

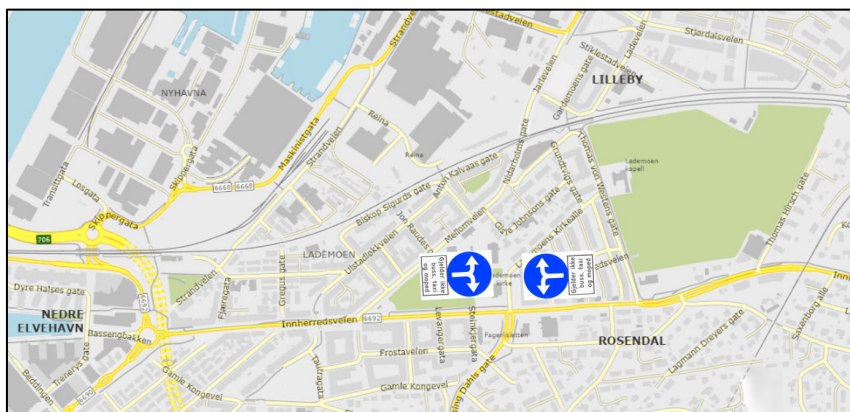


Dato: 29.05.2026

INNHERREDSVEIEN ØST - VURDERING PERMANENT STENGING

Bakgrunn

Innherredsveien øst er under utbygging og nærmer seg ferdigstillelse. 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 Stadsingenør 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 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. 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.

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

Ombyggingen av Innherredsvegen øst er snart fullført. Løsningene som det planlegges for er tidligere utprøvd i et prøveprosjekt i 2017. Virkningene av prøveprosjektet ble evaluert, og konklusjonen var at prøveprosjektet medførte noe redusert biltrafikk i Innherredsvegen, vesentlig mer sykkeltrafikk og noe mer gangtrafikk. Til tross for at vegen fikk færre kjørefelt for bil og buss, gikk dette ikke ut over framkommeligheten for bussene som fikk litt kortere kjøretid i begge retninger. Det ble registrert noe økt biltrafikk i enkelte tilstøtende gater, men ikke store endringer.

Biltrafikken var i 2023 (rett før stenging) var om lag 10 % lavere enn ved evalueringen i 2017. Forholdene for bussene er av den grunn trolig litt bedre enn da evalueringen fant sted i 2017.



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

Bussframkommeligheten i Innherredsveien er rimelig god til bytrafikk og være med gjennomsnittshastighet mellom busstopp på 27 – 30 km/t for metrobuss linje 1. Forskjellen mellom søndag (lavtrafikk) og ukedager er relativt liten. Det registreres likevel noe økt tidsbruk i rush, opptil 9-23 sekunder ekstra og størst forsinkelser i retning mot sentrum. Bare deler av denne forsinkelsen skyldes biltrafikk. Resten antas å skyldes stopp, reguleringer eller forhold utenfor området. Det er ikke enkelt å vite hvor mye som skyldes biltrafikken og hvor mye som har andre årsaker. Likelig fordelt blir potensialet for ytterligere forbedring av bussenes kjøretid i rush i størrelsesorden 5-10 sekunder hver veg.



Alternativer og metode for vurdering

Det er sett på fire ulike alternativer for å redusere trafikken, se figurer under. Disse sammenlignes med situasjonen som ble praktisert under prøveprosjektet og som ligger til grunn for utarbeidelse av den planlagte skiltplan. Det gjennomføres enkle vurderinger av forventet nytte og ulemper for trafikanter, beboere og næringsliv. Det gjelder både Innherredsveien og de andre tilstøtende gatene som antas å bli merkbart berørt av tiltakene. Forholdene for kollektivtrafikk gis særskilt oppmerksomhet.

Det har ikke vært tid til å foreta nye beregninger eller registreringer. Vurderingene er gjennomført med utgangspunkt i enkle betraktninger basert på tilgjengelig informasjon fra Trøndelag fylkeskommune. Sentrale grunnlag er evalueringsrapporten, data for metabussenes kjøretid, resultater fra Vegvesenets RTM-modell og foreliggende trafikkregistreringer.

