

# Pilotgateprosjekter:

## Kan midlertidige og justerbare endringer løse konflikter om bedre gang- og sykkeltilrettelegging?

Jarvis Suslowicz  
Institutt for arkitektur og planlegging  
NTNU

[jarvis.suslowicz@ntnu.no](mailto:jarvis.suslowicz@ntnu.no)



# Sykkelpolitikk i Trondheim

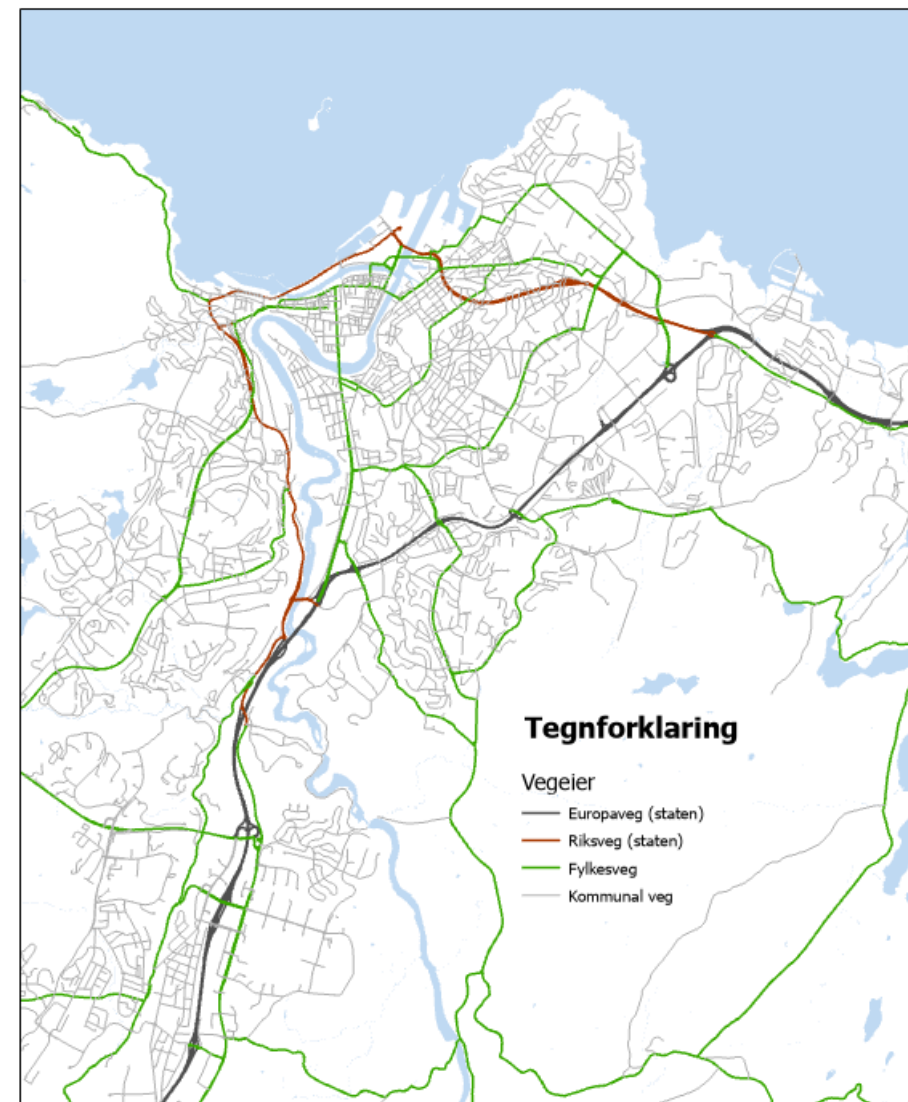
Samferdselspolitikk i Trondheim er basert på byvekstavtalene med et felles mål om å levere **transportinfrastruktur og levende gater** rettet mot nullvekstmålet.

