barrierevirkning og samtidig sikre fremkommelighet for metrobussen.

2.3 Planprosess og medvirkning

2.3.1 Historikk

Det har gjennom planarbeidene, som har pågått fra 2016, vært flere runder med involvering og medvirkning knyttet til utformingen av Elgeseter gate og tiliggende områder. Siden det nå er snakk om en regulering av en mindre del av Elgeseter gate enn det som lå til grunn for planprogrammet fra 2018 samt at arbeidet med plan har vært lite aktiv i noen år, ble det besluttet å varsle nytt oppstart av planarbeid i 2024.

2.3.2 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble gjennomført 06.02.2024. I oppstartsmøte ble det enighet om å legge til grunn planprogrammet for Elgeseter gate fra 2018 for det nye planarbeidet.

2.3.3 Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 25.05.2024 i Adresseavisen, samt publisert på Trøndelag fylkeskommune sine hjemmesider. Kunngjøringsannonse og varslingsbrev er vist i vedlegg *Kunngjøringsannonse og varslingsbrev*.

2.3.4 Medvirkning

Medvirkning har vært sikret ved varsel om oppstart planarbeid og medvirkningsmøter med både naboer, næringsliv, offentlige etater samt andre interessenter. Møtereferat fra eksterne samrådsmøter er vedlagt i vedlegg *Møtereferat eksterne samrådsmøter*.

2.3.5 Endringer etter offentlig ettersyn

Offentlig ettersyn ble kunngjort 18.06.2025 med høringsfrist 15.09.2025. Naboer, næringsliv, offentlige etater samt andre interessenter ble varslet.

I forbindelse med merknader fra offentlig ettersyn er det gjort flere endringer i planforslaget, under er en oppsummering av de viktigste endringene:

Håkon Jarls gate og Eddaparken

Arealet o_TO2 endres noe. Gatedelen av Håkon Jarls gate endres fra formålet torg til kjøreveg (o_KV5), fortau (o_FO11) og Eddaparken reguleres til parkformål (o_PA5). Vd Elgeseter gate 2 reguleres et område til kjøreveg knyttet til snuplass for varelevering. Det reguleres også eget torgformål (f_TO5) til Elgeseter gate 2 som skal benyttes til veggzone. Bestemmelsene endres tilsvarende.

Kryss Klostergata og Elgeseter gate

I krysset endres o_V2 og o_V4 til torgformål (o_TO2), mens o_V5 endres til fortausformål (o_FO14).



Figur 2-2: Figur som viser endringer i plankart før og etter offentlig ettersyn. Til venstre plankart før offentlig ettersyn, til høyre plankart etter endringer etter offentlig ettersyn.

Øvrige mindre endringer:

- I Klostergata vest for Elgeseter gate, er det etter ønske fra kommunen, regulert inn areal for renovasjonsanlegg. Det reguleres også inn siktlinjer for avkjørsler og kryss i Klostergata, vest for Elgeseter gate.
- Sentrumsformål lengst vest i Klostergata, ut mot Nidelva, er endret til vegformål.
- Torg, o_TO5, er i sin helhet tatt ut av planen.
- Det er foreslått regulert et større område #3 for styvet alm som kan bli påvirket av endringene i Håkon Jarls gate. Bestemmelsesområde sier at eksisterende styvet alm skal vurderes flyttet eller bevart innenfor dette bestemmelsesområde.
- Det er lagt til en rekkefølgebestemmelse som sier at gangveg under Elgeseter bru skal oppgraderes med enkle tiltak før o_KV1 settes i drift.
- Utarbeidet notat til alternative løsninger for varelevering i Håkon Jarls gate.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Byvekstavtalen for personbiltransport

Trondheim kommune inngikk 25.06.2019 en byvekstavtale mellom staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal, Malvik og Melhus kommune for perioden 2019-2029. Formålet med byvekstavtalen er å redusere biltrafikken ved at all trafikkøkning som følge av befolkningsvekst skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Avtalen ble reforhandlet i 2023 og inkluderer nå også kommunene Skaun og Orkanger.

3.2 Statlige retningslinjer og føringer

- Nasjonal transportplan 2025 – 2036 – Meld St.14 (2023-2024)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Mål med mening 2020-2021 (st. meld 40 om FNs bærekraftsmål)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T 1442/2021
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T 1520/2012

3.3 Regionale planer og føringer

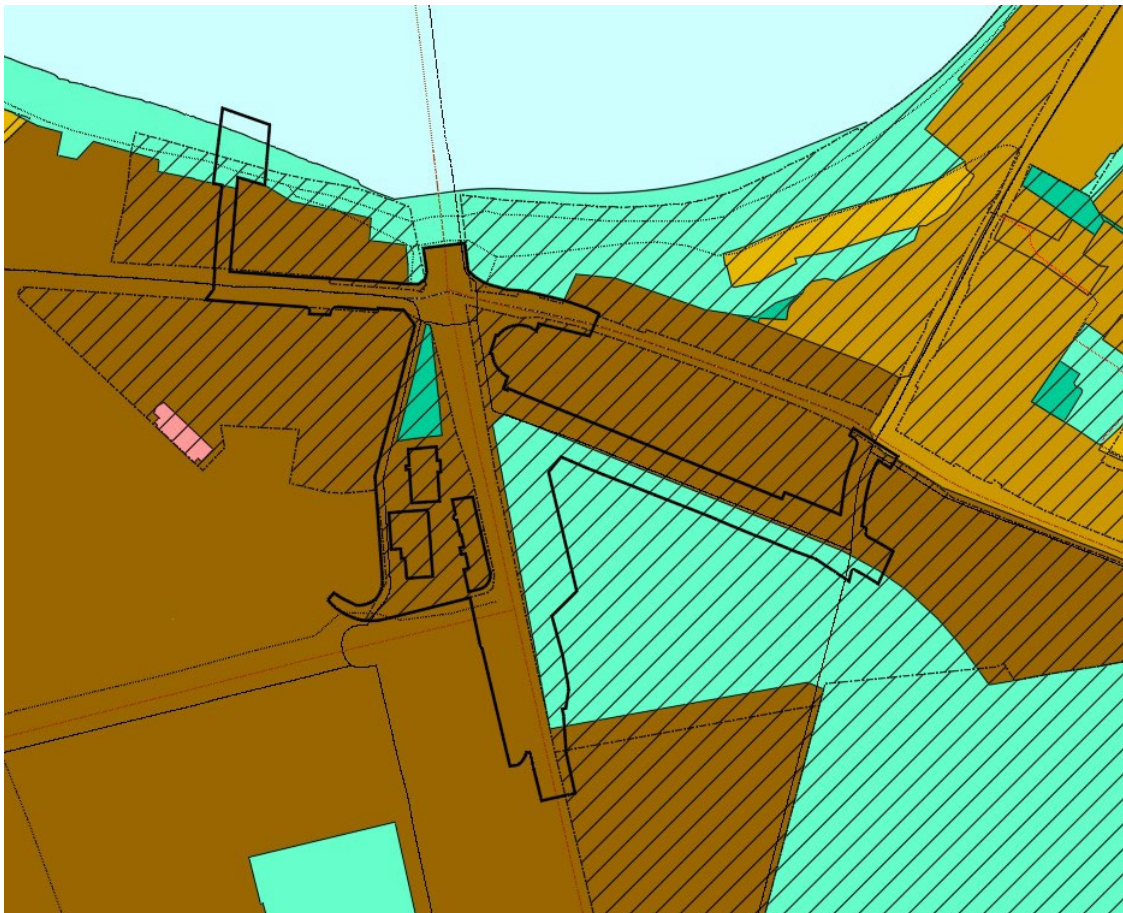
- Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen 2015
- Trøndelagsplanen 2019 – 2030
- Regional plan for arealbruk 2021-2030. Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune delstrategi veg 2019 – 2030

3.4 Lokale planer og føringer

3.4.1 Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel (2022-2034) er store deler av planområdet regulert til eksisterende sentrumsformål. Elgeseter park og Eddaparken er regulert til henholdsvis eksisterende og fremtidig blågrønnstruktur. Planområdet er også en del av hensynssone for bevaring av kulturmiljø, mens deler av planområdet langs Nidelva inngår under Nidelvkorridoren (forbudsgrense for vassdrag) og er regulert til blågrønnstruktur. Sykkeltrasé er regulert i Høgskoleveien med tilkobling til sykkeltrasé fra Klæbuveien og Vollabakken. Denne går videre forbi Studentersamfundet over Elgeseter bru, videre ned Klostergata fra Elgeseter gate og ned Håkon Jarls gate mot Olav Kyrres gate.

I kommuneplanens arealdel (2022-2034) er det regulert nåværende kollektivtrasé langs Elgeseter gate, Klostergata og Olav Kyrres gate, nåværende trasé for sykkel i Høgskoleveien, Klostergata, Olav Kyrres gate og Håkon Jarls gate, mens det langs Elvepromenaden er regulert nåværende turveg/turdrag.



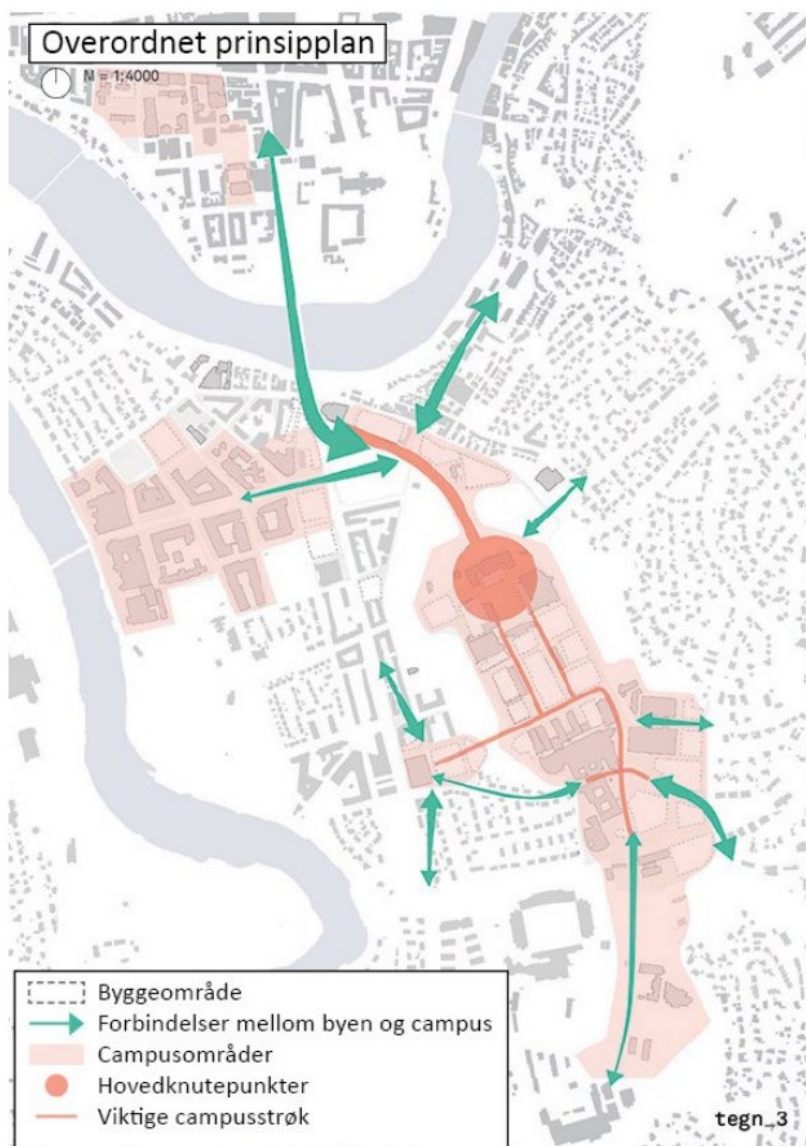
Figur 3-1: Utklipp fra ny kommuneplanens arealdel (2022-2034). Plangrensen lagt over med lyseblå linje (COWI). Brune areal er sentrumsformål, grønne formål er blågrønnstruktur.

3.4.2 Gjeldende og tilgrensede reguleringsplaner

Reguleringsplan for samlet bycampus i Trondheim (r2018044)

Reguleringsplan for samlet bycampus i Trondheim (r2018044) omfatter hele planområdet for denne planen. Målene for samlet bycampus er beskrevet i fire hovedformål: 1) utvikle et attraktivt og levende bycampus, 2) skape et bærekraftig bymiljø, 3) styrke sosial bærekraft og folkehelse og 4) utvikle samarbeidet.

Den overordnede prinsipplanen viser hvordan NTNUs campus i Trondheim skal henge sammen, både internt for området og med byen, på overordnet og langsiktig nivå. De overordnede prinsippene for utbyggingen er vist i figur 3-2 under. Flere av disse prinsippene er videreført i dette planarbeidet. Blant annet med forbindelsene vist med grønn pil fra Elgeseter bru opp til Høgskoleveien og gjennom Elgeseter park, og Høgskoleveien vist som et viktig campusstrøk. Andre viktige prinsipper for planarbeidet for campus er å knytte byen og campus sammen via portaler og tydelige forbindelser, blant annet med bruk av grøntområder. Et annet relevant prinsipp for denne planen er at aktivitet skal konsentreres rundt trafikale knutepunkt, slik som Studentersamfundet.



Figur 3-2: NTNUs overordnede prinsipplan gitt i planprogrammet for universitets- og campusformål i Bycampus Elgeseter.

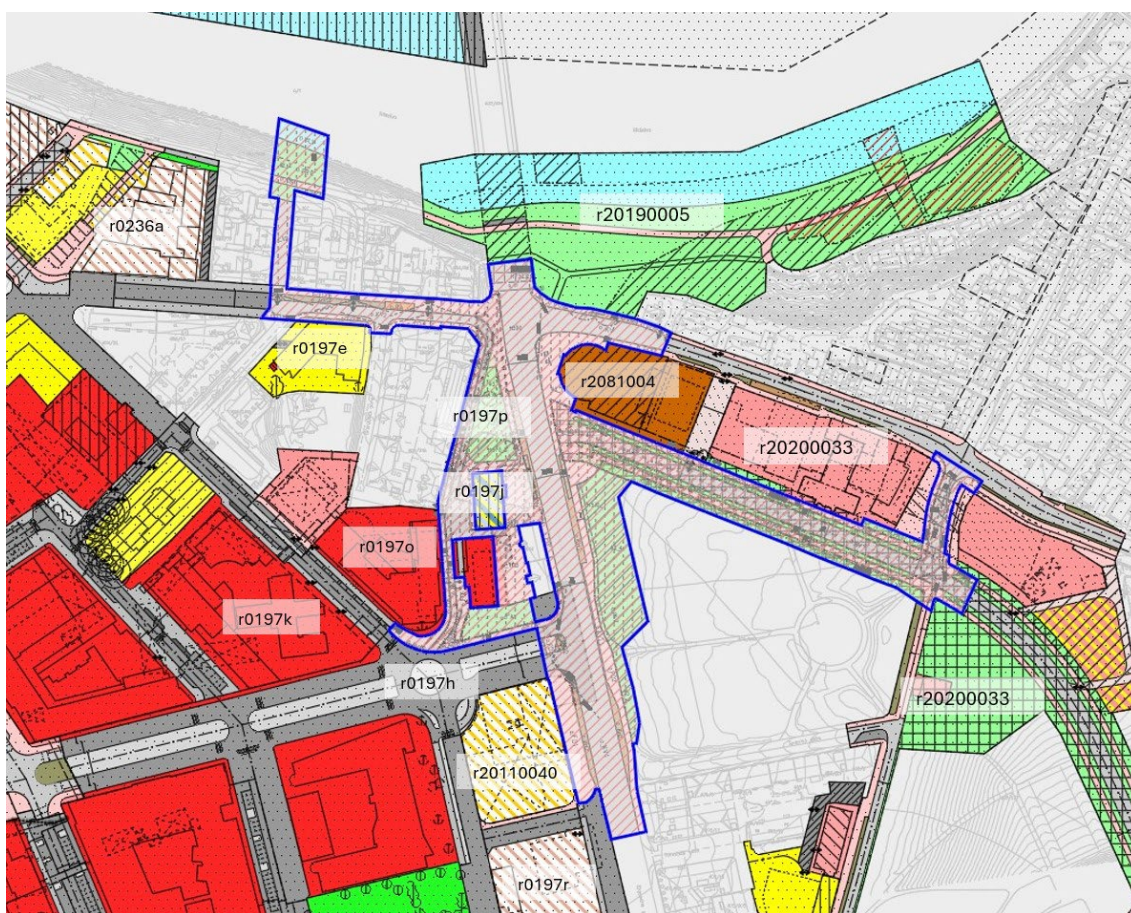
Som en del av arbeidet med samlokaliseringen er det utarbeidet en stedsanalyse for området. Stedsanalysen gir et godt grunnlag for kunnskap om områdets historiske utvikling, natur og landskap, bystruktur, mobilitet og byliv. Analysen er gjennomført i samarbeid med NTNU og ved flere medvirkningsaktiviteter med befolkningen, ansatte, studenter, barn og unge. Stedsanalysen gir relevant kunnskap for beskrivelse av dagens situasjon for reguleringsplanen for Elgeseter gate.

I tabell 3-1 er det listet opp gjeldende og tilgrensende planer til planområdet. Figur 3-3 viser hvordan planforslaget for Elgeseter gate forholder seg til gjeldende reguleringsplaner. Tabell 3-1 under viser vedtatte planer i og tilgrenset planområdet.

Tabell 3-1: Vedtatte planer i og tilgrenset planområdet.

PlanID	Plannavn
r20200033	Området Høgskoleveien – Grensen, øvre del
r20190005	Område mellom Elgeseter bru og Vollafallet
r20180042	Elgeseter gate 1 og Klostergata 9
r20110040	Elgeseter 10 og 14
r0197p	Håkon Jarls gate og tilgrensede offentlig areal
r0197j	Elgeseter gate 2
r0197o	Håkon Jarls gate 1 og 12, Øya sykehjem
r0197h	Rit 2000, Regionsykehuset i Trondheim
r0197e	Klostergata 29 Planomr. begrenset av Erik Jarls gt., Klostergt., Bergljot`s gt. og Bloksberg
r0197k	Bebyggelsesplan for et område mellom Olav Kyrres gate og Mauritz Hansens gate
r0197r	Elgeseter 16 og 18

Reguleringsplanen vil erstatte gjeldende plan r0197p, og deler av r0197j, r0197h og r20200033. Planforslaget vil i stor grad videreføre elementene i r20200033, slik som bestemmelser knyttet til Høgskolealléen, sikringssone for underliggende kulvert i Vollabakken og båndleggingssone for båndlegging etter lov om kulturminner.



Figur 3-3: Kart over gjeldende reguleringsplaner i og rundt planområdet. Ny plangrense vist med blå linje (COWI).

3.4.3 Temaplaner

Designprogram og normer for infrastruktur, byrom og grøntanlegg i Trondheim

Designprogram og normer for infrastruktur, byrom og grøntanlegg i Trondheim er et verktøy for å sikre at Trondheims eksisterende og historiske bymiljø beholder sin egenart, ved at nye utbyggingsområder får en identitet og at offentlige arealer er tilgjengelig for alle og at det skal være en robust, varig og bærekraftig standard på infrastruktur og uteanlegg.

Designprogrammet skal sikre (Trondheim kommune, 2025):

- omgivelser med funksjonalitet for alle
- funksjonelt utstyr, møbler og produkter av god kvalitet
- forenklet planlegging og effektiv drift
- enkelt og forutsigbart vedlikehold
- enhetlige anlegg og estetiske omgivelser

Designprogrammet skal ligge til grunn i prosjekteringen og utformingen av gater, byrom og grøntanlegg.

Fremtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi

Hensikten med sentrumsstrategien er å bidra til å oppfylle overordnede mål fra kommuneplanens arealdel og byvekstavtalen: Flere skal bo og jobbe i sentrum, og flere skal besøke og oppholde seg lengre i sentrum. Flere skal gå, sykle og ta kollektivtransport, og færre skal kjøre personbil i sentrum (Trondheim kommune, 2025).

Planområdet inngår i delområde sentrum sør: Øya, Elgeseter, Gløshaugen og Lerkendal. Strategien lister opp en rekke strategier aktuelle for området:

- > Utvikle Nordens mest attraktive og levende bycampus og følge opp tiltak i vedtatt strategi for campusutvikling.
- > Ta vare på sentrale kulturminner.
- > Skape en attraktiv plass foran Studentersamfundet med et nytt kollektivpunkt hvor bilene spiller en mer tilbaketrukket rolle.
- > Prioritere byliv og fotgjengere høyest i Elgeseter gate, for å binde bydelen sammen og å knytte den bedre til Midtbyen.
- > Legge til rette for gode tverrforbindelser for fotgjengere og syklister i Elgeseter gate, med langsgående sykling i parallellgater.

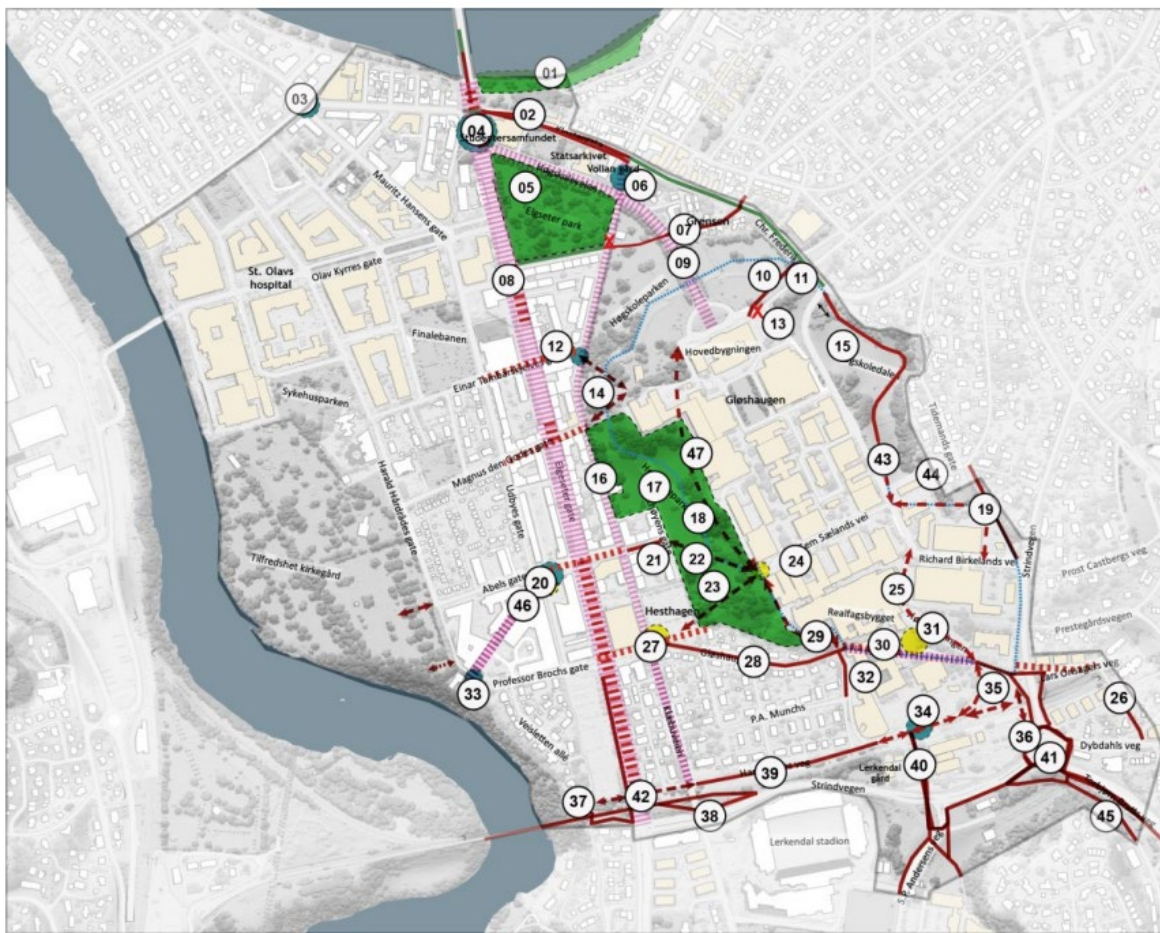
Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser (VPOR) i Bycampus Elgeseter

Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter (VPOR), er utarbeidet for å sikre helheten i den fremtidige utbyggingen av bycampus. Planen gir føringer for planlegging av allment benyttede byrom og forbindelser i planområdet. Den gir grunnlag for å vurdere tiltak som det må sikres opparbeidelse av ved vedtak av nye reguleringsplaner i området. Planen er ikke juridisk bindende, men ønskes hensyntatt i alle framtidige arealplaner i planområdet.