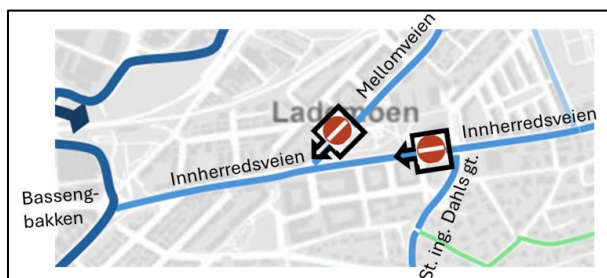
Følgende alternativer er utredet:

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

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



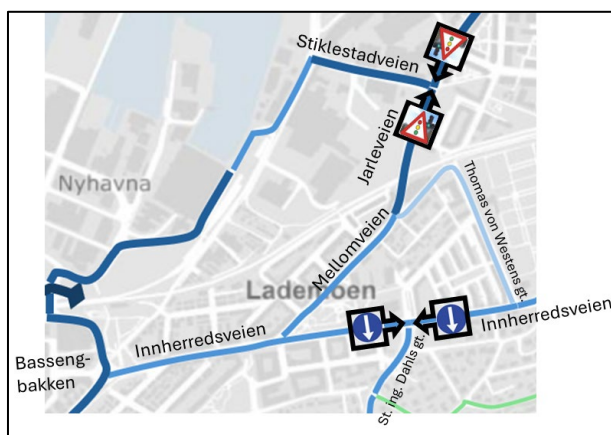
2. Innherredsveien stengt i en retning – mot midtbyen



3. Mellomveien stengt i begge retninger i nord



4. Tilfartskontroll i Mellomveien



Trafikale virkninger

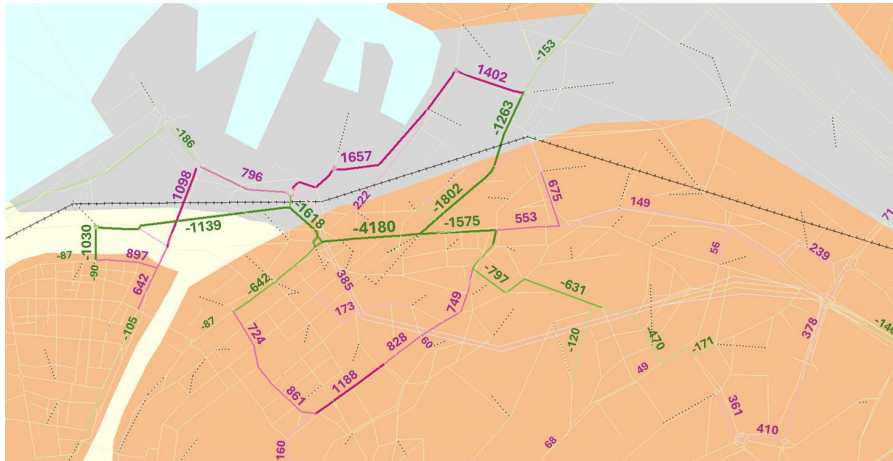
Med utgangspunkt beregnet trafikk (vist på figur 3) gjøres skjønnsmessige betraktninger for å beregne virkningene av å stenge veien.

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

Trafikkvurderingen viser en kraftig reduksjon i gjennomgangstrafikken sammenlignet med nivået under prøveprosjektet. Reduksjonen i gjennomgangstrafikken er 4150 kjt/døgn (61 %) i vest, 2405 kjt/døgn (73 %) i Mellomveien og 420 kjt/døgn (22 %) i øst. RTM-modellen viser også hvordan trafikken endres i andre deler av vegnettet (jf. figur 4). Det er et tydelig hovedmønster. Trafikken omfordes fra Innherredsveien til to hovedruter – en på nordsida og en på sørsida av veien. Veksten i disse to rutene tilsvarer til sammen to tredjedeler av trafikknedgangen i Innherredsveien. Resten blir spredt ut på en rekke veier lenger sør og øst. Trafikkveksten langs den nordlige ruta over Nyhavna er om lag 1660 kjøretøy, tilsvarende 40 % av nedgangen i Innherredsveien. Veksten langs den sørlige ruta over Rosenborg er om lag 1190 kjøretøy, tilsvarende 28 %. Nonnegata får også betydelig økt trafikk (720- 860 kjøretøy).

