

## Saksframlegg

---

Fergeforbindelse Trondheim – Fosen: Utredning om ”byferge”

Arkivsaksnr.: 06/7467

---

Saksbehandler: Tore Langmyhr

### **Forslag til innstilling:**

Trondheim kommune anbefaler at ”byfergeprosjektet” med flytting av fergeleie til Nyhavna avsluttes. De mulige reisetidsgevinstene ved prosjektet er svært usikre, og uansett små i forhold til betydelige investerings- og driftskostnader og totale forsinkelser for biltrafikken i de sentrale byområdene. Det vil dessuten være klare ulemper ved å ta i bruk sentrumsnære (sjø-)arealer til terminalområde. Utfylling i nærheten av Dora er særlig uheldig ut fra Doras posisjon som krigsminne.

Trondheim kommune er opptatt av å forbedre forbindelsene mellom Fosen og Trondheim, og mener dette bør skje gjennom bedre fergeforbindelse Flakk – Rørvik (nye gassferger med tilstrekkelig kapasitet), rassikring av vegen mellom Flakk og Ila, samt bedre tilbud på hurtigbåtforbindelsen Trondheim – Vanvikan.

# Trondheim kommune

## Saksutredning:

### Bakgrunn

Bystyret vedtok følgende i møte 23.02.2006: "Bystyret ser positivt på initiativet til Fosen regionråd om å vurdere mulighetene for et nytt fergemottak i Trondheim, som bedrer kommunikasjonene mellom Fosenregionen og Trondheimsregionen. Flere vesentlige spørsmål må imidlertid avklares før en kan ta stilling til om, og eventuelt hvordan, Trondheim kommune skal engasjere seg i en eventuell videreføring av arbeidet. Først må det avklares om det finnes tilgjengelige arealer for et fergeleie i byen. I tillegg må det dokumenteres om prosjektet har samfunnsøkonomisk nytte. Rådmannen bes sammen med Fylkeskommunen og Fosen regionråd avklare grunnlaget for saken."

Forut for vedtaket hadde Asplan Viak Trondheim AS gjennomført en utredning av "Ny hurtiggående forbindelse over Trondheimsfjorden" (datert 22.11.05) for Leksvik kommune. Utredningen omhandlet deler av problemstillingene, men ga ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om man skulle gå videre med prosjektet.

I oppfølgingen av bystyrevedtaket har rådmannen invitert til dannelsen av en arbeidsgruppe for å få etablert et bedre beslutningsgrunnlag. Arbeidsgruppen har hatt følgende deltakelse: Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fosenvegene A/S, Prosjektgruppe Byferge (v/Leksvik kommune), Trondheim Havn, Statens vegvesen. De fem førstnevnte deltakerne har finansiert en ny rapport som har behandlet blant annet følgende problemstillinger:

- Reisetid og kostnader for personer som reiser med/uten bil til de mest aktuelle reisemål (vurdert både for "byferge" og for dagens løsning med ferge Flakk – Rørvik og hurtigbåt Trondheim – Vanvikan).
- Reisetid og reisekostnader for tyngre kjøretøy/næringstransporter til de mest aktuelle reisemål.
- Antall biloppstillingsplasser og arealbehov ved fergeleie i Nyhavna (situasjonen i Vanvikan er analysert i tidligere utarbeidet grunnlagsmaterialet)
- Kapasitet ved tilkobling til hovedvegnettet i Trondheim, inkludert vurdering av toppbelastningsperioder ved helgeutfart.

Hele rapporten finnes tilgjengelig på nettstedet:

[www.bussanbud.no/filer/planer/NY\\_FERGEFORBINDELSE\\_FOSEN.pdf](http://www.bussanbud.no/filer/planer/NY_FERGEFORBINDELSE_FOSEN.pdf)

Rapporten er ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse. (Eksempelvis er ikke alle miljøelementer eller køkostnader prissatt. Dessuten er særlig behovet for driftstilskudd svært usikkert på grunn av manglende erfaringer med aktuell type fergeteknologi.) Den foreliggende rapporten, sammen med tidligere utredninger, gir etter rådmannens vurdering likevel et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til om man bør gå videre med prosjektet eller ikke. For interessenter på Fosen er det svært viktig å få avklart "byfergealternativet", fordi det legger føringer for vegutbygginger på Fosen.

