

## Referat av trafikkmøte for bycampus og Elgeseter gate 20.06.17

Den 20.06.17 ble det avholdt trafikkmøte ved Byplankontoret i Trondheim.

### **Til stede:**

Øyvind D Sørbøl, Miljøpakken

Lars O Ødegaard, KOHT/Rambøll;

Jonas Kverneland, Kenneth Lønning, Christopher Wilkens, KOHT;

Øystein Grønning, Migrant;

Henning Lervåg, Miljøpakkens sekretariat;

Sissel Arctander, tegn\_3 / NTNU;

Therese Antonsen, NTNU;

Mathias Midbøe, Per Arne Tefre, Byplankontoret

### **1**

Kort introduksjon av Per Arne Tefre. Det blir enighet om at møtet skal være et arbeidsmøte. Sissel Arctander og Therese Antonsen er referenter.

### **2**

Diskusjonen innledes av Sørbøl og omhandler trafikk i området Elgeseter gate med tilknytning til campusprosjektet.

Planprogrammet ble vedtatt i 2013, men forutsetningene har endret seg og prosjektet er dermed på vent. Planprogrammet skal muligens behandles på nytt.

Premissene før: Elgeseter gate er hovedgate inn til Midtbyen for bil og buss. Det skal etableres metrobusstasjoner på henholdsvis 60 meter ved Samfundet og Teknobyen og 40 meter ved Strindvegen og Klostergata. Det er ønske om at Elgeseter gate skal bli en urban gate – bygge ned barriere på tvers og optimalt for metrobuss.

Sørbøl definerer urban gate i dette tilfellet som en gate på fotgjengernes prinsipper med attraktiv utforming og med innslag av trær. Det skal være lett for myke trafikanter å foreta krysninger over gaten. I denne sammenhengen blir det diskutert førsteetasjer med glassfasader med lokaler for næring eller annen form for aktivitet.

Det er planlagt at Elgeseter gate skal fortsette å ha funksjon som en av hovedinnfartsårene for bil og buss til Midtbyen. I følge studier fra Frankrike er det mulig å ha mye liv i trafikkerte gater.

Sørbøl informerer om en prosess som startet i 2012, der det ble ytret et stort ønske om å forbedre siste del av Elgeseter bru. I det inngår å fjerne venstresvingfeltet for å få bedre sykkelforbindelse.

Grønning påpeker at dersom det skal opprettholdes aktivitet i lokalene må befolkningstettheten øke betraktelig, både de som bor og arbeider der. Samtidig er førsteetasjene for høye (trapp opp). Ødegaard supplerer: mengde trafikk, type kjøretøy, hvor de ulike kjører og fart.

### 3

Sørbøl innleder om hva statusen er nå og hva som er uklart. Spørsmål om hva nullvekstnivået vil bety for Elgeseter gate. Byutredningen ikke ferdigstilt.

Når Dragvoll flyttes ned til Gløshaugen kan det resultere i lavere andel biltrafikk, dersom det ikke blir etablert ny næring på Dragvoll der det blir lagt til rette for bruk av privatbil.

I dag er hovedstrømmen av gående og syklende i sidegatene fremfor i Elgeseter gate.

Tefre tar opp temaet om parkering som et trafikkregulerende tiltak. I campusprosjektet vurderes det å legge ned parkeringsplasser samtidig som det ikke skal etableres noen nye verken over eller under bakkeplan. Likeledes skal tilbudet til gående og syklende forbedres.

Videre informerer Sørbøl at det skal være politisk diskusjon om det skal være midtstilt eller sidestilt buss til høsten. Det er snakk om midtstilt buss frem til Prinsen kino fra sør. Ingenting i Elgeseter gate avklares i 2017.

Det er ikke utredet idé om å flytte adkomst til St. Olavs fra Nordre avlastningsveg (SVV). Dersom adkomsten flyttes til Nordre avlastningsveg kan det føre til økt andel biltrafikk gjennom sykehusområdet inn til byen. Må i så fall etableres noen form for sperringer som hindrer gjennomkjøring.