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:



Figuren viser samlet døgntrafikk etter at Mellomveien og Innherredsveien er stengt i retning mot byen. Siden trafikken er ganske lik i begge retninger, oppnås omtrent halvparten av effekten sammenlignet med tiltak 1. Tilsvarende blir også omfordelingen av trafikk til andre veger omtrent halvert. Det blir en betydelig reduksjon i gjennomgangstrafikken sammenlignet med nivået under prøveprosjektet. Reduksjonen i gjennomgangstrafikken er 2430 kjt/døgn (36 %) i vest, 1585 kjt/døgn (48 %) i Mellomveien. I østre del forventes en viss vekst som følge av at svingepåbudet for østgående trafikk oppheves. Veksten er anslått til 210 kjt/døgn (11 %).

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:.



Figuren viser samlet døgntrafikk etter at Mellomveien er stengt i begge retninger. Totaltrafikken i vestre del av Innherredsveien blir nesten som i alternativ 2, men med en viktig forskjell: Her blir det litt mindre biltrafikk i begge retninger, mens det i alternativ 2 blir en større forbedring i retning mot byen og ingen endring motsatt veg. Trafikken i Innherredsveien endres derimot ikke øst for Buran, men reduksjonen i Mellomveien blir større 2405 kjt/døgn (73 %).



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:



Det forventes å gi en reduksjon av trafikken i Mellomveien på 3,5 % over døgnet. Tilfartskontrollen har sin viktigste funksjon i rushtidene og betyr relativt lite samlet over døgnet. Trafikken i vestre del av Innherredsveien reduseres med 105 kjt/døgn (2 %).

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 ulike måter. 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.

Gir beregningene et riktig bilde av de faktiske endringene?

Ofte møter vi utsagn om at biltrafikken forsvant. Det siktes da til at en lett observerer tydelig reduksjon der tiltaket settes inn, men ikke tilsvarende trafikkvekst andre steder. Innherredsveien er allerede stengt uten at det har medført større klager og protester som er kjent. Men det er også bare en midlertidig løsning under anlegget som det er lettere å ha forståelse for.

Det er flere grunner til at de faktiske endringene ikke nødvendigvis oppleves på korrekt måte. Virkningene fordeles ofte ut over store områder. Endringene i en gate får ringvirkninger i andre gater som igjen spres videre til nye gater. Små endringer er vanskelig å dokumentere. I tillegg varierer biltrafikken hele tiden, fra time til time, fra dag til dag og fra måned til måned. Trafikken påvirkes også av vegarbeid og hendelser i andre gater. Derfor er det vanskelig å vurdere utviklingen ut fra opplevde øyeblikksbilder.



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 skåret best på hvert kriterium. Tabellen er mest for oversiktens skyld. Den viser rangering av faktiske forhold, men ikke hvor stor forskjellen mellom alternativene er eller hvor viktig de forskjellige faktorene er. Det advares mot å summere tallene. 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
- Profilering i forhold til bilkunder	4	2	2	1
- Gatebruk, uteservering og attraktivitet for fotgjengere og syklister	1	2	2	4
<i>Berørte utenfor:</i>				
- Service og distribusjon Lade/Midtbyen m.m.	4	2	2	1
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
- Størst fordeler for beboere i nærmiljøet
- Størst ulemper for næringsliv og tilgjengelighet
- Størst ulemper av omfordelt trafikk til Nyhavna, Rosenborg og i Nonnegata

2) Stenging kun inn mot sentrum:

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

3) Stenging av Mellomveien i nord:

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

4) Tilfartskontroll i Mellomveien:

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

Tiltak 1 gir størst gevinst for busstrafikk, men også størst negative konsekvenser for biltrafikk, næringsliv og omfordelt trafikk til boligområder. Tiltak 4 gir minst effekt, men også minst konflikt. Tiltak 2 og 3 framstår som kompromisser mellom framkommelighet for buss og hensynet til øvrig trafikk og nærmiljø. De gir om lag samme gevinster, men tiltak 3 har mindre negative konsekvenser.

