

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken:

Vedlegg 1 – oppsummering av utredningsarbeid for Sluppen knutepunkt

Andre refererte dokumenter i saken:

[FU-sak 68/24 Fylkeskommunens uttalelse ved offentlig ettersyn av områderegulering for Tempe og Sorgenfri, Trondheim kommune](#)

[FU-sak 71/26 Porteføljeavklaring – infrastrukturtiltak ifm. MST 2029](#)

[KU-sak 17/26 Porteføljeavklaring MST29 infrastruktur](#)

[FT-sak 94/25 Mobilitetsanbudene i Trøndelag – MST29 – utredning, innretning på tilbudet, kostnadsramme og føringer](#)

Sammendrag

I forbindelse med nytt mobilitetsanbud i Trondheim i 2029, har fylkeskommunen ledet et arbeid med prosjektutvikling av infrastrukturtiltak som skal understøtte ambisjonsnivået i det kommende anbudet. Utredning av nytt kollektivknutepunkt på Sluppen har vært en sentral del av dette arbeidet, da knutepunktet vurderes som viktig for å styrke tverrgående kollektivforbindelser i Trondheim og forbedre kollektivbetjeningen i området.

Saken redegjør for sentrale prinsipper som anbefales lagt til grunn ved oppstart av detaljregulering for nytt knutepunkt på Sluppen. Sentralt i saken er å belyse prinsippvalg for lokalisering av knutepunktet.

Saken fremmes før behandling av prinsippvalg og faseovergang fra prosjektutvikling til detaljplanlegging i Miljøpakkens kontaktutvalg.

Det er utredet fem konsepter, hvorav resultat av utredningsarbeidet innsnevrer prinsippvalg til to alternativer. Øvrige alternativer er ytterligere omtalt i vedlagt rapport.

1. Knutepunkt langs Holtermanns veg
2. Knutepunkt i Bratsbergvegen

Fylkesdirektøren anbefaler at detaljreguleringsarbeid for etablering av knutepunktet tar utgangspunkt i alternativ langs Holtermanns veg.

Bakgrunn:

Det effektueres nytt mobilitetsanbud i Trondheim fra august 2029, omtalt som MST 29. Fylkesutvalget og kontaktutvalget vedtok i hhv. sak [71/26](#) og [17/26](#) en portefølje med infrastrukturtiltak som skal planlegges ifm. det kommende anbudet. Porteføljen omfatter midlertidig knutepunkt på Sluppen, i påvente av vedtatt løsning i kommunedelplan. Tiltaket er utredet med utgangspunkt i dagens veg- og gatestruktur.

Sluppenområdet er under utvikling, med vesentlig utbygging av nye boliger og næring skissert i kommuneplanens arealdel (KPA). Nytt knutepunktet på Sluppen er viktig for å ha mulighet til å etablere flere tverrlinjer med god omstigning mot sentrum, styrke øst/vest- og vest/sør-aksen og betjene Sluppen/Nidarvoll bedre.

Saken fremmes for behandling i forbindelse med faseovergang fra utredning til detaljplanlegging. Det vesentlige i saken er prinsippavklaringer rundt vekting av byutvikling, kollektivdekning og fremføring av kollektivtransporten i områdene Tempe, Sorgenfri og Sluppen.

Faktiske opplysninger:

I 2025-26 har fylkeskommunen ledet et samarbeidsprosjekt med Statens vegvesen og Trondheim kommune, som har utredet alternative løsninger for knutepunkt på Sluppen. Det er utredet fem alternativer. For mer utfyllende informasjon, se vedlagt oppsummering av utredningsarbeidet.

