

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 16.06.26

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen – leder
Iren Aina Bastholm, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
David Sørli Nielsen, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kjetil Reinskou, Trondheim kommune
Merethe Baustad Ranum, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Trude Mathisen, Statsforvalteren
Solveig Paule, Jernbanedirektoratet
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Forfall:

Marit Rønning, Jernbanedirektoratet
Eugen Sørmo, Malvik kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Morten Bostad, Melhus kommune
Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Petter Lindseth, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
John Kenneth Selven, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergstotten, Trøndelag fylkeskommune
Tor Sæther, Statsforvalteren
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg.

I forlengelsen av møtet blir det møte i politisk styringsgruppe og forhandlingsmøte 1 – reforhandling av byvekstavtalen.

Møtetested: Rådhuset i Trondheim, byrådssalen, fredag 12. juni kl. 09:00 – 15:00.

Plan for dagen:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1. Kontaktutvalg | 0900-1100 (agenda under) |
| 2. Politisk styringsgruppe | 1100-1200 (egen innkalling) |
| 3. Lunsj | 1200-1230 |
| 4. Forhandlingsmøte 1 | 1230-1500 (egen innkalling) |

Agenda Kontaktutvalget:

Saksnr	Tittel	Part
	Beslutningssaker:	
22/26	Evaluering av måloppnåelse 2025	Sek
23/26	Årsrapport 2025	Sek
24/26	Investeringsbeslutning Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	Trfk
25/25	Innherredsveien øst - vurdering permanent stenging	Trfk
	Andre orienteringssaker:	
26/26	Implementering av ny trafikksikkerhetsindikator i byvekstavgiftene	Svv
27/26	Forbedret byindeks	Svv
	Eventuelt Kongens gate	Trfk

Møtereferat

Referat fra møte 24. april 2026 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 29.05.26

Sak 36 - Nytt verktøy for trafikkberegninger: Godkjenner oppstart av et pilotprosjekt for uttesting av programvaren Urban Strategy (eller tilsvarende). Det bevilges totalt 2,1 MNOK til anskaffelse og gjennomføring. Finansieringen løses ved omdisponering av 1,2 MNOK i gjenstående midler fra ATP-oppdatering, samt en tilleggsbevilgning på 0,9 MNOK. Verktøyet skal dekke hele avtaleområdet til Miljøpakken og tilgjengeliggjøres for alle partene. Trondheim kommune (TK) gis ansvar for anskaffelse og prosjektledelse, herunder etablering av en felles metodegruppe for evaluering. Evalueringsrapporten legges fram for partene/programrådet

Sak 47 - Omdisponering Fjellhallen Park&Ride: Godkjenner at Stjørdal kommune omdisponerer følgende fra de tre prosjektene til Fjellhallen Park & Ride: G/S-veg over Stjørdalselva 0,4 mill.kr, Prosjektutvikling 1,8 mill.kr og Sykkelparkering 0,2 mill.kr.

Konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Beslutningssaker

Sak 22/26:

Evaluering av måloppnåelse 2025 (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Saken gjelder

Sekretariatet har i samarbeid med partene evaluert måloppnåelse i Miljøpakken 2025, og sammenfattet dette i en rapport. Det orienteres i møtet. Evalueringen sendes til behandling hos partene dersom partene ønsker det.

Bakgrunn

Hensikten med å evaluere måloppnåelse årlig er å få opp status på utviklingen som grunnlag for å iverksette tiltak og forsøke å endre kurs der det er nødvendig. Det er vi forpliktet til etter Byvekstavtalen.

Her er en kort overordnet evaluering av måloppnåelsen i Miljøpakken for 2025. For sammendrag og utfyllende informasjon vises det til [denne interaktive rapporten](#), eventuelt vedlagte pdf.

Fra oppsummeringen av evaluering av måloppnåelse

"Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling"

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalen. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Byindeksen for perioden 2023-2025 estimerer at Miljøpakken har trafikkvekst på 5,3 prosent sammenlignet med 2019. Dersom vi kun ser på endringen i trafikkmengden i 2025 sammenlignet med 2019 har veksten vært lavere enn treårgjennomsnittet.

Beregning av transportarbeid med bil er støtteindikator til byindeksen. Denne har ikke vært klar i tide til å inkluderes i rapporten. De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) viser en økning i bilførerandelen fra 2024-2025. Men i RVU 2025 er det gjort mange endringer sammenlignet med tidligere år som gjør at resultatene ikke nødvendigvis er sammenlignbare med tidligere år. Statens vegvesen er i gang med å se på hvilken betydning endringen av RVU har hatt for resultatene. Tellinger viser derimot at antall reiser med sykkel, buss og tog øker.

Tettere by gir kortere reiseavstander og gjør det enklere for de som bor i disse områdene å reise miljøvennlig. Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere for de som bor der å reise miljøvennlig. Det har vært stor

befolkningsvekst fra 2019 (7,4 prosent), og dette er høyere enn trafikkveksten i samme periode. Særlig stor befolkningsvekst har det vært i Trondheim øst.

Et byområde med støy og forurensning reduserer livskvaliteten og helsa til mange. Mange biler i dag er elektriske og dermed uten noen form for motorstøy, men ved hastigheter på over 40 km/t vil det som hovedregel være dekk- og veibanestøy som dominerer. Dermed er elbiler en like viktig støyfaktor som andre biler i høyere hastigheter. Den største andelen av de bosatte i miljøpakkeområdet svarer i spørreundersøkelsen til Miljøpakken at de ikke opplever plager fra trafikkstøy, verken innendørs eller utendørs der de bor. Samtidig viser beregninger i Trondheim kommune at det har blitt flere boliger med fasade i støysonene, som kan forklares med fortettingsstrategien. Veitrafikk er en viktig utslippskilde til svevestøv. Alle biler bidrar til svevestøv, da en viktig forurensningskilde er slitasjepartikler fra vei, bildekk og bremses. Over tid har det vært noe økning i antall døgnoverskridelser av svevestøv (PM10) i Trondheim kommune. Derimot har det siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogendioksid (NO₂), som primært kan forklares med at flere kjører elbil.

CO₂-utslipp fra veitrafikken i miljøpakkeområdet har gått ned med 14 prosent fra 2019 til 2024. Nedgangen i utslipp har vært stor fra personbiler på grunn av en større andel elbiler i bilparken, og i 2024 er det også en liten nedgang i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler.