Rassikring og eventuell tunnel på utsatte strekninger Trondheim – Flakk er lansert som et alternativ til flytting av fergeleiene. Statens vegvesen har foretatt en utredning av rassikring på strekningen (inkludert vurdering av tunnel), og rapporten foreligger i oktober 2007.

## Trondheim kommune

### Fakta

Her følger en kortfattet oppsummering av de viktigste punktene i rapporten fra august 2007, samt vurderinger av byutviklingsproblematikken på Nyhavna. Miljøforhold og samfunnsøkonomisk nytte diskuteres primært med grunnlag i den tidligere rapporten fra 2005.

### Tilgjengelighet og reisetid for bilreisende

Hovedtanken bak ”byfergeforslaget” er at dette skal gi en bedre forbindelse mellom Trondheim og Fosen, noe som vil være viktig både for befolkningen generelt og næringslivet spesielt. Rapporten inneholder en nærmere analyse av hvordan tilgjengeligheten endres i forhold til dagens fergeforbindelse:

En fergeforbindelse fra Vanvikan til Trondheim vil gi en viss gevinst for de fleste når det gjelder kjøring på Fosen-siden av fjorden, selv om enkelte deler av Rissa får lengre kjøretid.

På Trondheimssiden reduseres kjøredistansen i snitt med 10,7 km og reisetiden i snitt med ca 8 minutter, fordi en eventuell ferge til Nyhavna er mer sentral i forhold til aktuelle reisemål. (Dette gjelder eksempelvis næringstransporter fra Leksvik og Bjugn til/fra Trondheim Havn, som kan få opptil 15 min redusert reisetid.) Rådmannen vil påpeke at det her er snakk om tall i en tilnærmet normalsituasjon, uten særlige køproblemer. Ved kø i morgen- og ettermiddagsrush må man regne med at vesentlige deler av den forventede tidsgevinsten spises opp ved at fergereisende opplever forsinkelser på vegnettet i byen.

Selve fergeoverfarten fra Leksvik til Nyhavna vil være betydelig lengre enn strekningen Flakk – Rørvik, og tidsbruken her vil avhenge av hvilken hastighet man forutsetter for fergene. Med 16 knops fart blir overfartstiden 35 minutter, og med 21 knops fart tar reisen 28 minutter.

Det er fra mange aktører forutsatt hurtiggående ferger på strekningen. Dette vil selvsagt være svært viktig for reisetid og frekvens, men gi betydelige større kostnader og utslipp. Fergetakstene vil i henhold til gjeldende regulativer ligge 10-15% høyere enn dagens nivå.

Totalt (inkludert overfart og reising på begge sider av fjorden) vil en 21 knops ferge gi 7,2 minutters innsparing i snitt pr reise (uten særlig køproblemer), mens en 16 knops ferge øker tidsbruken med 1,8 minutter. I rushperioder vil dermed selv en hurtiggående ferge bare gi en begrenset tidsgevinst. Dersom man ikke skal få vesentlig redusert frekvens i forhold til dagens fergetilbud, må det forutsettes 3 hurtiggående ferger.

Dagens ferger Flakk – Rørvik opererer på en strekning som er såpass kort at det blir liten nytte av 21-knops ferger, på grunn av behov for akselerasjon og nedbremsing. Det anses som lite aktuelt med mer enn 15-16 knops ferger, men dette kan likevel gi en tidsgevinst. En økning av hastigheten fra dagens 12-12,5 knop til 16 knop kan gi en tidsbesparelse på minst 4 minutter.

### Tilgjengelighet kollektivreisende

Dagens hurtigbåttbrukere mellom Trondheim og Vanvikan utgjør 12% av persontrafikken over fjorden. Dagens båt planlegges skiftet ut med en ny i desember 2007.

Det finnes også et visst tilbud for kollektivreisende med ferga Flakk – Rørvik, med ca 6 daglige bussavganger.