Alternativer som er utredet

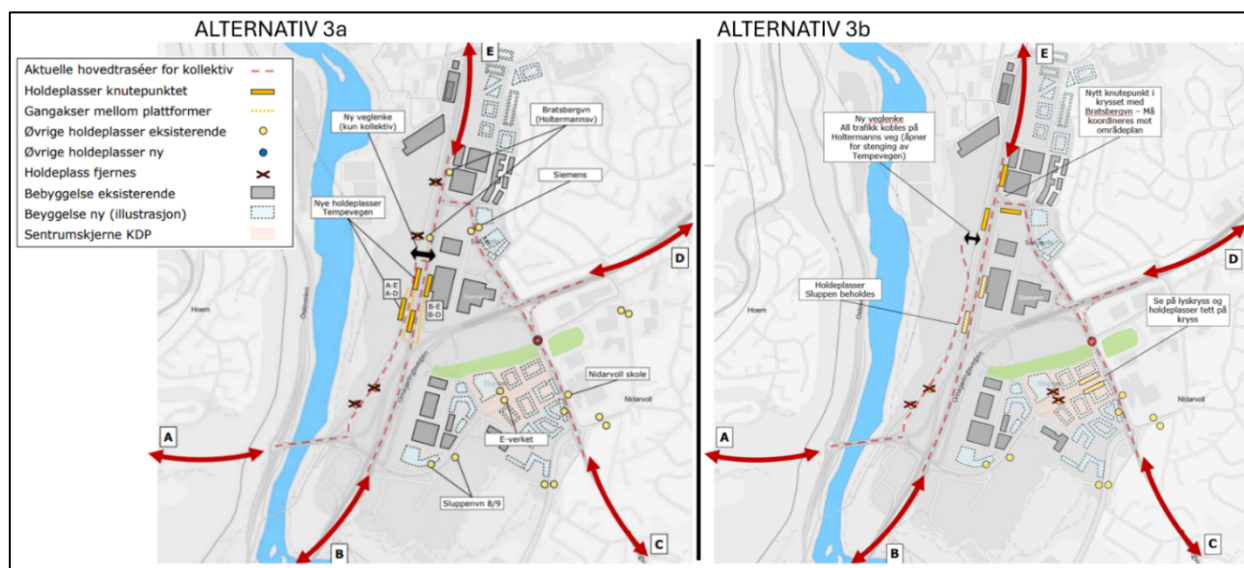
Alternativ 3: Holtermanns veg

Alternativ 3 innebærer etablering av knutepunkt i Holtermanns veg i området ved Siemens Energy og Trondheimsporten. Prosjektgruppen har vurdert flere mulige utforminger av knutepunktet innenfor dette alternativet; både langs Holtermanns veg med utgangspunkt i dagens metrobusstasjoner på Sluppen (alternativ 3a) og i tilknytning til krysset med Bratsbergvegen ved Trondheimsporten (alternativ 3b).

Alternativ 3 forutsetter at det etableres en ny veglenke mellom Tempevegen og Holtermanns veg slik at tverrforbindelsen fra Byåsen til Lade får krysset inn på hovedvegen. Videre anbefaler prosjektgruppen at det etableres en ny rundkjøring på Bratsbergvegen sør for Omkjøringsvegen (E6), dette er for å sikre at tverrforbindelsen får en effektiv trasé inn på E6 mot Lade. En flytting av eksisterende rundkjøring fra krysset Bratsbergvegen x Sluppenvegen nordover mot E6, åpner også for opparbeidelse av nytt holdeplasspar i Sluppenvegen. Denne muligheten må utredes ytterligere ifm. planarbeidet.

Prosjektgruppen vurderer at begge alternativ 3 legger til rette for gode omstigningsmuligheter mellom kollektivlinjene, samtidig som det ivaretar effektiv framkommelighet og gjennomkjøringshastighet i kollektivaksen. Særlig trekkes forbindelsene mellom Byåsen og sentrum, samt mellom Tiller og Lade, fram som en styrke ved alternativ 3. Samtidig vurderes alternativet å ha nøytral til svakt negativ effekt på områdeutvikling, ettersom knutepunktet lokaliseres noe utenfor de mest sentrale framtidige byutviklingsområdene på Sluppen.

