



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 28.09.26

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Eugen Sørmo, 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

Emil Raaen, Statsforvalteren i Trøndelag
Marit Rønning, Jernbanedirektoratet
Kjetil Strand, Statens vegvesen

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 Aarbergstøtten, Trøndelag fylkeskommune
Tor Sæther, Statsforvalteren i Trøndelag
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Ekstramøte i Miljøpakkens kontaktutvalg fredag 02. oktober

Møtetested: Rådhuset i Trondheim, Storsalen, 2. etg.

Møtet i Kontaktutvalget gjennomføres på slutten av møte Forhandlingsutvalget for reforhandling av byvekstavtalen 08:30-13:30 (se egen innkalling).

Agenda Kontaktutvalget:

Saksnr	Tittel	Part
	Beslutningssaker:	
34/26	Bru over Holtermanns veg og Klæbuveien - økt styringsramme	Tk
35/26	Innherredsveien øst - vurdering permanent stenging	Trfk
	Eventuelt	

Beslutningssaker

Sak 34/26:

Bru over Holtermanns v. og Klæbuveien – økt styringsramme (Tk)

Prosess

Saken ble behandlet i Kontaktutvalget 11. september med følgende vedtak (sak 32/26):

Saken utsettes til 2. oktober. Konsekvensene av forslaget må tydeliggjøres.

Bakgrunn

Prosjektet omfatter nye, adskilte sykkelbruer over Holtermanns veg og Klæbuveien ved Lerkendal med tilhørende rampesystemer. Hensikten er å etablere en sikker øst-vest-forbindelse ved å separere gående og syklende. Dette tiltaket, som er en del av Miljøpakkens sykkelsatsing, inkluderer nye, adskilte sykkelbruer og rampesystemer for trygge kryssinger i et område med høy trafikkbelastning. separeres og etablere trygge kryssingene med nye rampesystemer som forbinder mellom bruene og øvrige infrastrukturen i området med høy trafikkbelastning. Sykkelvegen er forankret i godkjent reguleringsplan r20210040 (vedtatt i 2023).

Prosjektet har i handlingsprogram for 2026–2029 en avsatt økonomisk ramme på 75 millioner kroner for byggeplanlegging og bygging. Denne opprinnelige rammen var basert på et tidlig kostnadsestimat.

Våren 2026 har Multiconsult ferdigstilt et teknisk forprosjekt for begge bruene. Det er i den forbindelse også gjennomført et anslag etter Anslagsmetoden (iht. SVV sin håndbok R764). Det nye, oppdaterte overslaget viser at forventet prosjektkostnad for full utbygging er 117 millioner kroner (prisenivå 2025), omgjort til 2026-kr utgjør dette 121 millioner kroner. Dette medfører et tilleggsbehov på 46 millioner kroner mot gjeldende bevilgning for å kunne realisere prosjektet.

Utredning

Det oppdaterte overslaget baserer seg på et vesentlig høyere detaljeringsnivå og mer dokumentasjon enn estimatet fra 2024, spesielt vedrørende geotekniske forhold og de tekniske aspektene av brukonstruksjoner. Det tidlige anslaget underestimerte usikkerheten, opererte med et unaturlig lavt standardavvik og manglet dekning for flere kritiske risikofaktorer.

Hovedårsakene til avviket på 46 millioner kroner er spesifisert under:

- **Teknisk kompleksitet og fundamentering (brukonstruksjoner):** Kostnadene for selve brukonstruksjonene er oppjustert fra opprinnelig anslag og utgjør tilsammen 33 prosent av totalkostnaden. Årsaken er den svært begrensede plassen inne i de eksisterende

trappetårnene, fundamenteringen, spunkasser for vingemurer mm.