I veilederen er Høgskoleveien markert som et viktig campusstrøk med forbindelse for gående og syklende, og som en grønn forbindelse som bør styrkes. I Elgeseter gate er deler av gata markert med behov for oppgradering av gangforbindelser og sykkelforbindelse på østsiden av gata. Mellom Høgskoleveien og Snorres gate er Elgeseter gate markert som en grønn

forbindelse som bør styrkes. Klostergata er markert med behov for oppgradering av både gang- og sykkelforbindelse, og som en grønn forbindelse som bør styrkes. Olav Kyrres gate er markert som gang- og sykkelforbindelse og en grønn forbindelse som bør styrkes. Elgeseter gate er vist som hovedåre for kollektivtransport og for gjennomgangstrafikk.

Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser (VPOR) i Bycampus Elgeseter peker på en rekke byrom nummerert i figur 3-4. Aktuelle byrom for denne planen er byrommet foran Studentersamfundet rundt Elgeseter gate (04) og allmenningen mellom Vollaen gård og «trekantomt» (06) samt Klostergata (02) og Elgeseter park (05). Veilederen gir videre noen retningslinjer for utforming, som blant annet går på kvalitet på materialvalg, beplantning og møblering samt føringer for å tilrettelegge for mer gangvennlige gater og byrom. Dette er mer detaljert i tilhørende vedlegg «Gangfremmende planlegging» og «Kvalitet i offentlige rom» (Trondheim kommune, 2025).



Figur 3-4: Tiltakskart Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser (VPOR) i Bycampus Elgeseter

Byutviklingsstrategien

Trondheim bystyre vedtok 9. desember 2020 Byutviklingsstrategi for Trondheim med mål for areal- og transportutviklingen i kommunen frem mot 2050. Strategien inneholder strategikart, mål, delstrategier og aktuell virkemiddelbruk (Trondheim kommune, 2020). Planområdet ligger innenfor området vist med bymessig fortetting og transformasjon. Planforslaget vil i liten grad påvirke bebyggelsen i området, men den vil ivareta antikvariske miljøer, styrker infrastrukturen og møteplasser i tråd med strategien for området.

3.5 Tidligere vedtak i saken

Det er gjort flere vedtak tidligere som en del av denne planprosessen:

- > I 2013 ble det utarbeidet planprogram for Elgeseter gate som ble sendt på høring. Planarbeidet for Elgeseter gate stoppet opp fordi det ikke ble fattet likelydende vedtak i fylkeskommunen og i kommunen.
- > I fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune ble det 17.10.2017 fattet følgende vedtak for hovedprinsipper for utforming av gater i kollektivbuen, herunder Elgeseter gate (del av vedtak gjengitt):

«Elgeseter gate og Holtermanns veg utformes med midtstilte kollektivfelt. Gatene tilrettelegges med nødvendige tiltak for fartsreduksjon og tiltak som støtter omfordeling av biltrafikken slik at bussene får tilstrekkelig fremkommelighet.»

«Systemskifte fra midtstilt til sidestilt løses på en trafiksikker måte. Det legges opp til at dette skjer i Ilevollen i vest, Sluppen i sør og sør for Prinsenkrysset i sentrum.»
- > Da det ikke ble likelydende vedtak i bystyret i Trondheim kommune, fattet fylkesutvalget et nytt vedtak 19.12.2017 hvor fylkesrådmannen bes komme tilbake med forslag til løsninger på utforming i Elgeseter gate som en del av prosessen med ferdigstilling av reguleringsplan for Elgeseter gate. Fylkesrådmannen bes videre komme tilbake med løsninger på utforming av Holtermanns veg som en del av områdeplanene for Tempe, Valøya og Sluppen. I Bystyret 12.4.2018 ble det vedtatt at følgende alternativer skal utredes våren 2018: midtstilte kollektivfelt og parallelført bussgate mot vest. Bystyret poengterte i sitt vedtak at det er viktig at det i begge alternativene legges til rette for gående og syklende, gateliv, handelsvirksomhet inkludert varelevering, og at historiske verdier i bybildet skal søkes ivaretatt.
- > Bystyret vedtok 6.9.2018 at Rådmannen skal legge fram forslag til detaljregulering for både midtstilt og sidestilt kollektivtrasé i Elgeseter gate.
- > Bystyret vedtok 29.10.2020 at videre arbeid med reguleringsplan for Elgeseter gate skal ta utgangspunkt i at Elgeseter gate 4, 6 og 30b bevares.
- > Fylkesutvalget vedtok 22.12.2020 at videre planprosess for prosjektet Elgeseter gate tar utgangspunkt i ett alternativ, sidestilt kollektivløsning med mindre ombygging i gata. Videre sier vedtaket at prosjektet må vektlegge standardheving, fremkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken.
- > Bystyret vedtok 03.03.2022 at arbeidet med reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4. Bystyret la videre til grunn flere prinsipper for planen, blant annet trafikkareal med brede ferdselssoner og trygge veikryssinger for gående, fremkommelighet for utrykningskjøretøy, fartsgrense på 40 km/t i tråd med N100. Det skal også utredes sykkelløsninger som ivaretar ferdsel fra sør til Midtbyen, hvor det blant annet skal vurderes løsninger foran Studentersamfundet for å redusere konflikt mellom gående og syklende.
- > Fylkesutvalget vedtok 21.06.2022 at arbeidet med reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4.

3.6 Forprosjekt og prinsipper for reguleringsplanen

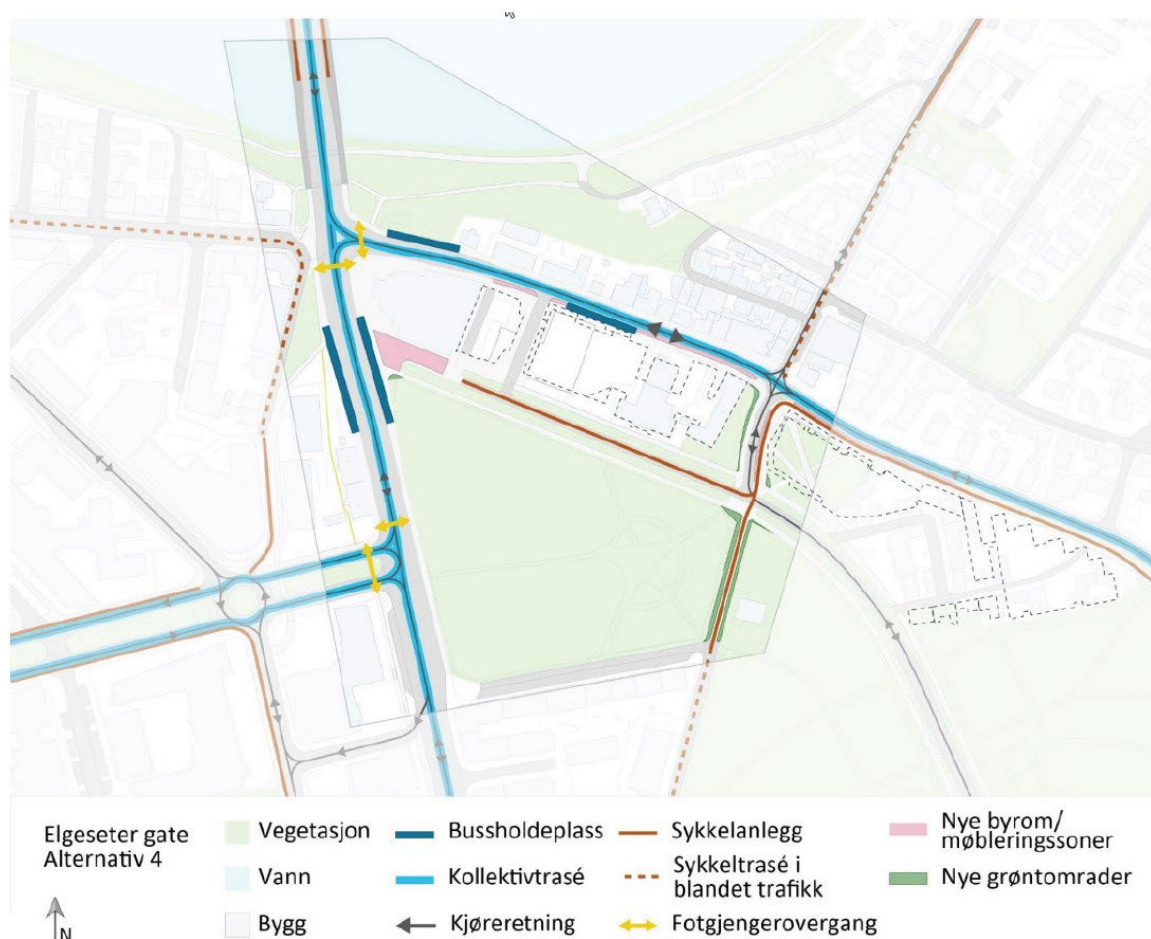
3.6.1 Vurdering av prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet

I desember 2021 ble det utarbeidet et beslutningsnotat som grunnlag for politiske behandling. I notatet ble det vurdert fem prinsipielt forskjellige alternativ. Utgangspunktet for alternativene er at de skal bidra til positiv måloppnåelse for prosjektmålene «*legge til rette for et robust kollektivsystem*» og «*knytte bydelen tettere sammen*». Det vises til vedlegg *Prinsipper for bruk*

av gatene rundt Studentersamfundet, 01.12.2021 for ytterligere beskrivelse av de fem alternativene.

Notatet anbefaler at videre arbeid med Elgeseter gate tar utgangspunkt i alternativ 4, med bakgrunn i at det vil bidra til et mer robust kollektivsystem, legger til rette for flere byrom og reduserer barrierer for gående og syklende. Alternativet vil også gi bedre forhold for alléen og gir stort potensial for byliv og bruk av området mellom campus langs Høgskoleveien og Elgeseter park.

Figur 3-5 viser de overordnede prinsippene for alternativ 4. Det etableres to nye kollektivholdeplasser i Elgeseter gate og Klostergata. Dagens holdeplass foran Studentersamfundet trekkes lengre sør for å gjøre det mulig for at bilister fra sør kan ta til høyre oppover Klostergata. Østgående holdeplass i Klostergata flyttes lengre øst i gata, bort fra Studentersamfundet. Dette frigir mer plass ved Studentersamfundet. Alléen i Høgskoleveien bevares og forbeholdes gående og syklende, og all trafikk flyttes til Klostergata.



Figur 3-5: Prinsipper for alternativ 4 (vedlegg Prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet, 01.12.2021).

3.6.2 Prinsipper for reguleringsplanen

Tidligere vedtak og avklaringer i prosjektet som ligger til grunn for planarbeidet:

- a) Reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4, beskrevet i avsnitt 3.6.1.
- b) Reguleringsplanen skal legge til grunn fartsgrense opptil 40 km/t i Elgeseter gate, i tråd med Statens vegvesen sin håndbok N100, Veg- og gateutforming, kapittel 2 gater.
- c) Elgeseter gate 4 og 6 bevares, og det skal sikres en god forbindelse gjennom bakgården.
- d) Bredde på kjørefelt og kollektivfelt skal følge krav i N100, del B gateutforming. Reguleringsplanen skal prioritere og sikre en bred grønt-/møbleringssone mellom gate og ferdselssone for myke trafikanter (2,5-3 meter). Det angis at ferdselssoner bør være opp mot 4 meter der det er mulig.
- e) Blågrønn faktor skal være en premissgiver for planlegging.

3.7 Krav om konsekvensutredning

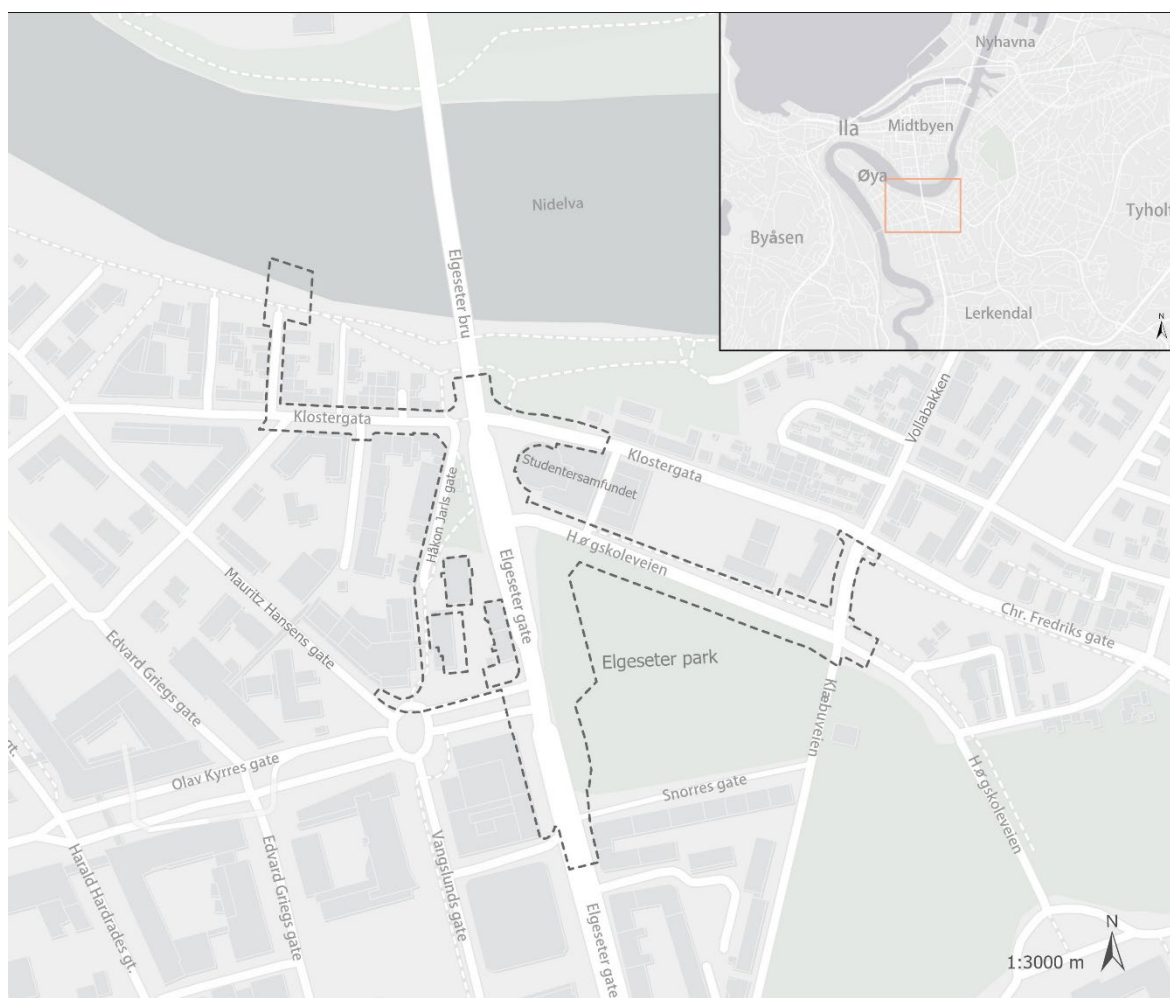
På bakgrunn av § 8 i forskrift om konsekvensutredning har planmyndigheten avklart at det skal utarbeides konsekvensutredning for kulturarv, støy og luftkvalitet.

Disse er omtalt i kapittel 5 Konsekvensutredning.

4 Dagens situasjon

4.1 Planområdets beliggenhet og utstrekning

Planområdet er lokalisert sentralt i Trondheim, sør for Nidelva, med Studentersamfundet som et viktig identitetsbærende midtpunkt. Planområdet er på om lag 28,5 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 4-1: Planområdet vist med svart stiplet linje og dets beliggenhet i Trondheim (COWI).

4.2 Eiendomsforhold

Redegjørelse for eiendommene i planområdet fremgår av figur 4-2. Planområdet består av flere større eiendommer knyttet til vei og gater, samt en del eiendommer knyttet til offentlig tjenestetilbud, kultur og næring.



Figur 4-2: Eiendommer innenfor planområdet. Planområdet vist med svart linje (COWI).

4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i hovedsak av bebygde og opparbeidete flater med varierte funksjoner. Sentralt i planområdet ligger Studentersamfundet som en viktig og mye brukt kulturbygning. På begge sider av Olav Kyrres gate ligger St. Olavs hospital med tilhørende helse-, sosial- og utdanningsinstitusjoner, og er et viktig målpunkt i området. I Håkon Jarls gate er det en del næring, tjenesteyting og handel i tillegg til boliger. Langs Elgeseter gate er det flere grønt- og parkområder med Elgeseter park på østsiden og Eddaparken på vestsiden av gata ved Studentersamfundet. Det går også et turdrag med tilhørende grøntområder langs Nidelva.

Elgeseter gate har i dag en sentral funksjon, som den viktigste adkomsten inn til Midtbyen fra sør, både for kollektivtransport, myke trafikanter og bil, og som hovedadkomst til St. Olavs hospital via krysset Elgeseter gate og Olav Kyrres gate.

4.4 Stedets karakter

Elgeseter gate har siden den gamle jernbanetraséen ble bygd om til gate i 1882, vært en viktig adkomst til Midtbyen. Gata ble anlagt som den nye innfartsåren gjennom Strinda fra sør, da jernbanelinjen ble flyttet til Marienborg og Nidareid i 1882. Elgeseter gate går gjennom et av

Norges mest produktive og innovative campusområder, og er en urban og historisk viktig boliggate. Studentersamfundet, øst for Elgeseter gate, ligger midt i planområdet og fremstår som blikkfanget i området med sin karakteristiske utforming og fargebruk. Vest for Elgeseter gate er det mer tradisjonell kvartalsbebyggelse og lamellblokker.

Bylivsundersøkelsen viser at området rundt Studentersamfundet er et av byrommene i sentrum med flest gående og syklende. Dette er også byrommet hvor flest oppholder seg som «nødvendig aktivitet» slik som å vente på buss, grønn mann eller i stå kø i forbindelse med aktiviteter på Studentersamfundet (Trondheim kommune, 2023).

Mellom Klostergata og Høgskoleveien ligger flere markante bygninger slik som Studentersamfundet, Statsarkivet og Vollan gård. Alléen og parkene gir området et grønt preg.

St. Olavs hospital ligger vest for planområdet. Sykehusbebyggelsen viderefører mye av kvartalsstrukturen og tilstøtende høyde som ellers preger Elgeseter gate. Dette gjør sykehusområdet til en forlengelse av den bymessige formen langs Elgeseter gate. Gatas mange viktige funksjoner og sentrale beliggenhet i Trondheim gjør den til et travelt område med mye aktivitet, både i form av motorisert trafikk, men også gående, syklende og reisende med kollektivtransport.

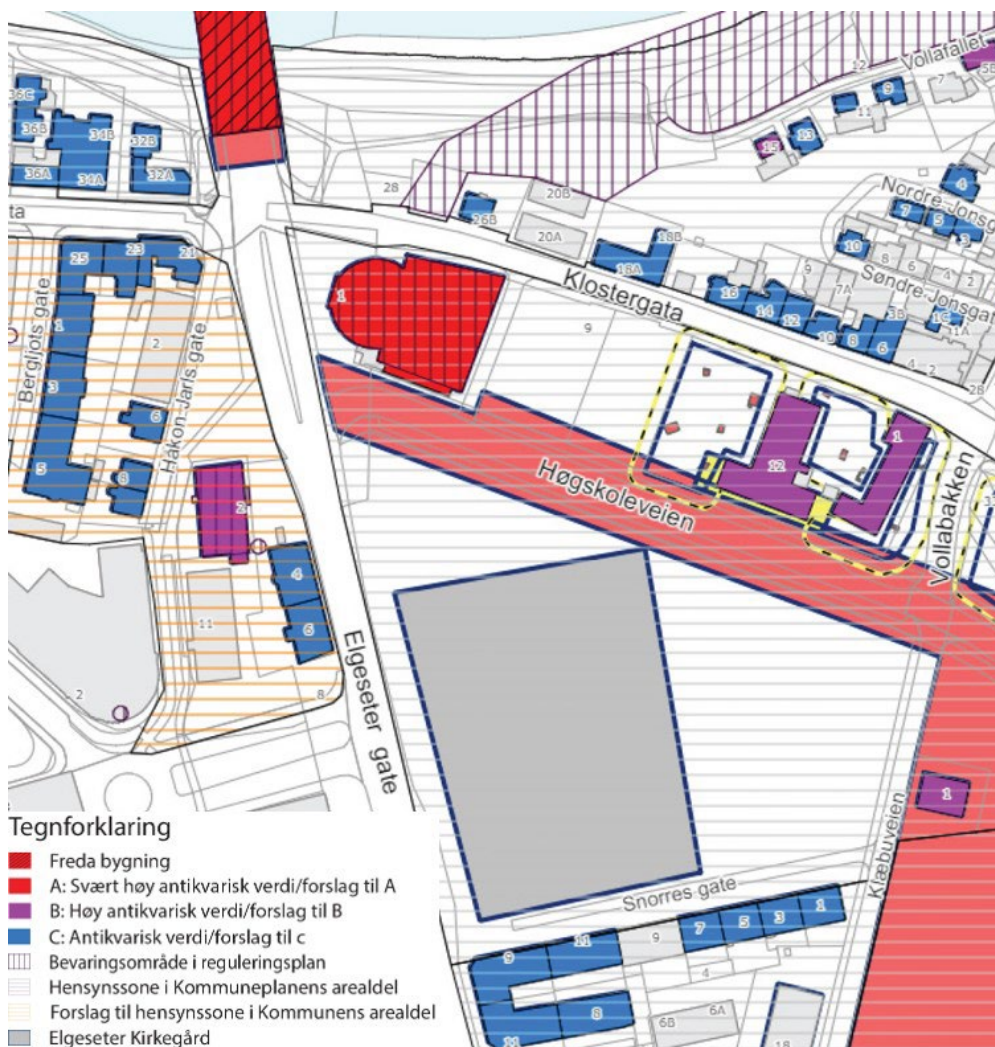
Eddaparken og Elgeseter park bryter med de harde flatene som ellers preger planområdet, og her er det flere større og eldre trær av høy verdi. Langs Høgskoleveien går det en allé som er fredet.