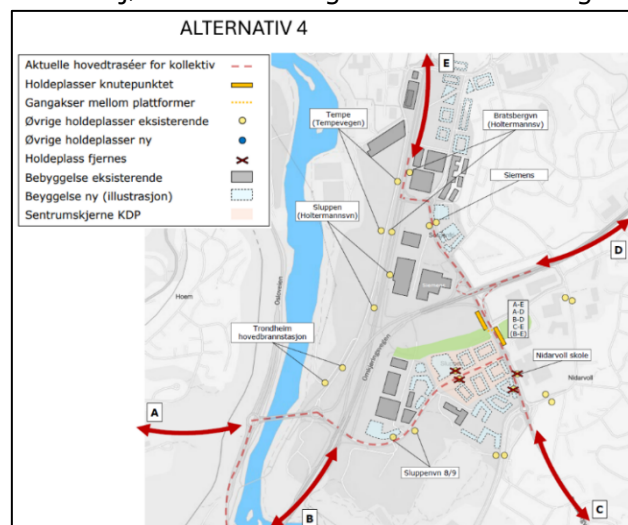
Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte



Figur 1: prinsipp-tegninger alternativ 3

Alternativ 4: Bratsbergvegen

Alternativ 4 innebærer etablering av et nytt holdeplasspar i Bratsbergvegen sør for Omkjøringsvegen. Eksisterende holdeplasser ved Nidarvoll skole og E-verket foreslås nedlagt. Prosjektgruppen vurderer at alternativet gir gode omstigningsmuligheter mellom flere busslinjer med høy frekvens, men knutepunktet vil ikke betjene metrobusslinjene 1 og 2. Alternativet vurderes å ha en svakt positiv effekt på områdeutvikling, da knutepunktet er lokalisert tett på fremtidig byutviklingsområde. Alternativet har en svakt negativ effekt på framkommelighet og gjennomkjøringshastighet for buss. Prosjektgruppen peker særlig på negative konsekvenser for busslinjer mellom Tiller og sentrum, som i dette alternativet må betjene knutepunktet via Bratsbergvegen framfor å kunne kjøre direkte langs Holtermanns veg.



Figur 2: Prinsipp-tegning alternativ 4

Forkastede alternativer

Alternativ 1 innebærer etablering av holdeplasser på rampene til Omkjøringsvegen (E6) ved Trondheim hovedbrannstasjon, kombinert med holdeplasser i Tempevegen. Alternativet forkastes med bakgrunn i at tilbudet blir svært utflytende med holdeplasser på flere veger, noe som medfører lange gangavstander for å omstige mellom busslinjer. Prosjektgruppen har estimert tiltaket til 76,6 mill.

Alternativ 5 omhandler etablering av holdeplasser i to nivåer, med holdeplasspar både på Omkjøringsvegen og i Sluppenvegen. Prosjektgruppen anbefaler ikke videre arbeid med alternativet. Alternativ 5 vurderes som svært omfattende og kostbart med et kostnadsestimat på 855 mill.kr, og har dermed lav kost-/nytteverdi.

Prosjektgruppen har utredet etablering av holdeplasser på ramper på Omkjøringsvegen ved Siemens Energy, omtalt i vedlegget som alternativ 2. Alternativet krever stenging av på-/avkjøringsrampene på E6 fra Sluppen. Alternativet har høy nytte mht. gjennomkjøringshastighet for buss, men knutepunktet er utflytende med holdeplasspar på tre veger. Prosjektgruppen vurderer at det er usikker kost-/nytteverdi av tiltaket, primært tilknyttet negative samfunnsvirkninger. Tiltaket er kostnadsestimert til 195,5 mill.kr.

Øvrige virkninger

Alle utredede alternativer er evaluert med hensyn til samfunnsmessige konsekvenser. Vurderingene omfatter blant annet trafikkavvikling, trafiksikkerhet, støy og støv, klimaavtrykk, samt konsekvenser for barn og unge. Alternativene gir noe ulike virkninger, men prosjektgruppen vurderer at de identifiserte konsekvensene kan håndteres gjennom avbøtende tiltak innenfor alle alternativene. For ytterligere detaljer vises det til vedlegg.

Kostnader

Det er gjennomført overordnede kostnadsvurderinger for de ulike alternativene med en usikkerhet på +/- 40%.