- **Trafikkavvikling:** Holtermanns veg har en ÅDT på ca. 20 500, og vegen må holdes åpen på dagtid. Dette betyr at innheising av bruelementer og støping av brudekke må skje i form av nattestenging samt benytte utradisjonelle metoder som gjør arbeidene kostnadsøkende. Kompleksiteten i trafikkavviklingen er vurdert som "veldig høy".
- **Restriksjoner og krav fra jernbane (Bane NOR):** Prosjektet ligger i sin helhet innenfor 30-meterssonen til jernbanesporet (Stavne–Leangenbanen) og krever dispensasjon etter jernbanelovens § 10. Det er nå lagt inn reelle kostnader til RAMS-analyser, restriksjoner i togfrie perioder (bruddhelger) og løpende bruk av hovedsikkerhetsvakter (HSV) nær sporet.
- **Konflikt med eksisterende infrastruktur under bakken:** Det er kartlagt omfattende elektro-, fiber- og VA-infrastruktur i konflikt med de nye brufundamentene og murene. Det er opprettet egne poster for omlegging av VA-anlegg, fjernvarme (Lunera) og høyspentlinjer (Tensio).
- **Grunnforhold og nærhet til eksisterende brukonstruksjoner:** De nye bruene etableres i umiddelbar nærhet til eksisterende gang- og sykkelbruer samt jernbanebruer. Dette medfører at stabiliteten til eksisterende brukonstruksjoner ivaretas under alle faser av prosjektet.
- **Usikkerhetsavsetning:** Avsetningen til usikkerhetsfaktorer er økt basert på en reell simulering av risikobildet (uforutsette grunnforhold, fundamentering, plunder og heft, markedssituasjon og byggetid).

Vurdering av utbyggingsstrategi (full vs. trinnvis utbygging)

Det tekniske forprosjektet har grundig vurdert å dele opp prosjektet i to etapper, der Bru over Holtermanns veg (trinn 1) bygges først, og Bru over Klæbuveien (trinn 2) utsettes.

Analysen viser at en etappevis utbygging totalt sett vil bli 22 millioner kroner dyrere enn å bygge alt i én entreprise.

Kost/nytte-vurdering etter ny metodikk (se eget avsnitt) viser at prosjektet har godt resultat selv med økt kostnad, og at dette er et bedre alternativ enn å dele det opp i to ulike prosjekter/entrepriser, eller å kun bygge den ene brua over Holtermanns veg.

Kost/nytte

For å vurdere prosjektets kost/nytte opp mot andre prosjekter i byggeplanleggingsfasen, har Trondheim kommune gjennomført en forenklet kost/nytte-analyse av tre alternativer:

- alt 1: bygge begge bruene med en gang
- alt 2: bygge begge bruene, men etappevis (bru over Holtermannsveg først)
- alt 3: bygge brua over Holtermannsveg mens den andre brua utsettes

For alle prosjektene og disse to alternativene, er det vurdert hvilken reisetidsforbedring man forventer å oppnå for trygghetssøkende syklist og hvor mange potensielle reisende som vil benytte seg av tiltaket (nytte), sett opp mot kostnaden. Prosjektene er deretter prioritert etter hvor mye nytte de gir for pengene (i minutter spart per dag og per mill. kr).

Tabell 1

Alternativ	Nytte per krone (time pr dag/mill.kr)*	Kostnadsanslag (mill. kr, 2025-kr)
Alternativ 1 (begge bruer)	1,18	117
Alternativ 2 (begge bruer, etappevis)	0,99	139
Alternativ 3 (kun Holtermannsveien)	0,87	72

*Med forutsetningene i metodikken for prioritering vurderes en verdi under 1 å ha lav kost/nytte, en nytte på 1-2,5 å ha middels kost/nytte, en verdi 2,6-7 å ha høy nytte. Alle høyere verdier har svært høy nytte.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Trondheim kommune anbefaler at Programrådet vedtar å gå videre med full utbygging av prosjektet - dvs bygging av begge bruene med tilhørende rampesystemer og at styringsrammen for gjennomføring økes til 121 millioner kroner (2026-kr). Økningen spilles inn til Miljøpakkens HP 2027-30.

Økningen på 46 millioner foreslås finansiert ved å omdisponere 46 millioner fra handlingsprogrammets avsetning til prosjektet *Persaunvegen del 3*.