Samarbeid mellom:

- Staten (Vegdirektoratet/Statens vegvesen)
- Fylket (Trøndelag fylkeskommune)
  - Eier AtB (kollektivselskapet i Trøndelag)
- Kommuner (blant annet, Trondheim kommune)
  - Reguleringsmyndighet

Hver vegeier har sine **egne plikter og prioriteringer...**

Men... prosjekter som får finansiering via Miljøpakken/byvekstavtalen **må ha enighet om løsninga** fra alle tre nivå...



# Gateprosjekter

## Olav Tryggvasons gate

- Viktig handelsgate og øst-vest akse i Midtbyen
- Posisjonert tidlig som **buss- og sykkelgate** i forhold til kommende endringer til kollektivsystemet (gjennomført 2019)
- *Nordre avlastningsvei* ferdigbygget i 2010.
- Hovedaktører: næringsaktører, kommunen, fylket, AtB (kollektivselskapet).



Olav Tryggvasons gate, 2014



## Innherredsveien

- Hovedvegen i østbyen, tidligere en del av E6
- Avlastet av Strindheimtunnelen (ferdigbygget i 2016).
- Posisjonert som miljøgate: lokal visjon for ei **permeabel nabolagsgate**
- Hovedaktører: nabolagsgrupper (Lademoen velforening, vegvesenet, kommunen, fylket).



Innherredsveien, 2014

# Pre-Pilot: Innherredsveien

2002



«**Substantive**» konflikter: Hvem og hvilke bruksområder bør prioriteres?

- Innenfor Arbeiderpartiet, mellom kommune og fylke (fylkets posisjon støttet av staten), og mellom myndigheter og innbyggere.

«**Procedural**» konflikter:

- Mangel på institusjonell kapasitet til å komme til enighet.

«**Relational**» konflikter: mistillit blant beboere til myndighetenes intensjoner.

- Fylkespolitikere sett på som usympatiske overfor lokale saker.
- Kommunepolitikere sett på som distansert fra nabolaget.

Pilot med to kjørefelt, uten gjennomgangstrafikk, vedtatt i 2017.

Adresseavisen NYHETSSTUDIO NYHETER SPORT KULTUR D JS

## E6 Øst i 2008

Siste etappe på E6 Øst inn mot Nidelv bro i Trondheim er på det nærmeste klar fra planleggerne. Prosjektet vil koste 1,1 milliard kroner og kan stå ferdig i 2008.

Adresseavisen NYHETSSTUDIO NYHETER SPORT KULTUR D JS

## Trafikken forsvinner

Innherredsveien blir miljøgate.

16. november 2013 kl. 09:25

### Forsinket miljøgate i Trondheim

Planene om å gjøre Innherredsveien i Trondheim om til miljøgate, kan bli forsinket. Det er mange utfordringer, blant annet for å få plass til fortau og sykkelstier, skriver Adresseavisen.

Adresseavisen NYHETSSTUDIO NYHETER SPORT KULTUR D JS

## Ingen miljøgate her

Busstrafikken i Innherredsveien trenger egne felt. Foto: TERJE SVAAN

Silje Salomonsen Beboer i Østbyen Olav Sjelmo Beboer i Østbyen

**KRONIKK:** Hvis Trondheims politikere bryter sitt løfte om miljøgate i Innherredsveien selv etter at Strindheimtunnelen er åpnet, ofres utviklingen av en hel bydel

© Publisert: 26. september 2014 kl. 05:00  
🔄 Oppdatert: 26. september 2014 kl. 05:00

2014

# Pre-Pilot: Olav Tryggvasons gate

«**Substantive**» konflikter: Hvem og hvilke bruksområder bør prioriteres?

- Mellom partier, mellom kommune og fylke (fylkets posisjon støttet av staten), og mellom myndigheter og næringsinteresser.
- Mer komplekst interessenettverk, mindre ekstern støtte.
- Buss- og sykkelgate med biler i kjelleren?