Diskusjon:

- *Har vi tall på piggdekkandel?*
- *Sek: Ja, det har Trondheim kommune helt sikkert.*
- *Telles sparkesykler? og kan de skilles fra sykler? Kan det være fokus på det framover?*
- *Sek: Elsparkesykler er ikke med, de er tatt ut. Det kan tas med fra de tellerne som tar hensyn til dette.*
- *Det er viktig å se på variasjonen i transportmåter slik at vi har grunnlag for videre utvikling av mobilitet.*

Vedtak:

1. **Kontaktutvalget godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2025.**
2. **Evalueringen oversendes partene.**

Sak 23/26:

Årsrapport 2025 (Sek)

Anna Carlsen orienterte.

Saken gjelder

Sekretariatet legger fram årsrapporten for 2025. Årsrapporten er utarbeidet i samarbeid med partene. Årsrapporten skal behandles i Kontaktutvalget. Deretter til behandling hos partene dersom partene ønsker det.

Bakgrunn

Årsrapporten er utarbeidet med innspill fra etatenes rapportering på 250 prosjekter og omfatter følgende punkter:

- Økonomi, bevilgning og regnskap 2025
- Måloppnåelse 2025
- Oversikt over store prosjekter med etterslep på over 15 mill. kroner
- Partenes beskrivelser av hovedaktiviteter, samt vurdering, styring og kontroll med egen virksomhet.
- Rapportering på ferdigstilte tiltak, sekkeposter og prosjektpakker
- Vedlegg: Prosjektlistene per etat

Årsrapporten viser at Miljøpakken fremdeles har utfordringer med for optimistisk budsjettering og gjennomføringskraft. I 2025 ble det bevilget 2,4 milliarder kroner og brukt 1,9 milliarder. Tidligere år har Miljøpakken akkumulert 0,6 mrd. i mindreforbruk.

Dermed utgjør midlene som overføres til 2026 (totalt) 1,1 milliarder.

Under Programrådet 29.mai, ble det avdekket noen avvik, som senere ble korrigert i årsrapporten. Korrigeringen er knyttet til:

- GSV 6490 Blåsmoen ble fjernet fra Orkland kommunes portefølje
- Jernbanedirektoratet har meldt at det ble brukt 106 mill. kr. på prosjekt 22160J Trondheim S

Diskusjon:

- Sek: Det må i større grad fokuseres på bedre innspill til budsjett, bedre grunnlag og etterslepet må ned
- SVV: VA kompliserer prosjektene, og ofte undervurderes grunnforhold i tid- og kostnadsbruk.
- TRFK: Den største utfordringen er lang behandlingstid før spaden settes i jorda. Hvordan kan vi få den prosessen til å gå fortere. Fylket har organisert seg slik at det er en egen avdeling som bare jobber med Miljøpakke-saker, og det har gjort arbeidet bedre.
- TK: Kommunen har satt ned en styringsgruppe som trer inn hvis det er ting som stopper opp, og vi forventer at det vil bidra
- Sek: Av storbyene er vi verst i klassen på etterslep, så det er noe som vi må ha fokus på.
- Leder: Trafikksikkerhet er en liten del av kaka, og dette må det være fokus på i

reforhandlingene.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport for 2025.**
- 2. Årsrapporten oversendes partene**

Sak 24/26:

Investeringsbeslutning Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (Trfk)

Bakgrunn

Styringsrammen til sykkelprosjektet fv. 6658 Torbjørn Bratts veg ble vedtatt i handlingsprogrammet 2025-2029. I PR-sak 29/25 orienterte fylkeskommunen om at investeringsbeslutning for prosjektet ville bli lagt fram for Kontaktutvalget i forbindelse med ferdigstilling av prosjektering. Byggeplanleggingen er nå i <sluttfasen, og saken fremmes for å anmode investeringsbeslutning for gjennomføring av tiltaket. Det tas sikte på anbudsutlysning i juni 2026, med anleggsstart 3.kvartal inneværende år.

Prosjektet har en styringsramme fastsatt i handlingsprogrammet 2025-2029 på 216,5 mill. i 2025-kroner, dette utgjør 224 mill. i 2026-kroner. Oppdatert byggherreoverslag som legges til grunn for investeringsbeslutningen er innenfor tilgjengelig ramme som er avsatt i handlingsprogrammet.

Saken er drøftet i PR-sak 39/26, før byggherreoverslaget var ferdigstilt.

Faktiske opplysninger

Trafikkløsninger og prosjektomfang

Prosjektet Fv.6658 Torbjørn Bratts veg omfatter bygging av ca. 850 meter med sykkelvei med fortau på vestsiden av gatesnittet. Anleggsområdet starter ved rundkjøringen Strindvegen x Dybdahls veg i nord og strekker seg sørover til Omkjøringsvegen. Tiltaket inkluderer etablering av nye gatelys langs strekningen, mur og en større fylling, og oppgradert fortau på østsiden av gatesnittet. I tillegg vil det etableres kommunale VA-ledninger og nye kabelføringer tilhørende netteier Tensio og fiberaktør Telenor.

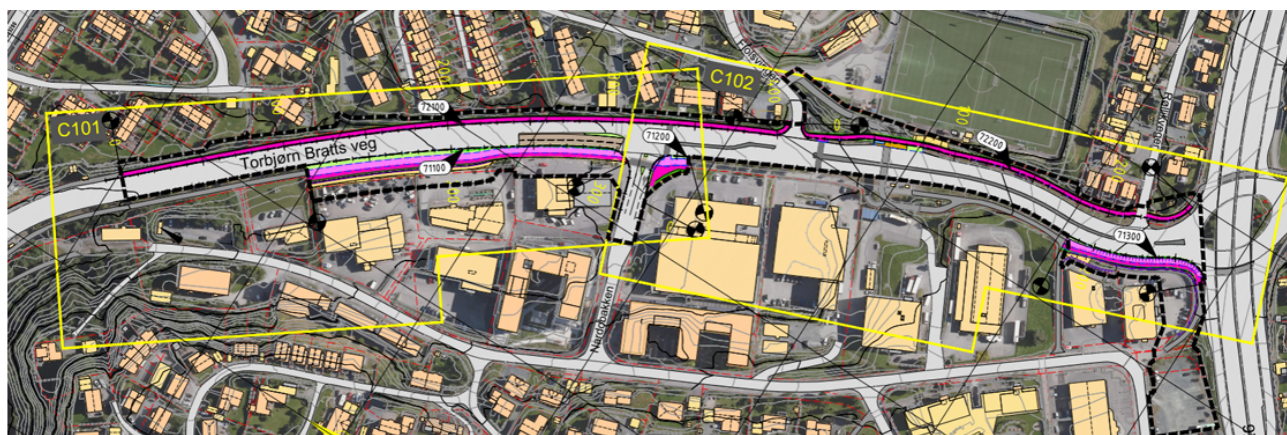


Figur 1: Illustrasjon av mulig ferdig bygget løsning.