Konsekvens for Persaunvegen: I perioden 2026-2029 er det satt av 56 millioner til byggeplanlegging og byggeoppstart av del 3 av Persaunvegen. Byplankontoret har i sitt fagnotat foreslått å ikke vedta reguleringsplan for del 3, da planen har behov for bearbeiding før den kan vedtas. Det vil i så fall medføre en forsinkelse og det kan bli krevende å få startet byggingen av denne delstrekningen innen 2029. Det er derfor mulig å omdisponere 46 millioner fra dette prosjektet.

Behandling

Programrådets behandling 19. august

Leder: Opprinnelig kostnad 75 mill kroner. Nå 117 mill (25-kroner) 121 (26 kroner)

SVV: Meldte fra i HP at vi mente anslagene var for lave.

TRFK: Når det er en så stor endring så må en forslå en omdisponering til KU. Enig i at begge bruene må tas samtidig. Kunne vært foreslått kutt i saken.

Sek: TK må spille inn forslag til eventuell omdisponering og hvor pengene hentes fra.

TK: Ligger kanskje noen besparingsmuligheter i samkjøring med omstigningspunkt på Lerkendal, som det kan ses nærmere på.

Programrådets innstilling til vedtak:

- *Kontaktutvalget anbefaler å øke styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*

Alternativt forslag til vedtak fra Trondheim kommune

Etter behandlingen i programrådet, har Trondheim kommune utarbeidet forslag til finansiering av kostnadsøkningen. I møtet foreslo Trondheim kommune å omdisponere midler fra Persaunvegen del 3 i stedet for fra Rosenborgbassenget bru.

Trondheim kommunes forslag til vedtak:

- *Kontaktutvalget øker styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*
- *Økningen på 46 millioner finansieres ved å omdisponere 46 millioner fra handlingsprogrammets avsetning til prosjektet Persaunvegen del 3.*

Kontaktutvalgets behandling 11. september

- *SVV: Dette er et viktig prosjekt å få gjennomført. Kostnadene for prosjektet er undervurdert og man må finne grep for å finansiere det. Det er litt uklart hvordan man skal oppnå totalfinansiering av både Blomsterbrua og brua i Rosenborgbassenget.*
- *TK: Vi vil omdisponere midler fra Persaunvegen i stedet for Rosenborgbassenget.*
- *TRFK: Hva betyr det i praksis å ta midler fra Persaunvegen del 3?*
- *TK: Vi jobber med fremdriftsplanen, og det kommer flere endringer på Persaunvegen del 3 enn på Rosenborgbassenget. Derfor ønsker vi å omdisponere midler fra Persaunvegen del 3 i stedet for Rosenborgbassenget.*
- *TRFK: Hvis vi omdisponerer nesten 50 mill., så må vi vite hva det betyr i praksis. Vi foreslår å utsette saken.*
- *SVV: Enig med TRFK.*
- *TK: Vi er uenige. For å sikre framdriften på Holtermanns veg og Persaunvegen, trenger vi vedtak med en gang.*
- *Leder: Kan dere ikke vente 3 uker?*
- *SVV: Vi må utsette saken til neste møte og gjøre det tydeligere hva den betyr. Vi må se på hvilke konsekvenser planen kan få, slik at vi vet hva vi vedtar.*
- *Leder: Saken utsettes til ekstramøte i KU 2. oktober.*

Vedtak

Saken utsettes til 2. oktober. Konsekvensene av forslaget må tydeliggjøres.

Nytt vedtak

Etter diskusjoner i møtet

Programrådets innstilling til vedtak:

- *Kontaktutvalget anbefaler å øke styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*

eller

Trondheim kommunes forslag til vedtak:

- *Kontaktutvalget øker styringsrammen for prosjektet "Bru over Holtermanns veg" til 121 millioner kroner (2026-kroner).*
- *Økningen på 46 millioner finansieres ved å omdisponere 46 millioner fra handlingsprogrammets avsetning til prosjektet Persaunvegen del 3.*

Sak 35/26 Innherredsveien øst - vurdering permanent stenging (Trfk)

Vedlegg: Trafikknotat

Innledende kommentar

Denne saken fremmes som en administrativ oppfølging av tidligere behandling i Kontaktutvalget. I forbindelse med orientering om gateprosjektene i sak 10/26 ble det vist til at AtB så behov for å endre rutetabellen i negativ retning i forbindelse med trafikkåpning, og det ble blant annet reist spørsmål om det er riktig å tillate biltrafikk i gata. I sak 25/26 sluttet Kontaktutvalget seg til at den midlertidige trafikkreguleringen skulle videreføres mens alternative løsninger ble vurdert, og ba om at det ble lagt fram en ny sak med anbefaling.

