Prosjektnavn:	**Rv. 706 Gildheim – Leangbrua, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua 2) Leangbrua – Dalenbrua 3) Dalenbrua – Lilleby skole 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt 5) Nordtvedts gt – Pirbrua Prosjektet omfatter delstrekning 1 Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet vil være et positivt bidrag til at målene i Byvekstavtalen lettere kan nås.
Lokale delmål:	Bidra til å fullføre hovedsykkelvegnett fra Gildheim til Pirbrua.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 18.11.2021. Byggeplan er klar, vi kan starte opp så snart det kommer tildeling.
Forventet fremdrift:	Byggestart 2026 forutsatt finansiering.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Hangarbrua ble tatt ut av prosjektet våren 2023 og gjennomføres gjennom delstrekning 2 Leangbrua-Dalenbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektet er avhengig av statlig oppstartsbevilgning.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

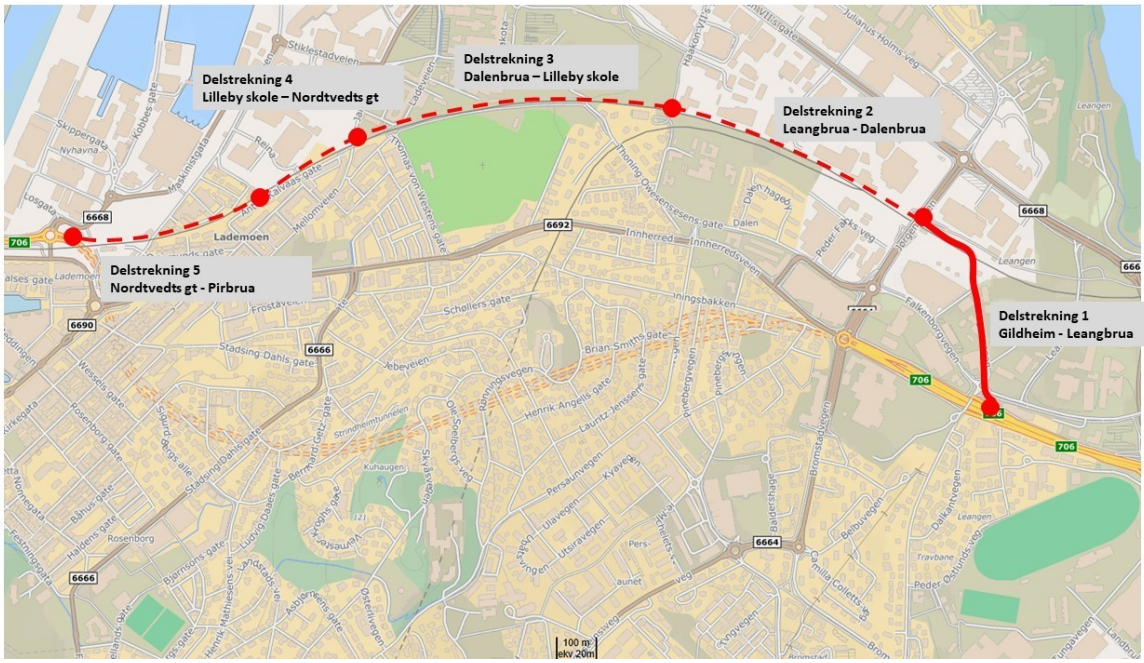
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
101,7	2022	10	06.10.2023	SVV-metodikk	
Merknad/ref til PR-saksnr: Nytt anslag hvor Hangarbrua er tatt ut av prosjektet og overført til Leangbrua-Dalenbrua, ref. PR-sak 38/23. Summen inkluderer plankostnader. Tidligere ramme 187,8 mill 2020-kroner ink. plankostnader.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	11	55	45	5	0	0
Merknad: 11,2'' 26-kr (tidligere bevilget) dekker planarbeid for hele strekningen inkl. Hangarbrua.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Delstrekning 4
Lilleby skole – Nordtvedts gt
Delstrekning 3
Dalenbrua – Lilleby skole
Delstrekning 2
Leangbrua - Dalenbrua
Delstrekning 5
Nordtvedts gt - Pirbrua
Delstrekning 1
Gildheim - Leangbrua
Lademoen
Leangen
Rosenborg
6668
6692
6690
6666
6664
706
100 m
ekv 20m

Prosjektnavn:	**RV706 Nordtvedts gate – Pirbrua, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua 2) Leangbrua – Dalenbrua 3) Dalenbrua – Lilleby skole 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt 5) Nordtvedts gt – Pirbrua Dette er prosjektark for delstrekning 5. Det foreligger tre alternativ a) omfatter bygging av ca 660 m sykkelveg med fortau, hvorav ca 50 m i bru over Skippergata i plan med plattform på Lademoen stasjon. Landing nordside Pirbrua. Standard bredde 7m (4m sykkelveg, 3m fortau). b) omfatter bygging av ca 660 m sykkelveg med fortau, under plattform på Lademoen stasjon. Og tunnel under Skippergata, landing på nordside Pirbrua. Standard bredde 7m (4m sykkelveg, 3m fortau). c) omfatter bygging av ca 660 m sykkelveg med fortau, i plan med plattform på Lademoen stasjon, langs jernbanen med landing på sørside av Pirbrua. Standard bredde 7m (4m sykkelveg, 3m fortau). Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud. Viktig manglende ledd i en sammenhengende hovedsykkelrute langs rv. 706.
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Tiltaket skaper en sammenhengende forbindelse
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle.
Lokale delmål:	Tiltaket legger i tillegg til rette for en byutvikling i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna. Bidrar til sammenhengende hovedsykkelrute Gildheim-Pirbrua.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanlegging pågår i regi av BaneNOR.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdig reguleringsplan i 2026. Bygging kan starte i 2027.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Det er i tillegg behov for å samordne med andre tiltak og andre aktører på Nyhavna, herunder Bane Nor utbygging, Bane Nor Eiendom, Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Nyhavna Utvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Framdrift og avtaler med de andre aktørene (se forrige punkt) kan medføre endringer i framdriften.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
350	2022	40	
Merknad: Grovt kostnadsoverslag. PR-sak 119/23.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

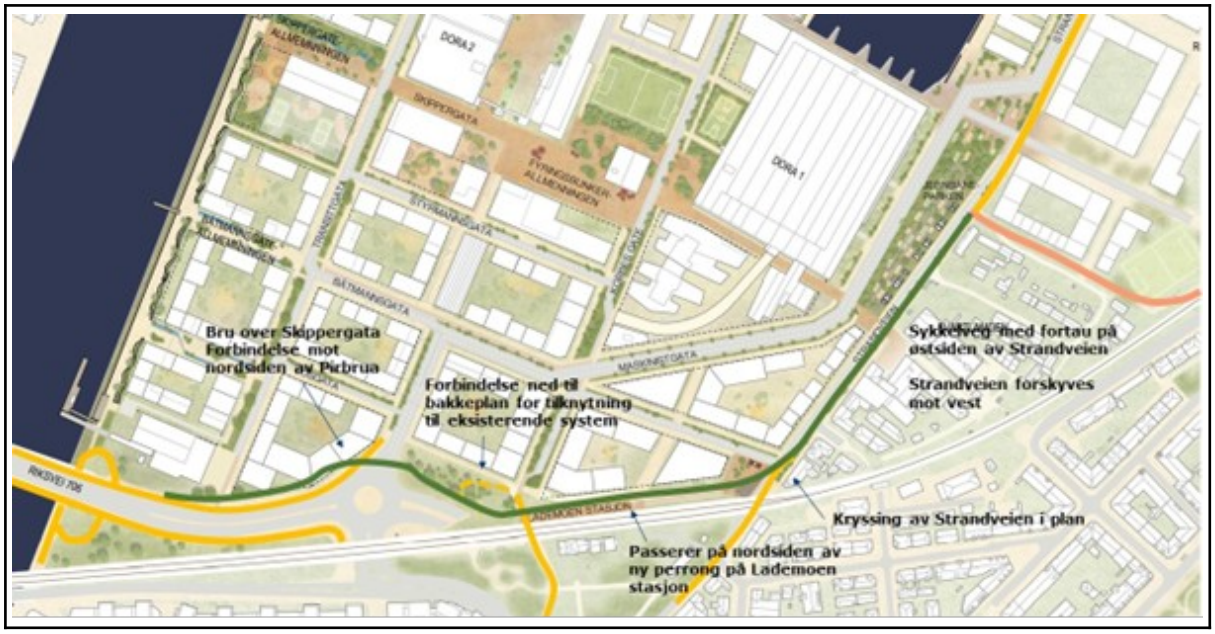
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
468,3	2023	10	28.08.2024	SVV metode	
Merknad/ref til PR-saksnr: Det er ikke vedtatt vedtatt formell SVV-styringsramme, men Miljøpakken har vedtatt 350'' 25-kr i gjeldende HP f.o.m. 2026. SVV anslår at 2027 er mer realistisk og hensiktsmessig for den første delstrekningen. Det er gjennomført anslag på tre alternativer. Alt A: 304,1'' 23-kr. Alt B: 468,3'' 23-kr. Alt C: 315,6'' 23-kr. SVV anbefaler alternativ B.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	4	0	100	165	200	50
Merknad: 4 mill i planmidler 2024/2025.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Bru over Skippergata
Forbindelse mot
nordsiden av Pirbrua
Forbindelse ned til
bakkeplan for tilknytning
til eksisterende system
Sykkelveg med fortau på
østsiden av Strandveien
Strandveien forskyves
mot vest
Kryssing av Strandveien i plan
Passerer på nordsiden av
ny perrong på Lademoen
stasjon
DORA 2
DORA 1
SKIPPERGATA
TRONDSTUGATA
SØRBYGATA
SØRBYGATA
MASKINISTGATA
RIKSVEI 706
LADEMOEN STASJON

Prosjektnavn:	**E6 Brattørbrua**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Brattørbrua i Trondheim er en del av gamle E6. Tilstøtende veger til brua er omklassifisert til fylkesveg, mens selve brua gjenstår. Prosjektet er todelt: 1. Omklassifiseringstiltak og 2. Miljøpakketiltak sykkel.
Prosjektutløsende:	Dagens tilstand på brua gir begrensninger på bruk. Dette er en viktig trafikkåre ut av sentrum. Forprosjektet hadde som mål å få fram alternative løsninger for bruutbedring og er nå avsluttet: **Alt. A** - Overliggende bæring: Klaffebru med hydraulikk og bæresystem over dekkenivå. Motvekt ligger under dekkenivå. **Alt. B** - Underliggende bæring: Klaffebru med hydraulikk og bæresystem delvis under dekkenivå. Motvekt ligger under dekkenivå. **Alt. C** - Fast bru: Fast bru er vist i form av en nettverksbuebru i ett spenn. Valgt brutype i form av en nettverksbuebru må ses på som et eksempel på en brutype med lav byggehøyde og uten fundamentering i kanalen. Andre alternativer kan være aktuelle, uten at det gir større endring av kostnad.
Helhet/sammenheng:	Hovednett for sykkel har viktige koblinger over Brattørbrua. Tiltaket gir bedre sammenheng i sykkelnettet, særlig med økt framkommelighet og trygghet for gående og syklende mellom Midtbyen, Solsiden og Brattøra.
Bidrag til nullvekstmålet:	Mer attraktivt å gå eller sykle når ny bru står ferdig.
Lokale delmål:	Mer plass for gående og syklende gir bedre oversikt og mer trygghet, samt økt tilgjengelighet og attraktivitet til nærliggende byrom.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Skal ikke ha ny reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Avventer oppstartsbevilgning
Samordning andre tiltak:	Prosjektet består av to tiltak: Omklassifisering (statlig) og sykkeltiltak (MP bompenger)
Usikkerhet i prosjektet:	Valg av brutype er avgjørende for kostnaden.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

103 (MP bompenger) (+ 140 stat omklassifisering)	2023	10	2025 (HP 25-29)
Merknad: Anslag 14.02.2024. Summen gjelder alternativ A som SVV anbefaler. Alt B: 251 mill. 23-kr. Alt C: 166 mill. 23-kr.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
				SVV metode	
Merknad/ref til PR-saksnr: Det er ikke fastsatt styringsramme.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	0	80	30	0	0	0
Merknad: Forprosjektet er bestilt og finansiert av Miljøpakke Trondheim – ref PR-sak 125/22.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**E6 Selsbakk – Sluppen, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau, bredde 7 meter (ca 500 m) og bredde 5,5 m (ca 800 m), til sammen ca 1300 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Selsbakk og Sluppen.
Helhet/sammenheng:	Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle.
Lokale delmål:	Bidrar til vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet på en av Trondheims mest trafikkerte sykkelruter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer.
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2026. Bygging er da mulig fra 2028.
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til Leirelva kan gi noen utfordringer mot miljøenheten i kommunen ift. at det er en gyteelv.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200	2022	40	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

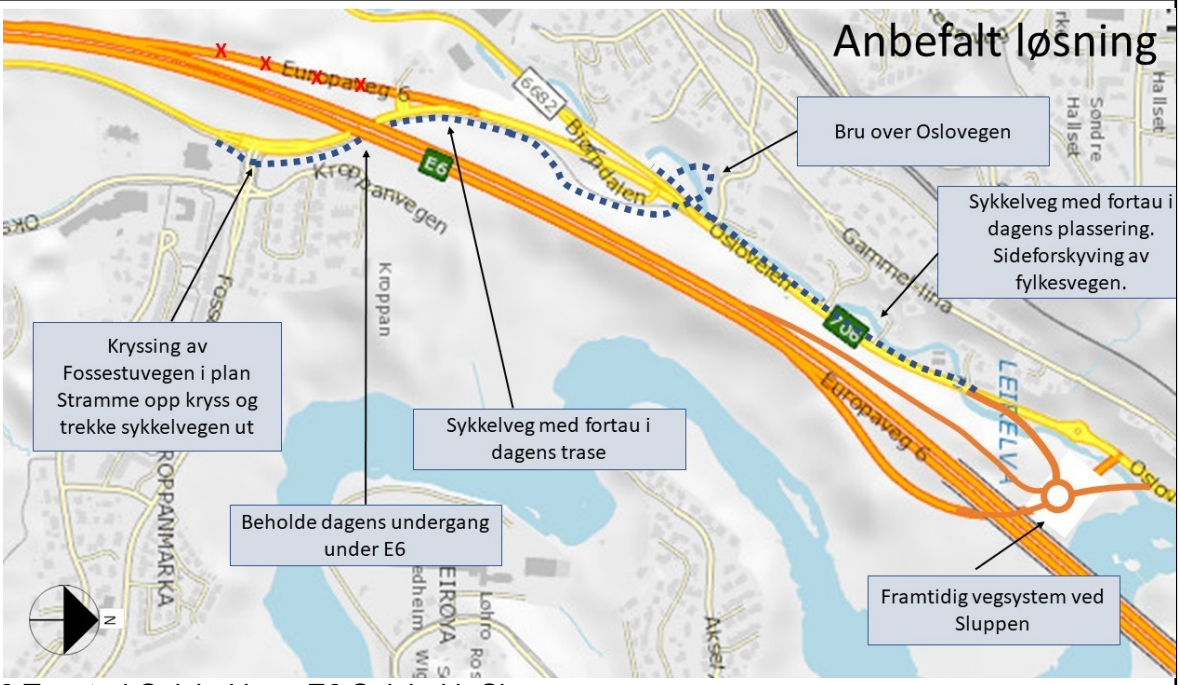
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	8	4	0	50	100	66,2
Merknad: Planmidler. Behovet for planmidler er økt som følge av økt behov for grunnboringer i planfasen. Dette vil redusere behovet for grunnboringer i byggefasen.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