Skiltet fartsgrænse på strekningen er 50 km/t. Anleggsområdet ligger ved boligområder, har en ÅDT opp mot 13000 kjt/døgn, og det er omfattende næringstrafikk og boligutbygging langs anleggsområdet.

Reguleringsplaner

Fylkeskommunen har regulert to delstrekninger av Torbjørn Bratts veg, planen ble vedtatt Bystyret i desember 2024. Langs samme vei foreligger det også fire andre reguleringsplaner som har deler av sykkelveien med fortau i sine vedtak. Denne saken anmoder en samlet utbygging av sykkeltiltak på strekningen, inkludert sykkelvei med fortau tilhørende de private reguleringsplanene.



Figur 2: Oversiktskart der rosa del på vestsiden av veien omfatter fylkeskommunens reguleringsplan av sykkelvei med fortau.

Oppstart av byggeprosjektet

Byggeplanen og grunnerverv er i slutfase. I henhold til tidsplanen er målet å lyse ut entreprisekontrakten i løpet av juni 2026, og signere entreprenør høsten 2026 med fortløpende fysisk oppstart. Ferdigstillelsesfrist i kontrakt er berammet utgangen av første halvår 2028.

Foreløpig tidsplan er overordnet og grov, og blir mer detaljert for kommende faser i prosjektet.

Juni 2026	Utlysning av anbud forutsatt investeringsbeslutning
Aug 2026	Innlevering av tilbud fra leverandører
Okt 2026	Kontraktsignering
Ca. okt 2026	Anleggsstart etter en fase med samhandling
30.05.2028	Ferdigstillelsesfrist

Entrepriseform

Prosjektet er tenkt gjennomført som en hovedentreprise, der ansvaret for detaljprosjektering ligger hos byggherre. Prosjektet er organisert med en tradisjonell byggherreorganisasjon, med prosjekteier, prosjektsjef, prosjektleder, byggeledelse og nødvendige fagteam til å følge opp både detaljprosjekteringen og utførelsen.

Byggherreoverslag og kostnader

Byggherreoverslag er gjennomført i juni 2026 etter endt detaljprosjektering, og det viser en forventet kostnad for prosjektet på 219 millioner i 2026-kroner. Entreprisekostnad for VA-arbeider og kabelføringer for Tensio og Telenor er holdt utenfor i tabellen nedenfor.

Kostnader	Mill.kr
Entreprisekost	114
Usikkerhet	17
Byggherrekostnad	23
Planlegging og prosjektering	21
Mva	44
Total	219

Finansiering

Prosjektet er i startgropa for anskaffelse av entreprisen. Før prosjektet går videre med fasene anskaffelser og entrepriser, er det likevel behov for å få bekreftet prosjektets forutsetninger, strategier, planer og kostnader.

Byggherreoverslaget inkluderer flere poster som skal finansieres og betales av eksterne samarbeidsparter:

- Trondheim kommune, kommunalteknikk. Kommunal del av VA-løsningene (vann og spillvann).
- Tensio TS, netteier for strømforsyning.
- Telenor AS, fibereier med omfattende omlegging i prosjektet.

Endelige avtaler med infrastruktur-eierne er ikke enda signert, men forventes signert før kontraktsignering med entreprenør.

Med bakgrunn i oversiktene over er det vurdert at finansieringsbehovet i prosjektet styrer mot en ramme på kr 219 mill. inkl. mva. Styringsrammen hensyntar anleggsbidrag fra bl.a. Trondheim kommune, Tensio og Telenor. Kostnader for disse tiltakene ligger i et spenn på 50-60 mill. kroner inkl. mva.

Trafikkavvikling

Ambulanser og ev. annen beredskapsuttrykning skal sikres framkommelighet i anleggsfasen.

Gjennomføring av anlegget vil medføre noen negative konsekvenser for mennesker og miljø i nærheten av anleggsområdene. Støy- og støvforurensing i forhold til beboere og redusert framkommelighet langs dagens vei vil bli tilfelle, men prosjektet vurderer at

ulempene er av en mindre karakter. Det er også gjennomført koordinering med veieiere og AtB, for å sikre en anleggsgjennomføring som opprettholder kollektiv fremkommelighet og sikre ferdselsveier for myke trafikanter og tredjepart.

Det forutsettes at det ikke skjer støyende arbeid på natten i områder der bosatte kan bli plaget. Berørte avkjørsler og sideveier skal sikres adkomst også i anleggsperioden.

Partens vurdering

I handlingsprogrammet ble det vedtatt en styringsramme for prosjektet på 216,5 mill. i 2025-kr, dette indekseres til 224 mill. i 2026-kr. Byggherreoverslaget som danner grunnlag for investeringsbeslutningen er innenfor den indeksjusterte rammen som er avsatt i Miljøpakken. Avviket utgjør 5 mill., fylkeskommunen foreslår at rammen fra handlingsprogrammet videreføres og disponeres av Trøndelag fylkeskommune. Prosjektets ramme settes til byggherreoverslaget, redusert med halve usikkerhetsposten.

Fylkeskommunen lyser ut anbudet i juni 2026. Prosjektet har fått bevilget statlige midler innværende år, og det er derfor viktig å opprettholde planlagt fremdrift.

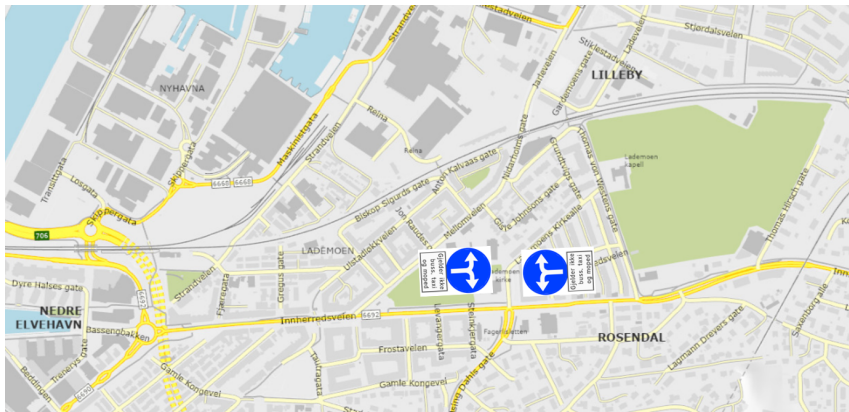
Diskusjon:

- SVV: Dette ser greit ut.
- TK: Glad for at saken tas opp, og det er et veldig bra og viktig prosjekt.