Sammen med gjennomført medvirkning og de trafikale vurderingene som foreligger, fremmer fylkesdirektøren en administrativ anbefaling i saken. Som et resultat av medvirkning, anbefaler fylkesdirektøren en justert variant av alternativ 1, der kjøring til eiendommene tillates.

Bakgrunn

Denne saken er en oppfølging av sak 25/26 som ble behandlet i KU våren 2026. I sak 25/26 ble følgende vedtak gjort:

- 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.**

I original sak var det drøftet 4 forskjellige alternativer. Etter tilbakemelding gjennom medvirkning og interne drøftinger, er det vurdert at alternativ 1 og 3 er de aktuelle alternativene for videre drøfting. Det er derfor disse som omtales i denne sak.

Innherredsveien nærmer seg ferdigstilling. Under anleggsperioden har den vestre del av gaten vært helt stengt for ordinær biltrafikk og kun tillatt for buss. Vedtatt skiltplan sier at gaten skal åpne for trafikk slik det var i prøveprosjektet, som dannet grunnlaget for den permanente løsningen. Denne løsningen innebærer at det er tillatt å kjøre i 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.



Figur 1: Planlagt kjøremønster for Innherredsveien øst

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.



Figur 2: Kjøremønster under anleggsperioden

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.

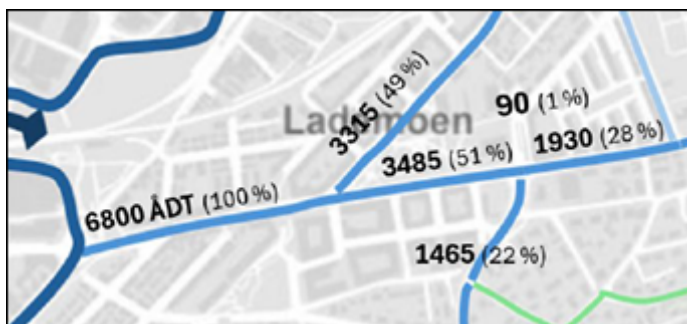
Trafikkvurdering

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. Dette notatet er vedlagt saken.

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.

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) i Innherredsveien som passerer et snitt i vestre del (ved Fjæregata) ved innføring av planlagt kjøremønster

Alternativer og metode for vurdering

Det ble innledningsvis sett på fire alternative trafikkreguleringer. Etter forrige behandling i KU er det gjennom blant annet medvirkning vurdert at kun to av disse er aktuelle. Det er derfor disse to hovedalternativene som beskrives under. Hovedalternativ 1 har to varianter, ett som anleggsperioden og ett med tillatt kjøring til eiendommene.

Vurderingene bygger på tidligere evalueringer, trafikkregistreringer, RTM-analyser og registrerte kjøretider for buss.

Følgende alternativer som ble utredet belyses i denne sak:

ALTERNATIV 1A

Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (som i anleggsfasen)



ALTERNATIV 1B

Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (tillatt kjøring til eiendommene i Mellomveien)



ALTERNATIV 3

Mellomveien stengt for gjennomkjøring (tillatt kjøring til eiendommene fra begge retninger)



Trafikale virkninger

Med utgangspunkt beregnet trafikk (vist på figur 3) gjøres skjønnsmessige betraktninger for å beregne virkningene av å stenge veien. Alle tiltak er sammenlignet med planlagt skiltplan (vist i figur 1)