E6 Tonstad-Selsbakk og E6 Selsbakk-Sluppen

Prosjektnavn:	**E6 Tonstad – Selsbakk, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Hovedsykkelrute Tonstad Selsbakk. Sykkelveg med fortau langs «gammel E6». Ca 1,8km
Prosjektutløsende:	Trygg rute langs «gammel E6 (Okstadbakkene)» der syklende og gående blir separert. Krysset ved Fossetuvegen blir tryggere for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av hovedsykkelrutene i Trondheim langs riksveg. Dette er en trafikert hovedrute som understøtter målene i Sykkelstrategien i Trondheim og er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle.
Lokale delmål:	Tryggere skoleveg

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt. Byggeplan ikke startet.
Forventet fremdrift:	Reg.plan vedtatt 14.desember 2023. Bygging kan starte i 2026.
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
168	2022	10	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

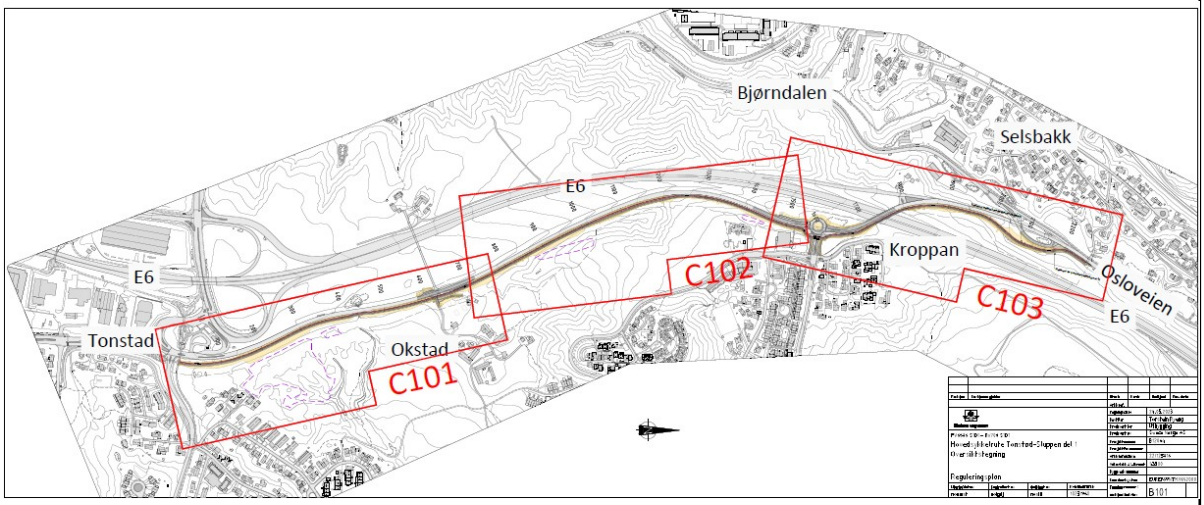
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr: Nytt anslag gjennomføres 2025, og styringsramme må fastsettes etter dette.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	6,5	20	75	75	15	
Merknad: Tidligere bevilget = planmidler. Byggemidler ønskes fra 2026.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**E6 Hårstadkrysset - Vinterveien, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau, bredde 4,5 meter.
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Hårstadkrysset og Vinterveien
Helhet/sammenheng:	Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle.
Lokale delmål:	Bidrar til vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer. Reguleringsplanlegging ikke startet.
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2026
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikkert.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
132	2022	40	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

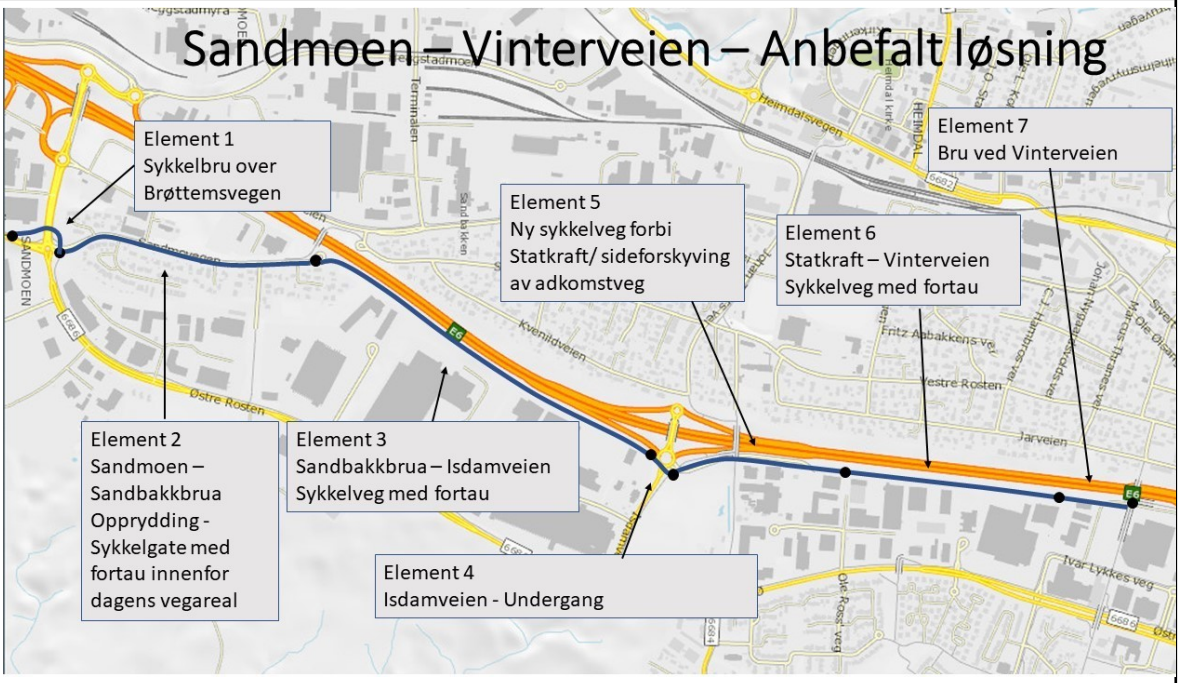
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	
Beløp (mill):	0	4	1	90	55,4	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Kart viser hele strekningen som del av prosjektutvikling. Prosjektet er delt i to og starter nå ved Hårstadkrysset.

Prosjektnavn:	**Innfartsparkering E39 - Buvika**
Ansvarlig etat:	Utbygger: Statens vegvesen, Miljøpakken Planbehandling: Plan og miljø, Skaun kommune.

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av innfartsparkering ved kollektivpunkt i Buvika. Dette prosjektet har vært «inne» i miljøpakkens portefølje tidligere, men har av ulike grunner ikke blitt prioritert. Dette vurderes som en «lavt hengende frukt» som et godt tiltak for å redusere personbiltrafikk til fra Buvika.
Prosjektutløsende:	Hensikten med prosjektet er å tilrettelegge for økt bruk av kollektivtrafikk ved å etablere innfartsparkering for bil og sykkel ved bussholdeplassen i Buvikakrysset.
Helhet/sammenheng:	Dagens parkeringstilbud er fullt, og innbyggere velger å kjøre bil til jobb framfor bruk av kollektivtilbud
Bidrag til nullvekstmålet:	Overføring fra bil til kollektiv på relativt lange reiser.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar hovedsakelig til: Mål 1: Mindre CO2-utslipp Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging, bl.a. gjør det lettere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler Mål 9: Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ligger inne i KPA
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan forventes vedtatt september 2025. Mulig byggestart 2026
Samordning andre tiltak:	Bidrar til redusert pendlertrafikk til og fra Buvika med 3100 innbyggere. Videre er det satt av areal til utbygging for flere hundre boenheter
Usikkerhet i prosjektet:	Kapasitet hos prosjekteier/ansvarlig, går delvis over dyrka mark.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20 mill.	2023	40	
Merknad: 11082023, ikke gjennomført anslag, men kun estimat med regneark.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

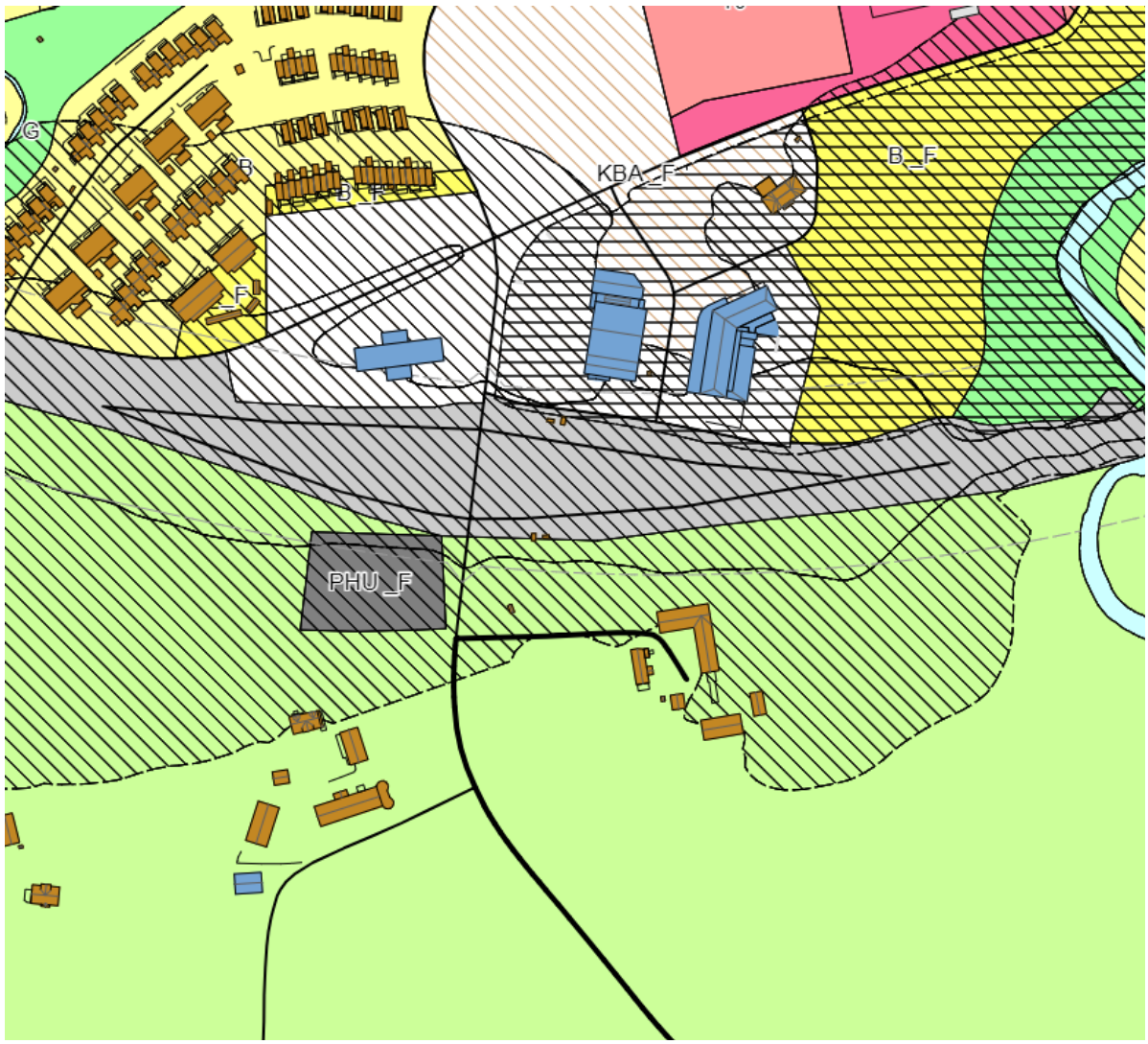
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
26	2024		28.03.2025		
Merknad: Ref. PR-sak 46/25					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	2	26	0			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Rv. 706 Nydalsbrua, ny Sluppen GS-bru**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Finansieringsprosjekt for delfinansiering av ny Sluppen GS-bru
Prosjektutløsende:	Mulig tilleggsbevilgning for å kunne fullføre GS-tiltakene i forbindelse med Nydalsbrua.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet skal bidra til økt bruk av kollektiv- og sykkel.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan er vedtatt
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad: Nytt byggherreoverslag gjennomføres sommeren 2025.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10	2023	-	-	-	2025
Merknad/ref til PR-saksnr: 60/23. I tillegg kan det bli behov for ytterligere finansiering for å kunne fullføre Sluppen GS-bru, avhengig av resultat av byggherreoverslag som gjennomføres sommeren 25. Dette ytterligere finansieringsbehovet foreslås eventuelt finansiert av varig mindreforbruk bompenger på E6 Jaktøya-Sentervegen.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	0	11,1	0	0	0	0
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Rv. 706 Arkitekt Ebbells gate – Grilstadkleiva, hovedsykkelveg**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Formålet med planen er å legge til rette for en attraktiv, effektiv og trafikksikker sykkelforbindelse fra Rotvoll til Grilstadkleiva.
Prosjektutløsende:	Sammenhengende hovedsykkelvegnett
Helhet/sammenheng:	Viktig forbindelse østover fra Rotvoll, som forlengelse av hovedsykkelruta vestover mot Nyhavna/Sentrum og Pirbrua/Brattøra. Denne østre delen vil bidra til å øke bruken hele den sammenhengende ruta som legger opp til god framkommelighet over en lengre strekning.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil bidra til at flere sykler og går, som er i tråd med byvekstavtalen og sykkelstrategi for Trondheim. Høy standard over en lengre strekning vil kunne gi overføring fra bil til sykkel.
Lokale delmål:	Raskere og tryggere forbindelse mellom Ranheim og det øvrige hovednettet for sykkel. Tiltaket gir også raskere og tryggere gangruter i nærområdet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ingen vedtatte planer
Forventet fremdrift:	Konsulent er nå i gang med reguleringsplanlegging og vedtatt reguleringsplan forventes i 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Utredningsestimatet er usikkert. Gjennomføring av anslag sommer/høst 2025 vil gi større sikkerhet rundt kostnaden.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
110	2020	40	2025 (HP 25-29)
Merknad: Usikker sum. Nytt anslag gjennomføres sommer/høst 2025.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