## Trondheim kommune

For dagens hurtigbåtbrukerne vil en ferge til/fra Nyhavna framstå som et dårligere tilbud med økt tidsbruk. Hurtigbåtbrukerne mister fordelene av kort veg til Trondheim S og et vesentlig antall kollektivruter (tverrforbindelsen forutsettes etablert). Den økte reisetiden er grovt anslått til 5 min. i snitt. I tillegg vil rådmannen påpeke at det blir vesentlige opplevde ulemper på grunn av økt behov for overgang mellom ulike ruter. Kollektivtilbudet til/fra Nyhavna vil generelt framstå som vesentlig dårligere enn til/fra Trondheim S/Pirterminalen.

Det er framholdt som et argument at tilknytningen til Nyhavna vil gjøre det attraktivt å sette igjen bilen på Fosen-sida, fordi kollektivtilbudet er bedre fra Nyhavna enn fra Flakk. (Rapporten regner med en økning i kollektivandelen til/fra ferga fra dagens 3% til 6%.) Muligheten til å sette igjen bilen på Fosen-sida finnes imidlertid allerede i dag gjennom hurtigbåten Trondheim – Vanvikan (som har dårlig tilbud kveld og helg, men god kollektivtilgjengelighet i Trondheim). I hvilken grad en byferge kan få flere til å sette igjen bilen i Vanvikan vil avhenge av billettprisene, særlig om det blir gratis for passasjerer uten bil.

### Trafikk til og fra Nyhavna

Et viktig punkt i lokaliseringsdiskusjonen har vært effekten av fergetrafikken på trafikksystemet i de sentrale deler av Trondheim. En eventuell fergeflytting forutsettes ikke gjennomført før Nordre Avlastningsveg og E6 øst er på plass, men trafikken vil likevel påvirke sårbare deler av systemet. Rapporten konkluderer med at "fergetrafikken neppe gir så stor negativ effekt på trafikkavviklingen i Trondheim by at det oppveier den samlede tidsbesparelse de reisende med Fosen-fergen får". Rådmannen er svært skeptisk til denne slutningen, og mener køproblematikken er undervurdert i rapporten.

Som rapporten også påpeker, vil trafikksystemet i det sentrale byområdet være "fullt" og delvis overbelastet allerede ved åpningstidspunkt (2010-12), og dagens prognoser indikerer betydelig årlig vekst framover. Utviklingen er problematisk fordi et hovedgrep i Trondheims byutviklingspolitikk er etableringen av et avlastende hovedvegnett, og dette vil ikke fungere etter hensikten dersom det blir store avviklingsproblemer. Fergetrafikken fra Nyhavna vil periodevis komme i intensive puljer, noe som vil føre til merkbare forsinkelser i de mest sentrale kryssene, og eventuelt inn i ny tunnel på E6 øst. Det mest kritiske krysset vil være rundkjøringen som forbinder Nyhavna med E6 øst, ny Nidelv bru og Nedre Elvehavn. Det arbeides nå nærmere med ulike typer kryssutforminger knyttet til E6 øst, og endelige konklusjoner på forsinkelsene er derfor vanskelige å trekke. Det er imidlertid etter rådmannens beregninger høyst sannsynlig at forsinkelsene for hver enkelt bil med ferga vil bli på 1-2,5 minutter bare for å komme inn i denne rundkjøringen.

Asplan-rapporten framhever at det særlig er ettermiddagsrushet som vil bli en utfordring, og at spesielt trafikk fra sentrum/Nedre Elvehavn vil få økte forsinkelser. I de foretatte beregningene anslås forsinkelsene i makstimen å øke i størrelsesorden fra 4 minutter uten ferge til 7 minutter med ferge. Dette er basert på en trafikk til ferga på 200 og fra ferga på 60 biler i ettermiddagsrush. Rådmannen vil påpeke at dersom man skulle sette inn 3 hurtiggående ferger i trafikken, vil frekvensen kunne bli en avgang hvert 25 minutt. Med en fergekapasitet på 212 personbiler kan makstrafikken i nærområdet i så fall øke til godt over 400 ekstra biler pr time på fredag ettermiddag i store utfartshelger. Dette vil gi betydelige køproblemer i deler av sentrum.