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



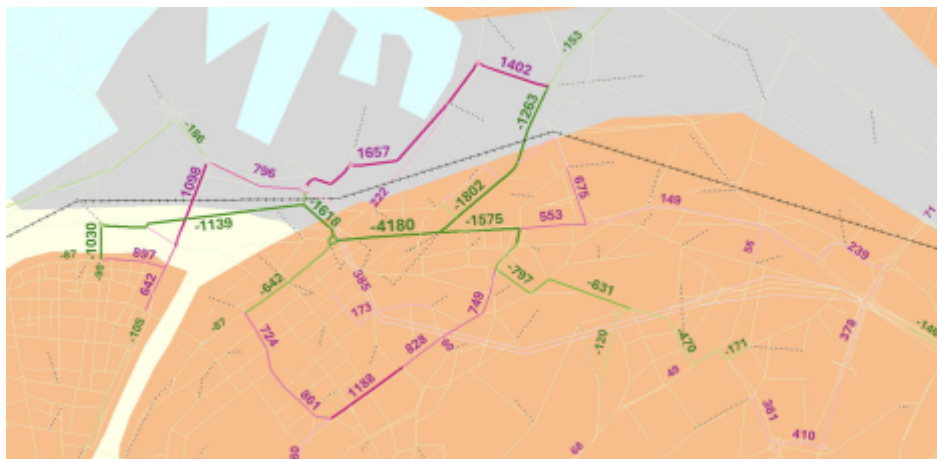
Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging (tiltak 1). Buss og taxi i parentes:



Trafikkvurderingen viser en kraftig reduksjon i trafikk sammenlignet med nivået under prøveprosjektet. Dette gjelder både i Innherredsveiens vestre del og Mellomveien

Statens vegvesen har gjennomført en RTM-beregning av dette tiltaket og figur under gir en

indikasjon på hvordan dette påvirker omkringliggende vegnett. Her er rosa linje økt trafikk og grønne linjer redusert trafikk



Figur 4: Beregner i RTM

Alternativ 1b: Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (tillatt kjøring til eiendommene i Mellomveien)

En alternativ løsning som har tilnærmet samme virkning som 1a, vil være å tillate kun kjøring eiendommen i Mellomveien fra rundkjøring ved Solsiden. Dette må løses med å skilte gjennomkjøring forbudt. Det er gjort en tilsvarende løsning i Sivert Thonstads veg i Trondheim. Det vil gjøre at det er tillatt å kjøre til næring- og boligeiendommer i Mellomveien og disse vil få tilgang fra både Solsiden og fra Lade. Trafikkbelastningen vil bli tilnærmet lik som alternativ 1a, men med noe økt trafikk for adkomsttrafikk. Det vil også kunne antas at det vil innebære noe mer ulovlig kjøring med dette alternativet og man vet fra erfaring av disse skiltene ikke blir strengt håndhevet av politiet.



Alternativ 3: Mellomveien stengt for gjennomkjøring (tillatt kjøring til eiendommene fra begge retninger)

Alternativ 3 innebærer at det er tillatt å kjøre Innherredsveien til Stadsingeniær Dahls gt, men gjennomkjøring via Mellomveien til Lade ikke er tillatt. Det skal fortsatt tillates kjøring til eiendommer langs Mellomveien



Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging av Mellomveien i tiltak 3.



Buss og taxi i parentes:

Alternativet gir en tydelig reduksjon av trafikkmengden i Innherredsveien vestre del sammenlignet med planlagt løsning. En reduksjon fra ÅDT ca 6800 til ÅDT ca 4400. På grunn av gjennomkjøringsforbudet i Mellomveien mot Lade vil det gi en tydelig reduksjon av trafikk i Mellomveien, men opprettholder samme trafikk i Innherredsveien østre del som planlagt løsning.