Merknad/ref til PR-saksnr: Styringsramme ikke vedtatt					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
2026-kr	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	8,5	0	0	80	37	0
Merknad: Tidl. Bev. 8,5mill er planmidler. Fullfinansiert av statlige midler						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**22161J Hommelvik stasjon**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

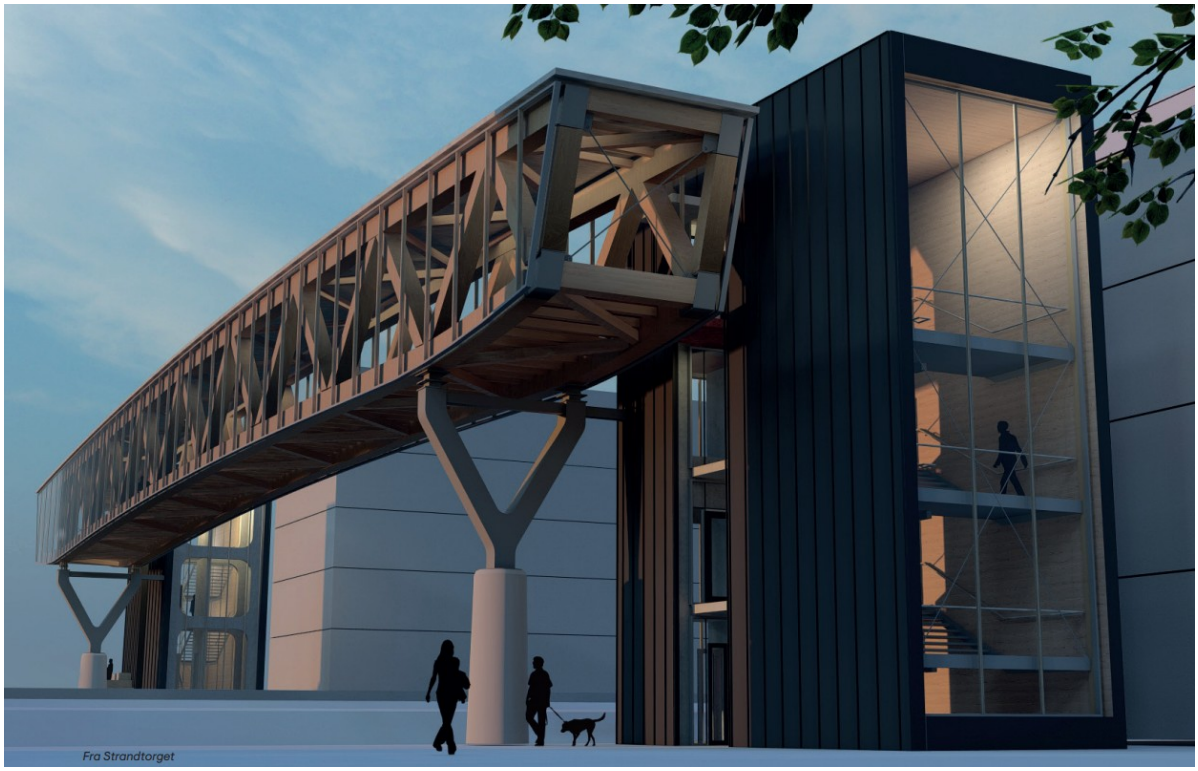
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter. På Hommelvik stasjon er det planlagt en overgangsbru med trapp og heiser som forbindelse til det nye utbyggingsområdet Hommelvik stasjonsby.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsene vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunktet med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby ble vedtatt høsten 2023. Kort etter ble det vedtatt bygge- og deleforbud i området.
Forventet fremdrift:	Malvik kommune stoppet planene høsten 2023. Stor usikkerhet rundt videre framdrift.
Samordning andre tiltak:	Gang-/sykkelanlegg i området
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet forutsetter en finansieringsløsning med flere parter. Bidraget fra byvekstavtalen forutsetter bevilgning fra knutepunktmidler over statsbudsjettet. Stor usikkerhet om planene i Hommelvik, alternativ bruk av midlene må vurderes.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	-	-	47	-
Merknad: Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Overgangsbru ved Hommelvik stasjon, Illustrasjon: Hommelvik Stasjonsby AS, Norconsult, PKA Arkitekter

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Stjørdal stasjon**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter. På Stjørdal stasjon har Bane NOR utarbeidet en detaljreguleringsplan for deler av stasjonsområdet. Reguleringsplanen definerer omfang og plassering av tverrforbindelsen. Reguleringsplanen ble vedtatt den 16.06.2023. Byggestart er forventet i 2026.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunkt med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt den 15.06.2023
Forventet fremdrift:	Avhenger av fremdrift reguleringsplan og framdrift i Bane NOR's stasjonsprosjekt som igjen henger sammen med framdrift på «To tog i timen». Antatt byggestart er 2026.
Samordning andre tiltak:	Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	8	39	-	-	-
Merknad: Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**22160J Trondheim S – byggetrinn 2**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nytt terminalbygg samt nye adkomster til plattformer og opparbeidelse av forplassen. Terminalbygget består av både offentlige og kommersielle (private) arealer. Byvekstavtalen angir en sum på 310 mill. 2023-kr. som bidrag til prosjektet. Disse knutepunktmidlene skal finansiere den offentlige delen (publikumsdelen) av bygget. Den kommersielle delen av prosjektet finansieres av Bane NOR Eiendom AS.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å utvikle et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt som skal binde sammen lokal og regional kollektivtrafikk (bybuss/metrobuss, regionbuss, region- og fjerntog og hurtigbåt). Tiltaket er trinn 2 i en større modernisering av Trondheim sentralstasjon. Trinn 1, som innebar oppgradering av plattformene, kulvert og nye trapper/heiser og kundeinformasjonsanlegg ble ferdigstilt i 2014. Eksisterende trafikkhall og adkomster til plattformer har ikke god nok kapasitet for fremtidig passasjerøkning over Trondheim S. Det nye terminalbygget skal gi god trafikkflyt, gode adkomstforhold og effektive service- og næringsarealer. Lokalisering øst for Sjøgangen vil også gi en mye bedre tilknytning til planlagt metrobusstasjon i Gryta.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere finner det attraktiv å benytte kollektivtransport til/fra Trondheim med enkel overgang til lokal kollektivtrafikk (Metrobuss, bybuss).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt 27.03.2019 (Trondheim sentralstasjon, gnr/bnr 439/159 m.fl.)
Forventet fremdrift:	Bygging igangsatt ved årsskiftet 2022/23. Åpning innen utgangen av 2025. Midler i 2026 til avsluttende arbeider.
Samordning andre tiltak:	Metrobussholdeplass Trondheim S. Terminal for regionbuss i direkte tilknytning til terminalbygget. Gang-/sykkelanlegg i området.
Usikkerhet i prosjektet	

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME

Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
317	2021				
Merknad: Styringsramme er fastsatt i byggeavtale K04-52 mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Avtalen ble signert den 30.08.2021.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	238	31	-	-	-	-

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**18100HV Fv. 704 Tanem-Tulluan**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedelementene i veganlegget er: - Hovedveger i dagen ca. 4300 m - Kryss og avkjørsler - Tunnel (980 m) - Konstruksjoner, bruer (93/43 m) og tunnelportaler - Avbøtende tiltak i landskap og for ytre miljø - Turveg/driftsveg (1.630 m) - Gang- og sykkelvei (300m)
Prosjektutløsende:	● Ny veg til næringsområdet på Tullusmyra ● Unngå tungtrafikk gjennom Tanem sentrum
Helhet/sammenheng:	Fv. 704 fra Tanem til Tulluan er en del B-vegnettet og har tilnærmet riksvegfunksjon. Næringsområdet på Tulluan er en del av satsingsområdene mht. næringsutvikling i Trondheimsregionen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket er en del av en større utbygging av fv. 704 mellom Sandmoen og Moen. Strekningen fra Sandmoen til Tanem er ferdig bygget og det er nå etablert sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Tanem og Trondheim. Det er også bygget ny Park & Ride på Tanem. Tiltaket vil totalt sett bidra til å oppfylle delmål; 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ferdig
Forventet fremdrift:	Anlegget åpnet desember 2024.
Samordning andre tiltak:	Samordning med EL-selskap og VA (Trondheim kommune)
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervskostnader er en uavklart usikkerhet. Øvrig usikkerhet er håndtert og lukket i prosjektet.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
596	2021	10-20%	08-2021	Byggherreoverslag	2018
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Restbev.
Beløp (mill):	656	48,2				
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

https://www.youtube.com/watch?v=VYbj2J5vQ5Q



Bilde 1: Tulluankrysset sett fra sør mot nord, bilde fra sept-23



Bilde 2: Grismyrakrysset feb-24. Nytt kryss for å koble ny Fv704 til gamleveien.

Prosjektnavn:	**24168J Fv.6806 Innherredvegen nord, Stjørdal**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter områdereguleringsplan i Stjørdal. Trøndelag fylkeskommune utarbeider forprosjekt som underlag for områdereguleringsplan. Arbeidet med forprosjekt utføres i nært samarbeid med Stjørdal kommune og Bane NOR. Det er Stjørdal kommune som har ansvar for utarbeidelsen av områdereguleringsplanen. Videre byggeplanlegging og bygging skal utføres av Trøndelag fylkeskommune. Prosjektet omfatter; - omlegging av 1 km fylkesveg inkl. parallell sykkelveg med fortau - sanering av planovergang - ny planfri kryssing for gående og syklende - ny fylkesveg kobles på fv. 6804 i nord med ny rundkjøring.
Prosjektutløsende:	Sanering av dagens jernbaneovergang. Dagens planovergang er trafikkfarlig, spesielt for myke trafikanter. Dagens planovergang skal saneres og det skal bygges ny planfri kryssing for fotgjengere.
Helhet/sammenheng:	Stjørdal stasjonsområde er under utvikling. Områdeplanen som er under utarbeidelse omfatter fylkesvegnett som vil tilpasses med en rekke tiltak som er med på å støtte opp under knutepunktsutviklingen; tilrettelegging for kollektivtransport ved knutepunktet, bedre løsninger for gående og syklende inkl. tverrforbindelser og utbedret tilbud i aksen N_S forbi knutepunktet, med omlegging av Innherredsvegen fram mot tilknytning med rundkjøring på Ringvegen. Jernbaneovergang saneres som en del av omleggingа.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil priotere gående og syklende foran bil ved å stenge planovergangen for bil, men etablere trygg kryssing for myke trafikanter. I tillegg bygges det sykkelveg som bidrar til å legge til rette for miljøvennlige reiser.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til flere lokale delmål Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten - Prioritere myke trafikanter og etablering av sykkelveg Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion - Bidrar til å styrke Stjørdal stasjon og legge til rette for myke trafikanter. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

	- Tiltaket vil bedre tilgjengelighet for alle brukere. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. - Fjerning av planovergang reduserer potensialet for ulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (områdereguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (områdereguleringsplan)
Planstatus:	Utarbeidelse av områdereguleringsplan pågår, Stjørdal kommune er ansvarlig for reguleringen. Forprosjekt fra Trøndelag fylkeskommune som grunnlag for reguleringsplanen er ferdig og overlevert Stjørdal kommune. Byggeplan er ikke startet.
Forventet fremdrift:	Forventet utlegging reg. plan: Høsten 2025 Forventet vedtatt reg. plan: Årsskiftet 2025/2026 Forventet oppstart byggeplan: Tidligst årsskiftet 2025/2026 Forventet byggestart: Tidligst høsten 2026.
Samordning andre tiltak:	Utbygging utført av Bane NOR ved Stjørdal stasjon.
Usikkerhet i prosjektet:	Behandling av reguleringssplanen. Prosjektet er avhengig av å få vedtatt regulerinsgaplan før byggeplanlegging og bygging kan iverksetttes.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
230	2025				
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	35	0	60	90,7	
Merknad: 50 mill. i kontantfinansiering fra BaneNor.					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figur 1 Lilla strek, Planovergang. Framtidig Innherredsvegen rød linje planlegges flyttet til østsiden av jernbanen (kilde Mulighetsstudie Stjørdal kommune)



Figur 2 Kartutsnitt Stjørdal sentrum, område for planovergang og Innherredsvegen (kilde 1881.no)



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**19102S Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Nytrøringen - Skogly**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet Fv.6654 Ringvålvegen, fortau – Veg og VA omfatter bygging av ca 550 m nytt fortau og veg og ca 150 m ny gang-/sykkelveg i Trondheim kommune. Anleggsområdet starter ved Leinbakkan S1D1 m5560 og avsluttes øst for Nytrøringen S1D1 m6160. Ådt på strekningen er 2500 med en tungtrafikkandel på 3%. Skiltet fartsgrense på strekningen er 30 og 50 km/t. Det er gjennomført en forberedende entreprise med uttak av fjell i skjæring og sikring av disse på nordsiden av dagens fylkesveg. Det skal også sikres en eksisterende bergskjæring.
Prosjektutløsende:	Forbedring av GS-veg og fortau langs fv. 6654, 60-sone på deler av strekket som er skoleveg for barn.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket en del av satsing i Miljøpakken for bedring av gang og sykkelvegnettet, samt bedre tilgang mot Byneset.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedrer området for gående og syklende, sikrere skolevei, bedrer tilknytningen mot Byneset.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ferdigstilt
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan godkjent, byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse høst 2024
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSRAMME – Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. Kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

42,3	2020			Byggherreoverslag	
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	42,2	3			
Merknad: Sluttfinansiering av prosjektet i 2026 for kostnader påløpt i 2025.					