## **Trondheim kommune**

### **Fergeleier og byutvikling på Nyhavna**

I rapporten skisseres to alternative fergeleielokaliseringer på Nyhavna, i bassenget øst for Dora og vest for Dora ved Kullkranpiren. (Se kart i vedlegg.) Begge lokaliseringer forutsetter en viss utfylling. Kostnadene er anslått til mellom ca 38 og 45 mill kr. I tillegg kommer eventuelle kostnader for tomtearealer og terminalbygg. (Det er usikkerhet knyttet til hvilken tomteverdi man skal sette på utfylt areal.) Det er anslått at behovet for biloppstillingsplasser sjelden vil overstige en full ferge, og det anbefales 260 personbilplasser (noe som er lavere enn gjeldende norm som tilsier ca 318). Dersom det blir behov for ytterligere oppstillingsplasser, kan dette gjøres med utbygging i flere plan. Rådmannen vil påpeke at det i så fall påløper betydelige kostnader.

Nyhavna omfattes av kommunedelplanen for havneområdene, vedtatt 28.06.01. I den nye kommuneplanens arealdel, vedtatt september 2007, er Nyhavna vurdert spesielt. Rådmannen mener det på lang sikt vil skje en endring og omforming av store deler av Nyhavna og de tilgrensende byområdene. Det understrekes at dette ikke kan skje på bekostning av de forpliktelsene nasjonalhavnstatusen innebærer, og at samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas i framtidig planarbeid.

Arbeid med en langsiktig plan for området vil ikke være til hinder for at det kan vurderes detaljplaner eller tiltak i området, så lenge dette ikke legger vesentlige begrensninger for framtidig utviklingsmuligheter. Det er allerede startet opp delplaner for enkelte tiltak, bl.a. har Trondheim havn på eget initiativ startet opp planprogram for utfylling i havnebassenget.

Nyhavna er i arealdelen avsatt som ervervsområde, og dette medfører ingen umiddelbare endrede forutsetninger for virksomhetene og Trondheim havn. En lokalisering av fergeleie er ikke direkte i motsetning til denne bruken. Etter rådmannens vurdering vil imidlertid en fergeleielokalisering ikke være i tråd med de mulighetene for alternativ byutvikling som bør utredes i det kommende planarbeidet. Det tenkes her blant annet på ønsker om å kunne utvikle kulturaktiviteter i området. Utfylling i nærheten av Dora vil dessuten være særlig uheldig ut fra Doras posisjon som krigsminne.

I en tidligere fase ble Brattøra foreslått som mulig nytt ilandføringssted for fergetrafikken. Det er imidlertid fastslått at gjeldende planer for byutvikling og havneutvikling ikke gir rom for fergeleie på Brattøra.

### **Rassikring på strekningen Flakk – Rørvik**

Rassikring og eventuell tunnel på utsatte strekninger Trondheim – Flakk er lansert som et alternativ til flytting av fergeleiene. God rassikring vil innebære en viktig oppgradering av forbindelsen Trondheim – Fosen, og vil uansett fergeleielokalisering gi en trygghet for trafikantene til/fra Byneset.

Rasene som har gått på Rv 715 viser at dette er en utsatt strekning med mye "dårlig" fjell. Statens vegvesen har de siste årene drevet rassikringsarbeid hver eneste sommer (bolting, sprenging og legging av netting). Rassikringen har primært vært finansiert over posten for drift og vedlikehold. Det er i Nasjonal transportplans handlingsprogram foreslått 2 mill til rassikring i Trolla (Olavsspranget) i perioden fram til 2009. Midlene er foreslått over post 31, som er en særskilt post for investeringer til rassikring. (Opprinnelig ble midlene foreslått for 2008, men prosjektet kom ikke med på forslag til riksvegbudsjett 2008.) Disse investeringsmidlene, pluss årlig vedlikeholdsarbeid, kan bedre situasjonen, men er langt fra nok til en fullgod sikring. Statens vegvesen startet våren 2006 en omfattende geologisk undersøkelse for å få en samlet oversikt over behovet for sikringsarbeider. De foreløpige konklusjonene viser at fullstendig

## Trondheim kommune

sikring krever tunnel på en strekning på rundt 1 km, og at kostnadene ved dette vil bli i størrelsesorden 100 mill kr.