4.5 Landskap

Store deler av planområdet rundt Elgeseter gate er relativt flatt. Området heller bratt ned mot Nidelven, mens terrenget stiger øst for Elgeseter gate opp mot Gløshaugen.

4.6 Kulturarv

I planområdet finnes flere kulturminner og kulturmiljø av stor verdi, med høy identitetsskapende verdi og opplevelsesverdi som vist i figur 4-3. Av de mest sentrale kulturminnene er Elgeseter bru, Studentersamfunnet, Høgskoleparken og Høgskoleveien med alléen, Statsarkivets bygning og hovedbygningen på tidligere Elgeseter gård, nå kjent som Vollan gård. I området finnes en rekke kulturminner med middels verdi. Dette omfatter forstads- og bybebyggelse fra 1800-tallet i tre og mur, tidstypiske murgårder fra århundreskiftet og eldre industribebyggelse.



Figur 4-3: Utsnitt fra kulturminnekartet – Trondheim kommune (Trondheim kommune).

4.7 Naturmangfold

I vedlegg 26 er naturmangfoldet i plan- og influensområdet beskrevet og vurdert. Det er registrert viktige naturtyper i området, deriblant en hul eik ved Elgeseter bru, som klassifiseres som utvalgt og vernet naturtype på grunn av sin høye biologiske verdi og som habitat for truede arter. En historisk parkallé langs Høgskoleveien med platanlønn og spisslønn, hvor mange trær er over 75 år gamle, er også registrert som naturtypen parklandskap med høy verdi. Området huser flere rødlistede arter, særlig fuglearter som tårnseiler, fiskemåke, stær og flere truede trearter som alm. I tillegg er det påvist flere fremmede arter med høyt spredningspotensial, blant annet tromsøpalme, rynkerose og hagelupin, noe som krever tiltak for å hindre spredning særlig i forbindelse med anleggsarbeid.

4.8 Rekreasjon og friluftsliv

Det er flere rekreasjons- og friluftsområder innen planområdet, med blant annet to parker; Elgeseter park og Eddaparken, samt turdraget langs Nidelva nordvest i planområdet.

Elgeseter park ved Studentersamfundet, benyttes til lek og rekreasjon og blir mye brukt av beboere, studenter og barnehager. De åpne gresslettene åpner opp for allsidig bruk og aktivitet knyttet til fysisk aktivitet, slik som å gå på line, spille ballspill og aking på vinterstid. Parken har store trær langs Elgeseter gate og allébeplantning langs Høgskoleveien. Parken brukes også mye til rekreasjon som soling og grilling. I fadderuken på høsten og i eksamensperioden på våren er bruken særlig stor blant studentene.



Figur 4-4: Deler av Elgeseter park og alléen i Høgskoleveien til venstre.

Eddaparken er en mindre park, med høy grad av tilrettelegging. Parken har flere funksjoner og har gode muligheter for å sitte, se, høre og slappe av. Kunstverket «Zig-Zag», se figur 4-5, laget av arkitektene Sami Juhani Rintala og Dagur Eggertsson preger parken. Eddaparken ligger i umiddelbar nærhet til kollektivholdeplassen i Elgeseter gate, noe som gjør bruken av den høy.



Figur 4-5: Bilde som viser deler av Eddaparken (foto: COWI).

Nidelvkorridoren er en blågrønn hovedakse i Trondheim som binder grønne korridorer i sentrum sammen med markaområdene. Nidelvkorridoren blir mye brukt, sommer som vinter, og har mange store opplevelsesverdier og stor symbolverdi for lokalbefolkningen.

Elgeseter park, Eddaparken og Nidelvkorridoren er alle i Miljødirektoratets kartleggingen av friluftslivsområder og er verdsatt til å være av svært stor verdi (Miljødirektoratet, 2024).

4.9 Landbruk

Det er ikke registrert noen verdier eller interesser for landbruk innenfor planområdet.

4.10 Vei- og trafikkforhold

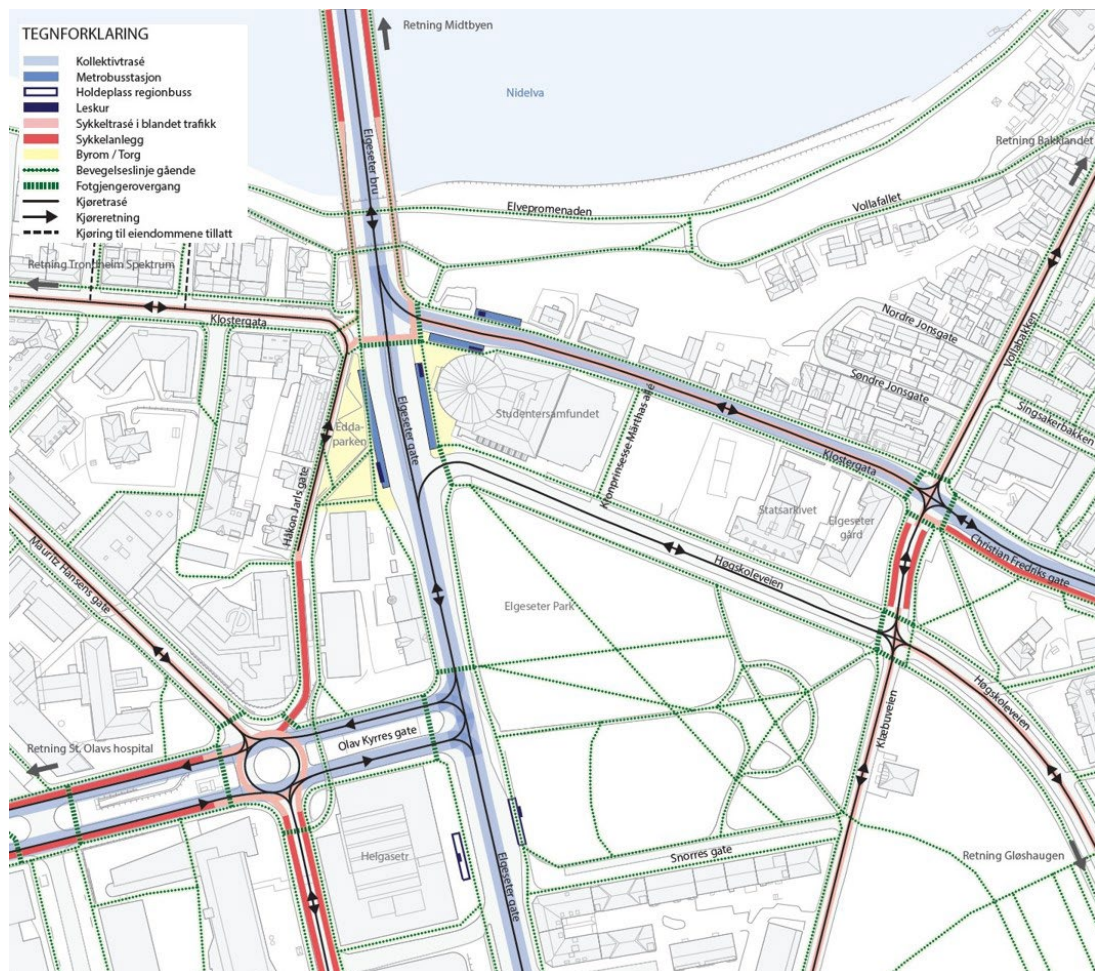
4.10.1 Overordnet vei- og gatenett

Elgeseter gate er den viktigste adkomsten til Midtbyen fra sørmed stor trafikkmengde av både biltrafikk og kollektivtrafikk. Gata fremstår i dag som nedslitt, og med støy- og støvplager for beboere og brukere. Trafikkmengden for Elgeseter gate gjennom planområdet er høy, med en årsdøgntrafikk (ÅDT) per 2022 opp mot 22 700, slik vist i figur 6-1 i kapittel 6.6.1. I Klostergata og Høgskoleveien er trafikkmengden betydelig lavere, med henholdsvis 4 800 og 3 100 ÅDT, mens Olav Kyrres gate har opp mot 4 400 årsdøgntrafikk. Skiltet fartsgrense langs Elgeseter gate og Høgskoleveien er 50 km/t, mens Olav Kyrres gate og Klostergata er skiltet til henholdsvis 30 km/t og 40 km/t.

4.10.2 Gange og sykkel

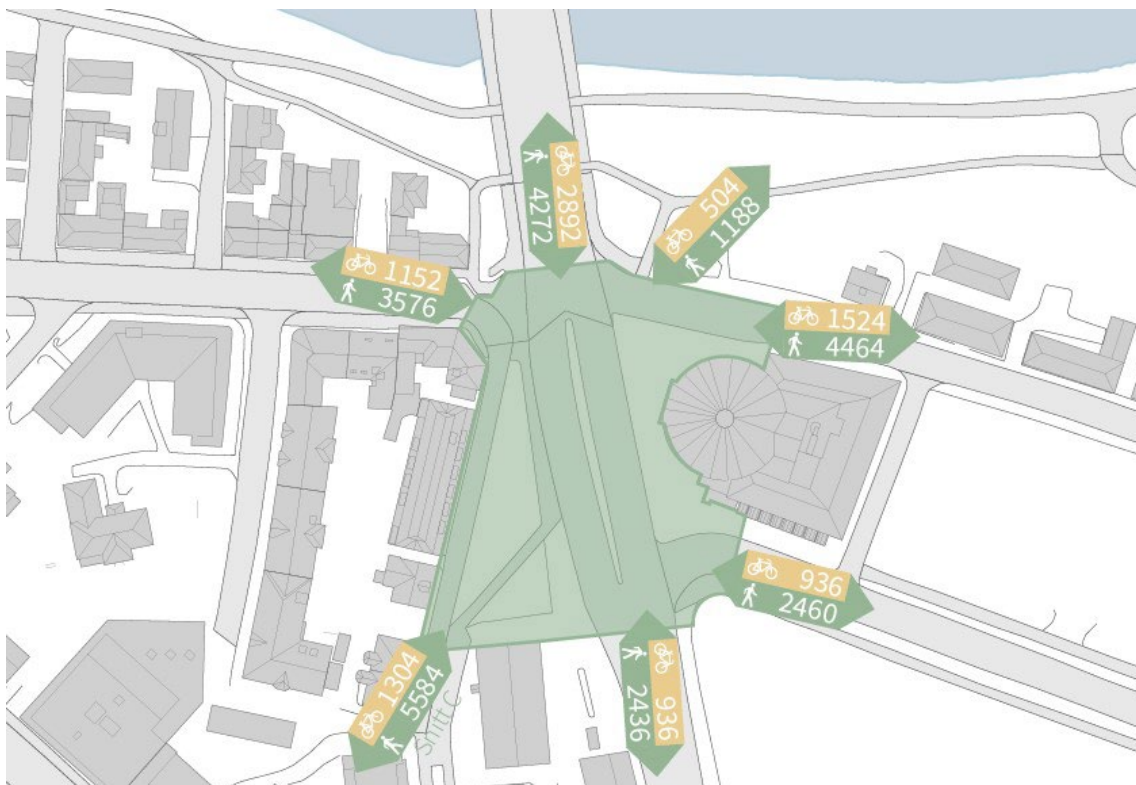
Det er fortau på begge sider av Elgeseter gate, Høgskoleveien, Klostergata og Olav Kyrres gate. Elgeseter gate oppleves i dag som en stor barriere for gående og syklende. I kryssingspunktene

er det lange ventetider og høy trafikkmengde (særlig foran Studentersamfundet), noe som gjør at gata oppleves som en barriere for gående som beveger seg i området. Mye støy og støv gjør det også mindre attraktivt å ferdes og oppholde seg langs gata. Bylivsundersøkelsen viser likevel at byrommet ved Studentersamfundet er et av stedene i Trondheim med flest fotgjengere og syklister. De fleste som oppholder seg her, venter på bussen og grønn mann (Trondheim kommune, 2023). Gangfeltet ved Studentersamfundet er også en del av skolevei for elever til Singsaker skole. Ved fotgjengerfeltet ved Studentersamfundet møtes trafikkstrømmene av gående og syklende i nord-sør og øst-vest retning. I Elgeseter park er det gangforbindelser i sommerhalvåret i mer skjermede omgivelser, hvor det også innbys til opphold.



Figur 4-6: Utklipp av trafikkart for dagens situasjon. Større versjon finnes også i vedlegg 13.

Registreringer og tellinger av gående og syklende, viser at folk unngår å ferdes langs Elgeseter gate, og heller velger sidegatene, slik som Håkon Jarls gate, Klostergata, Høgskoleveien og Klæbuveien.



Figur 4-7: Kartet viser totalt antall fotgjengere og syklister inn og ut av de ulike tellesnittene i løpet av et døgn. Illustrasjonen er hentet fra Bylivundersøkelsen «Folk i byen» (Trondheim kommune, 2023).

Elgeseter gate er i dag lite tilrettelagt for sykkel. I dagens sykkelveinett ledes syklistene til sidegatene Håkon Jarls gate, Vangslunds gate og Klæbuveien, slik vist i figur 4-6 over. Det er likevel en del sykling langs gata og særlig på tvers av gata i lyskryssene. Fra sør og frem til Elgeseter bru er det ikke etablert egen sykkelløsning. Kommer du fra sør på Elgeseter bru starter sykkelveien først 40 meter inn på brua.

4.10.3 Kollektivtilbud

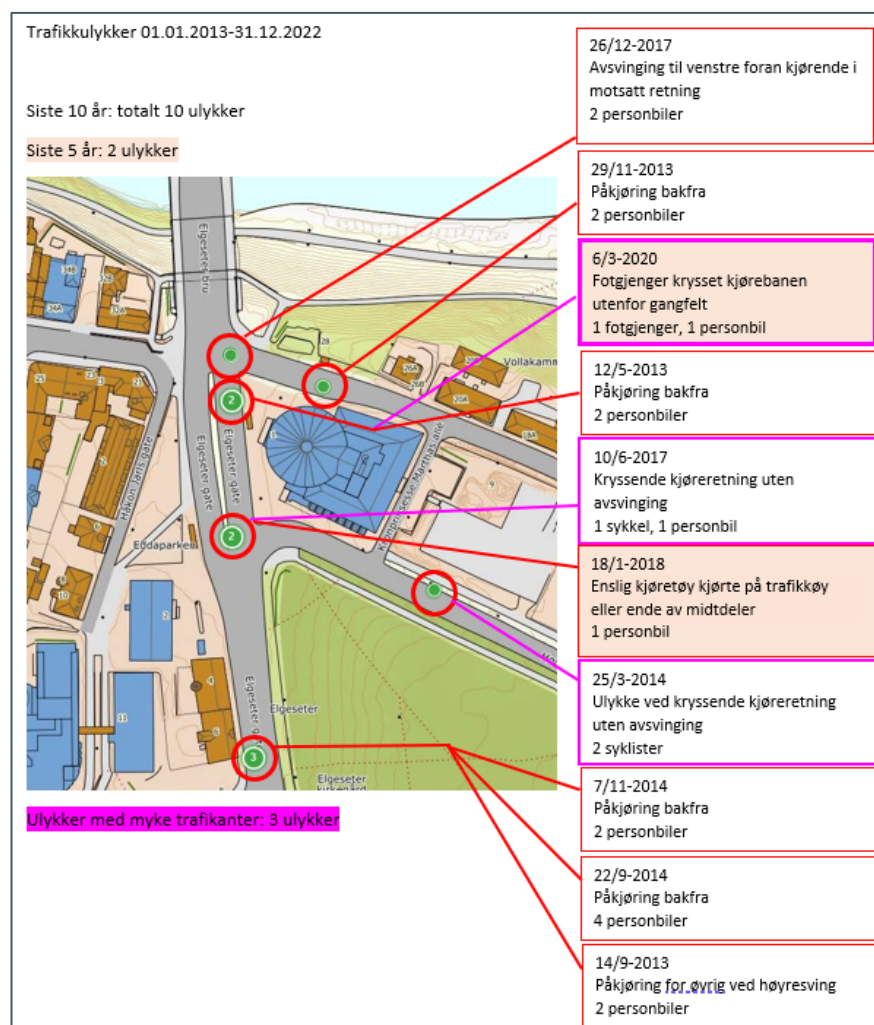
I Elgeseter gate og Klostergata ved Studentersamfundet er det holdeplass på begge sider av gata. Til sammen betjener disse holdeplassene over et tosfret antall bussruter, som gjør Studentersamfundet til en av byens mest trafikkerte kollektivknutepunkter. Alle holdeplassene i planområdet betjener både lokale og regionale bussruter, og alle de tre metrobussrutene i byen (linje 1, 2 og 3) går gjennom planområdet. Det er også en kollektivholdeplass sør for krysset Olav Kyrres gate og Elgeseter gate, som betjener regionale bussruter.

4.10.4 Trafikksikkerhet

Strekningen langs Elgeseter gate fra Olav Kyrres gate og frem til Elgeseter bru er historisk sett en utsatt strekning for trafikkulykker. Dette gjelder særlig kryssområdet ved Studentersamfundet og krysset Olav Kyrres gate – Elgeseter gate. Siden prosjektoppstart i 2019 har ulykkessituasjonen endret seg i positiv retning for Elgeseter gate.

Figur 4-8 viser en oversikt over trafikkulykker i en 10-årsperiode i Elgeseter gate ved Studentersamfundet. Totalt er det registrert 10 trafikkulykker de 10 siste år, mens det kun er

registrert 2 trafikkulykker de 5 siste årene. Det er registrert totalt 3 ulykker med myke trafikanter involvert i de siste 6 årene av perioden (Statens vegvesen, 2024).



Figur 4-8: Oversikt lokalisering og type trafikkulykker 2013-2022.

4.11 Barn og unges interesser

Planområdet ligger innenfor Ila/Rosenborg og Singsaker/Rosenborg skolekrets, med Singsaker som nærmeste barneskole og Rosenborg som nærmeste ungdomsskole. I 2014 ble det gjennomført barnetråkk for området og , i forbindelse med stedsanalysen for bycampus, ble det gjennomført ungdomstråkk med representanter fra Rosenborg ungdomsskole. Resultatene viser at Klostergata med kryssing over Elgeseter gate ved Studentersamfundet er en mye brukt skolevei opp til Singsaker skole, mens ingen barn hadde registrert Høgskoleveien som skolevei. Også stiene gjennom Elgeseter park blir brukt en del som skolevei. Hovedfunnene fra registreringene var at barn og unge likte godt parkområdene, men at særlig stiene i Elgeseter park kan virke skummel på kveldstid, og at de prøver å unngå Elgeseter gate. Det trekkes frem at gata er preget av mye støy og støv, med for få overganger, høy fart, mye trafikk, smale fortau og monotone fasader.

Planområdet har ingen offentlig tilgjengelige lekeplasser for barn i dag. Det finnes noen tilgjengelige lekeplasser og aktivitetsanlegg i nærheten av planområdet, slik som Finalebanen,

lekeplass i Schives gate og ballbaner i Dødens dal. Elgeseter park ligger innenfor planområdet, mens Høgskoleparken grenser til planområdet i øst. Disse er to av få store parkområder i Trondheim sentrum, og erviktige nærfriluftsområder.

4.12 Sosial infrastruktur

Det er ikke registrert noen barnehager, barne- og ungdomsskoler innenfor planområdet. I nær tilknytning til planområdet, langs begge sider av Olav Kyrres gate, ligger St. Olavs hospital som er Universitetssykehuset i Trondheim og et av Norges største helseforetak.

4.13 Universell utforming

Området rundt Studentersamfundet og kollektivholdeplassene i Elgeseter gate er i stor grad universelt utformet med taktile lederlinjer og fargekontraster. Dette gjelder også kollektivholdeplassene i Klostergata ved Studentersamfundet. Området rundt Elgeseter gate anses som flatt, mens Høgskoleveien opp til Klæbuveien har en helning på om lag 3,5 %, og Klostergata fra Elgeseter gate opp til Vollabakken har en helning på om lag 1,6 %, noe som tilfredsstiller krav til universell utforming. Området har god orienterbarhet med Klostergata, Høgskoleveien og Elgeseter gate som tydelige strukturer, og synlige markante bygg i området.

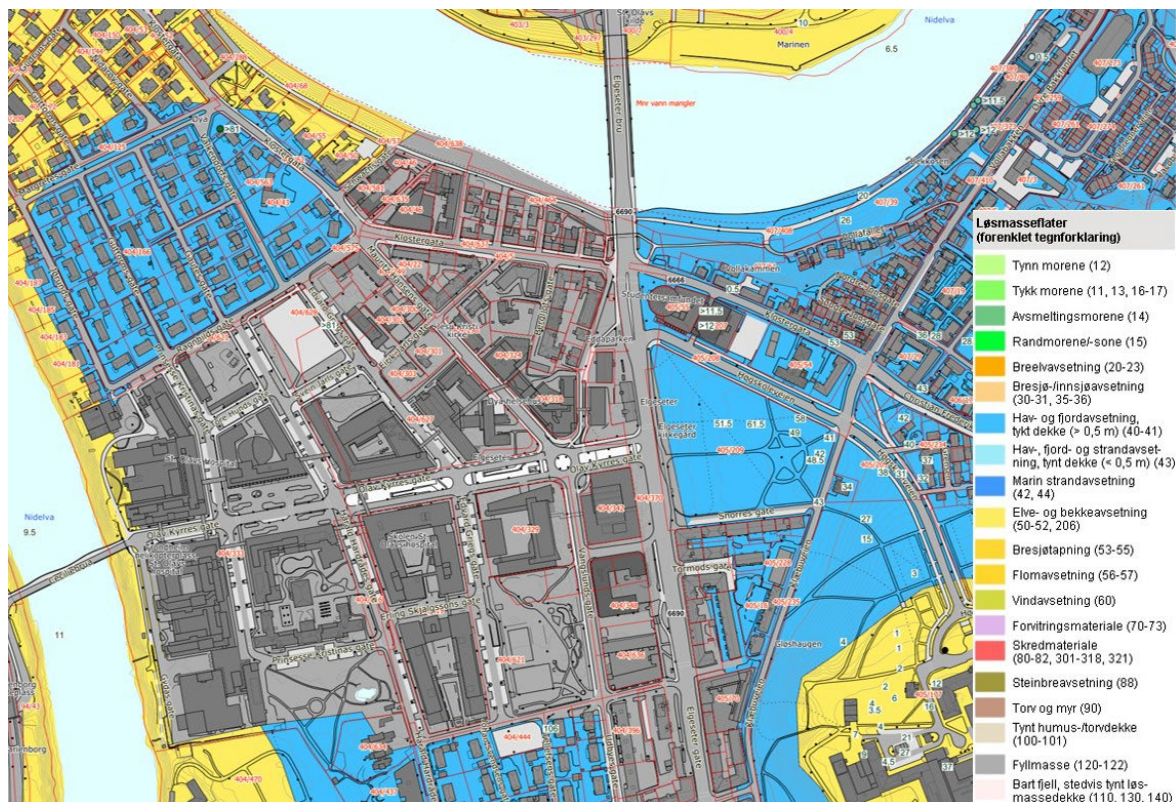
4.14 Teknisk infrastruktur

Det er et omfattende nettverk av teknisk infrastruktur, både vann, avløp, energi og tele, innenfor planområdet. Det ligger langsgående teknisk infrastruktur lang hele strekningen, på begge sidene av Elgeseter gate. Spesielt i området rundt Studentersamfundet ligger det mye teknisk infrastruktur, med både høyspent, lavspent, fiber og telekabler. Ved Snorres gate er det en viktig høyspentkryssing av Elgeseter gate, som blant annet forsyner sykehuset.