Vedtak:

Kontaktutvalget slutter seg til at sykkelprosjektet fv. 6658 Torbjørn Bratts veg lyses ut som hovedentreprise innenfor en styringsramme på 224 mill. i 2026-kr.

Innherredsveien øst er under utbygging og nærmer seg ferdigstilling. Under anleggsperioden har den vester del av gaten vært helt stengt for ordinær biltrafikk og kun tillatt for buss. Prosjektet skal etter plan åpne gaten for trafikk slik det var i prøveprosjektet som var bakgrunnen for den permanente løsningen. Denne løsningen innebærer at det er tillatt å kjøre til Innherredsveien frem til Stadsingeniør Dahls gt, men at det ikke er tillatt å kjøre hele Innherredsveien mot Rønningsbakken/Strindheim. I tillegg vil det være åpent for å kjøre til og fra Mellomveien, som også har vært stengt i anleggsperioden. Kjøremønsteret for det som er planlagt for er illustrert på figur under.



I Miljøpakkens kontaktutvalg 24.april 2026 orienterte TRFK at det er et ønske om å se på muligheten for å videreføre stengingen av Innherredsveien som er etablert i anleggsperioden, og komme tilbake til KU med en vurdering før trafikkåpning. Det er tidligere rapportert trafikkåpning i juli måned, men fylkeskommunen vurderer at det er usikkerhet om entreprenør har tilstrekkelig fremdrift til å rekke dette.

I perioden sommeren 2023 og frem til sommeren 2026 har Innherredsveiens vestre del vært stengt for ordinær biltrafikk. Trafikkmønsteret har da prinsipielt vært som vist på figur under.



11

Bakgrunnen for ønsket om å videreføre stengingen er å sikre kollekttrafikkens fremkommelighet. Innherredsveien er utformet som en tofeltsgate med svært høy busstrafikk, som da kan gi store negative virkninger for kollektivfremkommeligheten ved høy biltrafikk.

Basert på drøftingen i kontaktutvalget defineres derfor oppgaven som dette notatet vurderer som følgende:

Belyse virkninger og mulighet for å permanent stenging av Innherredsveien øst mellom Bassengbakken og Stads ing. Dahls gt og drøfte samhandling med andre sentrale pågående utviklingsprosesser i de omkringliggende bydeler.

Trafikkvurdering

For å få et faglig grunnlag har Trøndelag fylkeskommune fått utarbeidet et fagnotat som drøfter ulike alternativer av å stenge Innherredsveien øst og virkningen av dette på et overordnet nivå. Vedlagt ligger notat i sin helhet og under oppsummeres kort noen av funnene.

Grunnlag

Løsningen som ligger til grunn for planlagt trafikkåpning bygger på prøveprosjektet fra 2017. Evalueringen viste redusert biltrafikk, økt gang- og sykkeltrafikk og god framkommelighet for kollektivtrafikken. Biltrafikken var om lag 10 prosent lavere i 2023 enn ved evalueringen i 2017.

Registrerte kjøretider viser at bussframkommeligheten i Innherredsveien er relativt god. Forskjellen mellom lavtrafikk og rush er begrenset, men det registreres noe økt tidsbruk i rushperiodene, særlig mot sentrum. Vurderingene tilsier at ytterligere reduksjon i biltrafikken kan gi forbedring av framkommeligheten for kollektivtrafikken.

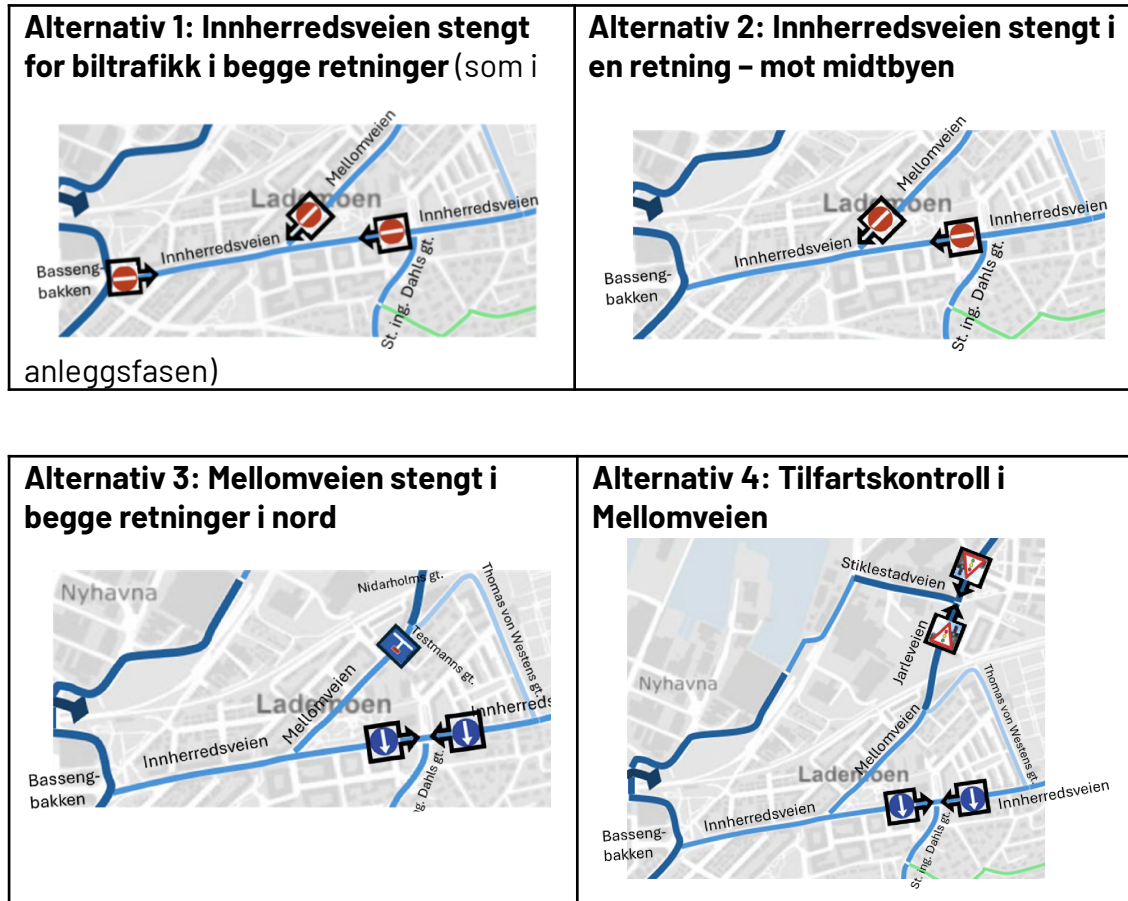


Figur 3: Beregnet trafikk (ÅDT) Trafikk (ÅDT) i Innherredsveien som passerer et snitt i vestre del (ved Fjæregata)