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 950 Homla bru**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket skal gi et sammehengende tilbud for gående og syklende gjennom Hommelvik sentrum.
Prosjektutløsende:	Nye byggeområder nordøst i Hommelvik sentrum gir behov for bedre forbindelser inn mot sentrumsområdet i vest. Det er ingen tilbud for gående og syklende langs fv. 950 over Homla bru i dag, selv om det finnes til tilbud for gående og syklende øst/vest for brua. Homla, Nordlandsbanen og fv. 950 skaper store barrierer i sentrumsområdet og det er utfordrende å få til gode løsninger for gående og syklende langs eksisterende vegnett.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket må vurderes i sammenheng med videre utvikling i Hommelvik sentrum. Tiltaket må også vurderes i sammenheng med utbygging av ny E6 mellom Ranhem og Værnes. Fv. 950 vil fungere som en omkjøringsveg når Stavsjøfjelltunnelen stenges (ikke planlagte hendelser) også i permanent situasjon.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for gående og syklende som skal bidra til å flytte reiser fra bil til miljøvennlig transport
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er under oppstart. Ferdig planforslag forventes medio 2024.
Samordning andre tiltak:	Kan samordnes med tiltak på Nordlandsbanen (elektrifisering eller

	dobbeltspor).
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til jernbanen, kryssing av vassdrag, marked, planprosessen, anleggsgjennomføring (beredskapsveg for E6)

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

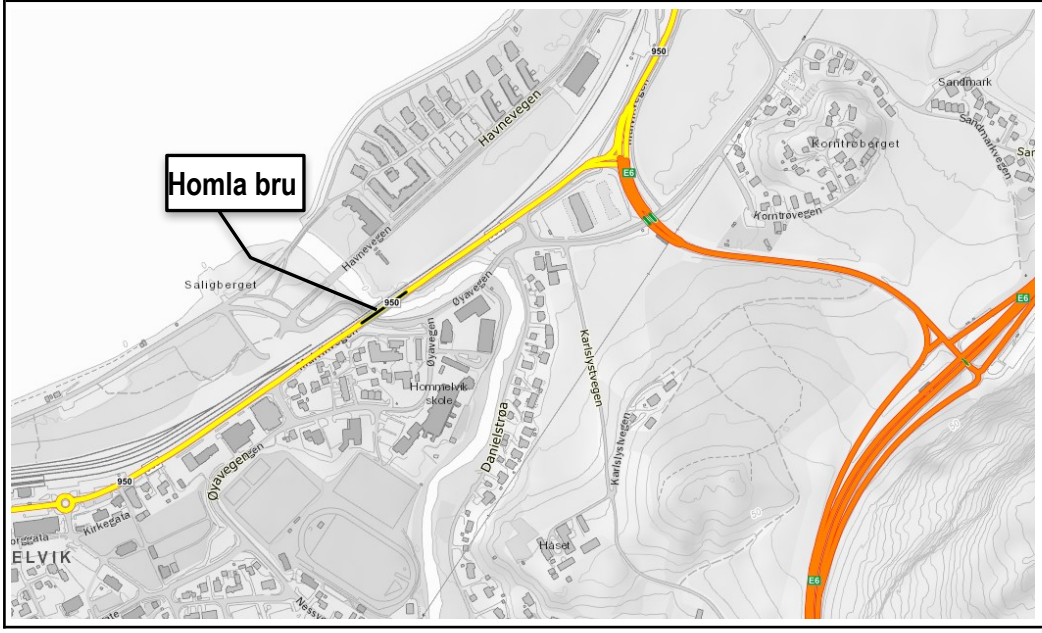
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
83,4	2025	10-20		SVV-anslag	2023
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,3	20	45	10		
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6650 Byåsveien sykkel – Breidablikkveien-Ila**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltiltak langs Byåsveien mellom Breidablikkveien og Ila. Det legges opp til sykkelveg med fortau på østsiden av Byåsveien som gjennomgående hovedløsning, men med redusert standard ved Gamle Åsvei.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud til syklister
Helhet/sammenheng:	Del av det prioriterte hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlig transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Prosjektet prosjektutvikles i avtaleperioden.
Samordning andre tiltak:	Må koordineres med Byåstunnelen i tråd med politisk vedtak fra fylkesutvalget. Sverresborgruta, Roald Amundsen veg
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt planprosess og økonomi

STYRINGSMÅL - **Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging**			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
220	2021	40 %	2025
Merknad:			

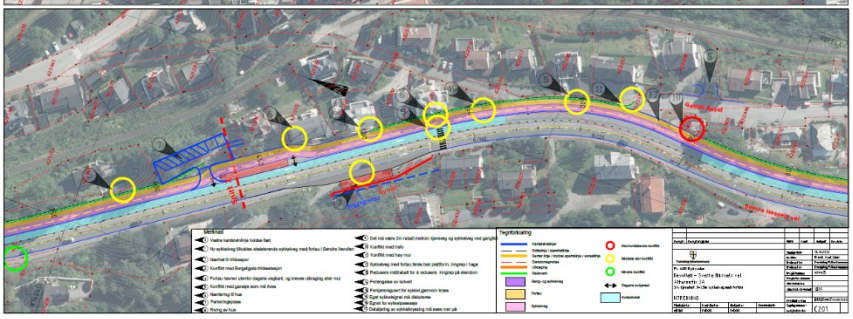
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

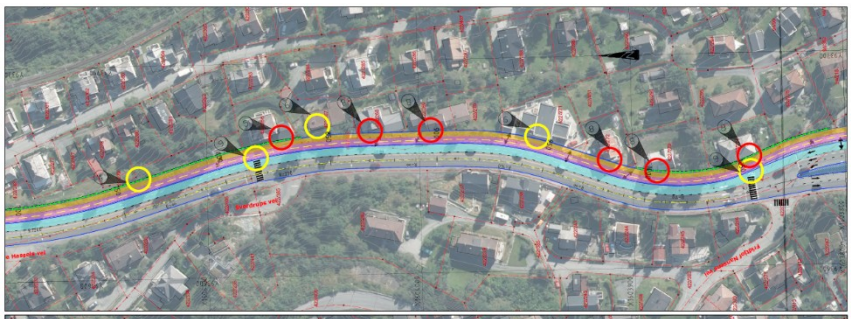
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):					5	284,1

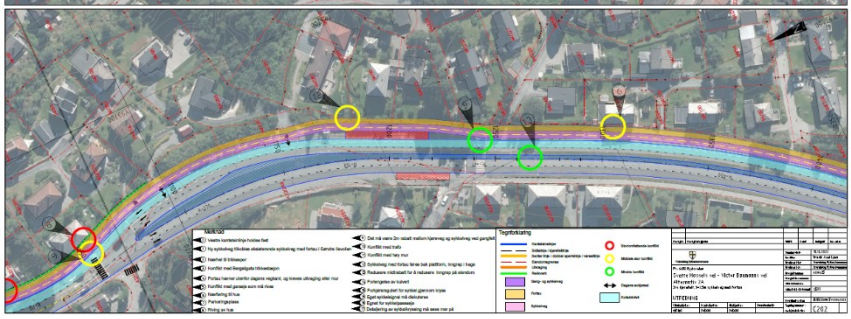
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2026og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

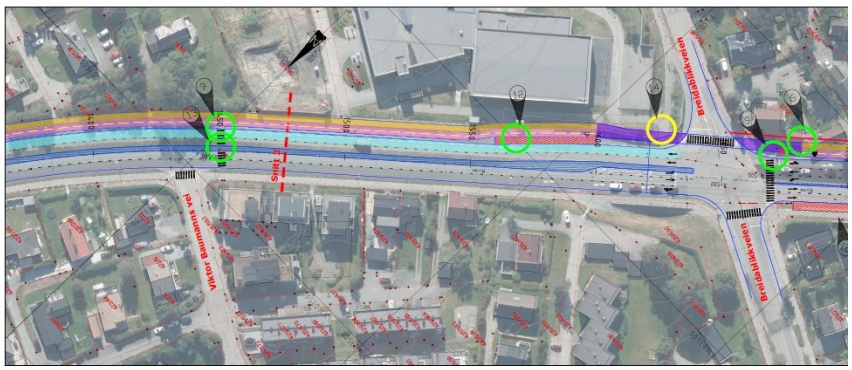
KART/PROSJEKTSKISSE











PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Breidablikkveien**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltiltak langs Byåsveien mellom Munkvoll og Breidablikkveien. Det legges opp til sykkelveg med fortau 3+2,5 på østsiden av Byåsveien som gjennomgående hovedløsning.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud for syklister til syklister.
Helhet/sammenheng:	Del av kjernenettet for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ikke vedtatt.
Forventet fremdrift:	Ferdig reguleringsplan planlegges i 2027, med påfølgende byggeplan og utbygging.
Samordning andre tiltak:	Sykkelløsning i Bøckmans veg og Sverresborgruta. Byåstunnelen.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt vedtatt plan.

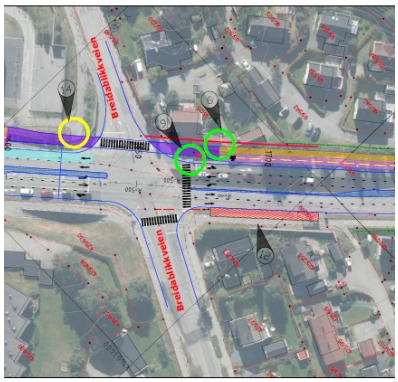
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
230	2021	40 %	2025
Merknad:			

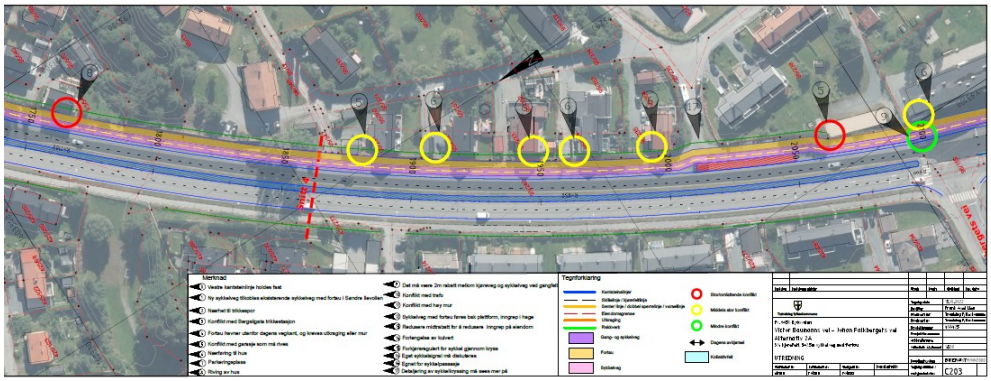
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

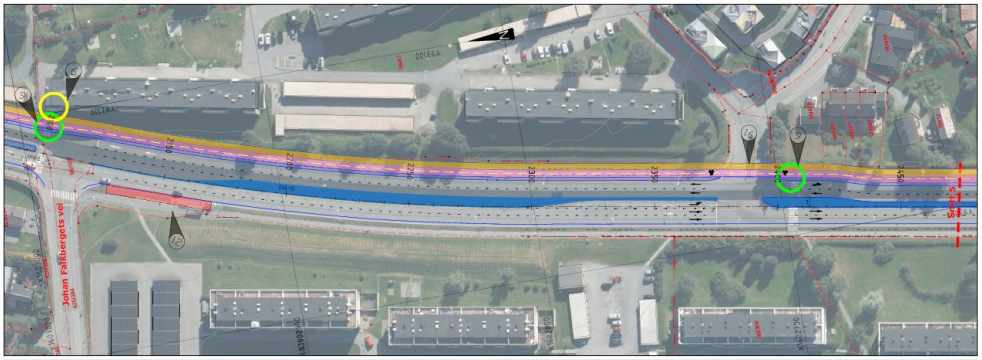
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	4	10	65	221,2	0

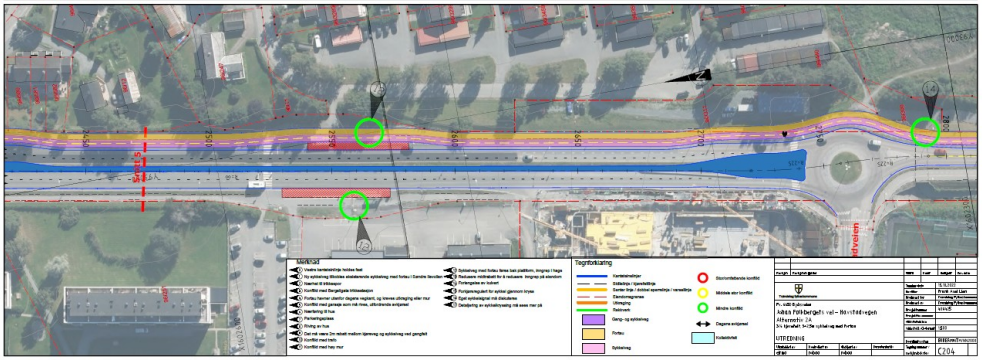
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