4.15 Grunnforhold

4.15.1 Områdestabilitet

Hele planområdet ligger under marin grense og med mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Generelt sett består grunnforholdene av et øvre lag med friksjonsmasser, bestående av sand, silt, grus og leire til omtrent 5 meters dybde. Kvartærgeologisk kart i figur 4-9 viser at løsmassene i området består av hav- og fjordavsetninger rundt Studentersamfundet, Høgskoleveien, Klostergata og Elgeseter park, og fyllmasser rundt Elgeseter gate og ned mot Øya. I nordvest finnes elve- og bekkeavsetning i nær tilknytning til planområdet.



Figur 4-9: Utsnitt av NGU sitt løsmassekart. Grå farge viser fyllmasser, blå er hav- og fjordavsetninger og gul er elveavsetninger (NGU, 2024).

Det eksisterer ei kjent kvikkleiresone innenfor deler av og nært tilgrenset planområdet, Nedre Singsaker. Sonen har faregrad middels med risikoklasse 5. Det henvises til fagrapport for geoteknikk for mer detaljert beskrivelse av grunnforholdene innenfor planområdet (vedlegg *Geoteknisk rapport*, 03.04.2025).

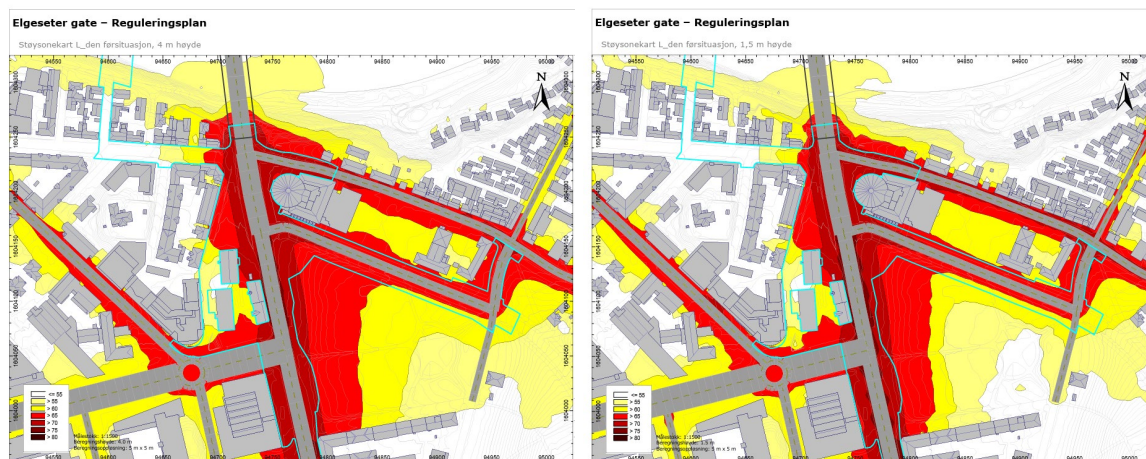
4.15.2 Forurenset grunn

Det er gjennomført en innledende studie (fase 1) for forurenset grunn i og rundt planområdet. Rapporten viser at det er registrert flere forurensede lokaliteter i tiltaksområdet og forurensede områder som grenser til planområdet (se figur 3 i vedlegg *Fagrapport forurenset grunn*, 03.04.2025) i Miljødirektoratets grunnforurensingsdatabase (Miljødirektoratet, 2023). På bakgrunn av den historiske bruken av området, og påvist forurensning i nærområdet, er det mistanke om forurenset grunn på tiltaksområde. Det henvises til utarbeidet fagrapport for forurenset grunn (vedlegg 4) for ytterligere beskrivelse av forurenset grunn i og rundt planområdet.

4.16 Støyforhold

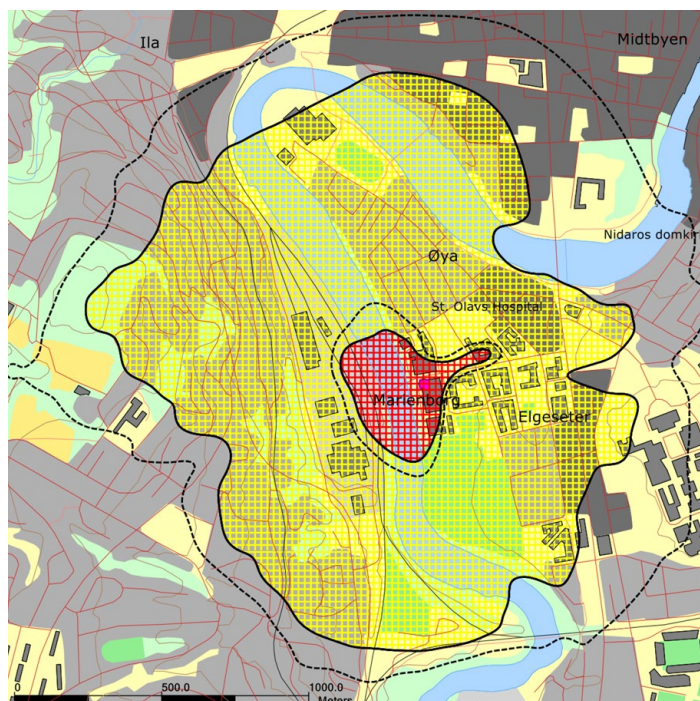
Som en del av planprosessen er det utarbeidet en støyrapport med støykart for dagens situasjon og fremtidig situasjon. Det er i dag ingen støyskjermer eller støyvoller innenfor planområdet. I figur 4-10 presenteres støyberegningene for dagens situasjon. Disse viser at i dagens situasjon er den største støykilden veitrafikk i Elgeseter gate og den øvre del av Olav Kyrres gate hvor det er rød støysone. Det er også rød støysone i deler av Klostergata og Høgskoleveien hvor nærmeste fasade for alle bygninger ligger i rød sone, med verdier opp i 70

dB på fasaden i Klostergata 20A, med unntak av Høgskoleveien 12 (nærmeste fasade ligger i gul sone). Store deler av Elgeseter park og hele Eddaparken ligger i rød sone.



Figur 4-10: Utklipp av støysonekart for dagens situasjon. Beregningshøyde 4 meter i figur til venstre og 1,5 meter i figur til høyre (COWI).

I tillegg til støysoner fra veitrafikk, er planområdet også berørt av støysoner fra helikoptertrafikk til og fra St. Olavs hospital. Det meste av planområdet er berørt av gul støysone fra helikoptertrafikken. Det henvises til utarbeidet *Støyrapport*, 02.04.2025 for mer detaljert beskrivelse av dagens støyforhold og metodikk i og rundt planområdet.



Figur 4-15: Støysoner (Lden) for fremskrevet helikoptertrafikk i 2029. Stiplede linjer viser støysoner i gjeldene situasjon (kilde: Sintef).

4.17 Luftforurensning

I forbindelse med reguleringsplanen er det gjennomført luftkvalitetsberegninger for svevestøv (PM_{10}) og nitrogendioksid (NO_2) i henhold til retningslinje T-1520. Spredningsberegninger for PM_{10} , representert som 8. høyeste døgnmiddel, og NO_2 , representert som vintermiddel og årsmiddel, er vist i figur 6-5 – figur 6-7 i kapittel 5 for 0-alternativet og alternativ 4.

Resultatene viser at områdene omkring Elgeseter gate mellom Høgskoleveien og Olav Kyrres gate ligger i rød sone, mens den øvrige delen av Elgeseter gate ligger i gul sone eller nær opp til nedre grense for gul sone. Den nordvestre delen av Elgeseter park nærmest Elgeseter gate ligger i rød sone, mens den øvrige delen av parken som grenser mot Elgeseter gate og enkelte boliger i krysset Snorres gate og Elgeseter gate, ligger i gul sone. Overskridelsene forekommer hovedsakelig som følge av relativt høye trafikkmengder i Elgeseter gate i kombinasjon med høye bakgrunnskonsentrasjoner. Bakgrunnskonsentrasjoner er luftforurensning som er dannet utenfor prosjektområdet som følge av utslipp fra for eksempel vedfyring og øvrig veitrafikk, samt langtransportert luftforurensning. Det er NO_2 som står for de største overskridelsene. Det henvises til utarbeidet luftforurensningsrapport (vedlegg *Konsekvensutredning luftkvalitet*, 03.04.2025), for mer detaljert beskrivelse av dagens luftkvalitet i og rundt planområdet.

4.18 Næring

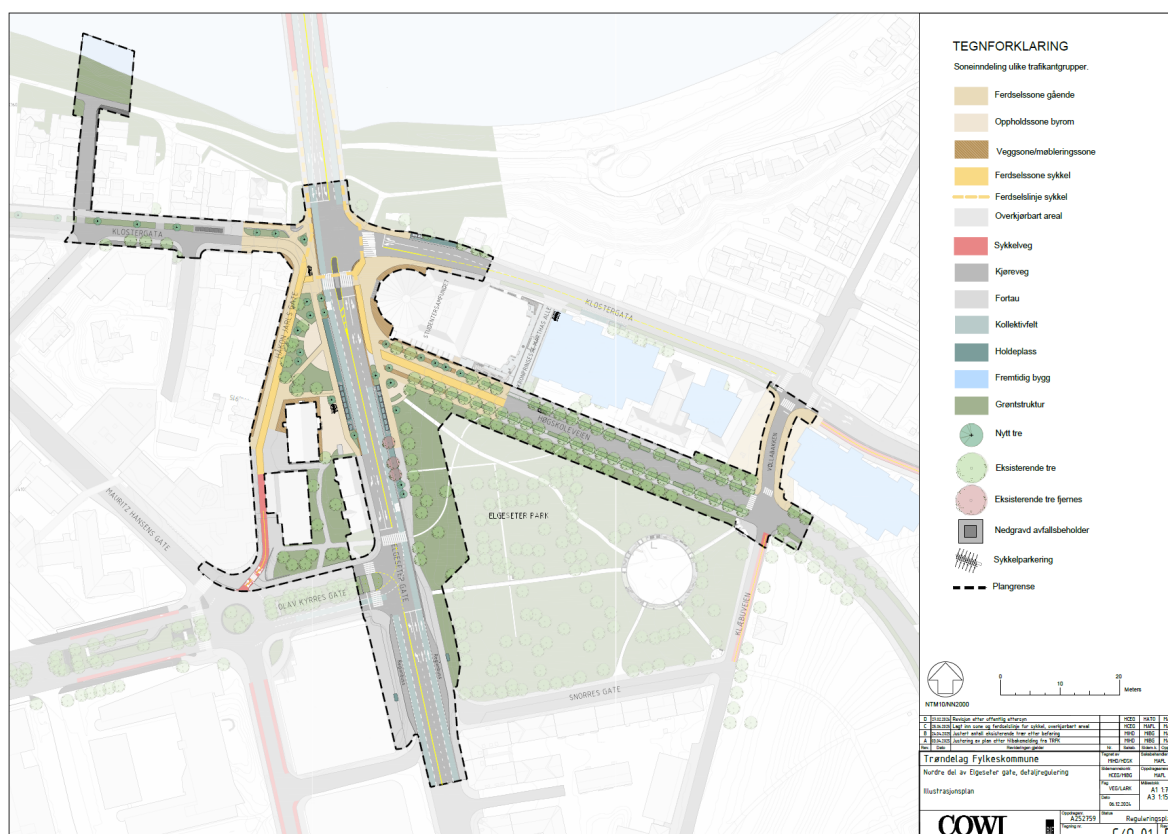
Næringsvirksomheten innenfor planområdet er preget av kulturinstitusjonen Studentersamfundet, servicerettet næring, slik som kafe, restaurant, frisør og litt handel. I tillegg er det noe kontor og offentlig tjenesteyting i nær tilknytning til planområdet.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Kort beskrivelse av tiltak

Planforslaget tar utgangspunkt i vedtak (sak 34/22 i kommunestyret og sak 145/22 i fylkesutvalget) om å legge til grunn alternativ 4 i utarbeidelsen av reguleringsplanen (vedlegg *Prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet*, 01.12.2021). All motorisert trafikk flyttes til Klostergata, og Høgskoleveien forbeholdes gående og syklende.

Denne omleggingen gir mulighet for å etablere høystandard holdeplasser for Metrobuss med tilstrekkelig lengde og økt utstrekning av kollektivfelt i Elgeseter gate. Holdeplassen på østsiden av Elgeseter gate flyttes lengre sør og utvides til en lengde på 60 meter, noe som frigjør plass foran Studentersamfundet. Samtidig blir det mulig for bilister sørfra å ta til høyre opp Klostergata. Kollektivholdeplassen på vestsiden av Elgeseter gate får omtrent samme plassering som i dag. Planforslaget hensyntar behovet for istandsettelse av den fredete Høgskolealléen. Det er også tatt element fra den opprinnelige utformingen etter historiske tegninger. Dette innebærer blant annet reetablering av torg i hjørnet av Elgeseter park. Tiltaket gir også bedre plass til opphold, ferdsel og byliv foran Studentersamfundet siden kjørearealet reduseres her.



Figur 5-1: Illustrasjonsplan for reguleringsplanen. Illustrasjonen er ikke bindende (COWI).

Det legges til rette for at Eddaparken får nytt uttrykk, samtidig som dagens gangforbindelse mellom Elgeseter gate og Håkon Jarls gate videreføres. Planen åpner også opp for etablering av kunst i Eddaparken, men sier ikke noe om plassering eller utforming av denne.

Elgeseter gate

Elgeseter gate reguleres til offentlig kjøreveg, og reduseres fra seks til fire kjørefelt med en

samlet bredde på kjørearealet (inkludert trafikkøy) på 15,85 meter slik det er vist i F102 i *Tegningshefte*, 27.02.2026 og i plankartet. På østsiden av Elgeseter gate reguleres det en fortausbredde på 4 meter, med unntak av en kortere strekning forbi Elgeseter park, hvor fortauet smales inn for å unngå eksisterende trær og gi rom for teknisk infrastruktur. Ved kollektivholdeplass sør for Studentersamfundet vil tre trær bli fjernet/erstattet av nye trær lengre unna gateanlegget. Fortau på vestsiden av Elgeseter gate følger prinsippet om minimum 4 meter, med unntak av ved Elgeseter gate 4 og 6 hvor fortau reguleres med 3,8 meter bredde.



Figur 5-2: Illustrasjon av Elgeseter gate sett fra nord. Illustrasjonen er ikke bindende med tanke på utforming og materialbruk (COWI).

Gangkryssinger over Elgeseter gate får økt bredde for å prioritere myke trafikanter.

Sør for krysset Elgeseter gate - Olav Kyrres gate reguleres to kollektivholdeplasser. Dette er en videreføring av eksisterende holdeplass for regionbusser og planforslaget legger kun til rette for mindre justeringer. Disse utformes som busslommer.

Høgskoleveien

Høgskoleveien stenges på strekningen fra Elgeseter gate til Vollabakken. Gaten bygges om og utformes med en kjørefeltbredde på 2 meter (totalt 4 meter), og skal fungere som en sykkelgate. Det tillates kjøring til eiendommer, varelevering og renovasjon ned til Statsarkivet og Kronprinsesse Märthas allé, og utrykning gis tilkomst til hele gata. Det etableres et steinlagt møbleringsfelt på 1,8 meter på begge sider av kjørefeltet, og det reguleres fortau i plankart med mellom 2,8 og 3,3 meter bredde på begge sider av Høgskoleveien i tråd med føringer som følge av punktfredningen av trærne i alleen. Utforming av Høgskoleveien vil bli fastsatt i senere fase i tråd med utarbeidelse av forvaltningsplanen til Høgskoleveien. Alléen med trerekker reguleres til parkareal med bredde på 2 meter. Planforslaget foreslår å opparbeide gata med historisk snitt, etter tegninger fra 1927. Fartsgrensen er foreslått satt til 30 km/t. Gatetverrsnittet er vist i figur 5-6.

Gatepartiet mellom Elgeseter gate og Kronprinsesse Märthas allé utformes som et byrom. Det etableres kantstein mellom Elgeseter gate og Høgskoleveien for å unngå trafikk mellom Elgeseter gate og Høgskoleveien.

Klostergata

Det gjøres mindre justeringer av Klostergata. Gata gis en større hjørneavrunding i lyskrysset ved Studentersamfundet mot Elgeseter gate, bedre tilpasset busser og tyngre kjøretøy. Dagens kollektivholdeplass beholdes på nordsiden av gata, mens kollektivholdeplassen på sørsiden flyttes lengre opp i Klostergata. Flytting og etablering av ny kollektivholdeplass på sørsiden av Klostergata blir ivaretatt gjennom reguleringsplan for Området Høgskoleveien – Grensen (r20200033). Klostergata, slik det er vist i F103 i *Tegningshefte*, 27.02.2026, får en totalbredde på 13,75 meter (kjørefelt og fortau/holdeplass).

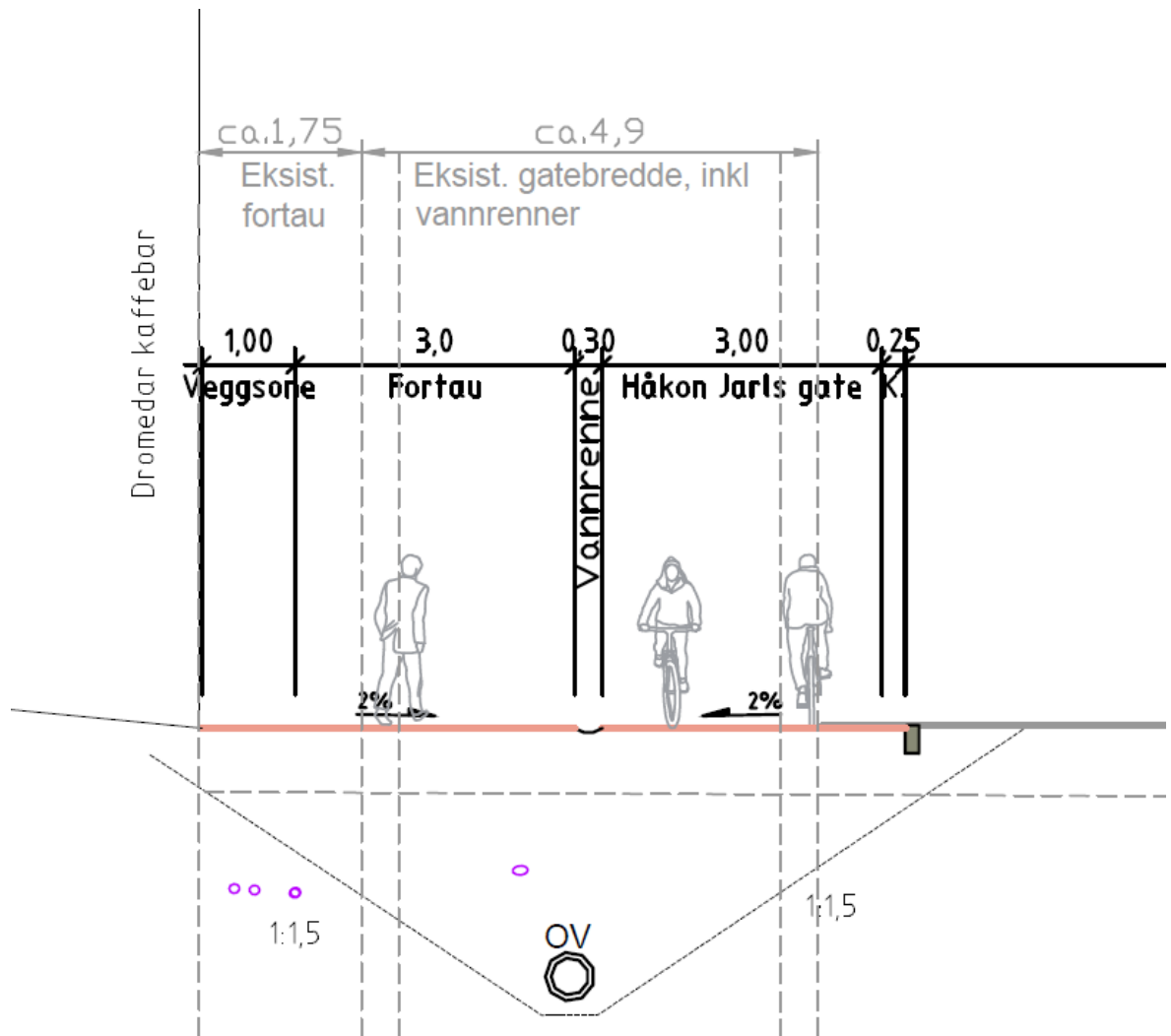
Mellom Klostergata og Nidelva, vest for Elgeseter gate, reguleres ett felt til vegformål. Arealet er tatt med for å sikre tilgang til området for nødvendig arbeid med vann- og avløp ned mot Nidelva. Overvannsledningsnett skal sammen med vann- og avløpsnettet oppgraderes og tilrettelegges for fremtidige nedbørsmengder ved store eller intense nedbørsperioder. Planforslaget legger opp til at overvannshåndtering i størst mulig grad skal baseres på åpne kapasitetssikre løsninger.

Vollabakken

Planforslaget gir redusert trafikk i Vollabakken fra cirka 4000 kjøretøy per døgn til cirka 500 kjøretøy per døgn som følge av stengingen av Høgskoleveien samt deler av Klæbuveien. Trondheim kommune planlegger å bygge om Klæbuveien til en sykkelgate, på strekningen mellom Snorres gate og Høgskoleveien. Sykkelanlegget, regulert i r20200033, tas ut av planen og erstattes av areal for gående, regulert til torgformål i planen. Det gis mest areal for gående på østsiden av gaten, med større oppstillingsplass for gående og syklende i krysset mellom Klostergata og Vollabakken. Gatebredden reduseres og får en bredde på 6,5 meter. Trasé for sykkel legges til gata, men det reguleres ikke et eget formål for sykkel i plankartet. Fartsgrensen settes til 30 km/t.

Håkon Jarls gate

Håkon Jarls gate er i plankartet regulert til kjøreveg, o_KV5, og det reguleres eget felt til fortau og annen veggrunn – tekniske anlegg som skal legge til rette for veggsoner og møblering. Ved Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11 reguleres en større flate innenfor o_KV6 knyttet til snuplass for varelevering og renovasjon. I F102-tegningen i *Tegningshefte*, 27.02.2026 er det illustrert en veggsoner på 1 meter, 3 meter ferdselssoner for gående og 3,5 meter kjøreareal (som vist i figur 5-3 under). o_KV5 og o_KV6 vil i hovedsak benyttes som en sykkelgate, hvor det er tillatt for vareleveranser, renovasjon, utrykning og kjøring til eiendommer.