Alternativer og metode for vurdering

Det er vurdert fire alternative trafikkreguleringer. Vurderingene bygger på tidligere evalueringer, trafikkregistreringer, RTM-analyser og registrerte kjøretider for buss.

Følgende alternativer er utredet:



Sammenligningsgrunnlag - Planlagt skiltplan (som prøveprosjektet - se figur 1 over)

Trafikale virkninger

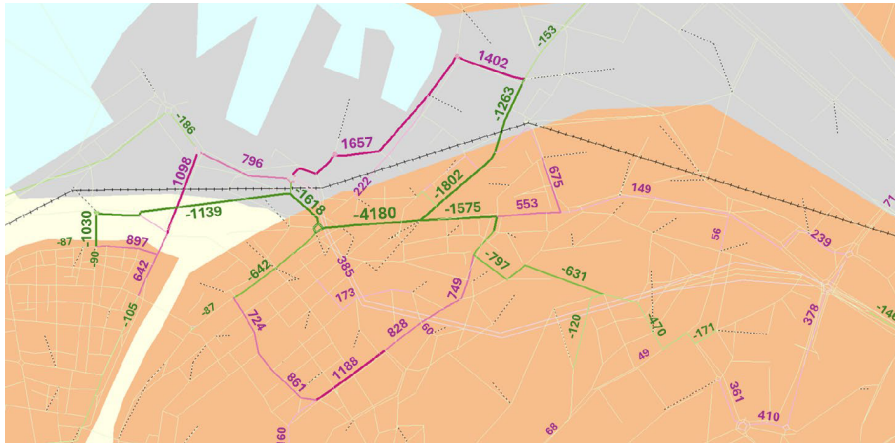
Med utgangspunkt beregnet trafikk (vist på figur 3) gjøres skjønsmessige betraktninger for å beregne virkningene av å stenge veien.

Alternativ 1: Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (som i anleggsfasen)

Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging (tiltak 1). Buss og taxi i parentes:



Statens vegvesen har gjennomført en RTM-beregning av dette tiltaket og figur under gir en indikasjon på hvordan dette påvirker omkringliggende vegnett.



Figur 4: Beregner i RTM

Det er vurdert fire alternative trafikkreguleringer. Vurderingene bygger på tidligere evalueringer, trafikkregistreringer, RTM-analyser og registrerte kjøretider for buss.

Alternativ 2: Innherredsveien stengt i en retning – mot midtbyen

Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging av Innherredsveien i retning mot sentrum (tiltak 2). Buss og taxi i parentes:



Gir om lag halvparten av effekten til alternativ 1, både når det gjelder trafikkreduksjon og trafikkoverføring.

Alternativ 3: Mellomveien stengt i begge retninger i nord

Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging av Mellomveien i tiltak 3. Buss og taxi i parentes:



Gir tilsvarende effekt som alternativ 2 i vestre del av Innherredsveien, men større reduksjon i trafikken i Mellomveien.

Alternativ 4: Tilfartskontroll i Mellomveien

Her blir det også fortsatt mulig å kjøre i Innherredsveien mellom Bassengbakken og Stadsingeniør Dahls gate som i prøveprosjektet, mens det innføres tilfartskontroll for trafikken i Mellomveien. Tilfartskontrollen plasseres i Jarleveien i krysset med Stiklestadveien. Tilfartskontrollen virker i begge retninger og begrenser gjennomgangstrafikken i Mellomveien. Tiltaket består av:

- Permanent tilfartskontroll i begge retninger for biltrafikk i Jarleveien i krysset med Stiklestadveien.
- Det blir påbudt å svinge av fra Innherredsveien inn i Stadsingeniør Dahls gate i begge retninger på samme måte som i prøveprosjektet.

Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter innføring av tilfartskontroll (tiltak 4). Buss og taxi i parentes:



Har begrenset effekt på trafikken og liten betydning for kollektivframkommeligheten.

Oppsummering av trafikale effekter:

	Innherredsveien v/Bassengbakken		Mellomveien sør		Innherredsveien v/Lademoparken		Stadsing. Dahlsgt.		Innherredsveien øst for St.Dahlsgt	
	ÅDT		ÅDT		ÅDT		ÅDT		ÅDT	
	ÅDT total	buss/taxi	ÅDT total	buss/taxi	ÅDT total	buss/taxi	ÅDT total	buss/taxi	ÅDT total	buss/taxi
Alt. 0 - Gjeldende skiltplan	6800	1610	3315	395	3485	1215	1465	30	1930	1185
Alt. 1 - Stengt i begge retninger	2740	1610	910	395	1830	1215	230	30	1510	1185
Endring mot 0-alt	-4060		-2405		-1655		-1235		-420	
Endring i %	-60 %	-	-73 %	-	-47 %	-	-84 %	-	-22 %	-
Alt. 2 - Stengt i én retning	4460	1610	1730	395	2730	1215	500	30	2140	1185
Endring mot 0-alt	-2340		-1585		-755		-965		210	
Endring i %	-34 %	-	-48 %	-	-22 %	-	-66 %	-	11 %	-
Alt. 3 - Mellomveien stengt i nord	4370	1610	910	395	3460	1215	1465	30	1905	1185
Endring mot 0-alt	-2430		-2405		-25		0		-25	
Endring i %	-36 %	-	-73 %	-	-1 %	-	0 %	-	-1 %	-
Alt. 4 - Tilfartskontroll i Mellomv	6670	1610	3210	395	3460	1215	1465	30	1905	1185
Endring mot 0-alt	-130		-105		-25		0		-25	
Endring i %	-2 %	-	-3 %	-	-1 %	-	0 %	-	-1 %	-

Andre virkninger

Tiltakene som her vurderes er først og fremst begrunnet utfra hensynet til kollektivtrafikk, men de berører også flere andre interesser. De har betydning for næringsvirksomhetene både i nærområdet og utenfor. Det samme gjelder beboere som blir berørt både i og utenfor området. Fotgjengere og syklister i og utenfor området berøres også på ulik måte. Tilgjengeligheten med bil endres og kan få betydning for bruken av bil, bruken av andre transportmiddel og transportarbeid (nullvekstmål). For mer detaljer om disse tema, se vedlegg.