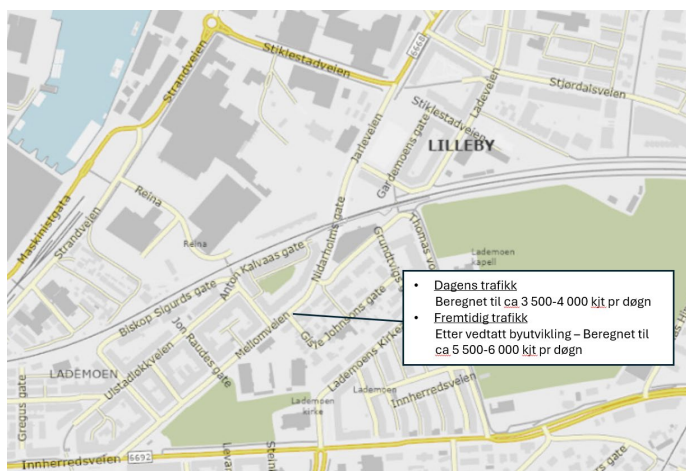


Andre prosesser og byutvikling

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 VIIIs 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». Spesielt AtB har uttrykt en bekymring for bussens fremkommelighet med bakgrunn i Innherredsveien som kollektivaksen, hvor går svært mange linjer med høy frekvens.

Områdeløft Møllenberg og Lademoen

Trondheim kommune jobber med områdesatsning i utvalgte områder av kommunen. Utdrag fra Trondheim kommune sin nettside:

Områdesatsingene i Trondheim er et langsiktig program (2022–2031) for levekårssonene Lademoen, Møllenberg og Tempe-Sorgenfri. Programmet har en tydelig visjon: Det skal være godt å bo, leve og vokse opp i alle deler av Trondheim, uavhengig av bakgrunn. For å oppnå dette skal vi jobbe med å fremme folkehelse og styrke faktorer som bygger livskvalitet, trivsel og mestring hos innbyggerne.

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 langs sikt. 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. For å sikre fremkommelighet i Innherredsveien er det derfor viktig å gjøre tiltak som hindrer denne trafikken å kjøre via Mellomveien. Samtidig vil det da legge ekstra press på traseen over Nyhavna og det blir da viktig at denne har tilstrekkelig kapasitet for å håndtere denne trafikk og samtidig prioritere bussen.

Alternativ 1 vil være det som isolert sett gir best måloppnåelse langs Innherredsveien, men kan også gi utfordringer for kollektivtrafikken i andre viktige gater i området. Samtidig har dette alternativet størst negative virkninger for næringsliv og trafikksituasjon i omkringliggende gater. Dette gjør alternativet litt krevende å gjennomføre på kort sikt og bør kanskje utredes mer for å få mer oversikt over virkningsbildet. Dette alternativet gjør også Nonnegata viktigere som adkomstveg mellom sentrum og Møllenberg-/Rosenborgområdet og vil også kunne begrense fremtidige handlingsrom for å endre trafikkmønster i dette området

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 Nonnegata 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.

Alternativ 4 gir liten effekt og vil oppleves som en usikkerhet for kollektivtrafikken med fremtidig byutvikling og bør ikke jobbes videre med.

Ut fra de foreliggende utredninger og andre pågående prosesser peker det seg ut at alternativ 2 eller alternativ 3 er de mest aktuelle realisering. Disse gir god effekt og mer moderate øvrige virkninger. Det er også vesentlig at tiltaket er reversibelt hvis det skulle oppdages virkninger som ikke er akseptable. Dette, sammen med svært lav investeringskostnad, gjør at risikoen for tiltaket anses som liten.



Anbefaling

For å sikre bussen fremkommelighet på en svært viktig kollektivstrekning, sikre at området ikke får økt trafikk med fremtidig byutvikling på Lade/Nyhavna og bidra til å støtte nærmiljøet og områdesatsingen på Møllenberg/Lademoen anbefales det å jobbe videre for å realisere alternativ 3. Dette innebærer at Mellomveien stenges for gjennomkjøring. Det er da viktig at ny Metrobusstrase over Nyhavna planlegges for å håndtere denne trafikken og sikrer fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Alternativet sikrer nødvendig tilgang til området og det vil avlaste andre viktige lokale gater, samtidig som det gir en god effekt for og tryggheten for bussens fremkommelighet.

Vedlegg

- Vedlegg - Tiltak i Innherredsveien trafikkvurdering