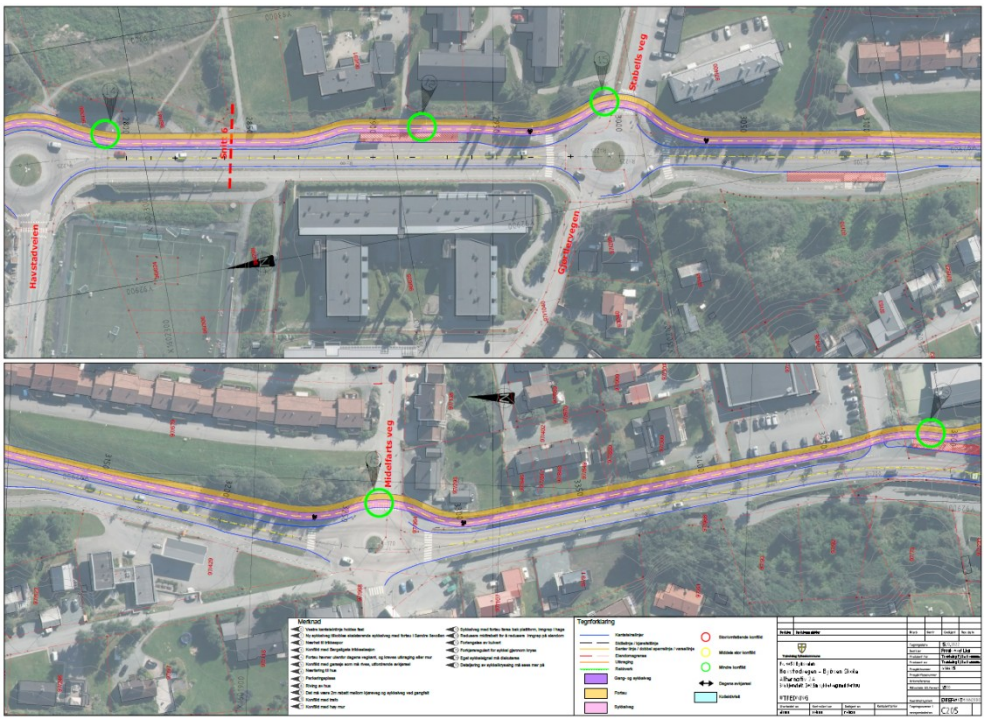
KART/PROSJEKTSKISSE







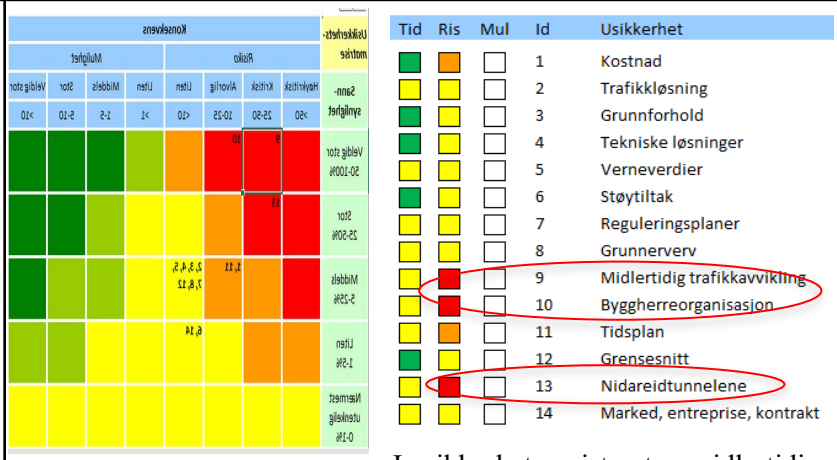



Havstadveien
Gåsetorvegen
Stabells veg
Hildrafaret veg
Bjørnsons veg

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**17102M Fv. 6650 Kongens Gate**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Gateprosjektet omfatter strekningen av fv. 6650 Kongens gt. i Trondheim mellom Ilevollen/Nidareid og kryss med St. Olavs gt., ca. 700 m. Ny trafikkløsning er «Kollektivgate nord» på delstrekningen over Nidareid og tre kjørefelt på delstrekningen Vollgata-Tordenskjolds gt., med midtstilt kollektivfelt retning østover. Nye holdeplasser bygges ved Hospitalskirka og Nidareid. Ombyggingen medfører omlegging og fornying av teknisk infrastruktur (overvannssystem, VA-ledninger, kabelnett, trikkespor med kjøreledninger, gatelys).
Prosjektutløsende:	Behov for å forbedre kollekttraséen inn mot sentrum. Anlegget er definert som et gateprosjekt i metrobussporteføljen (kollektivtiltak) i Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026.
Helhet/sammenheng:	Fra planprogrammet 2018 og forprosjekt 2019: Gateprosjektene er viktige traséer for metrobusslinjene, og bygges som effektive kollektivårer med gode forhold for fotgjengere og syklister som ferdes langs eller krysser gata. Gateprosjektene skal øke attraktiviteten til buss, og øke tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til og fra Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å sikre effektive og høykvalitets busstraséer legges det til rette for å godt, synlig og effektivt kollektivtilbud. Dette er viktig for å øke kollektivandelen. I tilegg sikres bedre forhold for gående på strekningen.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging

Planstatus:	Planprogram fra 2018 angir at det ikke er behov for reguleringsplan. Det er laget et forprosjekt i 2019. Politiske vedtak i 2022 har bestemt andre trafikkløsninger enn de anbefalte fra forprosjektet. Det har derfor vært behov for å presisere utformingen av de vedtatte trafikkløsningene i en ny planfase utført høsten 2022/våren 2023, av en plangruppe hos fylket.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse, med forutsetning om totalentreprise for hovedentreprisen og delentreprise VA Batterigt.: • Planbeskrivelse av vedtatt trafikkløsning: April 2023 • Oppstart av byggefasen for anleggs dag A (og B), med prosjektplan, kontraktstrategi, avklaring av omfang/grensesnitt, mm: andre kvartal 2025. • Ferdigstillelse av overflatearbeider for VA-løsning i Batterigt: mai 2024 • Kontraktsinngåelse for hovedentreprise :mars 2025 • Overtakelse av anlegg i hovedentreprise: november 2027
Samordning andre tiltak:	• VA-anlegg i Kongens gt. og sidegater (Trondheim kommune) • Byggeprosjektet Nordre Ilevollen (Trondheim kommune) • Koordinering med BaneNor i forhold til dere arbeid med Nidareidtunnelene, kommer mest sannsynlig til utførelse i siste halvdel av 2028. • Sykkelveg i Smedbakken og Tordenskjolds gt.(Trondheim kommune) • Høy-& lavspent-anlegg (Tensio). • Fiberkabler (Telenor, Telia, etc.)
Usikkerhet i prosjektet:	 I usikkerhetsregisteret er midlertidig trafikkavvikling og byggherreorgasnisasjon grønn, mens Nidareidtunnelene fremdeles er rød.

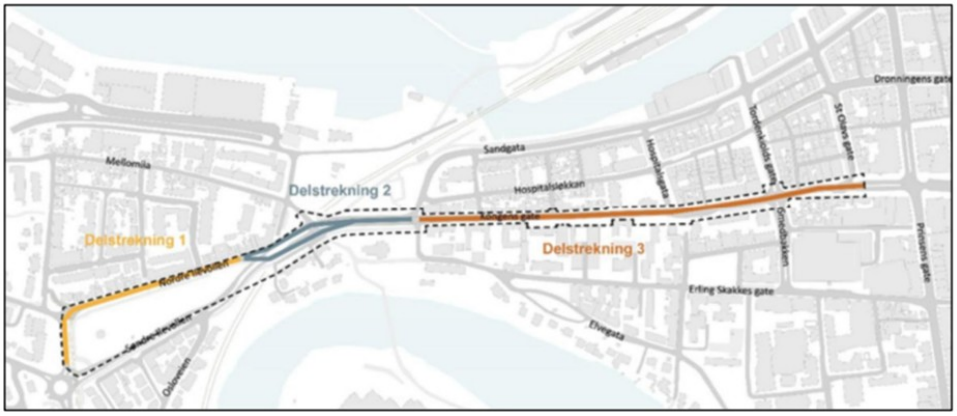
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
556	2025	10-20%		Byggherre	2018
Merknad: Økt styringsramme i KU-sak 8/25.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	208,5	150	145	53,8	

KART/PROSJEKTSKISSE

Byggeprosjektet omfatter delstrekning 2 og 3. Delstrekning 1 bygges av Trondheim kommune.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6654 Ringvålvegen, Lundvegen og vestover**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Ca. 350 meter gang- og sykkelveg inkludert kulvertutvidelse langs Fv. 6654 Ringvålvegen.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud for syklende og gående på nordsiden av Ringvålvegen i dag fra Lundåsen og vestover, det er i dag stor boligutbyggingsaktivitet i nærområdet. Prosjektet tilrettelegger for bedre sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.
Helhet/sammenheng:	Helhetlig sykkeltilbud langs fv. 6654 Ringvålvegen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet tilrettelegger for bedre fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.
Lokale Delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan R20190006. Arbeid med byggeplan ble ferdigstilt 2.kvartal 2024.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er ferdigstilt 2021. Byggeplan ferdigstilt, og utbygging kan starte sommer 2025 gitt investeringsbeslutning.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med Fv. 6654 Ringvålv. fortau ved Lund Snupl., Fortau langs Lundvegen(TK), VA for Solbergåsen/Heimdal Bolig og pumpestasjon med Trondheim kommune.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv. Tilstrekkelig midlertidig areal for å gjennomføre bygging. Kostnad for erstatning til AtB i byggetiden. Godkjenning av kulvertløsning hos Vegdirektioreatet.

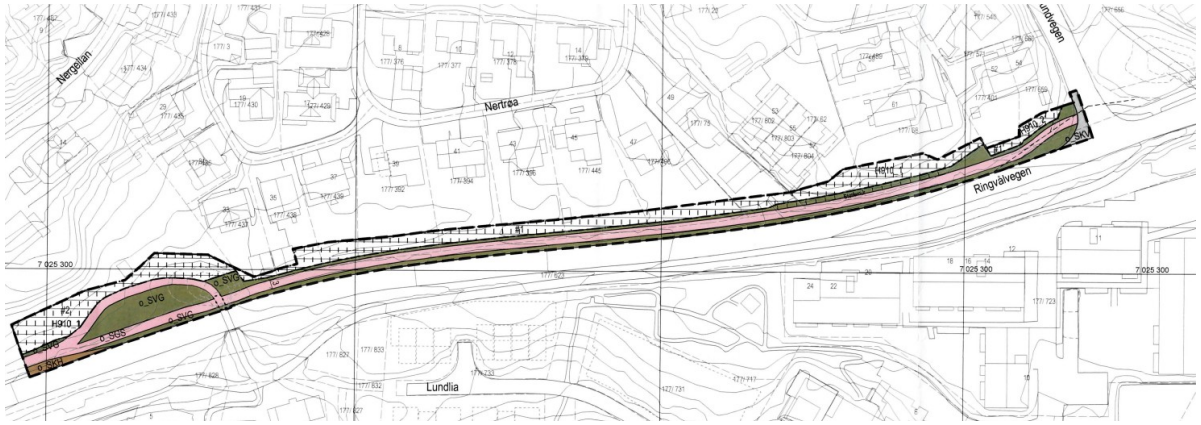
STYRINGSRAMME -					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
30,8	2025	10-20			
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	14,5	15,5			
Merknad: Det er behov for ny bevilgning i 2026 i forhold til gjennomført byggherreoverslag i desember 2024 som viste et behov for økt styringsramme. Innspill er hensyntatt fradrag VA.					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv 6656 - Bøckmans veg - Nedre del**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltiltak langs nedre del av Bøckmans veg, fra Sommerlystvegen og nordover til Breidablikkveien. Tiltaket innebærer sykkelveg med fortau. Det er utredet flere ulike løsninger for sykkel i Bøckmans veg i sin helhet. Valg av løsninger for hele gata henger sammen med bygging av Byåstunnelen med tilhørende endringer i trafikkmengder og kjøremønster. Nedre del anbefales å bygges som sykkelveg med fortau for å få en god og trygg kobling mot sykkel tilbudet langs Osloveien uavhengig av hvillken løsning som vil bli etablert på øvre del.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbudet til syklister
Helhet/sammenheng:	Del av kjernenettet for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Det avklares behov for reg.plan våren 2025.
Forventet fremdrift:	Tiltaket krever sannsynligvis reguleringsplan. Dette avklares våren 2025. Hvis tiltak kan realiseres innenfor gjeldende reguleringsplan kan ferdig byggeplan være ferdig i 2026/2027 med påfølgende utbygging.
Samordning andre tiltak:	Byåstunnelen og sykkelløsning i Byåsveien.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt planprosess. Anslag må oppdateres.

UTREDNINGSESTIMAT			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

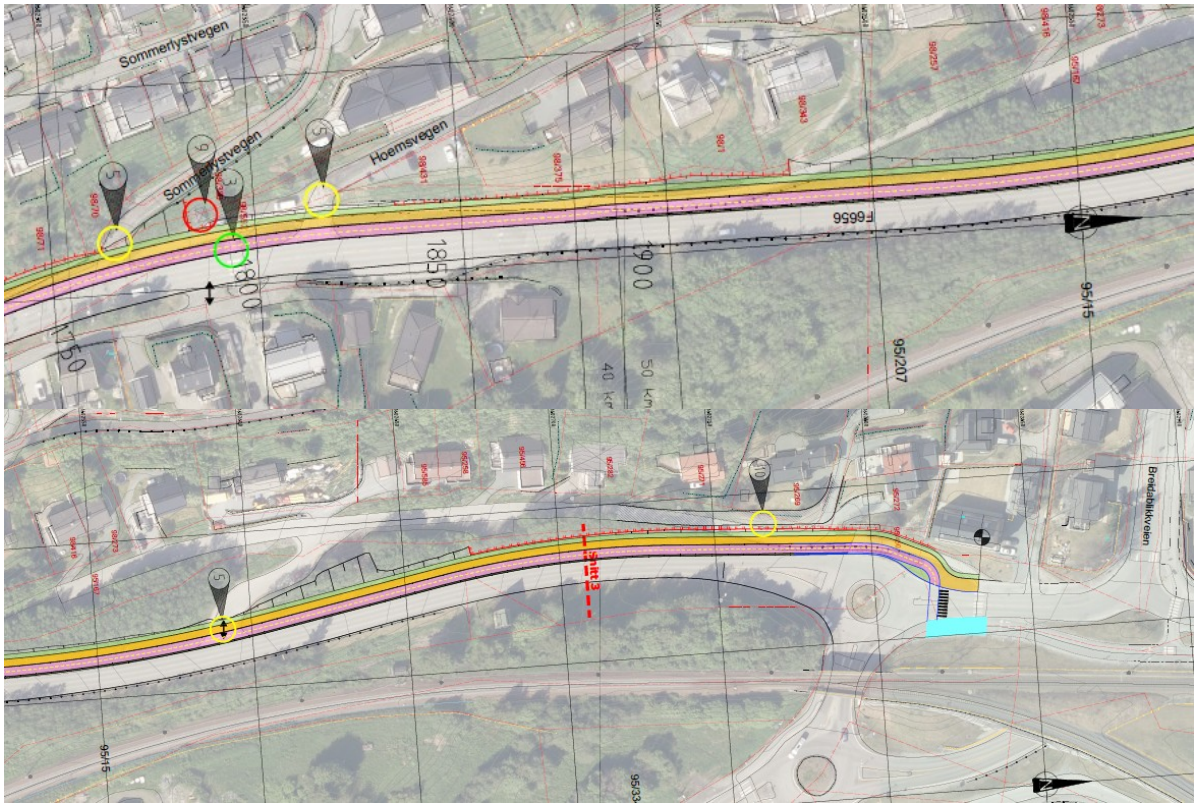
36	2022	40 %	
Merknad:			