Oppsummering trafikknotat

Vurderingene er oppsummert og sammenstilt med en enkel rangering i figur under. Rangeringen er fra 1 til 4 hvor 1 er tiltaket som er skårer best på hvert kriterium. Tabellen må anses som et eksempel, og ikke en endelig vurdering fra fylkeskommunen. Hva som anses som beste tiltak totalt sett avhenger av hvilke øyne som ser og hvilke faktorer som vektlegges mest.

BERØRTE	Tiltak 1	Tiltak 2	Tiltak 3	Tiltak 4
Kollektivtrafikk				
- Metrobuss linje 1 og regionruter	1	2	3	4
- Metrobuss linje 2	1	3	2	4
- Øvrige bylinjer-	4	3	2	1
Næringsliv				
<i>Nærmiljø:</i>				
- Tilgjengelighet for kunder og besøkende med bil	4	3	2	1
- Profilerings i forhold til bilkunder	4	2	2	1
- Gatebruk, uteservering og attraktivitet for fotgjengere og syklister	1	2	2	4
<i>Berørte utenfor:</i>	4	2	2	1
- Service og distribusjon Lade/Midtbyen m.m.				
Beboere				
<i>Nærmiljø inkl. Jebeveien og Hans Finnes gt:</i>				
- Boforhold (støy, trafiksikkerhet m.m.)	1	3	2	4
- Ferdsel for gående og syklende	1	2	2	4
- Tilgjengelighet med bil	4	3	2	1
<i>Berørte utenfor, Rosenborg, Nonnegata, T.v. Westens gt. m.m.</i>				
- Boforhold (støy, trafiksikkerhet m.m.)	4	3	2	1
- Ferdsel for gående og syklende	4	2	2	1
- Tilgjengelighet med bil	4	3	2	1
Bilbruk				
- Transportarbeid med bil	4	3	2	1

Figur 5: Sammenstilling av de viktigste fordeler og ulemper av tiltakene i Innherredsveien/Mellomveien

Oppsummert viser vurderingene følgende:

1) Full stenging av Innherredsveien for biltrafikk:

- Størst trafikkreduksjon og betydning for bussene

- b) Størst fordeler for beboere i nærmiljøet
- c) Størst ulemper for næringsliv og tilgjengelighet
- d) Størst ulemper av omfordelt trafikk til Nyhavna, Rosenborg og i Nonnegata

2) Stenging kun inn mot sentrum:

- a) Halvparten av trafikkreduksjon og ulemper av omfordelt trafikk i forhold til tiltak 1
- b) Bedre framkommelighet for buss mot sentrum
- c) Redusert trafikk inn mot byen, men opprettholder utgående trafikk
- d) Mindre belastning på næringsliv enn i tiltak 1

3) Stenging av Mellomveien i nord:

- a) Trafikkmessig ganske likt tiltak 2, men med færre negative konsekvenser
- b) Gunstig for beboere langs Mellomveien
- c) Mindre belastning på næringsliv enn tiltak 1
- d) Unngår trafikkøkning i bolig gatene sør for Innherredsveien

4) Tilfartskontroll i Mellomveien:

- a) Minimal effekt på biltrafikk og liten betydning for kollektivtrafikk
- b) Primært et rushtidstiltak
- c) Få ulemper, men også lite gevinster

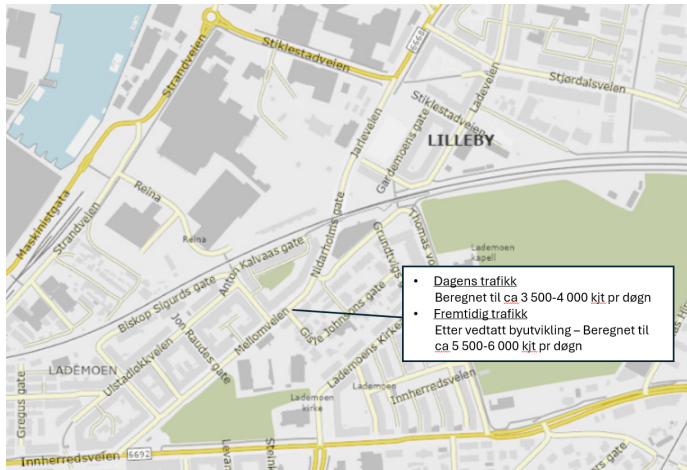
Andre prosesser og byutvikling

I tillegg til de trafikale virkningene som er drøftet over er det flere andre pågående prosesser og fremtidig byutvikling i området som også vil bidra til virkninger. Under oppsummeres enkelte av disse kort.

Byutvikling på Lade, Lilleby og Nyhavna

Det pågår en stor endring og utvikling av de østre bydeler. Nyhavna skal bli en ny bydel, Lilleby skal også videreutvikles noe og det planlegges en transformasjon av området rundt Haakon VII's gate hvor eldre industri/handelsområder bygges om til boliger og sentrumsformål. Summen av dette vil kunne gi et økt transportbehov og potensielt mer trafikk, selv om det meste av økningen skal skje med miljøvennlig transport.

Beregninger fra arbeidet med Metrobuss over Nyhavna viser at trafikken i Mellomveien kan få en betydelig økning fra dagens ca 3500 kjt pr døgn til opp mot 6000 kjt pr døgn i fremtidig situasjon, vist på figur under.



Figur 6: Fremtidig trafikkutvikling i Mellomveien

Det har gjennom arbeidet med ulike plansaker og reguleringsprosessen for ny Metrobusstrase over Nyhavna kommet flere bekymringer for at trafikken i Mellomveien/Innherredsveien øker. Denne økningen vil da komme som følge av både økt trafikk og evt kapasitetsutfordringer over Nyhavna, dette vil igjen føre til at Mellomveien/Innherredsveien fungere som et «overløp».