### Miljø

Miljøproblematikken ble delvis behandlet i utredningen fra 2005, men det er pr i dag for mange usikkerhetsmomenter til at man kan lage et detaljert ”miljøregnskap”. (Dette skyldes blant annet at man har begrensede erfaringer med hurtiggående gassferger, og at det her forventes en framtidig teknologiutvikling. Faktiske utslipp fra ferger avhenger i betydelig grad av tekniske konstruksjoner og investeringskostnader.) Noen forenklete vurderinger gir imidlertid grunnlag for å si noe om størrelsesorden for eventuelle miljøeffekter.

Gjennomsnittlig kjøredistanse med bil ved flytting av fergeforbindelsen reduseres med ca 13,5 km. Den viktigste gevinsten skjer ved at man slipper trafikken på strekningen fra Flakk og inn til Trondheim. Dette er en strekning der det bor svært få personer langs vegen, og lokale miljøgevinster er dermed svært begrensede. (Redusert lokaltrafikk i Ila vil ha lokal miljøeffekt, men må veies opp mot effektene av økt trafikk i Nyhavnaområdet med tilknytningsveger.) De positive miljøeffektene kan dermed primært knyttes til redusert utslipp av CO<sub>2</sub>, samt NO<sub>x</sub>. (NO<sub>x</sub>, eller nitrogenoksider, er gasser fra eksos med lokal/regional betydning.)

Det forventes visse miljøgevinster av at det kan bli lettere å sette igjen bilen. I rapporten fra 2005 er dette grovt anslått til rundt 120 biler pr døgn (som nevnt tidligere er dette usikre tall). Samtidig forventes en nyskapt trafikk på grunn av det nye tilbudet (med reduserte reisetider) på noenlunde samme nivå. De samlede miljøeffektene av disse faktorene blir dermed sannsynligvis neglisjerbare.

For fergetrafikken vil overfartslengden mer enn fordobles, og sammen med forutsetningen om økt hastighet, gir dette vesentlig økt drivstofforbruk. Den mest aktuelle fartøystypen er i dag en gassferge av typen som går på strekningen Halhjem – Sandviksvåg. Denne har en rutefart på 21 knop. Utslippsforbedringer har vært en viktig faktor i gass-satsingen på dette sambandet, og effekten er positiv i forhold til ”ordinære” dieselferger. Gevinsten er imidlertid i stor grad tatt ut gjennom økt kapasitet og hastighet.

I beregningene fra 2005 er det anslått økte miljøkostnader for CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> i ”byfergealternativene” samlet for bil- og båttrafikken. Dette gjaldt også for gassfergealternativet, men her var kostnadsposten ikke særlig stor. Som sagt er dette usikre tall, men det er uansett ikke sannsynliggjort at en flytting av fergeleiet gir miljøgevinster når man forutsetter hurtiggående ferger.

### Finansiering av ny fergeløsning

Investerings tiltakene til fergeanlegg, pluss tilknytningsveger Vanvikan, må dekkes over posten ”øvrige riksveger”. Av totalinvesteringene på rundt 110 mill. kr i Vanvikan, kan 62,2 mill. kr direkte knyttes til fergeleiet.

I Trondheim inkluderer kostnadene på ca 38-45 mill. kr kaianlegg og plass til 260 biloppstillingsplasser på utfylt areal i ett plan. Ved eventuelt økt behov for oppstillingsplasser påløper betydelige kostnader ved bygging i to plan.

I 2007 er posten ”øvrige riksveger” 70 mill kr for hele Sør-Trøndelag. Dette er en svært liten sum i forhold

## Trondheim kommune

til de store behovene på riksvegnettet.