- Alternativ 3 er estimert til 93,9 mill. i 25-kr, med utgangspunkt i 3a. Kostnadene inkluderer etablering av to nye metrobusstasjoner, ny rundkjøring i Bratsbergvegen, og ny veglenke mellom Holtermanns veg og Tempevegen.
- Alternativ 4 er beregnet til en lavere kostnad på 34,6 mill. i 25-kr, isolert til tiltak i Bratsbergvegen. Det er ikke hensyntatt kostnader for oppgradering og ombygging av Sluppenvegen tilknyttet alternativ 4. Prosjektgruppen peker på usikkerhet rundt kostnadsbilde for alternativ 4 som er avhengig av pågående planprosesser, og behov for tiltak for bussfremkommelighet i Sluppenvegen.

Tilgrensende planer

Områdeplan Tempe og Sorgenfri

Trondheim kommune jobber med en områdeplan for å avklare utvikling av Tempe og Sorgenfri. Hensikten med planen er beskrevet som:

«Å utvikle Tempe-Sorgenfri til en tettere bydel, med møteplasser, forbindelser og sentrums kvaliteter. Det skal legges til rette for en transformasjon til en attraktiv sentrumsbydel. Områdeplanen avklarer overordnet arealbruk, helhetlige prinsipper for bydelen og sikrer opparbeidelse av offentlige byrom og forbindelser.»

Sluppenområdet

Det er startet reguleringsplanarbeid for utvikling av Sluppen i tråd med vedtatt kommunedelplan. Begge planene er under utarbeidelse og har sendt inn plan til førstegangsbehandling. Det gjelder:

- «r20240013 Sluppenveien 3, 5, 6, 7, 8 og 10, Leirfossvegen 5 mfl.» som utvikler Sluppenvegen og områder på begge sider av vegen.
- «r20240016 Bratsbergvegen 23, 25 og 27 og Sluppenvegen 2» som ligger vest for Bratsbergvegen mellom Sluppenvegen og Leirfossvegen.

Byåstunnelen

Trøndelag fylkeskommune har startet opp en planprosess for Byåstunnelen, og har innsendt planprogram til kommunen for fastsettelse. Tunnelåpning på Byåsen er uavklart, tunnelåpning ved Sluppen ble etablert i forbindelse med bygging av Nydalsbrua. Et knutepunkt på Sluppen er viktig for å sikre en god og effektiv busstdrift for nye ruter som vil kjøre Byåstunnelen i fremtiden. Dette blir en viktig akse for å bedre mobiliteten fra vest mot øst og andre bydeler i Trondheim.

Drøftinger:

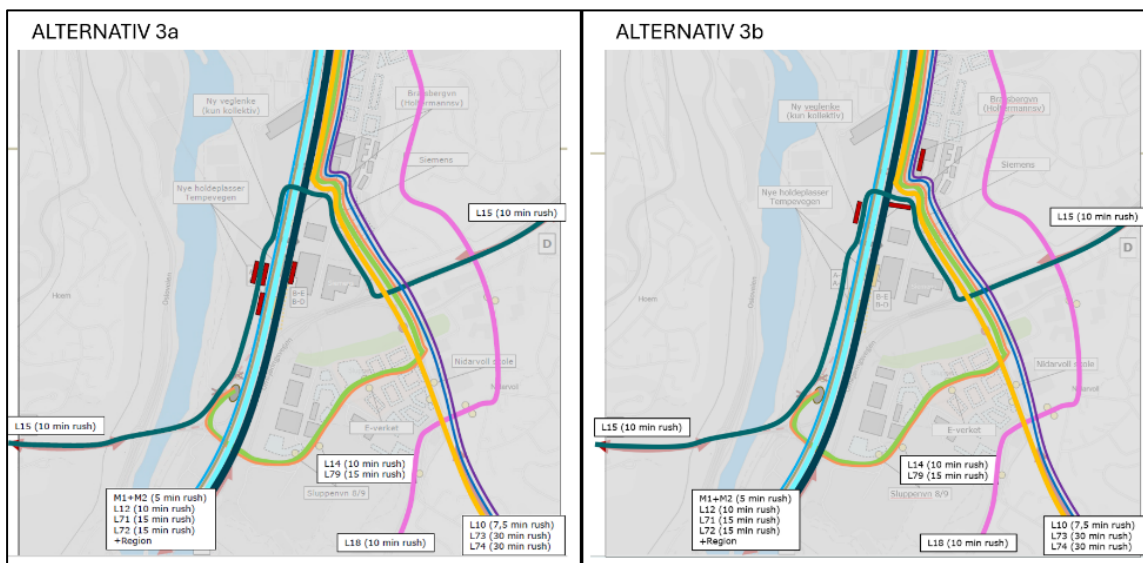
Fylkesdirektøren fremla resultat av utredning av mobilitetstilbud i Trøndelag 2029 (AtB, 2025) i [FT-sak 94/25](#). Fylkestinget vedtok ambisjon om plussalternativet for det kommende bussanbudet. Plussalternativet innrettes mot økt frekvens i nettverket og nye tverrlinjer i øst-/vestaksen i Trondheim. Knutepunkt på Sluppen er premissgivende for å lage en effektiv akse mellom Byåsen og Lade, med effektiv omstigning mot sentrum og Tiller/Heimdal.