Områdeløft Møllenberg og Lademoen

Trondheim kommune jobber med områdesatsning i utvalgte områder av kommunen.

Dette innebærer at det satses på både fysiske tiltak og tjenester i disse områdene. De alternativene som reduserer trafikk langs Innherredsveien vil være positivt bidrag til bomiljøet på Lademoen, men de mest restriktive tiltakene vil kunne omfordele trafikk til Nonnegate som kan være negativt for Møllenbergområdet. Så virkningene for områdene er litt ulike i de fire alternativene. Gjennom samhandling mellom områdesatsingen og utbyggingsprosjektet i Innherredsveien øst har det også blitt besluttet å stenge en eksisterende kulvert under Innherredsveien og redusert trafikk vil være med å støtte opp og ytterligere forsvare denne beslutningen.

Videre utvikling av Innherredsveien vest (forbi Solsiden)

Trøndelag fylkeskommune jobber med utvikling av Innherredsveien vest som en del av Metrobussporteføljen i Miljøpakken. I dette prosjektet er krysset mellom Innherredsveien og Bassengbakken et sentralt punkt for bussfremkommeligheten. For Innherredsveien vest vil være positivt å redusere biltrafikken fra Innherredsveien øst slik at det er enklere å prioritere buss på strekningen.

Behov for videre prosess for realisering av tiltaket.

For å realisere de ulike tiltakene vil det kreve at det fattes nye skiltvedtak og deretter er det oppsetting av disse. Tiltakene krever ikke fysisk ombygging og er derfor svært rimelige. Med denne bakgrunn er de også enkle å reversere hvis det skulle vise seg at virkningene blir større enn antatt eller det erfares andre virkninger enn det som er

kartlagt på forhånd. Det vil også være mulig å teste ut tiltak for en periode og gjøre erfaringer før det etableres permanent.

Drøfting

For Trøndelag fylkeskommune er det viktigste målet med vurderingen av tiltakene å sikre fremkommelighet og regularitet for kollektivtrafikken. Med bakgrunn i den store transformasjonen og byutviklingen som skal skje på Lade/Nyhavna er det også svært viktig for fylkeskommunen og sikre forutsigbarhet og trygghet for bussens fremkommelighet i Innherredsveien også på lang sikt. Det er også et felles ønske om å forbedre kollektivtrafikkens attraktivitet mot bil, og da er reisetid et effektivt virkemiddel.

AtB har opplyst at åpning for ordinær biltrafikk i Innherredsveien kan medføre behov for å øke rutetiden med om lag ett minutt i lav- og normaltrafikk, og om lag to minutter i rushtid. Dette er AtBs vurdering av nødvendige driftsmessige tilpasninger for å ivareta framkommelighet og regularitet i kollektivtilbudet, dersom den bestemte skiltplanen følges.

Alternativ 1 vil være det som isolert sett gir best måloppnåelse langs Innherredsveien. Samtidig har dette alternativet størst negative virkninger for næringsliv og trafikksituasjon i omkringliggende gater. Dette gjør at alternativet bør utredes mer for å få mer oversikt over virkningsbildet. Dette alternativet gjør også Nonnegata viktigere som adkomstveg mellom sentrum og Møllenberg-/Rosenborgområdet.

Alternativ 2 gir god effekt, men kan oppleves noe ulogisk/lite lesbart ved at kun er stengt i en retning. Samtidig gir dette også belastning på Nonnegate og begrenset tilgjengelighet for Møllenbergområdet i retning mot sentrum.

Alternativ 3 gir god effekt på måloppnåelse, gir en god sikkerhet for fremtidig trafikkvekst på østsiden av byen og gir ikke økt belastning på Nonnegata eller redusert tilgjengelighet til Møllebergområdet.

Anbefaling

Fylkeskommunen mener at det er grunnlag for å se nærmere på om alternative trafikkreguleringer kan bidra til å styrke kollektivtransportens framkommelighet og understøtte ønsket byutvikling i området. Samtidig bør eventuelle endringer vurderes nærmere i dialog med berørte parter og i sammenheng med øvrige pågående utviklingsprosesser, før det tas stilling til en endelig løsning.

Diskusjon:

- TK: Slike stengninger er alltid omdiskutert. Hvor lang tid vil en slik vurdering ta? Bra utredning, men tidsperspektivet er viktig.
- TRFK: Antar å være ferdig i september i år.
- TK: Det er viktig at tidsplanen holdes.

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at dagens midlertidige trafikkregulering videreføres inntil det foreligger en nærmere vurdering av alternativ 1,2 og 3 i saken.**
- 2. Kontaktutvalget ber om at det legges fram en sak med anbefaling innen september 2026, etter nærmere dialog mellom partene og med berørte lokale aktører.**

Andre orienteringssaker

Sak 26/26:

Implementering av ny trafikksikkerhetsindikator i byvekstavgiftene (Svv)

Bente Beckstrøm Fuglseth orienterte.

Bakgrunn for saken

Statens vegvesen viser til NTP 2025-2036 hvor det omtales at trafikksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavgiftene, samt at det felles indikatorsettet for å følge opp byvekstavgiftene vil bli utvidet med en supplerende indikator for trafikksikkerhet. Statens vegvesen har på oppdrag fra departementet (vedlegg 1) levert en anbefaling om hvordan en slik indikator kan se ut (vedlegg 2). I brev av 16. mars 2026 gir Samferdselsdepartementet sin tilslutning til anbefalingen (vedlegg 3), og ber om at indikatoren tas i bruk så raskt som mulig i dialog med lokale parter. Det skal rapporteres på indikatoren årlig, og første gang etter årsslutt 2026. Statens vegvesen er ansvarlig for indikatoren.

Formålet med å løfte saken er å orientere om bakgrunnen for og innholdet i indikatoren. Statens vegvesen løfter saken til Kontaktutvalget for å orientere om at ny TS-indikator vil legges til grunn i ny byvekstavgift for Trondheimsområdet som en del av oppfølgingen av byvekstavgiften.

Mer om indikatoren

Indikatoren baserer seg på offisiell ulykkesstatistikk for drepte og hardt skadde, supplert med tre støtteindikatorer innenfor utvalgte innsatsområder med betydning for ulykker med gående og syklende.