Figur 5-3: Tverrsnitt Håkon Jarls gate.

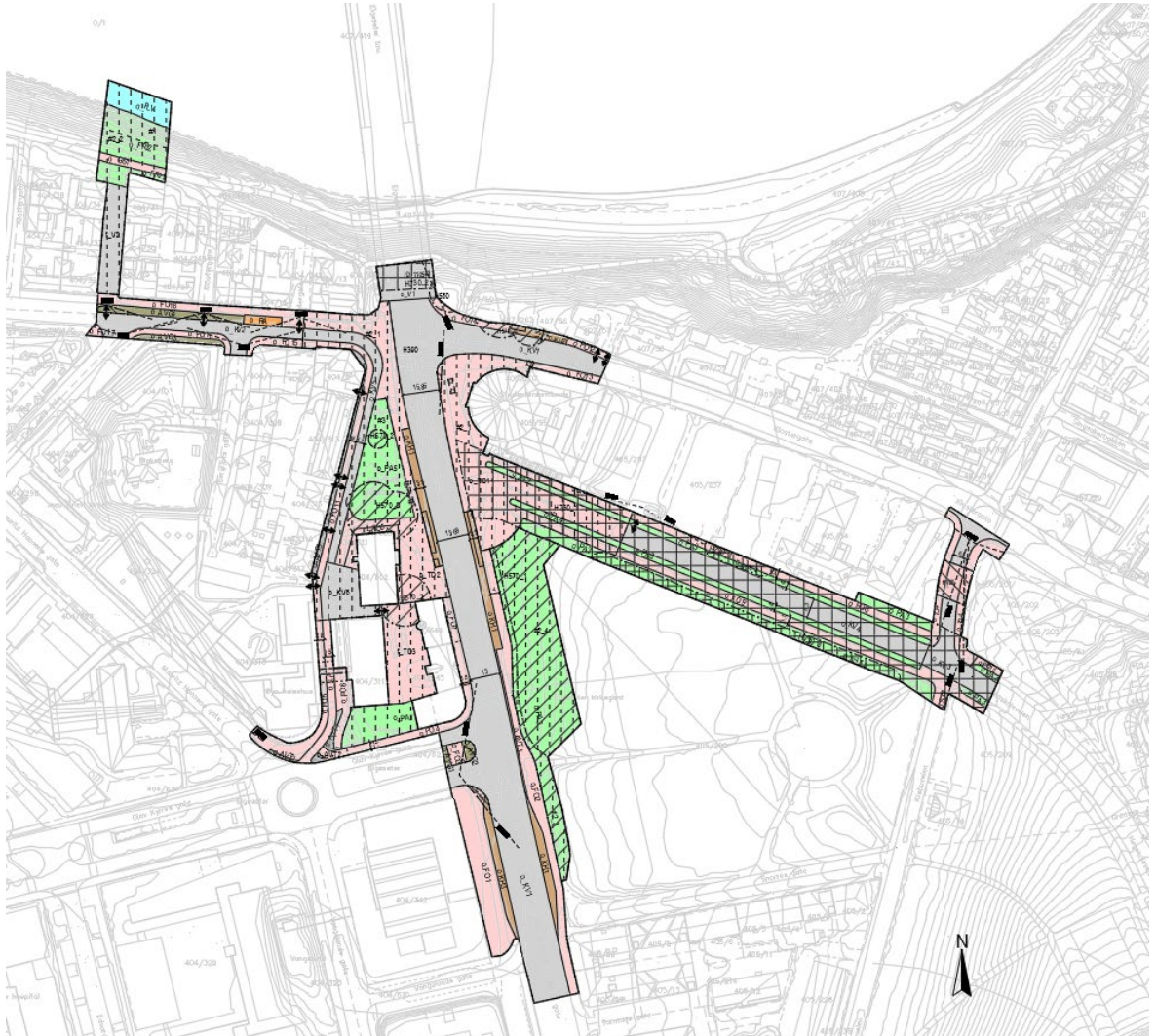
Olav Kyrres gate

I Olav Kyrres gate gjøres det mindre endringer i gateanlegget. Gata får en større hjørneavrundning inn mot sørgående retning i Elgeseter gate, og planen foreslår at det midterste kjørefeltet skiltes om til kollektivfelt.

«Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter» og «Veileder for gangfremmende planlegging og kvalitet i offentlige rom i Bycampus Elgeseter», er lagt til grunn i utarbeidelsen av planforslaget.

5.2 Planlagt arealbruk

5.2.1 Plankart



Figur 5-4: Utklipp av plankart. Hensynssone for forurenset grunn er tatt ut av illustrasjon for bedre lesbarhet (COWI).

5.2.2 Arealtabell med formålsbeskrivelse

Tabell 5-1: Oversikt over regulerte arealformål i plankartet, med en kort beskrivelse av hva arealformålet omfatter (COWI).

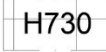
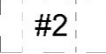
Arealformål (pbl. § 12-5 nr. 1-6)			
Kart-symbol	Formål (SOSI-kode)	Areal (dekar)	Beskrivelse
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg			

T	Offentlig eller privat tjenesteyting (vertikalnivå 1 – under grunnen og 3 – over grunnen) (1160)	0,2	Gjelder areal for gangbar kulvert under Vollabakken, og for eksisterende gangbru i tilknytning til Øya helsehus over Håkon Jarls gate.
RA	Renovasjonsanlegg	0,1	Gjelder område for etablering av nedgravde renovasjonscontainere i Klostergata.
Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
V	Veg (2010)	0,8	Området gjelder et område rundt krysset ved Elgeseter bru, Klostergata og Elgeseter gate. Arealet skal benyttes til kjøreveg og fortau, og det tillates etablering av sykkelanlegg.
KV	Kjøreveg (2011)	9,1	Omfatter kjøreveg for Elgeseter gate, Klostergata, Høgskoleveien, Vollabakken og Olav Kyrres gate. Inkluderer vegskulder, midtrabatter og nødvendig tekniske installasjoner.
FO	Fortau (2012)	4,9	Gjelder opparbeidelse av fortau, inkludert lys og skiltstolper. Innenfor o_FO7 tillates reetablering av trapper utenfor Elgeseter gate 4 og 6.
TO	Torg (2013)	5,1	Gjelder opparbeidelse av torg utenfor Studentersamfundet, ved Eddaparken, mellom Elgeseter gate 4/6 og Håkon Jarls gate 11, ved krysset Elgeseter gate og Olav Kyrres gate og ved Vollabakken. Arealene skal utformes med robuste materialer og eksisterende trær skal ivaretas. Det stilles krav om arealer for gående og syklende, beplantning, kjøring til eiendommer m.m..
GS	Gang-/sykkelveg (2015)	0,1	Omfatter dagens gang- og sykkelveg langs Nidelva.
SA	Sykkelanlegg (2017)	0,3	Omfatter toveis sykkelanlegg med asfalterte flater på minimum 3 meter.
AVT	Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)	0,3	Omfatter areal til tekniske installasjoner og nødvendige tiltak for drift og vedlikehold av gateanlegget. O_AVT2 skal utformes med overkjørbart areal.
AVG	Annen veggrunn – grøntareal (2019)	0,3	Gjelder areal til tekniske installasjoner og nødvendige tiltak for drift og vedlikehold av gateanlegget. Arealene kan beplantes og benyttes til overvannshåndtering.
KH	Kollektivholdeplass (2073)	0,8	Gjelder holdeplassene i Elgeseter gate og Klostergata. o_KH1 skal benyttes til høystandard kollektivholdeplasser og tillates etablert med leskur, nødvendige installasjoner og trær. Utformingen skal gjøres i samråd med kulturminnemyndigheter og Byantikvar. o_KH2 skal benyttes til kollektivholdeplass for regionbuss.

Nr. 3 Grønnstruktur			
FRI	Frrområde (3040)	0,7	Arealet gjelder etablering av overvannsledning/utslippspunkt. Planforslaget legger ikke opp til ytterligere tiltak innenfor arealet.
PA	Park (3050)	5,9	Gjelder arealer i Elgeseter park og rabatter i Høgskoleveien til alléen. Reguleres også et mindre areal ved Olav Kyrres gate.
Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone			
FLV	Friluftsområde i sjø og vassdrag (6710)	0,3	Gjelder regulert område ute i Nidelva. Innenfor området skal det etableres overvannsløsning/utslippspunkt mot Nidelva.

Tabell 5-2: Oversikt over regulerte arealformål hensynssoner i plankartet, med en kort beskrivelse av hva hensynssonen omfatter (COWI).

Hensynssoner (pbl. §§ 12-6, 12-7 og 11-8)		
Kart-symbol	Hensynssone	Beskrivelse
Sikringssone		
H140	Frisikt (140)	Gjelder områder for frisikt, hvor det skal være fri sikt. Enkeltstående lysmaster, skiltstolper og lignende anses ikke som sikthindrende.
H190	Sikringssone for underliggende kulvert (190)	Gjelder område for sikringssone for underliggende kulvert. Dokumentasjon på at tiltak ikke er til skade for underliggende kulvertkonstruksjon skal foreligges eier før igangsettelse.
Faresone		
H390	Annen fare – forurenset grunn	Faresone for forurenset grunn er regulert over hele planområdet. Bestemmelsene til faresonen sikrer at tiltaksplan skal utarbeides og at forurensning fra grunnen ikke kan føre til helse- eller miljøskade.
Særlig hensyn til landskap og grønnstruktur samt bevaring av natur- eller kulturmiljø		
H560	Bevaring naturmiljø	Hensynssonene gjelder bevaring av hul eik
H570	Bevaring kulturmiljø	Hensynssonene gjelder bevaring av Elgeseter kirkegård og bevaring av eksisterende trær. Innenfor hensynssonen skal kulturmiljøet ivaretas.

	Båndleggingssone	
 H730	Båndlegging etter lov om kulturminner	Området gjelder Høgskoleveien med alléen, Elgeseter bru og automatisk fredete kulturminner.
Bestemmelsesområde		
 #1	Nidelvkorridoren	Regulert område innenfor o_FRI2. Bestemmelsesområdet er en videreføring fra bestemmelsesområde fra kommuneplanens arealdel. Innenfor sonen skal det tas særskilt hensyn til natur, landskap, kulturminner og friluftsinnteresser under bygge- og anleggsperioden.
 #2	Midlertidig bygge- og anleggsområde	Gjelder områder for midlertidig bygge- og anleggsområde. Det gis egne felt for områder hvor særskilte hensyn må tas under byggingen. Eksisterende gang- og sykkeltraséer skal opprettholdes eller sikres trygg omlegging.
 #3	Styva alm	Gjelder område for styva alm. Bestemmelsesområde gir føringer for at flytting av tre skal vurderes. Dersom flytting ikke er hensiktsmessig, bør en se på løsning for å bevare treet.

5.3 Byrom og grøntområder

5.3.1 Torg ved Studentersamfundet

Planforslaget foreslår et større torgareal (o_TO1 i plankart) rundt Elgeseter gate ved Studentersamfundet, som strekker seg fra Elgeseter park i sør frem til og med Klostergata i nord. Det foreslås regulert til torgareal for å sikre fleksibilitet i planen, skape en bedre situasjon for myke trafikanter og for de som oppholder seg i byrommet. Dette gjennom å etablere sykkeltraséer, sikre areal til overvannshåndtering, sykkelparkering, beplantning, veggsoner og møblering. I illustrasjonsplanen (vedlegg *Tegningshefte*, 27.02.2026) for planforslaget, foreslår planen en rekke prinsipper for utforming av disse arealene. Intensjonen er at plassen foran Studentersamfundet får en bedre helhet og flyt for alle trafikantergrupper med tydelige visuelle ledelinjer, samtidig som at materialer og overflater spiller på lag med det viktige kulturhistoriske bygget.

I byrommet utenfor Studentersamfundet flyttes den nordgående kollektivholdeplassen lengre sør i gaten, slik at vrimleområdet for gående og syklende utenfor Studentersamfundet får mer plass. Byrommet utformes som et felles byrom med nedre del av Høgskolealléen og Elgeseter park, med felles formspråk og bygulv. For syklende fra Høgskoleveien foreslås området utformet med et dekke slik at de må bremse ned og blir oppmerksomme på at de har endret prioritet over torget, der gående vil ha hovedprioritet. Planforslaget foreslår visuelle ledelinjer for syklistene over torget til Elgeseter bru.

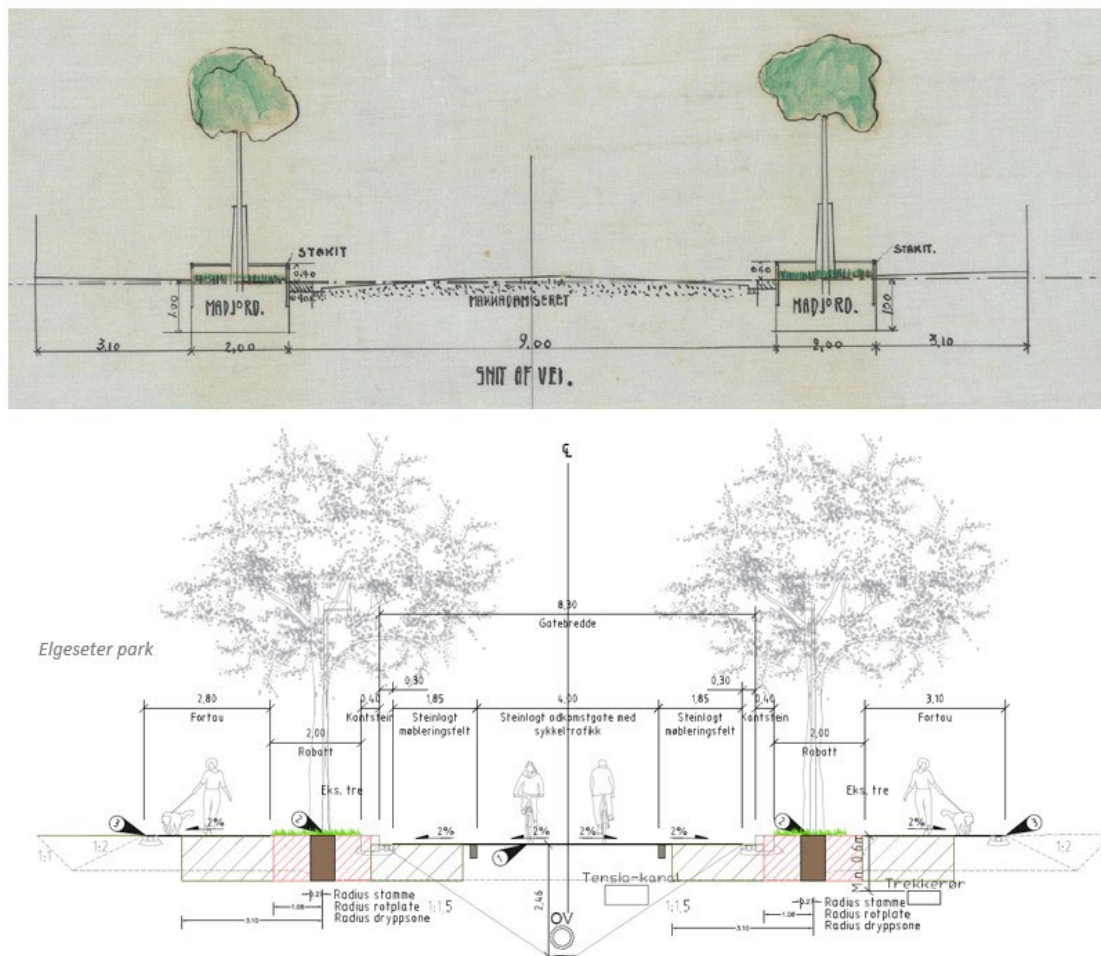


Figur 5-5: Illustrasjon av planlagt torg og gate utenfor Studentersamfundet, sett fra Elgeseter gate sør for Studentersamfundet. Illustrasjonen er ikke bindende med tanke på utforming og materialbruk (COWI).

Før det gis igangsettingstillatelse for opparbeidelse av byrommet rundt Elgeseter gate ved Studentersamfundet skal det utarbeides byggeplaner. Byggeplanene for torgarealene skal utformes i henhold til prinsipper for universell utforming og skal blant annet vise gang- og sykkeltraséer, sykkelparkeringsplasser, møbleringssoner, beplantning, belysning og overvannshåndtering.

5.3.2 Høgskolealléen

Planforslaget legger til rette for å istandsette Høgskolealléen til sin opprinnelige form etter historiske tegninger. Dette innebærer å beholde bredden på rabattene i gaten og å videreføre alléen så langt det er mulig ned mot Elgeseter gate. Alléen har tre rekker med trær, hvor to er mot Elgeseter park. Dette er i tråd med Trøndelag Fylkeskommunes forvaltningsplan for alléen, der det foreslås at dagens trær kan erstattes med nye trær dersom det er nødvendig. Breddene på rabattene, skal etter forvaltningsplanen, beholdes lik det som er vist i historiske tegninger. Punktfredningen av trærne i alléen gir likevel noen føringer for gatetverrsnittet, blant annet blir gatebredden noe smalere enn hva de historiske tegningene viser. Avvikene fremkommer av figur 5-6 under. Planforslaget forutsetter at drift av Høgskoleveien kan gjennomføres på en skånsom måte for trærne.



Figur 5-6: Gatetverrsnitt for Høgskoleveien. Øverst vises gatesnitt fra historiske tegninger, nederst viser planens forslag til gatesnitt (COWI).

5.3.3 Elgeseter park

Hjørnet av Elgeseter park som vender mot Studentersamfundet bearbejdes slik at det får utforming tilpasset sin opprinnelige form etter historiske tegninger og planer. Hjørnet utformes som en overgangssone mellom park og by, og Høgskolealléen ivaretas og integreres i designet. Planen foreslår at utformingen av Elgeseter park baserer seg på den historiske planen fra 1927 tegnet av Bygartner Elisæus Trygstad og skisseprosjektet utført av Agraff i 2022. Terrenget foreslås delt opp i flere nivåer som beplantes og møbleres med sittekanter. Det nederste nivået i hjørnet tildeles møblering. Hjørnet av parken reguleres til o_TO1 i plankartet og det gis bestemmelser som sikrer areal til overvannshåndtering, vegetasjon, trær, belysning og benker.



Figur 5-7: Illustrasjon som viser deler av mulig utforming av nytt byrom på hjørnet av Elgeseter park (COWI).

Elgeseter park, langs Elgeseter gate, reguleres til offentlig parkformål (o_PA2). Nærmest Elgeseter gate vil tre trær måtte fjernes som følge av flyttingen av kollektivholdeplassen og etablering av fortau. Langs Elgeseter gate reguleres det hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570_1). I bestemmelsene stilles det krav som skal sikre at det ikke gjøres tiltak som kan komme trærne og dets rotsone til skade, og at hensynet til Elgeseter kirkegård ivaretas.

5.3.4 Eddaparken

Eddaparken, regulert til o_PA5 i plankart, skal fungere som en park med ulike funksjoner. Kunstverket «Zig-Zag» ønskes fjernet for å få en bedre kobling på tvers av byrommet. Det skal etableres kunstverk i området, men plassering og utforming er ikke avklart. Et nytt visuelt holdepunkt må bygge videre på områdets sterke identitet og koble seg sammen med naturlige gangforbindelser. Torget skal ha et helhetlig uttrykk og skal være et attraktivt målpunkt for flest mulig mennesker. Med utgangspunkt i arkitektoniske virkemidler for veifinning og orientering

skal utforming av torget legge til rette for soner for opphold, og å skape et attraktivt miljø for gående og beboere.

Eddaparken og Håkon Jarls gate reguleres til park, kjørevege, fortau og annen veggrunn – tekniske anlegg. Området rundt Eddaparken mot Elgeseter gate reguleres til torgformål. Det gis bestemmelser som sikrer area til vegetasjon, overvannshåndtering, trær, benker, og etablering av nytt kunstverk. Nytt kunstverk kan forsterke og være et fondmotiv for siktlinjen langs Høgskoleveien og som et identitetsskapende element i byrommet. Byrommet vest og øst for Elgeseter gate planlegges knyttet sammen med et helhetlig dekke og høy kvalitet på materialbruk og detaljer. Planen anbefaler å videreføre idéutvikling for dette i samarbeid med Kunst i offentlig rom (KORO) og Trondheim kommune. Se vedlegg *Design- og utformingsprinsipper*, 04.07.2024 for mer informasjon.



Figur 5-8: Illustrasjon av forslag til ny utforming av Eddaparken, sett fra Elgeseter gate. Illustrasjonen er ikke bindende med tanke på utforming og materialbruk (COWI).

Sør for Elgeseter gate 4 og 6 og Håkon Jarls gate 11 reguleres et mindre parkområde ut mot Olav Kyrres gate (o_PA1). Hjørnetomten i forlengelsen til Elgeseter gate 6, tidligere angitt som torg (o_TO5) tas ut av planforslaget. Området gis en åpen utforming, men det stilles krav i planbestemmelsene om at det skal opparbeides gangforbindelser, som blant annet kobler seg sammen med planlagt gangforbindelse gjennom f_TO3 til o_FO4 og o_FO6.

Rundt Elgeseter gate 2 reguleres eget felt til torg (f_TO5), som i stor grad samsvarer med eiendomsgrensen til gnr./bnr. 404/602 og 404/603 rundt bygget. Innenfor arealet tillates etablering av veggsoner.

5.4 Blågrønn faktor

Trondheim kommune har fastsatt krav om Blågrønn faktor, krav til faktor varierer avhengig av hvilken type areal som er lagt til grunn. En foreløpig beregning av Blågrønn faktor er gjort for arealene i planområdet på et overordnet nivå, det er nødvendig å detaljere dette videre i fremtidig prosjektering. Prosjektet har en intensjon om å oppnå en god overvannshåndtering

med løsninger som er tilpasset fremtidige klimaendringer. For å oppnå dette er det forutsatt ivaretagelse av eksisterende vegetasjon og grøntområder samt bruk av permeable dekker der det er mulig.

For gater i planområdet, som inkluderer Elgeseter gate, Høgskoleveien, samt Klostergata, er det krav om Blågrønn faktor på 0,1. Elgeseter gate har en Blågrønn faktor på 0,1, mens Høgskoleveien har en Blågrønn faktor på 0,93. For å oppfylle kravet på 0,1 skal tiltak slik som planting av nye trær og etablering av permeable dekke gjennomføres. Bevaring av eksisterende trær og grønne rabatter er også en del av tiltakene for Høgskoleveien.

Når det gjelder byrom er kravet til Blågrønn faktor på 0,5. Planområdet inkluderer to byrom, Eddaparken (byrom vest) og Studentersamfundet (byrom øst). Eddaparken har en Blågrønn faktor på 0,56, mens Studentersamfundet har en Blågrønn faktor på 0,57. Innenfor disse områdene er tiltak som nye felt med vegetasjon, bruk av permeable dekker og bevaring av eksisterende trær regnet med. Det er muligheter for å oppnå en høyere Blågrønn faktor ved å implementere tiltak slik som å etablere terrengforsenkninger, vannspeil eller etablere kobling til eksisterende blå- og grønne elementer utenfor planområdet. Disse ytterligere tiltakene bør vurderes i den videre prosjektering.