«**Procedural**» conflicts: omgåelse av tradisjonelle planleggings- og konsultasjonsprosesser?

- Tidspunktet forsinket med nytt kollektivsystem som krevde infrastrukturelle endringer.
- Næringsaktører følte seg ikke tilstrekkelig konsultert.

«**Relational**» conflicts: mistillit til kommunens teknisk kapasitet og myndighetenes intensjoner.

- Prosjekt ledet av Trondheim kommune. Politikere snur helt om sent i spillet om biltilgang. Plutselig flere brukere som konkurrerer om plass...

## Fakta Nordre avlastningsvei

Publisert: 13. august 2002 kl. 07:40

Oppdatert: 23. april 2012 kl. 15:48

Nordreåbisen

NYHETSSTUDIO

NYHETER

SPORT

KULTUR

D JS

### Stenger ikke Prinsens gate – foreløpig

Et flertall i bystyret går inn for at Prinsenkrysset blir nytt knutepunkt for kollektivtrafikk, men vil avvente stenging av Prinsens gate til 2009.

KARI HOVDE

Publisert: 14. juni 2007 kl. 18:20

Oppdatert: 18. april 2012 kl. 01:12

Andre tiltak som er vedtatt er at Torvet blir stengt for trafikk, gågatene blir forlenget og Olav Tryggvasons gate blir kollektivgate som også tilrettelegges for syklist. I Sandgata blir det etablert en kanalpark for gående og syklist.

### Miljøgate med biler i kjelleren

Om to år skal Olav Tryggvasons gate graves opp og stenges, og det vil trolig medføre store trafikkproblemer i sentrum. Stengningen kan bli langvarig.

FINN ÅLDSTEDT

Publisert: 8. august 2008 kl. 06:13

Oppdatert: 17. april 2012 kl. 15:05

Nordreåbisen

NYHETSSTUDIO

NYHETER

SPORT

KULTUR

D JS

Kjedekollisjon på E6 i Trondheim

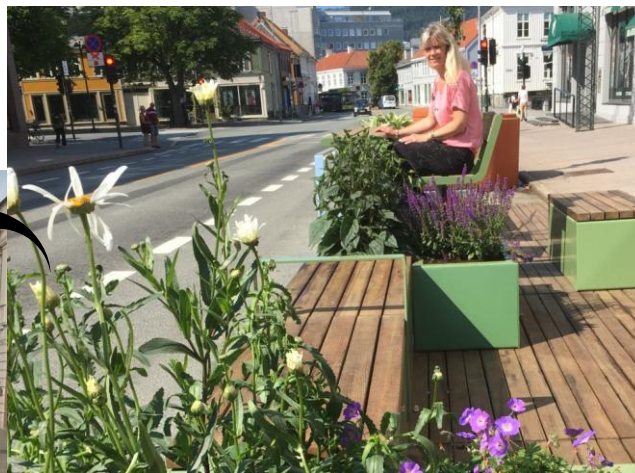
### Heftig debatt om bilfrie gater i Midtbyen på sosiale medier

Forslaget om å stenge Prinsenkrysset og Olav Tryggvasons gate for biltrafikk fra 2018 har utløst heftig debatt på sosiale medier.