Oppsummert viser vurderingene følgende:

ALT 1 - Full stenging av Innherredsveien for biltrafikk:

- Størst trafikkreduksjon og betydning for bussene sammenlignet med planlagt løsning
- Størst fordeler for beboere i nærmiljøet
- Størst ulemper for næringsliv og tilgjengelighet
- Størst ulemper av omfordelt trafikk til Nyhavna, Rosenborg og i Nonnegata

ALT 3 - Stenging av Mellomveien i nord:

- Trafikkmessig en mellomløsning mellom planlagt løsning og alt 1, men med færre negative konsekvenser
- Fjerner risikoen for stor trafikkøkning i Mellomveien/Innherredsveien pga utbygging Lade/Nyhavna
- Gunstig for beboere langs Mellomveien
- Mindre belastning på næringsliv enn tiltak 1
- Unngår trafikkøkning i bolig gatene sør for Innherredsveien

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 5: 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 ulike 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

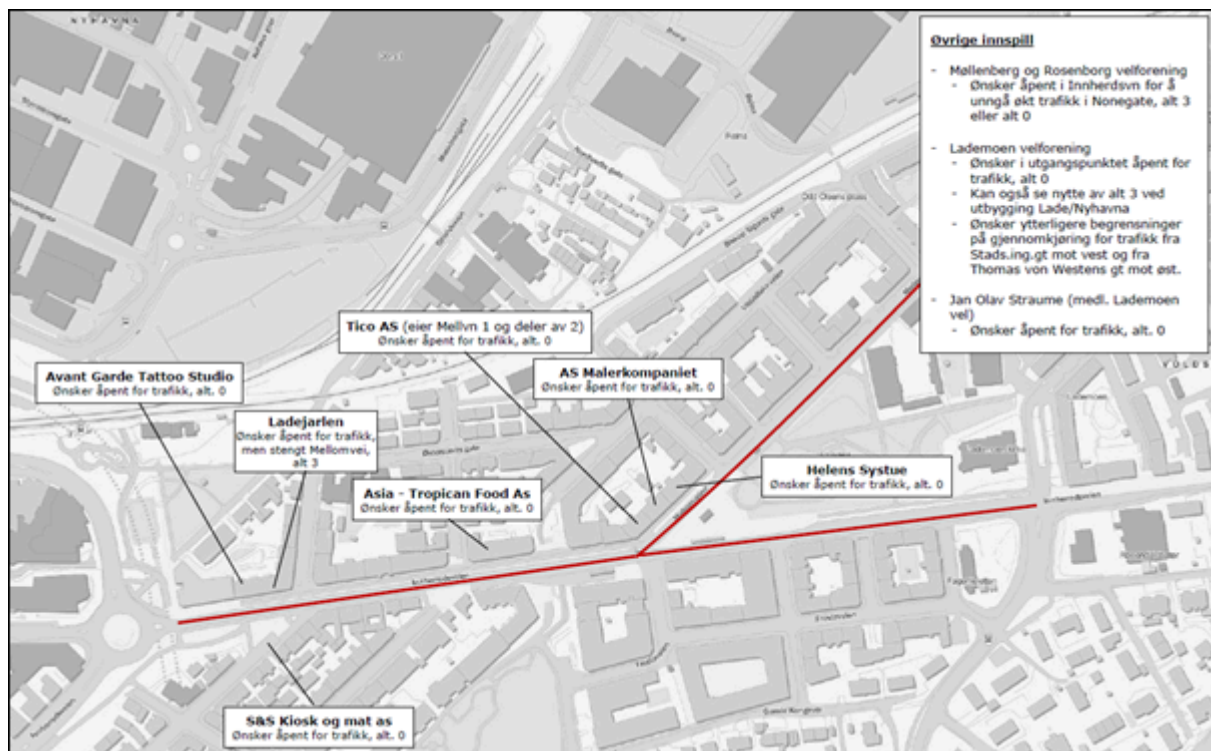
strekningen.