På spørsmål om hvilke visjoner campus har for områder og hva som er konsekvensene av dette, svarer Lervåg at campusprosjektet kan kun peke på muligheter og behov som «salgsargument». I følge Ødegaard vil ikke en trafikkøkning fra 10000 til 20000 bety noe for campus. En økning vil kun føre til en lengre rushtid. Det som er viktig er tilgang til sykehuset og Singsakerkvingen. Grønning tilføyer at forslaget henger ikke på trafikkløsninger. Særlig kvaliteten på offentlige rom er styrende, og spesielt fra Samfundet til og med Elgeseter park. Det er viktig for prosjektet.

Den største diskusjonen på arbeidsmøtet omhandlet fotgjengerkryssing ved Samfundet.

### 4

Tefre legger frem noen forslag på hvordan vegnettet rundt Samfundet kan legges om. Bruker kart for å illustrere dette, med følgende alternativer:

- Kjøremønster ved Samfundet i dag
- Alternativ med gate bak Samfundet
- Alternativ med kun biler i Klostergata

- Alternativ med rundkjøring ved Lykketomta og inn mot St. Olavs + Snorres gate
- Alternativ ifølge Henning: stenge Klostergata og bruke bare Høgskolevegen

KOHT påpeker at det er viktig å gjøre det mindre attraktivt for bil gjennom hindringer og å vanskeliggjøre fremkomst. Et eksempel er Carl Berners plass i Oslo, der utbygging førte til flere hindringer for bilistene og resulterte til en reduksjon i andelen privatbiler.

Lervåg påpeker at det er viktig med korte krysningsavstander og at redusert hastighet kan være en måte å forenkle krysningsveg uten lyskryss og fotgjengeroverganger.

KOHTs forslag er å flytte trafikken til Klostergata og stenge Høgskolevegen. Det er viktig å redusere støy og barrierer.

Arctander orienterte om resultater fra trafikkutredningen. I følge ATP-modellberegninger vil det bli økt andel fotgjengere og syklistene over Elgeseter bru og Klostergata. Det vil gi større press av gående i krysset ved Samfundet.

Sørbøl påpeker at det er viktig med bedre kollektivtilbud ved Samfundet og at en mulighet er kollektivgate i Klostergata. Man kan lese mer om prosjektet Elgeseter gate på <http://miljopakken.no/prosjekter/elgeseter-gate>.

## Oppsummering

Ettersom det ikke er blitt tatt noen politiske avgjørelser i Elgesetergateprosjektet før planprogram og fysisk plan skal være klar, må campusprosjektet utformes slik at de fungerer i dagens situasjon, ifølge Tefre og Lervåg. Ødegaard mener at det er byrommet sør for Samfundet som er det viktigste for campusprosjektet. Kommunen er åpen for å se på alternativer som viser løsninger som gjør situasjonen rundt Samfundet enda bedre.

Det er enighet om at det er viktig å tenke på tilkomst til NTNU. Med økt antall gående og syklende i området er det viktig å se på innfartsårene. Områder som peker seg ut allerede nå er ved Samfundet, Vollabakken og retningen mot Dybdals veg.

Klæbuvegen: Må fungere for nyttetraffic og det er mulig å se på nye adkomstpunkter, men konseptet på fungere utfra dagens adkomster. (300 ÅDT, lengst nord, 1500 lengre sør).

Sørbøls viste fram rapport med Aimsunberegninger av kryss – fins på [miljopakken.no/prosjekter/elgeseter-gate](http://miljopakken.no/prosjekter/elgeseter-gate), se delutredninger/temautredninger

Holdeplass ved Abels gate gjør det viktig å se på fotgjengeradkomst fra holdeplass til Gløshaugen.

Generelt er fotgjengerforbindelser til holdeplassene viktig.