Utredningsarbeidet har vært gjennomført som et samarbeidsprosjekt med Trondheim kommune og Statens vegvesen, ledet av fylkeskommunen. Alternativene som er utredet er reflekterer bredden i løsninger som hensyntar både byutviklingsperspektiv og kollektivprioritering. Alternativ 3 vektlegger i hovedsak byutvikling på Tempe og Sorgenfri, kollektiv fremkommelighet og effektiv omstigning til tverrlinjer. Alternativ 4 understøtter i større grad ønsket byutvikling, kollektivdekning og målpunktene på Sluppen.

Alternativ 3 – Holtermanns veg

Prosjektgruppen har vurdert to lokasjoner langs Holtermanns veg, omtalt som alternativ 3a og 3b. Figurene nedenfor viser planlagte busslinjer i begge alternativene. Vesentlig i for alternativ 3 er omstigning mellom metrobusslinjene og tverrlinje Byåsen – Lade. AtB planlegger at metrobusslinjene 1 og 2 opprettholder sin trasé langs Holtermanns veg.

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte



Figur 3 – Planlagte busslinjer gjennom knutepunkt med utgangspunkt i alternativ 3a og 3b.

Alternativ 3a sikrer god omstigning mellom tverrrlinje i vest-/østaksen Byåsen-Lade og mot metrobusslinje 1 og 2. For omstigning mellom bydelslinjer fra Bratsbergvegen til metrobuss benyttes eksisterende holdeplasser *Bratsbergvegen* v/Trondheimsporten i nordgående retning mot sentrum, og *Valøyvegen* v/Maxbygget i sørgående retning. Fylkesdirektøren vurderer at tiltaket vil ha god gjennomføringshastighet for kollektiv, og styrker nettverksmodellen ved økte byttemuligheter for brukerne. God omstigning mot metrobusslinje vektlegges i fylkesdirektørens vurdering.

Alternativ 3b åpner for et nytt knutepunkt for omstigning mellom metrobuss, tverrlinje Byåsen-Lade og bydelslinjer fra Bratsbergvegen ved Trondheimsporten. Alternativ 3b er trolig et mer omfattende tiltak og er ikke kostnadsvurdert på lik linje som 3a. Fylkesdirektøren vurderer imidlertid at et kompakt knutepunkt med flere omstigningsmuligheter vil styrke lesbarhet i kollektivnettet. Et kommende planarbeid bør se på plassering av holdeplasstruktur som muliggjør omstigning mellom flere linjer uten vesentlig gangavstand

I kommunedelplan for Sluppen er det avsatt betydelige arealer til framtidig bolig- og byutvikling. Dette vil medføre økt aktivitet og flere myke trafikanter i området. I dag er det en rundkjøring ved Nidarvoll skole i krysset Bratsbergvegen x Sluppenvegen. Fylkesdirektøren ser behov for tiltak for å styrke trafikksikkerheten i krysset i en fremtidig situasjon, særlig for skolebarn som krysser vegen mellom Sluppenvegen og Nidarvoll skole. Behovet styrkes av at Bratsbergvegen har en relativt høy andel tungtrafikk, og benyttes som en adkomstveg mellom E6 og flere industriområder i Fossegrenda og Bratsberg.