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	0	5	10	20,4	

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet skal bygge sykkelveg med fortau langs fv. 6658 Torbjørn Bratts veg. Det er vedtatt en detaljreguleringsplan for Torbjørn Bratts veg, fra og med eiendommen til Nardovegen 4 (gnr/bnr 66/266) til Nardokrysset. Prosjektet skal tilrettelegge for økt transport, og gi grunnlag for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende. Strekningen som er regulert av fylkeskommunen har en lengde på omtrent 300 meter, og er en del av hele strekningen i Torbjørn Bratts veg på ca. 850 meter. Øvrige deler er regulert av andre private aktører, samt NTNU Campusutviklingen.
Prosjektutløsende:	Økt fortetting og utvikling i området gir økt behov for transport og økt andel gående og syklende. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gangen (ref. Nullvekstmålet). Strekningen fra Lerkendal og opp til Nardosenteret er definert som hovedsykkelrute, og er klassifisert i svært dårlig standard. Opplevd trygghet og/eller fremkommelighet er dårlig, og det er behov for å oppgradere tilbudet for gående og syklende iht. dagens krav og standarder.
Helhet/sammenheng:	• Tiltaket vil kunne bedre/effektivisere kollektivtilbudet på strekningen. • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). • Syklende vil få en mer effektiv og trafikksikker transportveg.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket legger til rette for sykkel og bidrar på den måten til nullvekstmålet, ved at sykkelandelen økes
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)/utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt desember 2024 Pågående byggeplan
Forventet fremdrift:	Arbeid med byggeplan igangsatt januar 2025
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak langs Torbjørn Bratts veg, Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg: • R20210040 • R20220032 • R20210036 • R20210030 • Fv6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen (Trfk)
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnerverv, byggelederkapasitet Trfk, trafikkavvikling i byggefase.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
216,5	2025	10-20%			
Merknad/ref til PR-saksnr:					

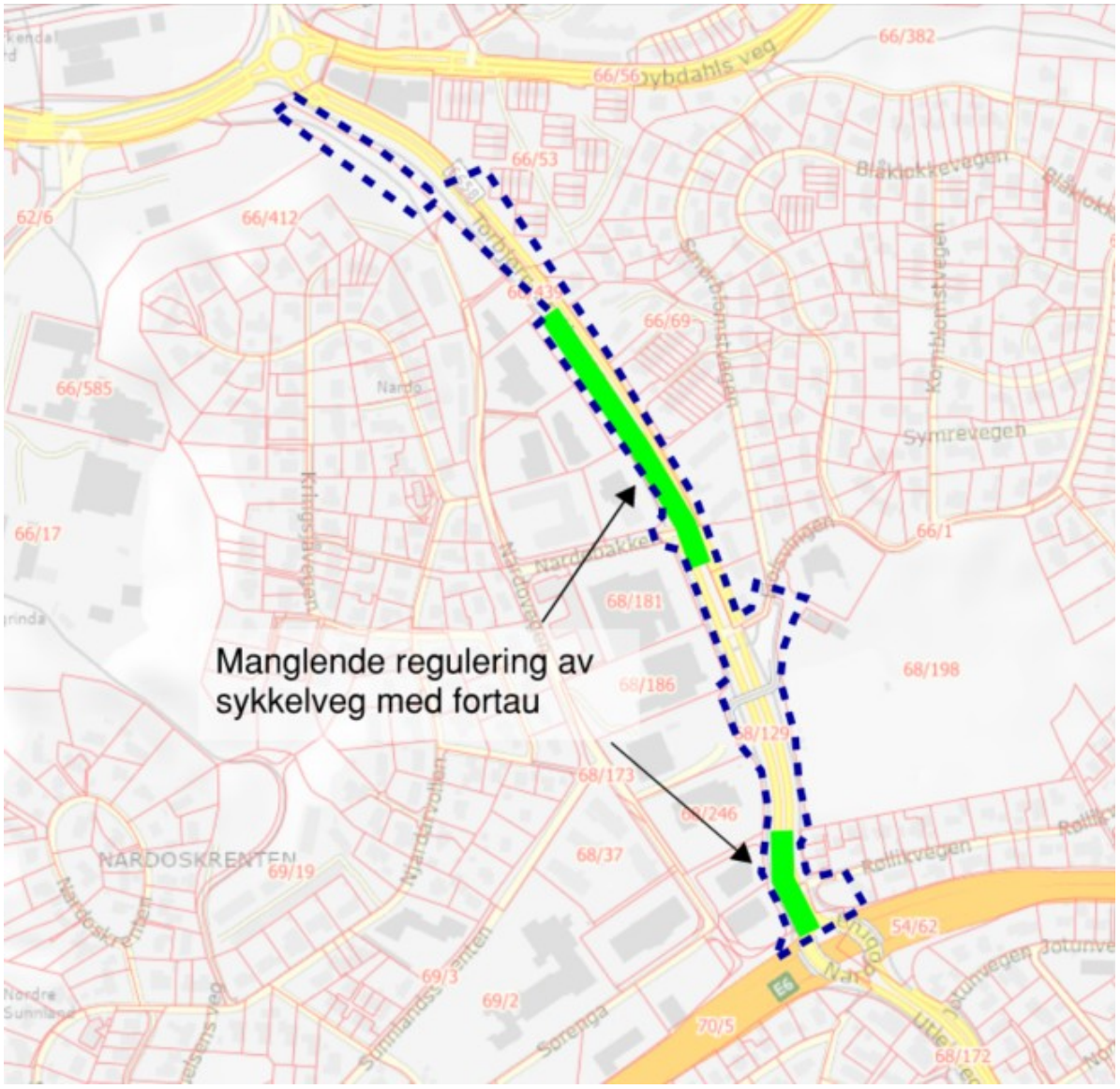
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (løpende kroner)					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	12 (løpende kr)	52,2	90	55	15,7
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren nedenfor viser varslet planområde i blå, stiplet strek.
Grønn skravur viser områder som er inkludert i reguleringen av sykkelveg med fortau som ble vedtatt des. 2024.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	24131S Fv.6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Utleirvegen, fra Nardokrysset til kryss med Steindalsvegen. Reguleringsplanen skal tilrettelegge for økt transport av myke trafikanter, og gi grunnlag for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende, samt se på muligheten for å redusere reisetid for kollektivtrafikken. Arbeidet innebærer blant annet: • Kvalitetssikring av løsningsvalg i mulighetsstudiet. • Målpunktsanalyse, vurdering av gangstrømmer og snarveier • Sykkelveg med fortau (3,5+2,5+1,5 m snøopplag) • Utbedring av eks. fortau • Universell utforming av kryss • Vurdering av avkjørselssanering i Utleirvegen • Vurdering av lyskryss i kryss Tors veg x Utleirvegen • Vurdering av kryssutforming i Utleirvegen x Othilienborgvegen (T-kryss og rundkjøring) • Kollektivfelt • Vurdering av fjerning av bussholdeplass • Analyser og vurderinger • Støyskjermer • Belysning
Prosjektutløsende:	Økt fortetting og utvikling i området gir økt behov for transport og økt andel gående og syklende. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (ref. Nullvekstmålet). Strekningen fra Lerkendal og opp til Nardo Centeret er definert som hovedsykkelrute, og er klassifisert i svært dårlig standard. Opplevd trygghet og/eller fremkommelighet er dårlig, og det er behov for å oppgradere tilbudet for gående og syklende iht. dagens krav og standarder.
Helhet/sammenheng:	• Tiltaket vil kunne bedre/effektivisere kollektivtilbudet på strekningen. • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). • Syklende vil få en mer effektiv og trafikksikker transportveg. • Tiltak for å forbedre kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen til kunne forbedre framkommeligheten og trafikksikkerheten i området, samtidig som det kan frigi areal til fortau og sykkelveg med fortau. • Vurdering av støytiltak

Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket legger til rette for sykkel- og kollektivtrafikken og bidrar på den måten til nullvekstmålet, ved at sykkel- kollektivandelen økes.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan og byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplan forventes vedtatt ila første kvartal 2026.
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn sommer 2025. Reguleringsplan forventes å være vedtatt første kvartal 2026.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak langs Fv.6658 Utleirvegen: • Utleirvegen, øst (Trfk) • Torbjørn Bratts veg
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, kapasitet hos konsulent, byggelederkapasitet Trfk, trafikkavvikling i byggefase.

STYRINGSMÅL					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
205	2023	20-30%	30.01.2024		
Merknad/ref til PR-saksnr:					

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	14	4	22	110	78,2
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren nedenfor viser varslet planområde i blå, stiplet strek.
Grønn strek viser områder som mangler regulering av sykkelveg med fortau.
Sirkel viser kryss som skal vurderes i arbeidet.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen, Øst**
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres sykkelveg med fortau og nødvendig langsgående støyskjerming langs østsiden av fv. 6658 Utleirvegen, på strekningen mellom Steindalsvegen og Blaklivegen. Sykkelveg med fortau skal planlegges med utgangspunkt i formingsveileder for hovedrute sykkel. Støyskjermer inklusive rabatter og snøopplag er regulert inn. Naboskjermer og lokale skjermer går direkte til byggeplanlegging, og inngår ikke i reguleringsplanen. Det er forutsatt at det ikke er behov for reguleringsplan for støytiltak på vestre side av Utleirvegen. Verken kjørebanen eller gang- og sykkelveg på vestsiden skal bygges om. Planområdet inkluderer ikke kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen, kun strekningen i Utleirvegen mellom kryssene. Sykkelveg med fortau skal avsluttes noen meter før kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen. Prosjektet har også med noe VA-arbeid tilhørende Trondheim kommune.
Prosjektutløsende:	Forbedre støyforhold for beborer og legge bedre til rette for sykkel.
Helhet/sammenheng:	Sykkelveg med fortau reguleres som en del av helhetlig kjernenett for sykkel i Trondheim.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bedre framkommelighet for sykkel legger til rett for at vekst i trafikk kan tas med sykkel
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplanlegging)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 19.12.2024. Byggeplan forventes ferdig i K2 2026.
Forventet fremdrift:	Forventet utlysning totalentreprise 2. kvartal 2025.

Samordning andre tiltak:	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsveien-Blaklivegen - Vest støyskjerming. Fv.6658 Torbjørn Bratts veg – Utleirvegen sykkelveg med fortau.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, grunnforhold

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
130	2025	10-20%		Anslag	
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	15	57,5	42	20,5	0
Merknad:					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**25124S Fv. 6666 Gløshaugen - Lademoen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport på fv. 6666 (Singsaker-ringen) mellom Gløshaugen og Lademoen. Strekningen er ca. 2500 m og er delt opp i fire delstrekninger A, B, C og D. Tiltaket i dette prosjektarket gjelder sykkelløsninger på delstrekning B, mellom Høgskoleringen og Tyholtveien
Prosjektutløsende:	Økt fortetting i området og en økt andel gående/syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Delstrekning B mangler sykkelveg og prioriteres. Holdeplasser vil også bli oppgradert som en del av arbeidet • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). • Syklende vil få en mer effektiv og trafikksikker transportveg.
Helhet/sammenheng:	Sikre sammenhgengden nett mellom sykkltilbud ved Festningen og i allerede bygs anlegg i Chr. FRedriks gt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for sykkel og prioritering av kollektiv foran bil skal bidra til å øke andelen miljøvennlige reiser
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)/Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Det jobbes med byggeplanlegging og utbygging vil foregå i 2025 og 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen andre tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til anleggsgjennomføring.

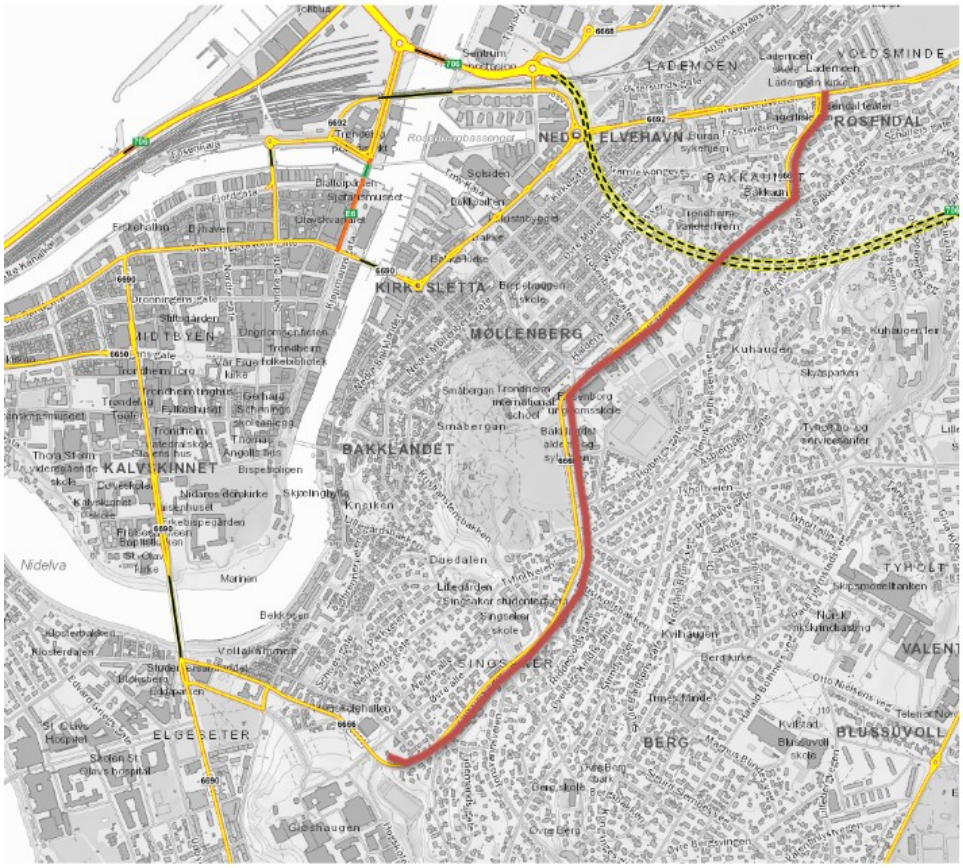
UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
151,5	2024	40%	2021
Merknad:			