Det stilles krav til Blågrønn faktor i planbestemmelsene, som skal sikre at dette blir fulgt opp i gjennomføringen av tiltaket. I vedlegg *Blågrønn faktor*, 24.04.2025 er det illustrert aktuelle tiltak som bygger opp om å nå målene til blågrønn faktor.

5.5 Universell utforming

Planforslaget legger til grunn at hovedløsningene som utformes skal kunne benyttes av alle, og at løsninger skal fungere godt uavhengig av årstid. Planen tar utgangspunkt i prosjekteringsanvisningene for metrobuss, som gjør at prosjektet følger lovverkets krav til universell utforming. I planforslaget er det lagt vekt på å gi god leding og redusere terskler, blant annet gjennom terrengtilpasning for Eddaparken for å unngå høydeforskjeller mot Håkon Jarls gate.

I bestemmelsene er det stilt krav om at byrom, kollektivholdeplasser, fortau, gang- og sykkelanlegg og krysningsområder skal utformes med vekt på tilgjengelighet og orienterbarhet.

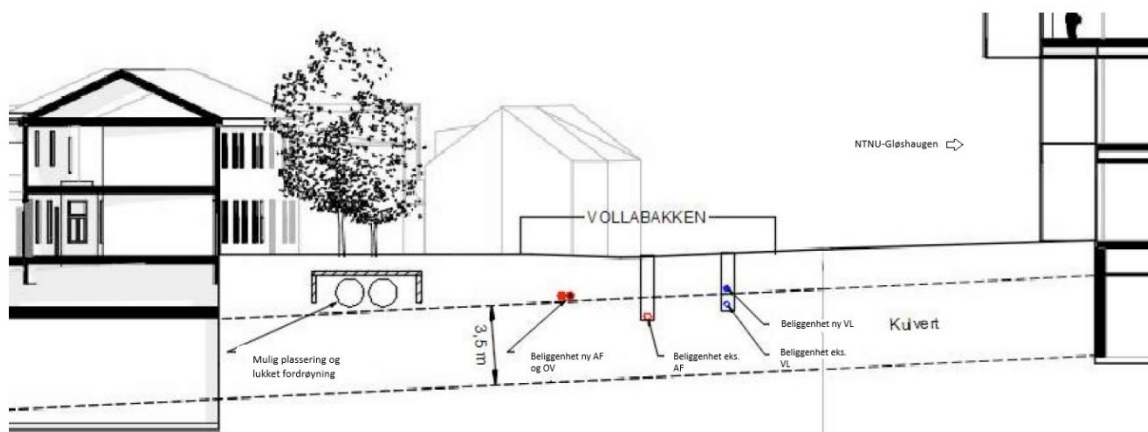
5.6 Tilknytning til infrastruktur

I forbindelse med planarbeidet er det utredet hovedløsninger for kabler, vann og avløp som vil bli lagt til grunn for arbeidet med gjennomføringen av planen. I vedlagt *Tegningshefte*, 27.02.2026 er det i normalprofiltegningene (F-tegning) vist hvordan det er tenkt at tekniske kabler og ledninger plasseres i gata. Det er blant annet tatt hensyn til at teknisk infrastruktur under bakken ikke kommer i konflikt med trær. Dette må følges opp i videre prosjektering i byggeplan.

Vollabakken

Planforslaget viderefører regulering av underliggende kulvert fra reguleringsplan *Området Høgskoleveien – Grensen* (r20200033) i vertikalnivå 1 – under grunnen, med sikringssone og arealformål (T1 i plankart) og tilhørende bestemmelser. Planforslaget skal ikke være til hinder for etablering av planlagt teknisk kulvert.

I overordnet VA-plan til reguleringsplan for *Området Høgskoleveien – Grensen, øvre del* (Rambøll Norge AS, 2021) er det beskrevet hvordan eksisterende VA-ledninger kommer i konflikt med planlagt kulvert, og hvordan det er tenkt å håndtere dette. VA-planen viser plassering av nye VA-ledninger, slik vist i figur 5-9 under. Dette videreføres i planforslaget.



Figur 5-9: Eksisterende og planlagte ledninger ved kulvert (Rambøll Norge AS, 2021).

5.7 Varelevering og utrykning

Varelevering og renovasjon til Studenterksamfundet og virksomhetene knyttet til dette bygget forutsettes løst i Kronprinsesse Märthas allé i tråd med r20180042. Kjøring i Høgskoleveien vil fortsatt være tillatt. For virksomheter med tilknytning til Håkon Jarls gate, Elgeseter gate 2, 4 og 6 skal varelevering løses via o_KV5, hvor det i enden er regulert en større flate for snuplass. I vedlegg 28 (*Alternativer for varelevering, 04.03.2026*) er det vist sporing for varelevering for flere alternativ. Innenfor avsatt areal til snuplass viser sporing for kjøretøy opp til 8 meter at det er mulig å snu uten behov for rygging. Det er imidlertid gjennomført prøvekjøring som viser at det mulig for en lastebil på 12 meter med roterbar bakaksling å snu uten behov for rygging innenfor dette arealet.

Høgskoleveien holdes fortsatt åpen for varelevering, taxi og utrykning. I bestemmelsene åpnes det opp for etablering av inntil 4 taxiholdplasser i Høgskoleveien. Planforslaget anbefaler at disse etableres langs vestgående kjørefelt, slik det er vist i C/O 01 i vedlagt *Tegningshefte*, 27.02.2026.

5.8 Anleggsgjennomføring

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en fagrapport for anleggsgjennomføring (vedlegg *Anleggsgjennomføringsrapport*, 25.06.2025). Rapporten viser prinsipper for anleggsgjennomføring, hvilke arealer som kan holdes åpne for kjørende, kollektiv og myke trafikanter.

Det er ikke fastlagt hvordan det planlagte gateanlegget skal etableres, men det er sannsynlig at det vil bli en trinnvis utbygging (som vist i vedlegg *Anleggsgjennomføringsrapport*, 25.06.2025) siden dette er hovedinnfartsåren inn til Midtbyen fra sør for alle trafikantgrupper. Bestemmelsene sikrer at Elgeseter gate, Klostergata og Olav Kyrres gate, skal holdes åpen gjennom hele anleggsperioden. Bestemmelsene sikrer også at det skal etableres trygge traséer

for myke trafikanter gjennom planområdet, samt krav til miljøforhold og avbøtende tiltak i anleggsperioden.

Det reguleres egne areal for midlertidig bygge- og anleggsområde, markert med #2 i plankart. Anleggsområdene deles og gis egne feltnummer for å skille bruken av dem. Innenfor område #2_3, langs Elgeseter park, er det blant annet ikke tillatt med tiltak som kan skade eksisterende trær. Felt #2_2 skal benyttes til etablering av overvannsledning/utslippspunkt ut mot Nidelva. Før anleggsstart innenfor dette området skal det gjennomføres supplerende undersøkelser knyttet til stabiliteten i grunnen. Felt #2_4 gjelder etablering av midlertidig trasé for gående og syklende for å skåne slitasje på Elgeseter park.

5.9 Omklassifisering av gater

Omklassifisering av gater følger en egen prosess i henhold til vegloven. Planforslaget anbefaler en omklassifisering i forvaltningsnivå av Høgskoleveien fra fylkesveg til kommunal veg på et strekke på om lag 140 meter. Dette gjelder fra krysset Høgskoleveien – Klæbuveien – Vollabakken og ned til Studentersamfundet.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Landskap

Området består i hovedsak av bebygde flater. Planen vil i sin helhet gi liten endring av landskapet i området, da det ikke planlegges for ny bebyggelse eller vesentlige inngrep i terrenget. Eventuelle trær i Høgskoleveien som felles som følge av treets tilstand vil bli erstattet. På østsiden av Elgeseter gate vil tre trær måtte felles som følge av gatetiltaket. Planen åpner opp for en mulig åpen overvannsløsning ut mot Nidelva. Dette vil gi et mindre inngrep i Nidelvkorridoren, men med riktig utforming kan dette tilføye området en ny kvalitet.

6.2 Byform og steds karakter

Viktige siktlinjer mot Nidarosdomen og mot fjorden over Elgeseter bru videreføres. Alléen opp mot Gløshaugplatået videreføres og vil bli forsterket som et viktig og sentralt landskapselement sammen med Elgeseter park. Utformingen av Eddaparken vil harmonere med siktlinjen og aksene som er definert av Høgskolealléen på den andre siden av Elgeseter gate.

Planforslaget legger til grunn etablering av torg på begge sider av Elgeseter gate foran Studentersamfundet, nord, øst og sør for Eddaparken ut mot Elgeseter gate og hjørnet av Elgeseter park. Ved å etablere et bygulv med likt dekke over torgene, gir dette en følelse av større romslighet og kvalitet over et byrom, som i dag er preget av å være primært et kollektiv- og trafikknutepunkt. Det gir muligheter for å lage en bedre ramme foran Studentersamfundet og markere dette bygget i enda større grad som viktig identitetsbærer for området. Opparbeidelsen av torget foran Studentersamfundet bør gjøres i tett dialog med Studentersamfundet. Vegetasjon og byrommenes form er bevisst utformet for å gi en bedre romfølelse på menneskelig skala. Ved å regulere Eddaparken til park sikrer en at dagens grønne preg bevares og forsterkes. Samtidig åpnes det opp for flere ferdselslinjer gjennom parken, slik at Håkon Jarls gate, Eddaparken og kollektivholdeplassområdet vil oppleves som et større, sammenhengende byrom.

Resultatet fra stedsanalysen (presentert i vedlegg *Design- og utformingsprinsipper*, 04.07.2024) viser at området like utenfor hovedinngangen til Studentersamfundet oppleves til tider som kaotisk og trangt slik det fremstår i dag. Dette gjør at enkelte, i noen tilfeller, velger å unngå å bruke byrommet. Ved å flytte nordgående holdeplass lengre sør, gir dette mer plass til vrimleområdet for gående og syklende utenfor Studentersamfundet sin hovedinngang. Dette gir også bedre fremkommelighet over torgområdet. Området utenfor Studentersamfundet vil som følge av planforslaget oppleves mer åpent og med mindre trengsel.

Ved å regulere hjørnet av Elgeseter park, som en del av torget, vil dette viktige byrommet kunne åpnes opp enda mer. Dette vil også bidra til mer naturlige gangforbindelser mellom foreslått plassering av kollektivholdeplassen i Elgeseter gate (retning nord) og fremtidig ny plassering av kollektivholdeplassen på sørsiden av Klostergata (utenfor denne planen).

6.3 Kulturarv - Konsekvensutredning

6.3.1 Konsekvensvurdering

Tiltaket ligger i et sentralt område i Trondheim sentrum. I området finnes flere kulturminner og kulturmiljø av stor verdi, med høy identitetsskapende verdi og opplevelsesverdi. Av de mest sentrale kulturminnene er Elgeseter bru, Studentersamfundet, Høgskoleparken og Høgskoleveien med lønnealléen, Statsarkivets bygning og hovedbygningen på tidligere Elgeseter gård.

Planforslaget vil samlet medføre ubetydelig miljøskade for tre delområder og noe miljøforbedring for ett delområde. Dette er høyt vektet og gir dermed positiv konsekvens for fagtema kulturarv sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket rangeres høyere enn dagens situasjon, da det vil sikre en delvis tilbakeføring, generell oppstramming og fornying av gater og byrom i området. Eksisterende busstopp foran Studentersamfundets hovedinngang flyttes og sikrer en åpen forplass. Byrommet omkring Studentersamfundet, Høgskoleparken og Eddaparken oppgraderes. Hjørnet ved Elgeseter gate og Høgskoleveien ved Elgeseter park får en ny utforming som baserer seg på den historiske planen fra 1927 tegnet av Bygartner E. Trygstad. Høgskoleveien, som er en viktig historisk akse og forbindelseslinje, skal beholdes for syklende og gående og den fredete lønne-alléen langs vegen istandsettes til sin opprinnelige form etter historiske tegninger. Dette innebærer blant annet å erstatte noen trær, samt å beholde bredden på rabattene og reetablere de historiske grusgangene mellom grupper av trær.

Planforslaget vil negativt påvirke østre del av Elgeseter park. Her medfører tiltaket at tre store og gamle trær, langs Elgeseter gate, må fjernes grunnet utvidelse av gaten og busstopp. Videre kan rotsonen til flere andre trær som bevares bli påvirket av tiltaket. Selv om nye trær kan replantes, vurderes tiltaket som negativt for opplevelsen av parken og gaten, sammenlignet med dagens situasjon.

Samlet vurdering av planforslaget for kulturarv vurderes til å gi positiv konsekvens for fagtemaet da det gir noe forbedring av delområdet rundt Studentersamfundet, Høgskoleveien og Elgeseter park. Det vises til vedlagt fagrapport for konsekvensutredning for kulturarv for mer detaljert beskrivelse av metodikk og planforslagets påvirkning på fagtemaet (vedlegg *Konsekvensutredning kulturarv*, 30.01.2026).

6.3.2 Avbøtende tiltak

Fagrapport for kulturarv gir forslag til avbøtende tiltak for å ivareta kulturminnene og kulturmiljøet innenfor planområdet. Disse er innarbeidet og sikret gjennom bestemmelsene. Det er blant annet knyttet bestemmelser til varsling av kulturminnemyndighet, overvåkning og arkeologi, videre arbeid gjøres i samråd med kulturminnemyndighet, byantikvar og byarkitekt, bruk av materialer av høy kvalitet og bevaring av eksisterende trær.

6.4 Naturmangfold

Planen innebærer omlegging og utvidelse av vegarealer, med tilhørende fjerning eller beskyttelse av enkelte trær, samt tiltak for å bevare og forbedre grønnsstrukturen i området. For eksempel skal trær i alléen kun fjernes ved absolutte behov. Tiltaket vurderes å ha relativt liten

samlet negativ belastning på naturmangfoldet, blant annet fordi mye av inngrepet skjer på allerede eksisterende veiflater, og fordi det legges vekt på å bevare viktige grøntområder og trær. Vurderinger knyttet til naturmangfold er ytterligere beskrevet i vedlegg 26.

6.4.1 Vurdering etter naturmangfoldloven kapittel 2

Kunnskapsgrunnlaget er basert på eksisterende informasjon, sammensatt av opplysninger fra nasjonale databaser som Naturbase, Artskart, Vann-nett og offentlige rapporter. Det er registrert en utvalgt naturtype, hul eik i planområdet. Videre er alléen langs Høyskoleveien registrert som naturtype parklandskap etter DN-håndbok 13. Høyskoleparken, alléen, rødlistede almetrær, enkelt-trær og området langs Nidelva utgjør viktige strukturer som flytte- og leveområder for naturmangfoldet i byen. Det er registreringer av rødlistede fugler, tre og sopp. Tiltaket innebærer inngrep i sammenheng med utvidelse av dagens gatestruktur, og effekten på naturmangfoldet vil bestå av arealbruksendring og arealbeslag/terrenginngrep langs Elgsetergate. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt.

Planområdet omfatter eksisterende gater og tilgrensende arealer. Reguleringsplanen legger opp til at en skal ta vare på mest mulig eksisterende grønnstruktur. Området rundt består av bebyggelse samt større og mindre parkområder. Prosjektet grenser til Nidelva og kantsonen til Nidelva. Utbyggingen vil ikke medføre store endringer i den samlede belastningen på naturmangfoldet. Trær som fjernes i alléen planlegges erstattet, og det skal tilplanteres flere trær i planområdet. Det ligger ikke til grunn planlagte reguleringsplaner eller omreguleringer av Høyskoleparken og Nidelvaområdet, og den samlede påvirkningen vil derfor i området ventes derfor å være liten.

6.4.2 Forslag til avbøtende tiltak

Nord i Eddaparken står det tre registrerte styvet alm samt en uregistrert styvet alm som er en rødlistet art. Slik den står nå kan den komme i konflikt med ny utforming av Håkon Jarls gate/Eddaparken. Det anbefales at almene bevares eller flyttes dersom bevaring ikke er mulig. Dette er sikret gjennom kart og bestemmelser.

Ved prosjektering av tiltaket skal det utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP), som skal være et levende dokument gjennom hele prosessen, fra reguleringsplan frem til tiltaket er gjennomført. I MOP vil miljøutfordringer påpekes og vurderes. MOP kan være et viktig verktøy for å synliggjøre utfordringer, hvordan løse disse, og definere hvem som er ansvarlige for å løse de på de ulike nivåene i prosessen.

Ved anleggsarbeider i hekkeperioden (1. april – 1. juli) skal fagkompetanse involveres for å ivareta hensyn til rødlistearter og arter unntatt offentlighet. Konkrete tiltak og eventuelle restriksjoner skal følges opp i miljøoppfølgingsplan.

Siste vekstsesong før anleggsstart kartlegges fremmede, uønskede arter, og det utarbeides en tiltaksplan for å hindre spredning av slike arter i anlegget.

Arborist skal være til stede under all aktivitet som kan berøre trær og rotsonen til trær for å minimere skade på røtter.

I reguleringsbestemmelsene er flere avbøtende tiltak innarbeidet.

6.5 Rekreasjon og friluftsliv

Planen vurderes til å gi noe positive endringer for rekreasjon og friluftsliv. På overordnet nivå vil planen gi de samme forholdene som dagens situasjon, men med noen mindre forbedringer.

Elgeseter park vil i liten grad bli påvirket av planforslaget. Med Høgskoleveien mer frigjort til myke trafikanter, vil opplevels- og rekreasjonsverdien av alléen og parken øke. Planlagt endringen av Eddaparken kan ha en positiv verdi for rekreasjon og opplevelse gjennom en mer helhetlig utforming av dette området sett i sammenheng med området foran Studentersamfundet. Videre foreslår planforslaget å åpne opp arealet bak Elgeseter gate 4 og 6 med en gangforbindelse. Dette kan øke attraktiviteten og bruken av området.

6.6 Trafikk

6.6.1 Trafikkmengde og fremkommelighet

I planforslaget er dagens trafikkmengder dimensjonerende for systemet i fremtidig situasjon med bakgrunn i nullvekstmålet i persontransporten.

Stengt kryss mellom Høgskoleveien og Elgeseter gate vil gjør at dagens trafikk i Høgskoleveien overføres til Klostergata. Figur 6-1 viser at Klostergata får en ÅDT på 7 900 i fremtidig situasjon, mens Høgskoleveien får en ÅDT under 500. For Elgeseter gate blir det mindre forskjeller i ÅDT fra dagens situasjon.



Figur 6-1: Dagens (rød skrift) og fremtidig (svart skrift) ÅDT (kjt/døgn) basert på verdier fra NVDB for år 2022. Plangrense vist med svart stiplet linje.

Trafikkberegninger viser at Klostergata er følsom for trafikkvekst i vestgående retning inn mot krysset ved Elgeseter gate. Her deler biler og busser, inkludert metrobusslinje 3, de samme kjørefeltene. Busser blir dermed stående i samme kø som den øvrige trafikken. Det er ikke plass til å etablere kollektivfelt her på grunn av smalt gatetverrsnitt. Beregningene viser at et lengre høyresvingefelt i Elgeseter gate i nordgående retning foran krysset med Klostergata bidrar til bedre fremkommelighet for all trafikk, både i Elgeseter gate og i Klostergata. Flere oppstillingsplasser til høyresvingende biler gir færre blokkeringer for rett-frem-trafikken i Elgeseter gate mot nord. Dette bedrer flyten i Elgeseter gate, og påvirker også avviklingen ut fra Klostergata fra øst som følge av ringvirkninger i området. Ved stor økning i forsinkelser kan det være at noe av denne trafikken overføres til andre ruter utenfor modellområdet. Tidligere i prosessen ble det også sett på mulighetene med å etablere gangfelt over søndre brukar på Elgeseter bru. På grunn av sårbarheten til Klostergata, som i planforslaget får overført mye trafikk fra Høgskoleveien, ble det konkludert med gangfelt over samtlige armer vil være problematisk for avviklingssituasjonen i krysset. Dette er ytterligere beskrevet i vedlegg 27 (vedlegg Nordre del av Elgeseter gate – Supplerende trafikale vurderinger, 27.02.2026).

Trafikkberegninger viser at grepene i planforslaget sikrer god fremkommelighet for busser i Elgeseter gate, både i nord- og sørgående retning. Disse er beskrevet ytterligere i fagrapport for trafikk (vedlegg *Trafikkutredning*, 18.10.2024).

6.6.2 Gående og syklende

Planforslaget foreslår større arealer for myke trafikanter foran Studentersamfundet og kortere kryssingslengde (15,85 meter mot dagens 21,9 meter) over Elgeseter gate ved Studentersamfundet. Dette bidrar til å redusere barrierevirkningen til Elgeseter gate. Det blir bedre forbindelse mellom Studentersamfundet og Elgeseter park, samt at det i kryssingen over Olav Kyrres gate ved Elgeseter gate legges til rette for et bredere gangfelt.

En større hjørneavrunding ut mot Klostergata fra Studentersamfundet gir en lengre kryssingslengde (13,5 meter mot dagens 11,2 meter), men gangfeltet flyttes et par meter lengre opp i Klostergata som korter noe ned på kryssingslenden. Med flere bevegelser i krysset mot Elgeseter gate blir det lengre ventetider for myke trafikanter. Klostergata vil også oppleves som mindre attraktivt å ferdes i for myke trafikanter. Det etableres ikke gangfelt over søndre brukar på Elgeseter bru på bakgrunn av problematikk knyttet til avvikling i krysset, og manglende areal for ventende fotgjengere ved et gangfelt. Som et avbøtende tiltak til manglende gangfelt, er det i bestemmelsene stilt et rekkefølgekrav som sikrer at gangveg under Elgeseter bru oppgraderes før o_KV1 settes i drift. Vurderinger knyttet til etablering av gangfelt over Elgeseter gate er ytterligere beskrevet i vedlegg 27 *Nordre del av Elgeseter gate – Supplerende trafikale vurderinger*.

Med flytting av kollektivholdeplassen ved Studentersamfundet lengre sør, vil gangfelt for kryssing av Elgeseter gate ved Olav Kyrres gate bli mer attraktivt å benytte for de med målpunkt i området St. Olavs hospital. Mens det vil gi økt lengde til kollektivholdeplassen i Klostergata og til kollektivholdeplassen ved Eddaparken. Tidligere i prosessen ble muligheten å etablere gangfelt over sørlig vegarm i krysset med Olav Kyrres gate vurdert. Av hensyn til avvikling og fremkommelighet for buss i Elgeseter gate, samt av hensyn til inngrep i Elgeseter park ble dette valgt bort (vedlegg 27 *Nordre del av Elgeseter gate – Supplerende trafikale vurderinger*, 27.02.2026).

I Høgskoleveien åpner planforslaget opp for flere bevegelseslinjer på tvers av gata fra Elgeseter park. Med minimalt med motorisert trafikk reduseres belastningen av støy- og luftforurensning, noe som gjør gata mer attraktiv å ferdes i. Dette kan gjøre at flere velger å ferdes i Høgskoleveien istedenfor Klostergata.



Figur 6-2: Utklipp av trafikkart for fremtidig situasjon.