Alternativ 3 anbefaler å etablere en ny rundkjøring i Bratsbergvegen lenger nord mot Omkjøringsvegen. Dette muliggjør for at eksisterende rundkjøring Bratsbergvegen x Sluppenvegen kan bygges om til signalregulert kryss. Tiltaket vurderes å kunne bidra til tryggere krysningspunkter, bedre trafikkavvikling og en mer trafiksikker utforming tilpasset framtidig utvikling i området.

Alternativ 3 åpner for etablering av høystandard holdeplasser i Sluppenvegen i nærhet av dagens rundkjøring. En slik holdeplassstruktur er illustert på figur 1, alternativ 3b. Sammen med eksisterende holdeplasser ved Nidarvoll skole, vil dette kunne fungere som et lokalt omstigningspunkt for bydelslinjer på Sluppen. Et slikt grep vil styrke Nidarvoll som lokalsenter. Tiltaket bør utredes ytterligere ifm. planarbeidet for å synliggjøre tilhørende effekter for kollektiv og andre trafikantgrupper.

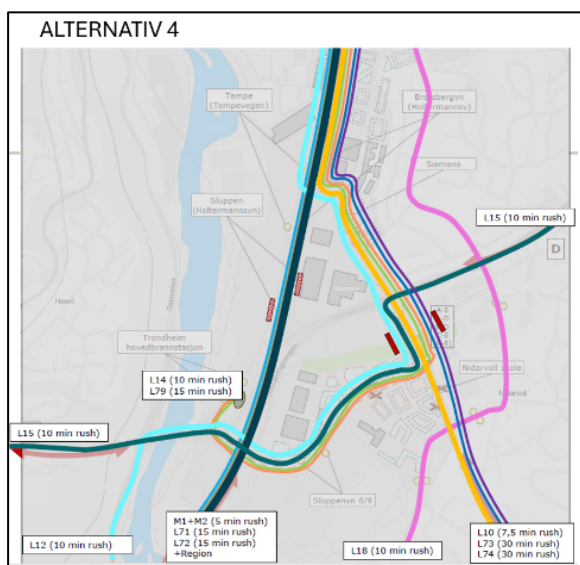
Prosjektgruppen har vurdert at alternativ 3 har en svak negativ virkning på byutvikling. Evalueringen er tilknyttet byutvikling av Sluppenområdet isolert. Alternativ 3 vektlegger byutvikling på Tempe og Sorgenfri, fremfor Sluppenområdet. Spesielt alternativ 3b foreslår et knutepunkt i byggesone 1 i KPA. Etablering av en ny veglenke mellom Tempevegen og Holtermanns veg vil også muliggjøre stenging av biltrafikk i Tempevegen, et grep som understøtter ønsket utvikling i områdeplanen. Fylkesdirektøren opplever derfor prosjektgruppens evaluering av måloppnåelse tilknyttet byutvikling som noe streng sett i lys av positiv utvikling på Tempe/Sorgenfri.

Fylkesdirektøren vurderer at Sluppenområdet vil ha god kollektivdekning med nytt knutepunkt i Holtermanns veg, uten at det etableres knutepunkt i Bratsbergvegen sør for E6. To busslinjer planlegges med trasé i Sluppenvegen med hhv. 10 og 15 min frekvens i rush, samt busslinje 10 med 7,5 min frekvens langs Bratsbergvegen. Utover dette opprettholdes betjening av metrobusstasjonene *Sluppen* på Holtermanns veg der både metrobusslinje 1 og 2 har 5 min frekvens i rush.

Alternativ 4 – Bratsbergvegen

Alternativ 4 imøtekommer i større grad byutviklingsperspektivet på Sluppen, der knutepunktet vil inngå i fremtidig byrom. Store deler av Sluppen er regulert til sentrumsformål i KDP, herunder vesentlig bolig- og næringsutvikling. Kommunen beskriver i planen at Sluppen skal bli en inspirerende og spennende bydel, med mangfold, høy tetthet, urbane kvaliteter og byrom som skaper trivsel og god folkehelse.