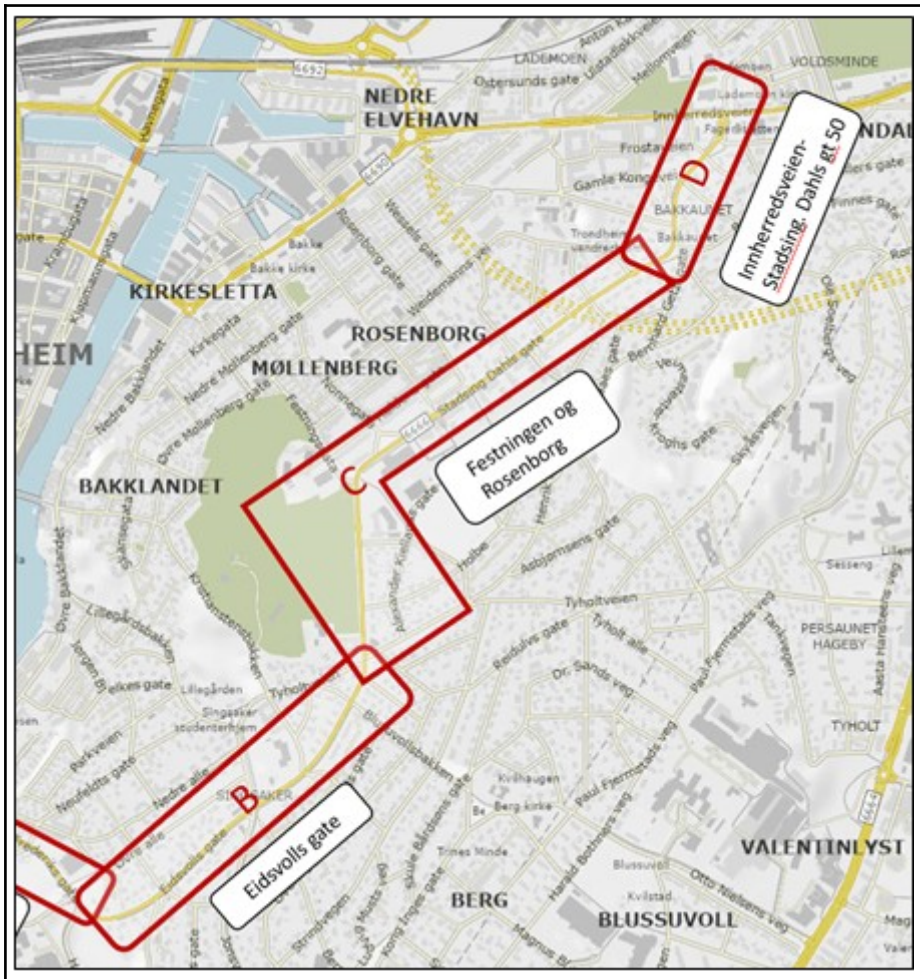
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett t i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	26	25	16,4	60	27,2
Merknad:					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE




NEDRE ELVEHAVN
KIRKESLETTA
ROSENBORG
MØLLENBERG
BAKKLANDET
BERG
BLUSSUVOLL
VALENTINLYST
TYHOLT
PERSAUNET HAGEBY
VOLDSMINDE
Innherredsveien-Stadsing. Dahls gt 50
Festningen og Rosenborg
Eidsvolls gate
B
C
D

Prosjektnavn:	**Fv. 6668 Haakon VIIs gate**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det er behov for å utvikle Haakon VIIs gates fremtidige funksjon og tilrettelegging for de ulike trafikantgrupper, inkludert buss, bil og sykkel. Fylkeskommunen prosjektutvikler konsepter for Haakon VII's gate, der premissen er at det skal tilrettelegges for både bil, sykkel og kollektiv i gaten. Alt med sikte på å sikre fremkommelighet og høykvalitet for kollektivtrafikken, etablere en høykvalitets gatestruktur, samt trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper.
Prosjektutløsende:	Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim
Helhet/sammenheng:	Del av Metrobussporteføljen
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet skal sikre et godt og attraktivt busstilbud og redusere barriereeffekten for myke trafikanter. I sum vil dettte gjøre det mer attraktivt å velge miljøvennlig transport.
Lokale delmål:	Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det lettere å kjøre buss. Bidrar derfor til mål 1-5 i Miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Ferdig regulert i 2027/2028
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Politiske avklaring og behov for samhandling og koordinering mot øvrige utbygginger.

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
707	2025	30-50%	2025
Merknad:			

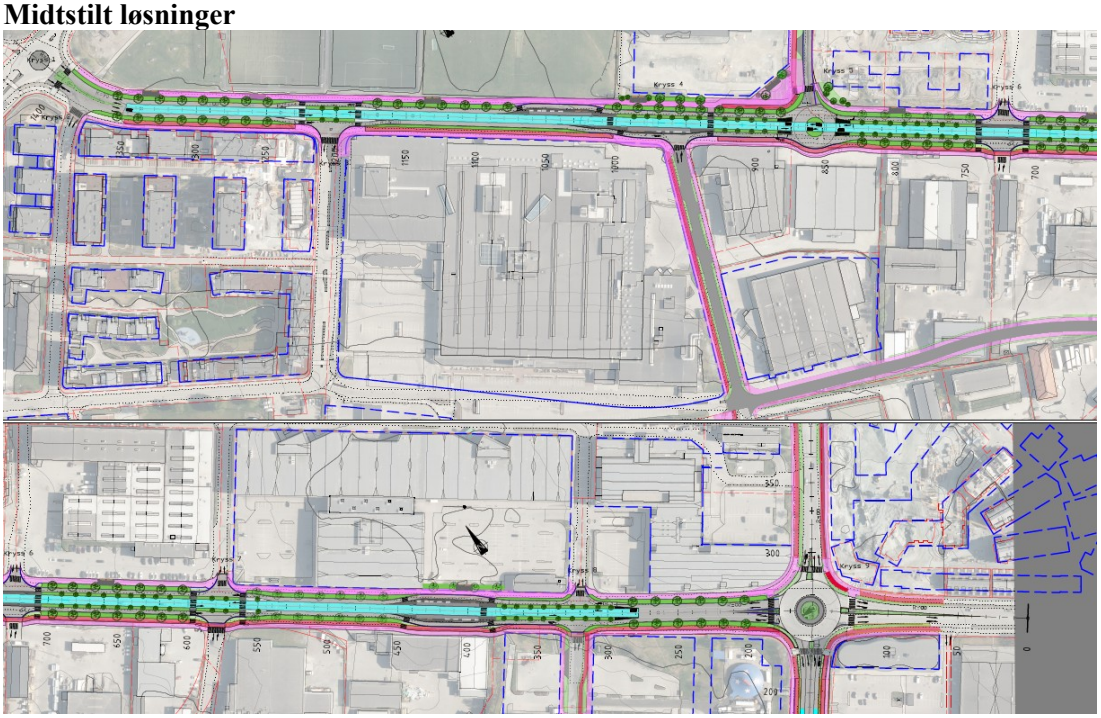
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	3,4	7	15	250	458,9

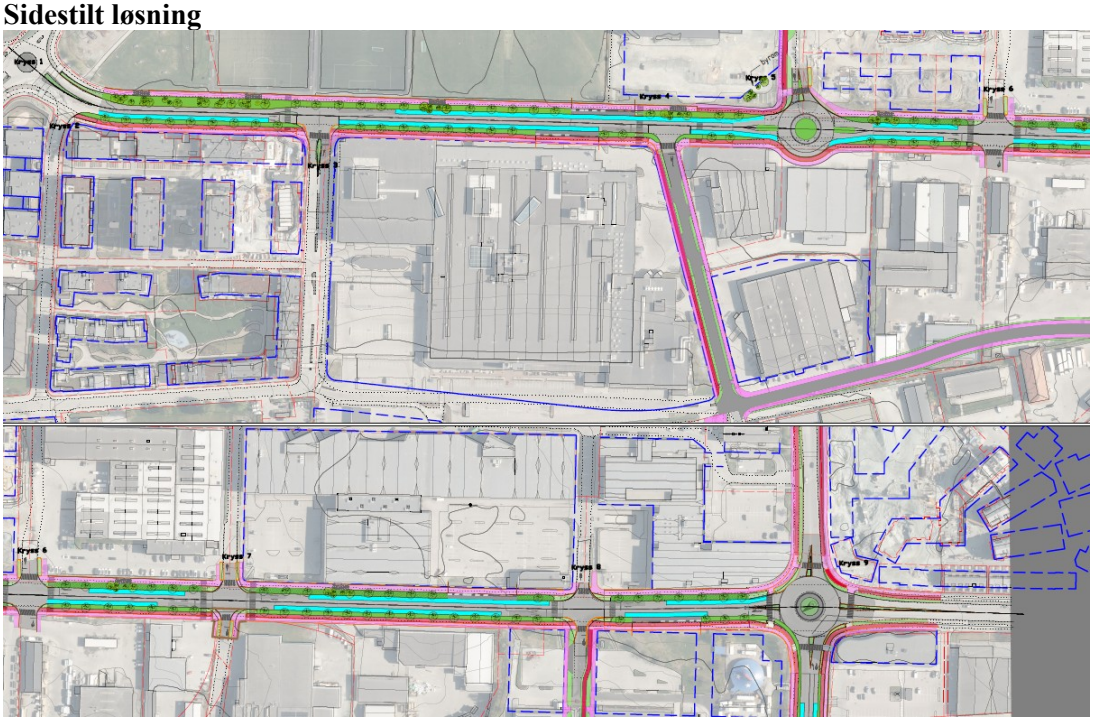
Merknad:

KART/PROSJEKTSKISSE

Midtstilt løsninger



Sidestilt løsning



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**25128S Fv. 6668 H7 Rotvoll - Arkitekt Ebbells gate**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket innebærer å få et separert tilbud for gående og syklende, slik at det blir en tryggere løsning. Det vil da bli en lengre strekning med sykkelveg med fortau i et område med potensiale for økt sykling. Planlagt sykkelveg med fortau har tverrsnitt for sykkelveg med fortau 3+2m, samt 0,5 m grusskulder til og med Arkitekt Ebbells veg.
Prosjektutløsende:	Etablere sammenhengende sykkelnett
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen hovedsykkelruta langs jernbanen og ruta mot Haakon VIIs gate.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed leggge til rette at trafikkvekst kan tas med miljøvennlig transport.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Byggeplan påstartes i 2025 med utbygging i 2026/27.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

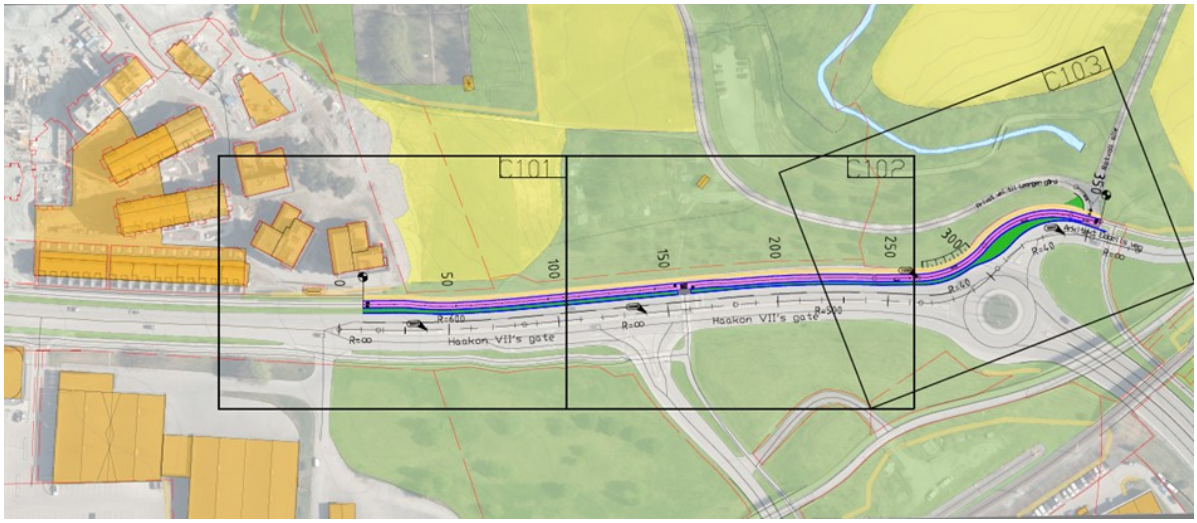
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
11	2024	40 %	15.5.2024	Forenklet anslag	2025
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4	4,5	3,5			

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**22163M Metrobusstrasé Nyhavna**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omhandler regulering av metrobusstrasé over Nyhavna fra Rv706 (ved Strindheimstunnelen) til Jarleveien (ved Lilleby). Traséen skal betjene Metrobusslinje M2 som i dag kjører Mellomveien. Det har vært en langsiktig tanke i Metrobuss sin rutestruktur at M2 midlertidig kjører i Mellomveien til Nyhavna er tilstrekkelig utviklet. Reguleringsarbeidet er ferdig, men er under avklaring mot Trondhem kommune. Reguleringsplan antas å legges ut til høring i løpet av 2025.
Prosjektutløsende:	Trondheim kommune har utredet alternative traséer for Metrobuss over Nyhavna. Bystyrets og fylkesutvalget har fattet vedtak om at traséen skal gå via Stiklestadveien-Strandveien-Maskinistgata-Båtsmannsgata. For å få realisert endring av metrobusstrase og sikre nødvendig areal på Nyhavna er de vesentlig å få utarbeidet en reguleringsplan. Det er allerede startet private reguleringsplaner langs traséen som kan påvirke handlingsrommet for Metrobuss.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av Metrobussporteføljen som er en av de viktige elementene i byvekstavtalen for å nå miljøpakkens mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å gjøre større deler av byen tilgjengelig for kollektivtransport. Det skal også være med å styrke bussens konkurranseevne mot bil. I tillegg vil det være et viktig tiltak for å bidra til at nye beboere på Nyhavna kan ha lav bilandel og bilbruk.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til følgende av miljøpakkens mål - Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål. - Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. - Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt sett skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Videreføring av detaljplanlegging (reguleringsplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan under arbeid
Forventet fremdrift:	Forventet vedtatt reguleringsplan i løpet av 2025/tidlig 2026. Kan da starte byggeplanlegging i 2026 og bygging tidligst ca 2 år etter dette.
Samordning andre tiltak:	Flere pågående reguleringsplaner i området som det koordineres mot. Det gjelder blant annet planer for Jarlheimsletta, Reina og Maskinistgata 2. I tillegg starter Nyhavna utvikling sitt arbeid som prosjektet må tilpasses. Tiltaket må også sees sammen med sykkelprosjekter fra både SVV (sykkelekspressveg) og TK (Strandveien og Nidarholms gt blant annet)
Usikkerhet i prosjektet:	Mange interessenter i området gjør at planrisikoen er relativt høy. Dette kan føre til at det tar lenger tid å få en vedtatt plan en den fremdriften tilsier. I tillegg kan mulig forurenset grunn være en kostnadsdriver i byggefasen.