Medvirkning næringsaktører

Basert på vedtak i KU sak 25/26 ble det gjennomført en medvirkningsprosess i området med næringsdrivende og andre sentrale aktører. Trøndelag fylkeskommune gjennomførte en interessentanalyse i samarbeid med Trondheim kommune og delte ut/sendte informasjon til følgende aktører:

- Møllenberg og Rosenborg velforening
- Lademoen velforening
- Rosendal teater
- Lademoen kirke / Bakklandet og Lademoen menighet
- Lilleby skole
- Bispehaugen skole
- Mellomveien pub
- Helenes systute
- Malerkompinet
- Feel trening
- Nidaros brukt og antikk
- Simens isbar
- Mikrogartneriet
- Z-hanna D'Art frisør
- OK Bingo
- Bunnpris
- Asia og tropical Food
- Brød og sånt Buran
- S&S
- Avant garden tattoo

De aktørene som gav tilbakemelding, ville i stor grad at planlagt skiltplan (som tidligere prøveprosjekt) skulle innføres ved åpning. På figur 6 oppsummeres kort de innspill som kom inn. Alle innspillene er lagt ved i sin helhet.



Figur 6: Innspill i medvirkningsprosess

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 erfarer 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 vil 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 1a vil være det som isolert sett gir best måloppnåelse for kollektivtrafikken langs Innherredsveien. Samtidig har dette alternativet størst negative virkninger for næringsliv og trafikksituasjon i omkringliggende gater. Dette alternativet gjør også Nonnegata viktigere som adkomstveg mellom sentrum og Møllenberg-/Rosenborgområdet.

Alternativ 1b vil gi samme positive effekt som alternativ 1a for kollektivtrafikken, og gir samtidig økt tilgjengelighet til beboere/næringsliv langs Mellomveien og Innherredsveien. Alternativet vil derfor ha noe mer biltrafikk enn alternativ 1a og øke risikoen for filkjøring

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

Løsningen som ligger til grunn for planlagt trafikkåpning bygger på prøveprosjektet fra 2017. Siden den gang har både kunnskapsgrunnlaget og virkemiddelbruken for å nå nullvekstmålet utviklet seg, samtidig som anleggsperioden har gitt flere års levende erfaring med en Innherredsvei med svært begrenset ordinær biltrafikk. Innherredsveien har i denne perioden fått en tydeligere funksjon som kollektivåre, bygate og oppholdsrom.

Åpning for ordinær biltrafikk vil gi bedre tilgjengelighet med bil, men vil innebære en vesentlig økning av trafikken. Dette vil svekke prioriteringen av kollektivtransporten og attraktiviteten til gata. AtB har opplyst at planlagt trafikkåpning vil medføre behov for å øke rutetiden opptil to minutter.

Gjennomført medvirkning viser at flere lokale næringsaktører og velforeninger ønsker større tilgjengelighet med bil enn det full stenging vil gi. Disse hensynene bør tillegges vekt. Alternativ 1b ivaretar dette delvis ved at nødvendig kjøring til boliger og næringseiendommer i Mellomveien fortsatt tillates, samtidig som Innherredsveien ikke åpnes for ordinær gjennomkjøring. Løsningen opprettholder dermed hovedgrepet med begrenset biltrafikk, samtidig som tilgjengeligheten til eiendommene ivaretas.

Det er knyttet en viss risiko til at regulering med gjennomkjøring forbudt ikke etterleves fullt ut. Dette er likevel først og fremst et spørsmål om håndheving og etterlevelse, og må veies mot formålet med tiltaket. Skal nullvekstmålet og kollektivprioriteringen få praktisk betydning, vil det i enkelte tilfeller være nødvendig å gjennomføre trafikkregulerende tiltak selv om disse innebærer ulemper og stiller krav til oppfølging.

Alternativ 1b krever ikke fysisk ombygging, har lave gjennomføringskostnader og kan reverseres dersom erfaringene viser vesentlige uønskede virkninger. Dette gir mulighet til å videreføre det som i dag omtales som et vellykket prosjekt, med kollektivprioritering og et attraktivt nærmiljø.

Forslag til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at alternativ 1b legges til grunn for trafikkreguleringen i Innherredsveien øst, med stenging for ordinær gjennomkjøring og adgang til kjøring til eiendommene i Mellomveien.**
- 2. Løsningen innføres i utgangspunktet som en prøveordning, og skal evalueres etter ett år. Evalueringen skal være med bakgrunn i trafikktegn, kollektivframkommelighet, fordeling av trafikk og konsekvenser for næringslivet: Evalueringen legges frem for politisk behandling.**

Eventuelt