I alternativ 4 plasseres knutepunktet i Bratsbergvegen sør for E6. I figur 4 nedenfor vises planlagte busslinjer i kommende anbudsperiode som betjener knutepunktet. Tverrlinjen fra Byåsen til Lade legges i trasé gjennom Sluppenvegen fra Nydalsbrua til E6. Dette gir god omstigning mot busslinjer med Bratsbergvegen som trasé, og videre mot bydelslinje mot Tiller. Tverrlinjen vil imidlertid ikke ha omstigning til metrobuss i knutepunktet. Metrobussen vil betjene de eksisterende metrobusstasjonene på Sluppen i Holtermanns veg, med i overkant av 600 meter gangavstand fra stasjonene til nytt knutepunkt i Bratsbergvegen.



Figur 4 – Planlagte busslinjer gjennom knutepunkt med utgangspunkt i alternativ 4

Dersom alternativ 4 legges til grunn for videre planarbeid vil Sluppenvegen få en viktig funksjon som kollektivgate, noe som utløser behov for høy prioritet og god fremkommelighet for buss. I utredningsarbeidet er det forutsatt at kollektivtrafikkens prioritering i Sluppenvegen blir håndtert i pågående reguleringsplaner. Det kan være behov for ytterligere tiltak i traséen ved realisering av Byåstunnelen med knutepunkt i Bratsbergvegen. Kostnadsestimatet for alternativ 4 hensyntar ikke kostnader for oppgradering av Sluppenvegen.

Tilstøtende planer

Prosjektgruppen vurderer at alternativ 3 med knutepunkt i Holtermanns veg er kompatibel med utbygging av Byåstunnelen. Det innebærer at alternativet vil være robust for utbygging av Byåstunnelen, alternativet vil kunne realiseres og fungere både før og etter at tunnelen er bygd.

Prosjektgruppen vurderer at alternativ 4 ikke er direkte kompatibel med utbygging av Byåstunnelen. I alternativ 4 blir Sluppenvegen en sentral kollektivakse med behov for tydelig bussprioritering, dette kan bli utfordrende med hensyn til trafikkavvikling fra Byåstunnelen. Det må trolig etableres kollektivfelt eller annen bussprioritering som sikrer bussens fremføring på strekningen, dette er ikke hensyntatt i utredningsarbeidet med tilhørende kostnadsestimater.

I alternativ 3 må det etableres en ny veglenke mellom Tempevegen og Holtermanns veg for å muliggjøre tverrforbindelse fra Byåsen til knutepunktet. I [sak 68/24](#) vedtok fylkesutvalget innsigelser mot områdeplan for Tempe og Sorgenfri, heriblant innsigelse 3b nedenfor. Alternativ 3 åpner for å løse innsigelsen ved å regulere og etablere ny tilkobling mellom Tempevegen og Holtermanns veg ifm. etablering av kollektivknutepunktet. Dette muliggjør stenging av Tempevegen for realisering av kommunens byutviklingsambisjoner på Tempe.

Innsigelse 3b: Før Tempevegen kan stenges må en ny tilkobling mellom Tempevegen og Holtermanns veg være etablert. Nytt kryss må være ferdig etablert før igangsetting av byggeområder innenfor planen kan tillates.

Fylkesdirektøren vurderer at stenging av Tempevegen slik det fremkommer av områdeplan for Tempe og Sorgenfri, vil generere ytterligere trafikk i Sluppenvegen. Det vil være behov for utredning av tiltak for å sikre fremføring for buss i Sluppenvegen dersom alternativ 4 legges til grunn i planarbeidet.

Ingen av alternativene som er utredet er i tråd med kollektivknutepunktet slik det er vedtatt i KDP for Sluppen. Alternativene forutsetter dagens veg- og gateutforming. Alternativ 3 plasserer kollektivknutepunktet i nærhet av vedtatt knutepunkt i KDP, men kjøremønsteret avviker. Alternativ 4 har verken kjøremønster eller plassering av knutepunktet i tråd med KDP, men plasseringen er tett på fremtidig sentrumsområde.