2002

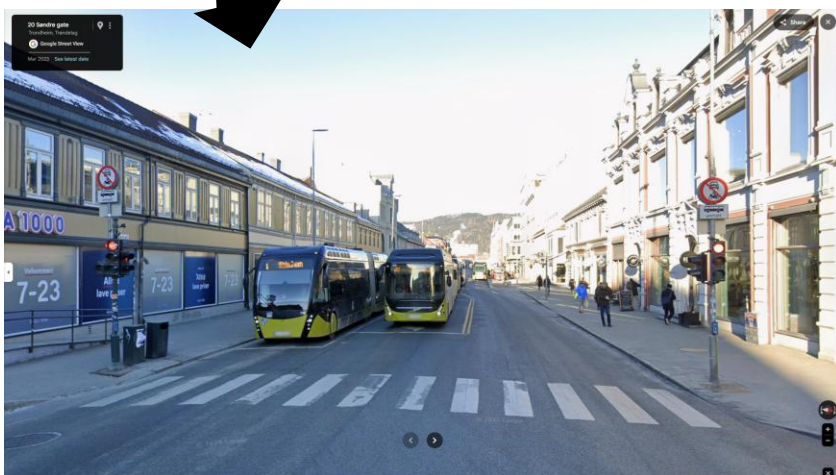
2017

# Pilot



**Olav Tryggvasons gate**  
(2018)

- To kjørefelt.
- Gatemøbler.
- Sykkelfelt på begge sider.



(2019)

- Tre kjørefelt.
- Bussen prioritert.
- Gatemøbler fjernet.
- Alternativ sykkelrute foreslått (ferdigbygget 2022).



**Innherredsveien**  
(2017-2023)

- Få endringer underveis, noen forbedringer i kryss/bedre siktlinjer.
- Økning i trafikk i sidegater på begynnelsen.
- Flere gående, flere syklende, bedre bussframkommelighet.



*Langt flere sykler og går, miljøgata er en suksess*

# Post-Pilot

## Innherredsveien

- Reguleringsplan vedtatt i 2019. Etablert mandat for ei permanent løsning gjorde planen raskere å gjennomføre.
- Bygningsprosessen begynte i 2023, nesten ferdigbygget i 2026.
- Noen endringer underveis, **mistet en del åpenhet**. Toveis- til enveis-kommunikasjon etter at beslutninger ble tatt **internt i fylket**.

## Olav Tryggvasons gate

- Lite endring siden 2020.
- Førte til **rask bygging av ei alternativ øst-vest sykkelrute** i Fjordgata (nord for Olav Tryggvasons gate). Lærdommer fra pilotprosjektet, påvirket prosessen videre.



# Konklusjoner

- **Paradokser** med norsk vegplanlegging og nullvekstmålet.
  - Ingen konsekvenser for ikke å nå nullvekstmålet, individuelle politikere/partier kan handle mot det.
- Byvekstavgiftene **krever samarbeid** per definisjon, men gir ikke tilstrekkelige forutsetninger for å nå en felles visjon.
- Konflikter som ikke løses før/under pilotprosjektet **kan lett komme tilbake** og avspore diskusjoner seinere.
- Pilotprosjekter tilfører ytterligere kompleksitet til planleggingsprosesser, men gir et klart mandat for overgangen etter pilotprosjektet. **Kompromisser kan gi sterkere støtte til alternativer.**
- Tilstrekkelig åpenhet er nødvendig når kritiske detaljer lett kan endres/reverseres.
  - Overgangen til vanlig vegbygging krever mer oppmerksomhet.



Gjennomgående sykkelveg med signaler sykklister i Innherredsveien, 2026



Øst-vest sykkelveg i Fjordgata, 2025

# Referanser

- Alm, J. & Koglin, T. (2022) (In)capacity to implement measures for increased cycling? Experiences and perspectives from cycling planners in Sweden, *Journal of Urban Mobility* 2: 100029.
- Christiansen, P. (2020) The effects of transportation priority congruence for political legitimacy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 132: 61–76.
- Vasilev, M., Pritchard, R., Jonsson, T., & Panek, J. (2023) An exploration of multiuser perceptions of a Norwegian Complete Streets modification using interim design strategies. *Case studies on transport policy* 13: 101058.
- Vitale Brovarone, E., Staricco, L. & Verlinghieri, E. (2023) Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes, *Journal of Transport Geography* 107: 103528.
- Wolf, E. (2021) How policy institutions filter conflict: the (De)escalation of policy conflict through closing down or opening up the space for contestation, *Built Environ.* 47(1): 56–74.