Planforslaget gir en betydelig bedre trasé for syklistene mellom Elgeseter bru og Klæbuveien, med tilrettelagt trasé i Høgskoleveien der den motoriserte trafikken er overført til Klostergata. Forbi Studentersamfundet og et stykke ut på Elgeseter bru, vil det slik som i dag være blandet trafikk av gående og syklende, der syklistene tidvis måtte forholde seg til mange gående. Planen foreslår å legge et visuelt annerledes dekke og eventuelt symbolbruk (se figur 6-3) for syklistene langs Elgeseter gate på fortauet og over torget foran Studentersamfunnet, for å synliggjøre at det her vil komme syklistene samt ønskede bevegelseslinjer for syklende.

Parallelt med planarbeidet gjøres det en utredning om sykkeløsninger fra sør gjennom planområdet til Midtbyen over Elgeseter bru. Planforslaget har ikke regulert egne felt for sykkel over Elgeseter bru, men regulert et felt for vegformål, hvor det kan etableres sykkelanlegg. I vedlegg Trafikk tilleggsvurderinger, 03.04.2025 i figur 5-4 er det illustrert alternativ med omdisponering av kjørefelt over Elgeseter bru for å gi plass til sykkelanlegg. Fylkeskommunen planlegger også å starte opp et planarbeid for løsning for sykkel over Elgeseter bru som vil koble seg til denne detaljreguleringsplanen.



Figur 6-3 Eksempel på dekke og symbolbruk for sykkel. Bildet er fra sykkelanlegg ved Ravnkloa.
Bilde: Ingrid Haugan Hansen

Det gis også bedre oppstillingsplass for gående og syklende ved signalanlegget i krysset med Vollabakken og Klostergata. I Klostergata er det ikke plass til et forbedret tilbud for syklister, hverken i dagens eller fremtidig situasjon. For de som kommer fra Vollabakken/Bakklandet eller fra Christian Fredriks gate vil Høgskoleveien da gi et betydelig forbedret tilbud og en god forbindelse for syklister mellom øst og Elgeseter gate. Med lite biltrafikk i Vollabakken vil det være god fremkommelighet og oppleves som trygt å sykle i gaten.

Håkon Jarls gate utformes som kjørevei frem til Elgesetergate 2, der den avsluttes i en snuplass. Derfra vil det være sykkelanlegg lik dagens situasjon mot rundkjøring i Olav Kyrres gate. Gata vil oppleves som mer lesbar og intuitiv, ettersom gående da får et bedre fortau (se figur 5-3) mens kjørende herunder syklende følger gata videre frem til krysningspunkt mot nord. I tillegg dannes det et bygulv som understreker at dette området er en del av byrommet med Eddaparken. Figur 6-2 viser at det blir betydelig flere gangforbindelser mellom Håkon Jarls gate og kollektivholdeplassen i Elgeseter gate som følge av endringen av Eddaparken.

Mellom Elgeseter gate 2, 4, 6 og Håkon Jarls gate 11 legges det til rette for etablering av torg som åpner for ferdsel mellom Olav Kyrres gate og Eddaparken/kollektivholdeplassen i Elgeseter gate.

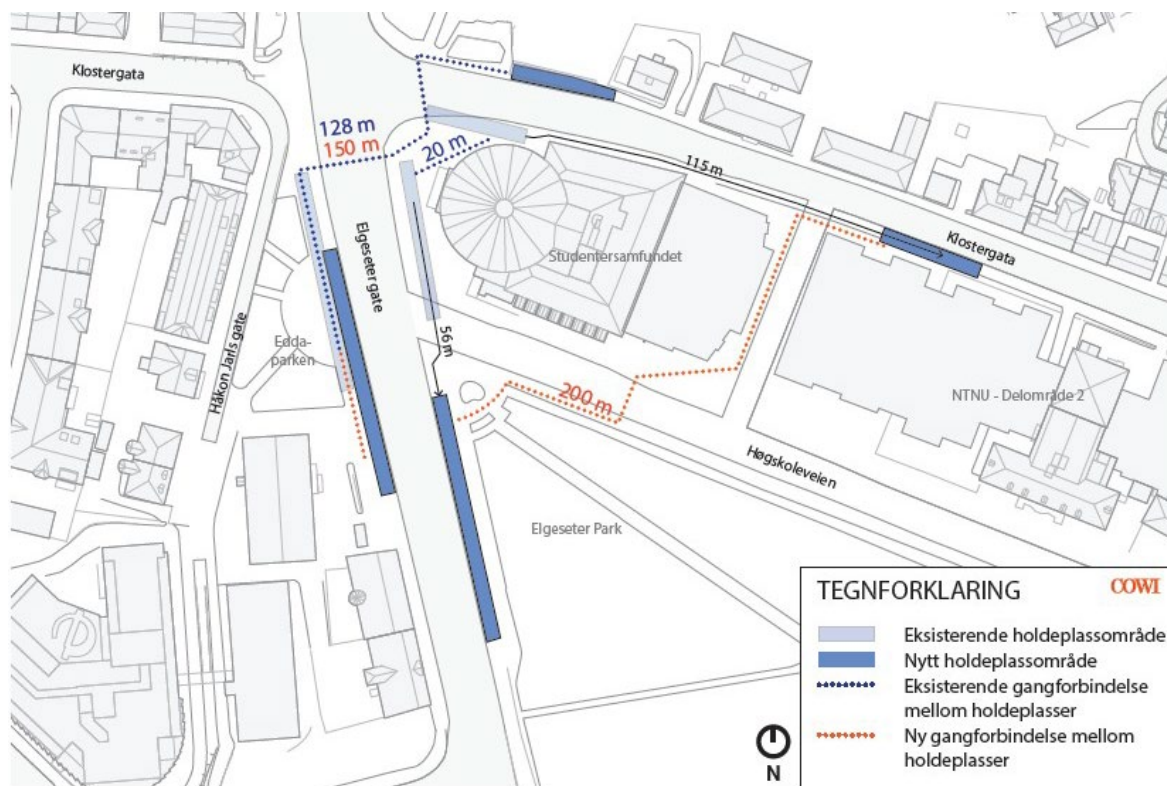
Det henvises til tilleggsvurderingene for trafikk i vedlegg *Trafikk tilleggsvurderinger*, 03.04.2025 for ytterligere beskrivelse av forholdene for gående og syklende.

6.6.3 Kollektivtransport

Holdeplassene i Elgeseter gate etableres med kantsopp. Kantstopp forenkler innkjøringen til holdeplassene, og med økt holdeplasslengde og gjennomgående kollektivfelt i krysset med Olav Kyrres gate viser beregninger at busser får bedre fremkommelighet i Elgeseter gate.

I Klostergata er reisetiden for både busser og biler i vestgående retning inn mot krysset med Elgeseter gate følsom for trafikkvekst. I østgående retning vil bussene få en bedre situasjon enn i dag ved at holdeplassen flyttes østover, og på den måten unngår problematikken som oppstår når to busser kommer samtidig.

I planforslaget er gangavstanden mellom nordgående holdeplass i Elgeseter gate og østgående holdeplass i Klostergata omtrent 200 meter lengre enn dagens situasjon, som vist i figur 6-3. Ny forbindelse for gående vil være over Høgskoleveien og gjennom Kronprinsesse Märthas allé. Forbindelsen må utformes slik at den blir attraktiv for gående, uten hindringer og med flere sanseinntrykk på menneskelig skala som vil redusere den opplevde avstanden. I sørgående holdeplass i Elgeseter gate og vestgående holdeplass i Klostergata øker avstanden med omtrent 30 meter, men dette vurderes å ikke gi stor påvirkningsgrad. I kapittel 3.5.3 i tilleggsvurderinger til fagrapport for trafikk er det illustrert og beskrevet avstand til viktige målpunkt i området.



Figur 6-3: Gangavstand mellom holdeplasser (vedlegg Trafikk tilleggsvurderinger, 03.04.2025).

Ventende passasjerer på holdeplassene i Elgeseter gate vil få en bedre situasjon med planforslaget. Det vil bli bedre plass på holdeplassene, og økt lengde på leskur gjør at flere kan stå skjermet for vær og vind. Det vil være mulig å trekke seg tilbake til Elgeseter park og Eddaparken med grønne omgivelser, og ved å trekke holdeplassen bort fra plassen foran Studentersamfundet unngår en i større grad konflikter med gående og syklende som går, sykler og ellers oppholder seg foran Studentersamfundet.

Vestgående holdeplass i Klostergata vil ha lik situasjon som i dag, mens østgående holdeplass i gata flyttes lengre unna trafikken i Elgeseter gate og gis plass for lengre leskur. Denne holdeplassen etableres ikke som følge av denne planen.

6.6.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er omtalt i fagrapport for trafikk (vedlegg *Trafikkutredning*, 18.10.2024). I rapporten går det frem av sammenstillingen av konfliktpunktene i dagens situasjon og fremtidig situasjon at antall konfliktpunkter totalt sett reduseres i fremtidig løsning (tabell 8-2 i vedlegg *Trafikkutredning*, 18.10.2024). I tillegg settes fartsgrensen ned fra 50 til 40 km/t i Elgeseter gate, noe som gir bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Planforslaget foreslår større areal foran Studentersamfundet, noe som bidrar til å øke attraktiviteten for myke trafikanter for dette området. Planen vil også gi kortere krysslengder over Elgeseter gate. Dette vil, sammen med bredere gangfelt og å tilstrebe gode siktforhold, bidra positivt til bedre trafikksikkerhet og opplevd trygghet, i tillegg til riktig belysning i kryssområdene. Færre kjørefelt foran Studentersamfundet sammen med at nordgående kollektivholdeplass trekkes sørover bedrer også trafikksikkerheten ved Studentersamfundet.

For krysset Elgeseter gate – Klostergata øker antall konfliktpunkt da det tilføres ekstra trafikkbevegelse, høyresving inn i Klostergata og høyresving ut av Klostergata. Sammen med økt krysslengde, får krysset en større kompleksitet. Fjerning av kryss i Høgskoleveien bidrar til at strekningen som helhet får færre konfliktpunkter og lavere kompleksitet.

Krysset Olav Kyrres gate endres ikke vesentlig fysisk, men bruk av kjørefeltene endres for trafikk ut mot Elgeseter gate slik at midterste felt blir kollektivfelt med påbudt venstresving. Bussene kjører direkte inn i det sidestilte kollektivfeltet i Elgeseter gate. Dette, sammen med at Høgskoleveien stenges, reduserer feltskifter og dermed antall konfliktpunkter. Dermed bedres trafikksikkerheten i krysset.

6.6.5 Varelevering og utrykning

Varelevering er omtalt i tilleggsvurderinger for fagrapport trafikk (vedlegg *Trafikk tilleggsvurderinger*, 03.04.202519) under kapittel 4.6. Det er også utarbeidet et eget notat om varelevering (vedlegg 28).

Vareleveranser til Studentersamfundet er sikret adkomst fra Kronprinsesse Märthas allé. Det samme vil gjelde for et eventuelt nytt bygg på Fengselstomta nær det gamle Statsarkivet.

I Håkon Jarls gate er det flere virksomheter, i tillegg til planlagt fremtidig næring i Elgeseter gate 2, 4 og 6, som er avhengig av vareleveranser. Planforslaget inkluderer etablering av en

snu plass ved Elgeseter gate 2 og Håkon Jarls gate 11, noe som vil øke trafikksikkerheten ved å redusere behovet for rygging inn i gaten. Sporing for snuplassen er vist i *Alternativer for varelevering*.

For å redusere konflikter med syklister og øke tryggheten for myke trafikanter foreslås tidsbegrensninger for vareleveranser for å unngå de store rushtoppene for gående og syklende morgen og ettermiddag. I tillegg kan det vurderes krav til størrelser på kjøretøyene og oppfordringer om samkjøring av leveranser for å redusere antall kjøretøy i gata. Som nevnt tidligere er det mulig å snu uten behov for rygging med lastebil inntil 8 meters lengde og en lastebil på 12 meter med roterbar bakaksling. Planforslaget har som mål om å etablere en mer trafikksikker situasjon, men siden leverandørene også i fremtidig situasjon vil komme til å stille seg opp i gaten, kan dette redusere fremkommeligheten for syklende.

I vedlegg 28 er det også sett på et alternativ for gjennomkjøring fra Håkon Jarls gate til Olav Kyrres gate. Med dette alternativet unngår en rygging, men for at dette skal være gjennomførbart kreves en mindre ombygging av gateanlegget. Åpning for gjennomkjøring fra Håkon Jarls gate til Olav Kyrres gate krever også en fravikssøknad fra krav i vegnormal, da planforslaget regulerer sykkelveg med fortau for deler av strekningen.

Utrykning sikres adkomst til torgene gjennom bestemmelsene, og ved dagens kryss Elgeseter gate og Høgskoleveien anbefaler planforslaget nedsenket kantstein for å gi bedre tilkomst til utrykning. Det etableres ikke trafikkøy i Elgeseter gate, på strekningen mellom Olav Kyrres gate og Høgskoleveien. Dette for å bedre fremkommeligheten til utrykningskjøretøy.

6.7 Barns og unges interesser

Planforslaget vurderes å gi en noe bedre situasjon for barn og unge. I dag brukes Klostergata som skoleveg, da dette er den korteste vegen fra Øya og opp til Singsaker og Rosenborg skole. Med mer trafikk i Klostergata kan det bli mindre attraktivt å gå her på grunn av mer støy og trafikk. Planforslaget foreslår stengning av krysset Elgeseter gate og Høgskoleveien. Dette kan bidra til å gjøre Høgskoleveien mer aktuell som skoleveg med bredere fortau og opplevelsesverdier, men litt lengre veg.

Som nevnt i 6.6.4 vil planen gi kortere kryssingslengder over Elgeseter gate. Dette, sammen med bredere gangfelt og gode siktforhold, vil bidra til bedre trafikksikkerhet og opplevd trygghet, noe som vurderes positivt sett opp mot barn og unges interesser. Et mer tilrettelagt område ved Eddaparken og ved hjørnet av Elgeseter park vil også kunne virke mer attraktivt for barn og unge. Det er likevel naturlig å anta at disse områdene ikke vil være de mest egna arealene for barn og unge i fremtiden på grunn av den høye trafikken i Elgeseter gate.

6.8 Universell utforming

Planforslaget foreslår flere tiltak for å sikre høy grad av universell utforming:

- > Planen legger opp til møbleringssoner innenfor torgområdene, slik at mulighetene for hvile blir mange. Det bør også plasseres hvilebenker langs gangsoner med 100-200 meters intervaller.
- > Gatebelegg bør være så jevnt som mulig, og bør utformes med grove overflater for å redusere faren for å skli og skade seg.

- > Bruk av kontraster vil gjøre at svaksynte kan lese omgivelsene. Blant annet med bruk av ganglinjer og kontraster mellom ulike soner, som veikant og gangfelt. Naturlige ledelinjer skal brukes mest mulig.
- > Belysning som også fungerer som ledelys på kvelden.
- > Hensyn til pollenallergier/pustevansker ved valg av plantesorter.
- > Nedsenket kantstein ved alle gangfelt og bruk av taktile heller.

6.9 Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes ikke å påvirke sosial infrastruktur, men gjennomføring av et godt byrom foran Studentersamfundet vurderes å kunne gi positive ringvirkninger til dette og omkringliggende bebyggelse.

6.10 Teknisk infrastruktur

6.10.1 Hensynet til natur og estetikk

For å ivareta hensynet til natur og estetikk er det stilt krav i bestemmelsene at all graving og planlegging av teknisk infrastruktur skal gjøres i samarbeid med arborist og landskapsarkitekt.

6.10.2 Overvannshåndtering

Prinsippet om at overvannshåndtering skal basere seg på åpne løsninger ligger til grunn i planforslaget. Det er likevel lite handlingsrom for å gjøre grep i eksisterende gateløp for å kunne håndtere mer overvann lokalt. Situasjonen vil derfor i stor grad være uendret etter utbygging med tanke på andel tette flater og avrenningsmønster, men enkelte tiltak i eksisterende parker og byrom er foreslått for å øke andelen av lokal håndtering av overvann.

6.10.3 Vollabakken

Planlagt teknisk kulvert under Vollabakken kommer i konflikt med eksisterende ledningsanlegg. Planforslaget foreslår kun mindre justeringer på linjeføringen, samt et smalere gatetverrsnitt, dette vil ikke være til hinder for etablering av ny kulvert. På grunn av usikkerhet knyttet til tidsrom for etablering av denne, stilles det ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse. Etablering av kulvert og nye VA-ledninger i Vollabakken må koordineres mellom fylket, kommunen og Statsbygg/NTNU.

6.11 Grunnforhold

6.11.1 Områdestabilitet

Planområdet er generelt utfordret av kvikkleire i større sammenhengende områder. Tiltaket i planen forutsettes å være i tiltakskategori K1, og må utføres på en sikker måte slik stabiliteten ikke forverres. Under denne forutsetningen vurderes tiltaket å være gjennomførbart.

På vestsiden av Elgeseter gate er tilgangen til eksisterende grunnundersøkelser relativt begrenset. I geoteknisk fagrapport anbefales det å utføre supplerende grunnundersøkelser ut mot Nidelva, i fot og på topp av skråning, samt cirka 100 meter inne på plataet. Dette er sikret gjennom plankart og planbestemmelser, med krav om ytterligere supplerende undersøkelser knyttet til stabiliteten til grunnen ved utløp til Nidelva.

Langs Elgeseter gate er det få tilgjengelige grunnundersøkelser. Det behøves supplerende grunnundersøkelser for å vurdere behov for sikringstiltak, og for detaljprosjektering av spunt og/eller grøftkasser. Det anbefales å utføre supplerende grunnundersøkelser langs hele strekningen hvor det planlegges trasé for vann og avløp. Videre kan det forventes å være nødvendig med supplerende grunnundersøkelser for detaljprosjektering av veioppbygging, og det må innhentes tilstrekkelig informasjon om nabobebyggelsen kan bli påvirket av tiltakene i planen. Dette er sikret i planbestemmelsene under fellesbestemmelser for geoteknikk.

6.11.2 Forurensing i grunnen

På bakgrunn av den historiske bruken av området, og påvist forurensning i nærområdet, er det mistanke om forurenset grunn på tiltaksområdet. Det er derfor nødvendig å utføre miljøtekniske grunnundersøkelser (fase 2) på områder hvor det vil bli utført graving i jordmassene som følge av tiltakene i planen. Omfanget av gravetiltakene er ikke kjent på nåværende tidspunkt, noe som gjør det vanskelig å vurdere virkningene av tiltaket vil ha på forurenset grunn.

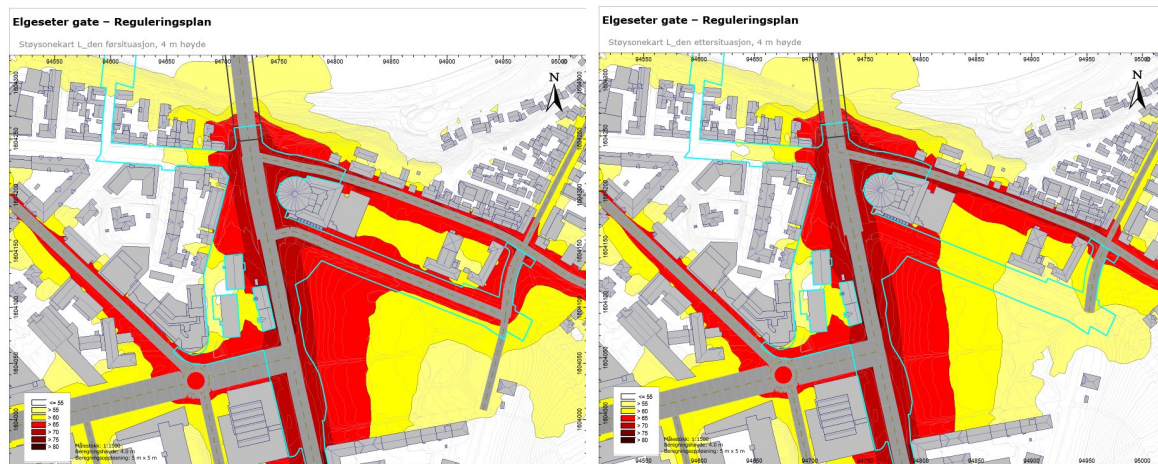
Hensynssone for forurenset grunn (merket H390) er lagt over hele planområdet hvor det er mistanke om forurenset grunn. Det er sikret i planbestemmelsene at grunnundersøkelser blir gjennomført og nødvendige tiltak blir iverksatt i forbindelse med utbyggingen av anlegget.

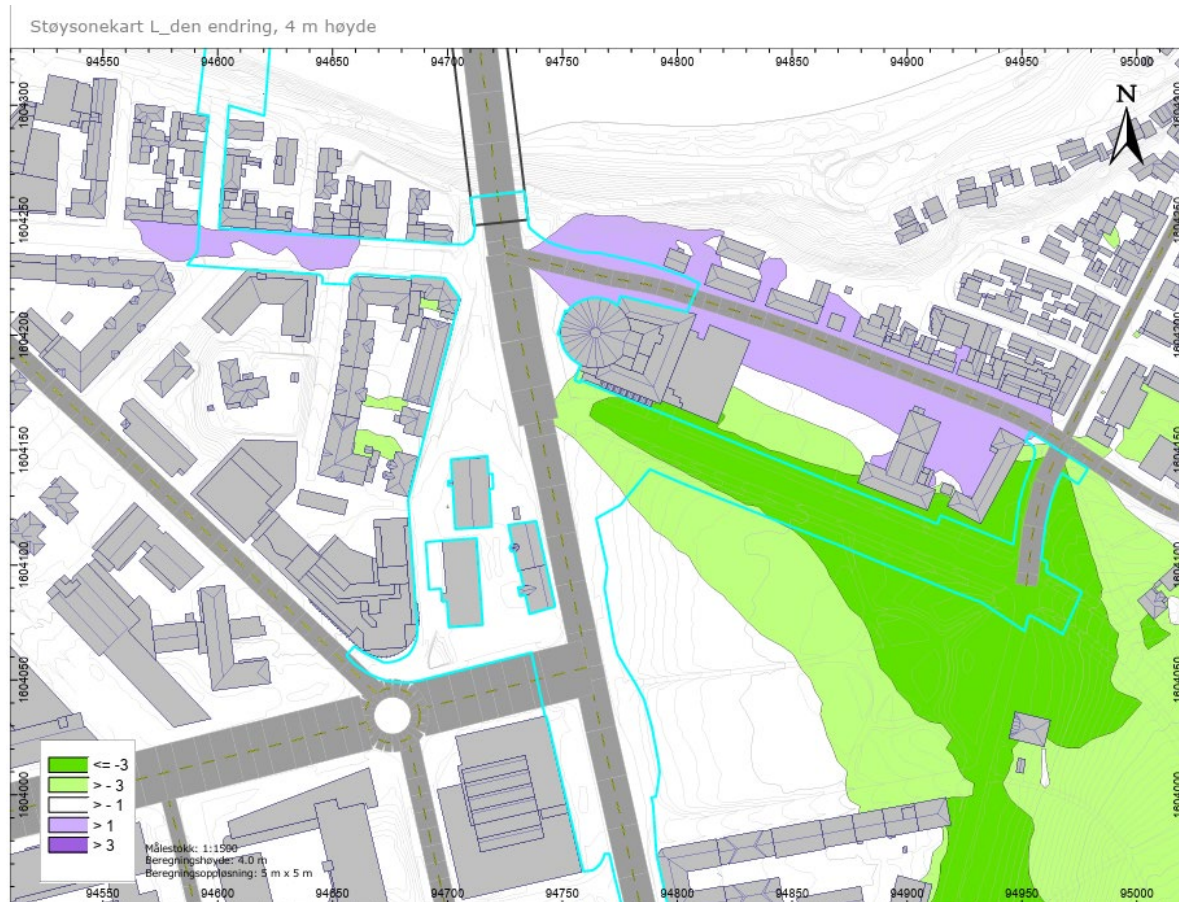
6.12 Støy - Konsekvensutredning

Som en del av planarbeidet er det utarbeidet en fagrapport konsekvensutredning støy. Det vises til vedlagt rapport (vedlegg *Støyrapport*, 02.04.2025) for nærmere beskrivelse av metodikk og resultat. I det påfølgende blir det gitt en oppsummering av resultatene for støyberegningene.