Ulykkesutviklingen for byvekstavgiftsområdene presenteres i årlige rapporter for trafikksikkerhetsutviklingen i Norge. Her vises utviklingen i antall drepte og hardt skadde samlet, samt fordeling på trafikanttype. Indikatoren baserer seg på data som presenteres i disse rapportene med følgende tilpasninger:

- Bruk av gjennomsnittstall for fireårs-perioder: Særlig for de minste byområdene vil det være små tall med betydelige variasjoner fra år til år. Ved å benytte gjennomsnittstall vil indikatoren være mer robust og mindre preget av tilfeldigheter og naturlige variasjoner.
- Inkludere personskadeulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé: Disse ulykkene er ikke definert som en vegtrafikkulykke og er derfor ikke inkludert i den offisielle ulykkesstatistikken. I lys av nullvekstmålet og

hvordan særlig trikk og bybane er integrert i veg- og gatenettet, vil det være naturlig at også ulykker der disse kjører i egen trasé inngår i en indikator for trafiksikkerhet.

Underrapportering av ulykker med gående og syklende i den offisielle ulykkesstatistikken gjør at den på langt nær gir et fullstendig grunnlag for å følge opp.

Fartsgrenser i tråd med menneskekroppens tåleevne der gående og syklende ferdes i blandet trafikk vil være et effektivt trafiksikkerhetstiltak, og i tråd nye fartsgrensekriterier for tettbygde strøk. I tillegg vil anlegg som separerer gående og syklende fra motorisert trafikk ha en trafiksikkerhetseffekt. For å utfylle den offisielle ulykkesstatistikken skal det i tillegg følges med på tre støtteindikatorer som baserer seg på data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB):

- Andel veger/gater med 30 km/t
- Andel gangfelt i 30 km/t
- Antall km gang- og sykkelinfrastruktur (fortau, sykkelfelt, sykkelveg, gang- og sykkelveg)

Diskusjon:

- Skaun: Det er viktig med en så nøyaktig måling på dette. Siden dette måles for hele området, vil Skaun kommune drukne litt. Det står i saken at det er mulig å videreutvikle denne indikatoren for små kommuner. Opplevd usikkerhet er et viktig virkemiddel, selv om det ikke tas inn i indikatoren, er det viktig å få rapporter på dette jevnlig også.
- SVV: Støtteindikatorene vil være en god indikasjon på opplevd trygghet.
- TRFK: I forhold til Trøndelag, så ligger utviklingskurven godt an. Dette viser at et koordinert arbeid er viktig for at dette går riktig vei. Vi må også ha en fartsgrense som er hensiktsmessig, og det må tas hensyn til at det kan ta lang tid å komme seg fra ytterkantene til sentrum. Det er litt tidlig å konkludere i denne saken, med tanke på videre reforhandlinger.
- TK: Det er et viktig arbeid i forhold til demografi. Mange eldre bor hjemme, og det er viktig for at denne aldersgruppen også opplever det som trygt å bevege seg ut. 30 fartsgrense er bevist fornuftig, og undersøkelser viser også at de som kjører sakte i 30 sonen også kjører saktere i andre området.
- SVV: Dette krever litt mer saksfremlegg før KU kan slutte seg til dette.
- TRFK: Det er greit at staten kan legge dette til grunn, men det bør opp i rådet først for videre behandling.
- Leder: Vi ber om at det tas opp i Programråd.
- TRFK: Hvis det kommer opp nye aspekter ved saken, så må den tilbake til KU.

Forslag til vedtak fra Statens vegvesen:

Kontaktutvalget er orientert om arbeidet med ny trafikksikkerhetsindikator, og tar til orientering av staten legger denne til grunn i ny byvekstavtale og tas i bruk som en del av oppfølgingen av avtalen i Trondheimsområdet.

Vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering og ber om at saken behandles på nytt i PR

Sak 27/26:

Forbedret byindeks (Svv)

Kjetil Strand orienterte

Bakgrunn for saken

Byindeks er hovedindikatoren for måloppnåelse i byvekstavtalene. Statens vegvesen har utviklet en forbedret byindeksmetode og fått tilslutning fra departementet til sin anbefaling om at denne tas i bruk samt at ett års glidende indeks erstatter tre års glidende indeks. Forbedret byindeksmetode gir et mer presist, robust og sammenlignbart grunnlag for å følge utviklingen i personbiltrafikken. Ett års glidende snitt gir mer tidsnære målinger. Samferdselsdepartementet har bedt om at forbedret byindeksmetode og ett års glidende indeks legges til grunn som premiss for kommende reforhandling av byvekstavtalene. Dagens indeks er beheftet med en god del usikkerhet, spesielt for noen av byområdene og Statens vegvesen har derfor vurdert hvordan indeksen kan gjøres mer presis.

Diskusjon:

- TK: Det er et bra arbeid, og viktig å få mer presise tall.
- TRFK: Hvor mange målepunkt blir det med denne nye metoden? Og vil disse målepunktene gjøre at vi kan ta det med i vurderingen på hvor vi bør sette inn tiltak?
- SVV: Det er et betydelig omfang av tellepunkt. Indeksen skal ikke gjenspeile hele området, men er basert på de områdene som er viktigst og mest sentrale og det er der prosjektene bør settes inn.
- TRFK: Dette gir en gangse sterk føring på hvor tiltak bør settes inn.
- Leder: På Nord-Jæren er det ganske stor forskjell på tallene i bomringen og i byindeksen, mens her i Trondheimsområdet er disse tallene ganske like.
- SVV: Vi må ikke henge oss opp i tellepunktene, men det viser hvor tiltak bør legges inn.
- TK: Dette gir store føringer, og siden det virker som at det kan bli verre hvis vi ikke når nullvekstmålet i framtiden, så er en god metode for å finne riktige tiltak viktig. Det er viktig å se på hvordan vi kan lage bedre pendlerreiser. Men igjen hjelper ikke dette på alle reisene utenom rushtiden. Tall fra dette er viktig å se på for å spisse tiltak for å nå nullvekstmålet.
- TK: Viser det nye målesystemet at det er lett å ta ut den delen av trafikken som ikke tilhører nullvekstområdet?
- SVV: Det har vi gjort egne undersøkelser på, og det krever en helt annen metodikk.

Konklusjon:

KU tar brev fra SD av 29.mai, der SD ber om at forbedret byindeksmetode og ett års glidende indeks legges til grunn av staten som premiss i kommende reforhandlinger av byvekstavtalene, til etterretning.

Eventuelt

Kongens gate (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte.

Trøndelag fylkeskommune har behov for å diskutere fremdriften i prosjektet, spesifikt knyttet til anleggsdel C i vest.

Konklusjon: Tas til orientering