Det må forventes et betydelig behov for offentlig tilskudd til fergedriften, særlig ved krav om tre hurtiggående gassferger. Omfanget av tilskudd er i dag svært vanskelig å anslå. Tilskuddsmidler må prioriteres på nasjonalt nivå i forhold til en rekke andre forslag om nye forbindelser/bedre tilbud. Se mer om dette i oppsummeringen under.

### Oppsummering om samfunnsøkonomiske gevinster og kostnader

Som nevnt inneholder ikke utredningene et samlet samfunnsøkonomisk regnestykke. Imidlertid er de fleste faktorene som ville inngått i et slikt regnestykke omtalt/vurdert, og de oppsummeres kort her:

#### *Tids- og kjøretøykostnader*

I rapporten fra 2005 anslås tidsgevinstene for trafikantene til å være rundt 26 mill. kr pr år, og innsparte kjøretøykostnader til rundt 12 mill kr pr år.

Etter rådmannens vurdering er gevinstene sannsynligvis overvurdert fordi køkostnadene både for fergetrafikken og annen trafikk ikke avspeiles godt i vanlige trafikkmodeller. I tillegg blir ulempene for dagens hurtigbåtkbrukere antagelig større enn det rapporten legger til grunn (fordi kollektivtilbudet fra Nyhavna blir vesentlig dårligere).

#### *Nytteverdi nyskapt trafikk*

I samfunnsøkonomiske beregninger inngår ofte nyttevirkninger som følge av et bedret transporttilbud/kortere reisetider. I rapporten fra 2005 er dette anslått til 1,2 – 2,4 mill kr pr år. Rådmannen vil påpeke at nyskapt trafikk i byområder med kø- og miljøproblemer vil slå negativt ut, og dette inngår ikke i beregningene.

#### *Ulykkeskostnader*

Reduksjonen i ulykkeskostnader er i utredningen fra 2005 satt til nærmere 7 mill. kr pr år. Denne gevinsten oppstår på grunn av reduserte kjøreavstander med bil.

#### *Fergebilletter og offentlige driftstilskudd*

Kapitalkostnadene for nye ferger, samt driftskostnadene i det nye fergesambandet, må dekkes gjennom en kombinasjon av trafikantbetaling og offentlig tilskudd. Trafikantbetalingen vil etter gjeldende regulativ øke for vanlige personbiler fra kr 102 til kr 117, og for de største bilene fra kr 586 til kr 642. (Forskjellen kan bli større dersom det skal være gratis passasjerbetaling også på nytt samband. Dette vil innebære at passasjerbetalingen legges på billettprisene for biler.) Nytt for den enkelte trafikant vil da avhenge av den økte betalingen er verdt de sparte minuttene. Behovet for offentlige tilskudd vil avhenge av tilbudets nærmere utforming (hvor mange ferger, krav om gassferger osv), og vil først bli helt klart etter en anbudsprosess.

Tilskuddet fra Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner til hurtigbåten Trondheim – Vanvikan utgjør i dag ca 9 mill kr årlig, og dette kan eventuelt avvikles.

#### *Miljø*

Miljøkostnadene omfatter både prissatte og ikke-prissatte elementer. Som nevnt tidligere, er det sannsynlig at byfergealternativet gir prissatte miljøkostnader omtrent på dagens nivå, eventuelt noe høyere.

## Trondheim kommune

### *Investeringer*

Investeringskostnadene på land omfatter fergeleier med oppstillingsareal og tilførselsveger. Anslagene i tidligere rapporter oppsummerer dette til ca 132 - 155 mill kr. Her er det etter rådmannens vurdering rimelig å regne med en betydelig sannsynlighet for at kostnadene kan øke gjennom behov for flere biloppstillingsplasser (to plan) og kryssutbedringer i Trondheim. Dette må eventuelt utredes nærmere.

Dagens fergeleier på Flakk og Rørvik vil også få behov for noe investeringsmidler til oppgradering. Statens vegvesen opplyser at det her vil være snakk om relativt beskjedne summer.