6.12.1 Konsekvensvurdering

Beregningene viser at det vil være moderate endringer av støysoner og støynivå L_{den} fra nåværende til fremtidig situasjon (vedlegg *Støyrapport*, 02.04.2025). Rød sone ved Klostergata vil i fremtidig situasjon ha så vidt større utstrekning, og nivåene på de nærmeste fasadene vil være noe økt. I førsituasjonen ligger nærmeste fasade for alle bygningene i rød sone, med unntak av Høgskoleveien 12, hvis nærmeste fasade ligger i gul sone. I fremtidig situasjon vil denne fasaden få endret støysoner fra gul til rød sone. Den aktuelle bygningen er en kontorbygning, og det er ingen støyfølsomme bygninger som får forverret støysoner i fremtidig situasjon.





Figur 6-4: Kart som viser endring i støysituasjonen, beregningshøyde 4 meter. Grønn farge indikerer en bedring i støysituasjonen for planforslaget sammenlignet med dagens situasjon. Lilla farge indikerer en forverring i støysituasjonen for planforslaget sammenlignet med dagens situasjon (vedlegg Støyrapport, 02.04.2025, COWI).

6.12.2 Samlet støybelastning (sumstøy)

I tillegg til støysoner fra vei, er planområdet også berørt av støysoner fra helikoptertrafikk til og fra St. Olavs hospital. Det meste av planområdet vil være berørt av gul støysone fra helikoptertrafikken (vedlegg Støyrapport, 02.04.2025).

For boligene i Klostergata, som får forhøyet støynivå som følge av trafikkendringen i reguleringsplanen, vil støysituasjonen være klart dominert av veitrafikkstøy. Helikopterstøyen vil derfor ikke bidra til at den samlede støybelastningen øker. Aktuelle tiltak mot veitrafikkstøyen vil også avbøte helikopterstøyen. Det vil derfor ikke være behov for spesielle hensyn for sumstøy.

6.12.3 Avbøtende tiltak

Når innendørs lydnivå fra utendørs lydkilder er over 42 dB, må det gjøres avbøtende tiltak for å redusere lydnivået. Også under denne grensen bør det gjøres avbøtende tiltak. Minimum ambisjonen bør være å bringe lydnivået under 35 dB, dette er sikret gjennom bestemmelsene.

Noen av de berørte bygningene ligger med fasade rett ut mot fortauet i Klostergata, slik at det ikke er plass til å skjerme mot støykilden. Avbøtende tiltak må derfor løses i fasaden på de

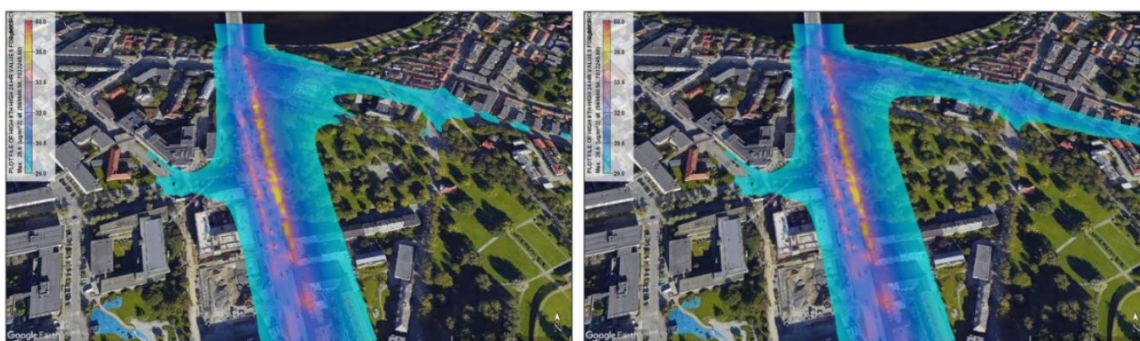
aktuelle bygningene. Aktuelle tiltak vil være å oppgradere yttervegg og vinduer slik at de minst oppfyller beskrevne krav. Tiltakene må nærmere detaljeres og kvalitetssikres etter befaring av de aktuelle boligene

6.13 Luftforurensning - Konsekvensutredning

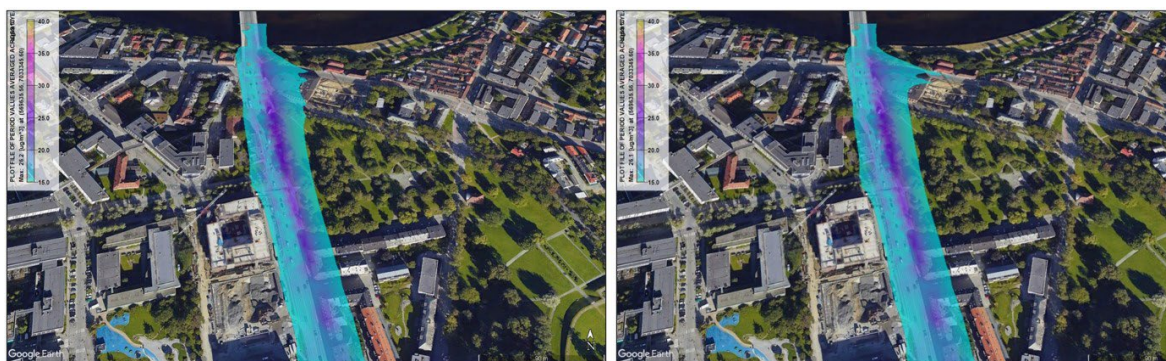
Konsekvensgraden for fagtema luftforurensning angis ved hjelp av grenseverdier for luftforurensning, angitt i retningslinje T-1520 og forurensningsforskriften kapittel 7. Det vises til vedlagt rapport (vedlegg *Konsekvensutredning luftkvalitet*, 03.04.2025) for nærmere beskrivelse av metodikk og resultat. I det påfølgende blir det gitt en oppsummering av resultatene for luftforurensning.

6.13.1 Konsekvensvurdering

Beregningene viser at konsentrasjonsnivåene som følge av ny veiløsning medfører en økning i luftforurensningsnivåene i Klostergata og Christian Frederiks gate, og samtidig en reduksjon av luftforurensningsnivåene i og omkring Høgskoleveien. Områdene omkring Klostergata og Christian Frederiks gate har fortsatt tilfredsstillende luftkvalitet, vurdert etter T- 1520. Øvrig utbredelse av gul sone på og omkring Elgeseter gate endrer seg ikke nevneverdig i alternativ 4 forhold til 0-alternativet.



Figur 6-5: Sammenstilling av konsentrasjonsutbredelse av PM10 i form av 8. høyeste døgnmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for 0-alternativet (til venstre) og alternativ 4 (til høyre) i 2035. Planlagt fremtidig bygningsmasse er ikke vist i kartet (vedlegg *Konsekvensutredning luftkvalitet*, 03.04.2025, COWI).



Figur 6-6: Sammenstilling av konsentrasjonsutbredelse representert ved NO₂ vintermiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for 0-alternativet (til venstre) og alternativ 4 (til høyre) i 2035. Gul sone inntreffer ved 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Planlagt fremtidig bygningsmasse er ikke vist i kartet (vedlegg *Konsekvensutredning luftkvalitet*, 03.04.2025, COWI).



Figur 6-7: Sammenstilling av konsentrasjonsutbredelse representert ved NO₂ årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for 0-alternativet (til venstre) og alternativ 4 (til høyre) i 2035. Rød sone inntreffer ved 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Planlagt fremtidig bygningsmasse er ikke vist i kartet (vedlegg Konsekvensutredning luftkvalitet, 03.04.2025, COWI).

Vurdering av konsekvens for fagtema luftforurensning er gitt konsekvensgraden «ubetydelig miljøskade». Det anses ikke nødvendig å iverksette avbøtende tiltak som følge av tiltaket i seg selv for å redusere miljøskaden med hensyn til luftforurensning.

6.13.2 Konsekvenser og tiltak i anleggsperioden

I bygge- og anleggsperioden kan anleggsarbeider i perioder bidra til verre luftkvalitet ved oppvirvling av støv fra anleggsmaskiner (for eksempel rive- eller knusearbeider) og anleggstrafikk inkludert massetransport. I tillegg vil eksosen fra anleggsmaskinene bidra med utslipp av blant annet partikler og NO_x som fører til økt konsentrasjon av svevestøv (PM₁₀) og NO₂. Dette er forurensning som kommer i tillegg til den generelle luftforurensningen og det bør derfor settes krav til avbøtende tiltak der dette synes påkrevd.

Avbøtende tiltak kan være rettet mot selve bygge- og anleggsområdet eller omkringliggende gater. Erfaringsmessig er det massetransport som bidrar mest til luftforurensning fra bygge- og anleggsvirksomhet. Det anbefales følgende tiltak for å redusere eksos- og støvbelastningen på grunn av anleggsvirksomhet:

- Vanning eller støvdempende kjemikalier i perioder hvor støv kan være et problem.
- Krav til renhold av biler og utstyr før de kjøres ut på offentlig vei.
- Spredning av søle og støv på eksisterende gatenett skal i størst mulig grad forhindres. Det anbefales vask/feing av offentlig vei dersom dette skjer.
- Etablering av rutiner som sikrer mot unødig tomgangskjøring.
- Tilstrebe mest mulig fossilfri bygge- og anleggsplass der anleggsmaskiner bruker elektrisitet, bærekraftig biodrivstoff eller andre klimanøytrale og bærekraftige energikilder på bygge- og anleggsplassen.

6.14 Klimapåvirkning

Planen legger til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange fremfor bil, i tråd med nullvekstmålet.

Planforslaget har lagt til grunn en prosjektering av infrastruktur der det er lagt til et klimapåslag for å sikre at anlegget vil tåle et våtere klima. Det er lagt til grunn overvannshåndtering på bakken anlagt i rabatter tilknyttet veianlegget samt i tiliggende parker, torg og friområder.

I planen er det regulert hensynssone for forurenset grunn, som sammen med bestemmelser knyttet til hensynssonen og forurenset grunn (fellesbestemmelse), skal sikre en ansvarlig håndtering av masser og da særlig forurensede masser.

I Trøndelag fylkeskommune sine konkurranser settes det krav til at minimum 30% av tildelingskriteriene skal være på klima. I andre lignende prosjekt har dette medført for eksempel krav til at minimum 75% av maskintimene skal utføres med nullutslippsmaskiner, 30% av massetransporten skal utføres med nullutslippsbiler samt krav til miljøasfalt og lavkarbo betong. Det henvises til vedlagt Miljøprogram for ytterligere beskrivelse av klima (vedlegg *Miljøprogram*, 03.04.2025).

6.15 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget vurderes ikke å ha en vesentlig negativ påvirkning på næringsinteressene i området. Planen regulerer ikke ny bebyggelse, og adkomst inn til eksisterende bebyggelse blir ivaretatt og videreført i planen. Stengning av kryss til Høgskoleveien fra Elgeseter gate vurderes å ha en særlig positiv virkning for Studentersamfundet og virksomheter knyttet til dette bygget, med en bedre tilrettelegging for myke trafikanter.

6.16 Anleggsgjennomføring

Anleggsgjennomføringen av tiltaket vil være komplisert og det vil bli redusert fremkommelighet for alle trafikanter langs strekningen under byggingen. Bestemmelsene stiller krav til at Elgeseter gate, Klostergata og Olav Kyrres gate skal holdes åpen gjennom hele anleggsperioden, og at fremkommeligheten for utrykningskjøretøy og kollektivtransport skal prioriteres. Også traséer for gående og syklende skal gis en trygg omlegging under anleggsperioden.

I fagrapport for anleggsgjennomføring (vedlegg *Anleggsgjennomføringsrapport*, 25.06.2025) anbefales det at Høgskoleveien holdes åpen og disponibel for omlagt trafikk fra Klostergata inntil Klostergata kan gjenåpnes.

Anleggsgjennomføringen medfører fare for skader på flere store og verdifulle trær. Det har vært viktig for prosjektet å jobbe med løsninger som redusere risikoen for at verdifulle trær blir skadet. Det er på bakgrunn av dette utarbeidet et notat med hensikt å beskrive konkrete tiltak for bevaring av trær under anlegg- og byggefasen for å ivareta og begrense skadene som kan bli påført trærne ved gravearbeid (vedlegg *Anleggsgjennomføringsrapport*, 25.06.2025). Veileder for arbeid nær trær, utarbeidet av Trondheim kommune, skal ligge til grunn ved alt arbeid nært trær.

Elgeseter park

Planforslaget foreslår et anleggsbelte på vestsiden av Elgeseter park, nødvendig for å kunne etablere fortau langs Elgeseter gate. Anleggsbeltet har en bredde på minimum 2 meter, men er noen steder bredere der forholdene tillater dette. Utstrekningen av anleggsbelte langs Elgeseter

park har hensyntatt eksisterende trær så langt det lar seg gjøre. Det er gitt bestemmelser som skal sikre at tiltak som kan skade treets rotsone og trekrone ikke er tillatt.

Det er også regulert et anleggsområde, merket #2_4 i plankart, i Elgeseter park. Dette er tatt med i planen for å kunne gi gode løsninger til gående og syklende under anleggsperioden, samtidig som at dette skal minimere slitasje i parken ved at gående og syklende «lager» sine egne traséer i parken. Det er gitt bestemmelser som sikrer at arealet kun benyttes til midlertidig trasé for gående og syklende under anleggsperioden, og ikke annet anleggsarbeid.

7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

ROS-analysen er utarbeidet på reguleringsplannivå (vedlegg *Risiko- og sårbarhetsanalyse*, 25.06.2025), og arbeidet med analysen følger metodikk beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» og Statens vegvesen sin veileder for ROS-analyser i vegplanlegging. Risiko- og sårbarhetsanalysen vurderer 10 aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold.

- > Store nedbørsmengder, intens nedbør (som fører til overvann)
- > Omkjøringsmuligheter
- > Adkomst til jernbane, havn og/eller flyplass
- > Tilkomst for nødetater
- > Adkomst sykehus/helseinstitusjoner
- > Skole/barnehage
- > Vannforsyning (drikkevannskilder- og ledninger) + slukkevann
- > Avløpsinstallasjoner
- > Kraftforsyning, og datakommunikasjon (f.eks. kabel i bakken, luftspenn eller trafostasjoner)
- > Økt ulykkesrisiko (f.eks. viltpåkjørslar, utforkjøringar og andre trafikkulykker)

Av de identifiserte risikoforholdene befinner alle seg i gul kategori i anleggsfasen, dette gjelder også etter tiltaksforslagene. Dette er naturlig siden de identifiserte risikoforholdene enten handler om tilgjengelighet eller andre forhold som nødvendigvis må gjøres under anleggsfasen. Sikkerheten til arbeiderne og befolkningen generelt vil ivaretas gjennom arbeidsvarslingen og SHA-plan, men det vil alltid være en restrisiko etter at tiltak er innført.

8 Ytre miljø - Miljøprogram

I forbindelsen med detaljreguleringen er det utarbeidet et miljøprogram. Miljøprogrammet omhandler overordnede miljømål for tiltaket i prosjektet, og skal bidra til å unngå og/eller minimere negative påvirkninger på det ytre miljøet. Planen inneholder spesifikke miljømål innenfor ulike miljøtema, samt tilhørende miljøtiltak.

Basert på prosjektomfang, kommende anleggsarbeider, samt gjeldende lover og forskrifter er følgende miljøtemaer vurdert som relevant:

- > Økologi
- > Klimagassutslipp og materialbruk
- > Forurensning jord og vann
- > Massehåndtering
- > Overvannshåndtering
- > Avfallshåndtering
- > Luftforurensning og transport
- > Støy og vibrasjoner
- > Kulturarv
- > Nær- og bomiljø

I miljøprogrammet er det gjort en miljørisikovurdering for tiltaket i Elgeseter gate. Denne skal bidra til å unngå og minimere negative påvirkninger på det ytre miljøet til gjennomført tiltak. Det vises til vedlagt Miljøprogram for ytterligere beskrivelse av disse resultatene (vedlegg *Miljøprogram*, 03.04.2025).

Miljøprogrammet (MP) danner grunnlaget for utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan (MOP), og hvordan miljøoppfølging i prosjektet skal foregå. Miljøoppfølgingsplanen skal være et verktøy for tiltakshaver og utgangspunkt for videre detaljprosjektering av tiltaket. Miljøoppfølgingsplanen er et levende dokument og skal revideres dersom den inneholder opplysninger som har endret seg eller at aktiviteter krever andre tiltak/ løsninger.

9 Referanser

- (2009). Hentet fra Naturmangfoldloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100>
- (2011). Hentet fra Forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-05-13-512>
- (2015). Hentet fra Forskrift om fremmede organismer: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-05-13-512>
- (2024). Hentet fra NGU: <https://www.ngu.no/geologiske-kart>
- (2024). Hentet fra Vann-Nett: <https://vann-nett.no/portal/#>
- (2024). Hentet fra Norgebilder: <https://www.norgebilder.no/>
- Artsdatabanken. (2018). Hentet fra Norsk rødliste for naturtyper: <https://www.artsdatabanken.no/rodlistefornaturtyper>
- Artsdatabanken. (2021). Hentet fra Norsk rødliste for arter 2021: <https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/>
- Artsdatabanken. (2023, august 11). Hentet mars 10, 2025 fra Fremmede arter i Norge - med økologisk risiko 2023: <http://www.artsdatabanken.no/lister/fremmedartslista/2023>
- Artsdatabanken. (2024). Hentet fra Artsobservasjoner: <https://www.artsobservasjoner.no/>
- AtB. (2016, 08 02). *Framtidig rutestruktur med superbuss i Stor-Trondheim 2019-2029*. Trondheim: AtB. Hentet fra Nå planlegges fremtiden - ny rutestruktur: https://www.atb.no/getfile.php/132275-1509446099/Rapporter/AtB_Framtidig_rutestruktur_2019-2029_Sammendragsrapport_13.05.16.pdf
- Miljødirektoratet. (2023, 03). *Miljødirektoratet*. Hentet fra Grunnforurensning: <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/>
- Miljødirektoratet. (2024). Hentet fra Konsekvensutredning av klima og miljø: <https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger>
- Miljødirektoratet. (2024). Hentet fra Naturbase: <https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>
- Miljødirektoratet. (2024, 09). *Naturbase kart*. Hentet fra <https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>
- NGU. (2024, 09). *ngu.no/geologiske-kart*. Hentet fra [ngu.no/geologiske-kart](https://www.ngu.no/geologiske-kart): <https://www.ngu.no/geologiske-kart>
- Oslo kommune. (2017). *Grøntregnskap 2017-2021, En systematisk registrering av Oslos grøntområder*. Oslo: Oslo kommune.
- Rambøll Norge AS. (2021). *Notat Overordnet VA-plan Delområde 1*. Trondheim: Statsbygg.
- Statens vegvesen. (2024, 09). *Vegkart.no*. Hentet fra [Vegkart.no](https://vegkart.no): viser en oversikt over trafikkulykker i en 10-årsperiode i Elgeseter gate ved Studentersamfun-det. Totalt er det registrert 10 trafikkulykker de 10 siste år, mens det kun er registrert 2 trafikkulykker de 5 siste årene. Det er registrert totalt 3 ulykker
- Trondheim kommune. (2020). *Byutviklingsstrategi for Trondheim*. Trondheim: Trondheim kommune.
- Trondheim kommune. (2021). *Saksprotokoll - Valg av metrobusstrasé over Nyhavna, sak 98/21*. Trondheim: Trondheim kommune.
- Trondheim kommune. (2023). *Folk i byen - Bylivsundersøkelse i Trondheim*. Trondheim: Trondheim kommune, .
- Trondheim kommune. (2025, 03). *BYCAMPUS.no*. Hentet fra [Trondheim.kommune.no](https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/bycampus/gangfremmende-planlegging-og-kvalitet-i-offentlige-rom): <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/bycampus/gangfremmende-planlegging-og-kvalitet-i-offentlige-rom>
- Trondheim kommune. (2025, 03). *FremtidsTrondheim*. Hentet fra [Trondheim.kommune.no](https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/framtidstrondheim/plan-for-): <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/framtidstrondheim/plan-for->

sentrumsutvikling/framtidsbilder-trondheim-sentrum-2050-med-sentrumsstrategi/forord-flere-folk-i-sentrum?authuser=0

Trondheim kommune. (2025, 04 24). *Trondheim.kommune.no*. Hentet fra Designprogram og normer for infrastruktur, byrom og grøntanlegg i Trondheim: <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/designprogram-for-trondheim/hovedside>

10 Vedlegg

- 1 Konsekvensutredning kulturarv, 30.01.2026
- 2 Støyrapport, 02.04.2025
- 3 Konsekvensutredning luftkvalitet, 03.04.2025
- 4 Fagrapport forurenset grunn, 03.04.2025
- 5 Geoteknisk rapport, 03.04.2025
- 6 Trafikkutredning, 18.10.2024
- 7 Prinsipper for bruk av gatene rundt Studentersamfundet, 01.12.2021
- 8 Overordnede rammer og premisser for reguleringsplan, 26.11.2021
- 9 Risiko- og sårbarhetsanalyse, 25.06.2025
- 10 Merknadsbehandling planoppstart, 03.09.2024
- 11 Kunngjøringsannonse og varslingsbrev
- 12 Design- og utformingsprinsipper, 04.07.2024
- 13 Tegningshefte, 27.02.2026
- 14 Tekniske føringer, 27.02.2024
- 15 Miljøprogram, 03.04.2025
- 16 Temakart plankart, 27.02.2026
- 17 Ivaretagelse av trær i bygge- og anleggsfasen, 30.03.2025
- 18 Blågrønn faktor, 24.04.2025
- 19 Trafikk tilleggsvurderinger, 03.04.2025
- 20 SHA-plan, 20.03.2025
- 21 Anleggsgjennomføringsrapport, 25.06.2025
- 22 Møtereferat eksterne samrådsmøter
- 23 VA-rapport, 04.10.2024
- 24 Overvannsnotat, 04.10.2024
- 25 Erosjonssikringsrapport, 13.06.2024
- 26 Notat naturmangfold, 28.11.2025
- 27 Nordre del av Elgeseter gate – Supplerende trafikale vurderinger, 04.03.2026
- 28 Alternativer for varelevering, 04.03.2026