Økonomiske konsekvenser

Etablering av knutepunkt på Sluppen finansieres gjennom Miljøpakken og vil ikke påvirke fylkeskommunens investeringsbudsjett. Valg av knutepunktløsning vil imidlertid kunne påvirke AtBs driftskostnader, særlig i alternativer som medfører økt ruteproduksjon og lengre kjøretid for bussene.

Konsekvenser for klima og miljø

Et nytt knutepunkt på Sluppen vil kunne styrke nettverkseffekten i kollektivsystemet, og muliggjøre nye tverrlinjer. Tiltaket vil styrke bussens konkurransekraft mot bilen, og vil bidra til redusert klimaavtrykk.

Konsekvenser for folkehelse

Mindre forurensning i by og bedre bymiljø har en positiv virkning på folkehelsen.

Fylkesdirektørens konklusjon:

Fylkesdirektøren vurderer at alternativ 3 med etablering av knutepunkt langs Holtermanns veg i størst grad styrker nettverkssystemet. Ved å lokalisere knutepunktet langs Holtermanns veg, i direkte tilknytning til metrobusstrasé, opprettholdes høy framkommelighet og gjennomkjøringshastighet for kollektivtrafikken. Alternativet legger samtidig til rette for effektive og oversiktlige omstigninger mellom metabuss og øvrige busslinjer. Dette styrker muligheten for etablering av flere tverrgående kollektivlinjer og gir bedre forbindelser mellom blant annet Byåsen, sentrum, Tiller og Lade.

Alternativ 3 understøtter i større grad ønsket byutvikling på Sorgenfri og Tempe enn på Sluppen. Imidlertid åpner også alternativ 3 for å bedre bymessige kvaliteter på Sluppen. Flyttingen av eksisterende rundkjøring i Bratsbergvegen vil åpne for signalregulering av krysset Bratsbergvegen x Sluppenvegen, som bedrer trafiksikkerheten for myke trafikanter i området. Planarbeidet bør videre vurdere mulighet for etablering av nytt holdeplasspar i Sluppenvegen i nærhet av dagens rundkjøring for å bedre omstigning mellom bydelslinjer. Dette vil styrke Nidarvoll som lokalsenter, og øke kollektivtransportens synlighet og lesbarhet i området.



Saksprotokoll

Prinsippavklaring - Sluppen knutepunkt (MST 29)

Arkivsak-dok. 202612856
Saksbehandler Synne Sørbøe

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget 2023-2027	02.06.2026	118/26

Fylkesutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 02.06.2026 sak 118/26

Fylkesutvalget sitt vedtak

Fylkesutvalget sender saken tilbake til fylkesdirektøren og ber om at den behandles i fylkesutvalget 23. Juni, alternativt senere dersom det er hensiktsmessig. I forkant av behandling vil fylkesutvalget at næringsaktører, Trondheim Kommune og andre relevante parter får uttale seg om de ulike alternativene i fylkesdirektørens saksfremlegg.

Behandling

Alternativforslag fremmet av Henrik Kierulf (H), på vegne av H, Sp, V, Pp, FrP

Fylkesutvalget sender saken tilbake til fylkesdirektøren og ber om at den behandles i fylkesutvalget 23. Juni, alternativt senere dersom det er hensiktsmessig. I forkant av behandling vil fylkesutvalget at næringsaktører, Trondheim Kommune og andre relevante parter får uttale seg om de ulike alternativene i fylkesdirektørens saksfremlegg.

Votering

Fylkesdirektørens innstilling	Ikke votert over
Alternativforslag fra Henrik Kierulf (H)	9 stemmer for (H, Sp, V, Pp, FrP) 6 stemmer mot (A, SV, KrF)
	Forslaget ble vedtatt

Fylkesdirektørens innstilling:

1. Fylkesutvalget vedtar at knutepunkt på Sluppen planlegges med utgangspunkt i alternativ 3 langs Holtermanns veg.
2. Planarbeidet skal vurdere mulighet for å etablere nytt holdeplasspar ved krysset Sluppenvegen x Bratsbergvegen.