### *Regionale virkninger*

Nyttevirkninger forventes i form av lettere forhold for næringslivet på Fosen (reduerte transportkostnader, bedre pendlingsmuligheter for en del arbeidstakere), og styrking av Vanvikan som knutepunkt. Denne typen nyttevirkninger er viktige for regional utvikling, og understrekes sterkt av lokalt næringsliv, men avspeiles ikke i vanlige samfunnsøkonomiske regnestykker. Dette fordi kvantifisering er vanskelig, og fordi det delvis kan være snakk om vekst i ett område på bekostning av et annet. Blant annet får deler av Rissa dårligere reisetid til Trondheim. Vanligvis regner man at reduserte tids- og kjøretøykostnader og nyskapt trafikk skal fange opp disse nyttepostene.

Generelt vil rådmannen påpeke at det vanskelig å komme med et samlet fasitsvar når det gjelder samfunnsøkonomisk nytte. En rekke forhold lar seg ikke beregne i kroneverdier, og man må ofte bygge på usikre forutsetninger og prognoser. Når det gjelder beslutninger i samferdselssektoren, er en positiv eller negativ nytte-/kostnadsbrøk bare ett av flere beslutningskriterier. (Svært få større tiltak i Midt-Norge kan oppvise en positiv nytte i henhold til gjeldende regneregler.) Hovedinformasjonen ligger som regel i de enkelte nytte- og kostnadselementene som er gjennomgått her, og ikke i et samlet tall (nytte-/kostnadsbrøk).

## Konklusjon

De utførte utredningene gir etter rådmannens vurdering ikke grunn til å gå videre med "byfergeprosjektet". En helhetsvurdering tilsier at de mulige reisetidsgevinstene ved prosjektet er svært usikre, og uansett såpass små at de ikke forsvarer betydelige investerings- og driftskostnader, forsinkelser for annen trafikk, og ulemper ved å ta i bruk sentrumsnære (sjø-)arealer til terminalområde. Rådmannen vil særlig understreke følgende punkter:

- Trafikkavviklingen på det avlastende hovedvegnettet til/fra Nyhavna vil påvirkes på en måte som vesentlig forsterker kapasitetsproblemene i rush i sentrale byområder. Fortsatt fergeleie på Flakk vil spre trafikken i vesentlig større grad, særlig når utbyggingen av stamvegprosjektet Sluppen – Stavne er fullført.
- De forventede reisetidsgevinstene for trafikantene til/fra Fosen vil i vesentlig grad forsvinne gjennom økte framkommelighetsproblemer. Man kan derfor antagelig oppnå tilnærmet like store reisetidsgevinster ved en økning av hastigheten i dagens samband til 16 knop, kombinert med at trafikantene slipper økte forsinkelser i sentrum.
- Et fergeleie på Nyhavna vil legge begrensninger på en mulig byutvikling i området der man eventuelt åpner for blant annet "sentrumsaktiviteter" og kulturvirksomhet. Utfylling i sjøen nær Dora er særlig uheldig.
- Flyttingen av fergeforbindelsen gir høyst sannsynlig ingen miljøgevinst (muligens negativt CO<sub>2</sub>-regnskap).





## **Trondheim kommune**

Trondheim kommune har støttet utbedringer av forbindelsene mellom Fosen og Trondheim, og rådmannen mener dette fortsatt bør skje gjennom å arbeide for bedre fergeforbindelse Flakk – Rørvik (nye gassferger med tilstrekkelig kapasitet), rassikring av vegen mellom Flakk og Ila (som i tillegg vil være nyttig for trafikk til og fra Byneset), samt utvidet tilbud med hurtigbåten Trondheim – Vanvikan. Med flytting av Pirterminalen og bygging av tverrforbindelsen fra Trondheim Sentralstasjon, vil det gis et vesentlig bedre tilbud for personer som reiser uten bil.

Rådmannen i Trondheim, 29.10.2007

Håkon Grimstad  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

Vedlegg:

- 1) Utdrag fra rapporten Ny fergeforbindelse Fosen – Trondheim
- 2) Uttalelse fra Statens vegvesen