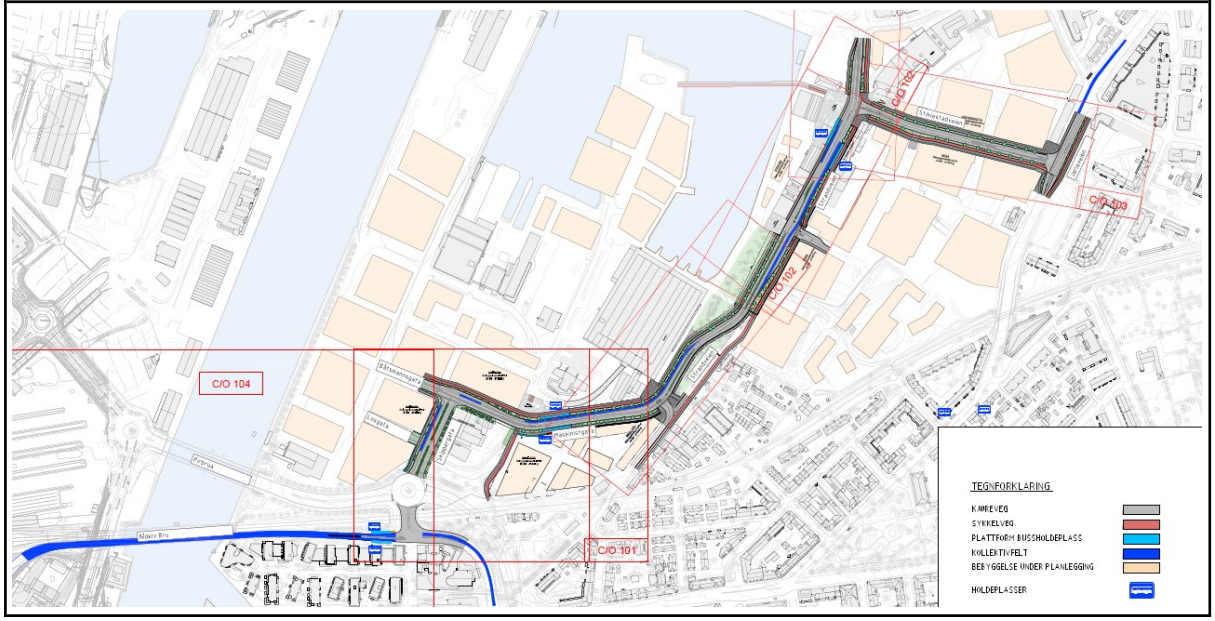
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
458	2024	15	8.3.2024	SVV-anslag	
Merknad: ref KU sak 45/24					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	10,2	6	35	110	332,1
Merknad:					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**MP Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	11 holdeplasser langs fv. 6680 og 6674 Bratsbergveien skal oppgraderes for å tilfredsstille dagens krav og standarder. Det er et nasjonalt mål at forholdene for kollektivtransporten skal bedres slik at flere velger å reise kollektivt. Som bidrag til løsning vil bedring av tilgjengelighet, fremkommelighet og universell utforming og trafikksikkerhet være sentralt.
Prosjektutløsende:	Forbedring av bussholdeplass for å tilfredsstille krav og standard.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av satsingen i Miljøpakken for å øke attraktiviteten til kollektivtilbudet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedrer område for gående og syklende, sikrere skolevei, bedre tilknytningen mot Byneset.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken - Utførte tiltak har fått mange positive tilbakemeldinger fra beboere og brukere av kollektivtilbudet langs Bratsbergveien og med ønske om at prosjektet sluttføres som planlagt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse høst 2025
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSRAMME – Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. Kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
12	2021	10-20%			2021

Merknad:

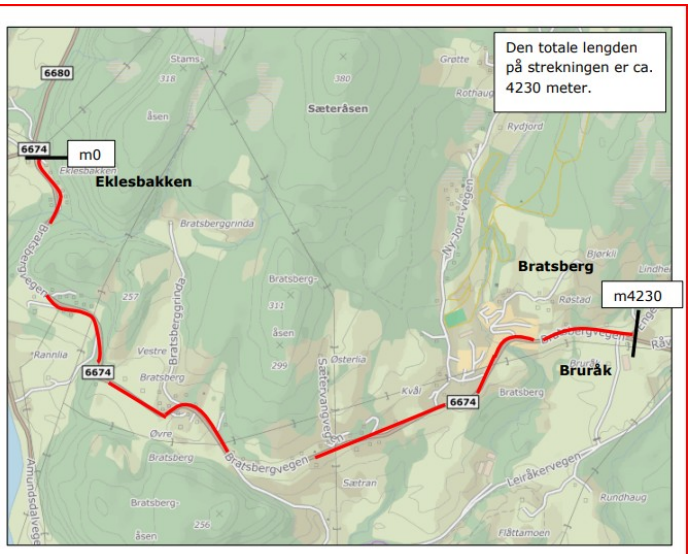
FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	12	2,7			
Merknad: Restfinansiering av tiltak gjennomført i 2025, samt sluttføring i 2026.					

KART/PROSJEKTSKISSE

KART OVER FV. 6680 OG FV. 6674



Bilde 2 Oversiktskart over fv. 6680



Bilde 3 Oversiktskart over fv. 6674

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22121S/22122S/22123S Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen er en strekning på ca 4,2 km fra Heimdal til Selsbakk langs fv. 6682 i Bjørndalen. Strekningen er en del av hovedsykkelruta "*Heimdalsruta*". Det planlegges ny hovedsykkelveg med fortau som omfatter en utvidelse av dagens gang- og sykkelveg - planlagt løsning skiller gående og myke trafikanter med lav hastighet fra syklende. Bredder og utforming planlegges med utgangspunkt i Håndbok N100 Veg og gateutforming og «*Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim*». Prosjektet vil vurdere flere bredder på sykkelvegen og på fortauet. Maksimal bredde vil være 4 meter på sykkelvegen og 2,5 meter på fortauet. Smalere løsning kan være aktuelt.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud, for å nå fylkestingets mål om at Trondheim skal være landets beste sykkelby. Økt fortetting i området, en økt andel gående/syklende og tilstøtende strekninger med oppgradert/forbedret tilbud for gående og syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Det er mange syklende på strekningen og ruta inngår som en del av de mest brukte pendelrutene til/fra Trondheim sør. Fall/stigning på strekningen (og el-syklister) gir høy hastighet på syklistene, som ikke er separert fra gående. Dette i sammenheng med den høye andelen syklende gir svært utrygge forhold for gående. Det vil planlegges en trafikksikker løsning i kryssområdene ved Søbstadvegen, John Aaes veg, Nyveilia og Forsøkslia.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er den del av hovedvegnett for sykling i Trondheim. Sykkelveg med fortau vil bidra til et sammenhengende system (uten systemskifte) mellom Heimdal og Trondheim. Tiltaket følger opp Fylkestingets vedtok i sak 76/20 om økt sykkelsatsing i Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Rammebetingelser i Byvekstavtalen for 2019-2029 gir føringer for sykkelsatsingen. Det er et overordnet mål i Byvekstavtalen at all vekst i persontransport i storbyområder skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette målet bidrar til å redusere klimagassutslipp, luftforurensing, kø og støy, og har stor betydning for å utvikle byer og tettsteder til å bli mer attraktive og bærekraftige. Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5. Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.

	Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet og færre forsinkelser. Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å sykle, og at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Dette vil være et ledd i å oppnå Miljøpakkens mål. Strekningen er også i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Reguleringsplanforslag har vært på offentlig ettersyn. Byggeplan ikke igangsatt.
Forventet fremdrift:	Vedtatt reguleringsplan juni 2025.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med Statens vegvesen sin regulering i nord mot Sluppen, reguleringsplan for Forsøkslia og Trondheim kommune sine planer for gang- og sykkelveg langs Forsøkslia.
Usikkerhet i prosjektet:	Dårlige grunnforhold - resultatet av grunnundersøkelser kan ha stor betydning for økonomi og valg av løsning. Marked, grunnerverv, anleggsgjennomføring og usikkerheter knyttet til reguleringsplanprosesser. Leirelva er viktig bekkedrag for anadrome laksefisk.

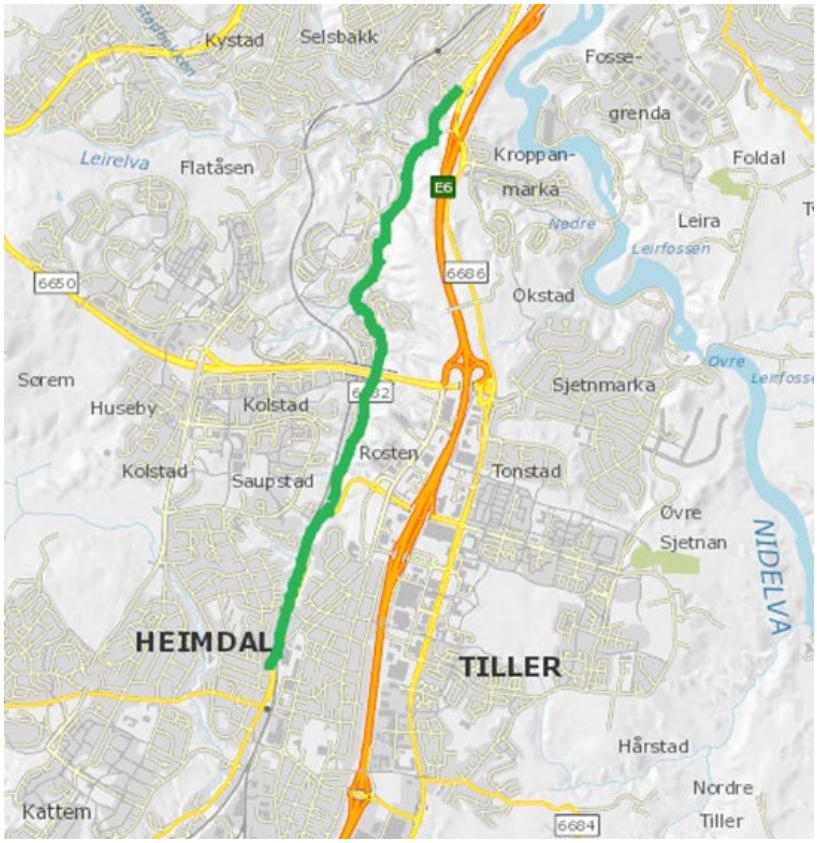
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging				
Strekning	Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Del 1	349	2024	25 %	2022
Del 2	354	2024	25 %	2022
Merknad:				

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
Beløp (mill):	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Del 1 Heimdal-Okstadøy	41	5	60	147,5	125,4
Del 2 Okstadøy-Selsbakk	23	0	12	100,5	249,6
Merknad:					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen Heimdal – Selsbakk markert med grønn farge.

Prosjektnavn:	**MP Gateprosjekt - Fv. 6690 - Innherredsveien vest**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjketet er en del av metrobussporteføljen og det skal derfor etableres løsninger som sikrer målene til et høystandard kollektivtilbud i tråd med byvekstavtalen. Det skal derfor planlegges løsninger som sikrer gode forhold for kollektivtrafikken og samtidig er med styrke forholdene for myke trafikanter Det jobbes i 2025 med prosjektutvikling med innledende vurdering av ulike kryss- og feltløsninger for Innherredsveien fra Kjøpmannsgata til rundkjøringen ved Bassengbakken. Dette legges frem for miljøpakken høsten 2025. I 2026 vil det kunne startes opp detaljplanlegging forutssatt enighet om prinsipper og økonimiske rammer som skal legges til grunn etter endt prosjektutvikling Det er vesentlig med koordinering mot gateprosjekt i Olav Tryggvassons gate og Innherredsveien øst.
Prosjektutløsende:	Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim
Helhet/sammenheng:	Del av Metrobussporteføljen
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket skal gjøre det mer attraktivt og effektivt og kjøre buss og samtidig bedre forhold for myke trafikanter som begge deler skal bidra til å styrke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange
Lokale delmål:	Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det letter å kjøre buss. Bidrar derfor til Mål 1-5 i miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan eller reguleringsplan)
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Oppstart byggeplan/reguleringsplan 2026
Samordning andre tiltak:	De øvrige prosjektene i metrobussporteføljen
Usikkerhet i prosjektet:	Svært mange interessenter og krevende planprosesser

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
220	2020	30-50%	2023
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	2	1	7	65	230,5
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Gateprosjekt - Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet er en del av metrobussporteføljen og det skal derfor etableres løsninger som sikrer målene til et høystandard kollektivtilbud i tråd med byvekstavtalen. Det skal derfor planlegges løsninger som sikrer gode forhold for kollektivtrafikken og samtidig er med styrke forholdene for myke trafikanter. Prosjektet strekker seg fra Munkegata frem til Kjøpmannsgata. Traséen er i dag tilnærmet en kollektivgate, men er etablert med midlertidig standard på både gatelegem og holdeplasser. Prosjektet avventer vedtak og avklaring i områdeplan Nordøstre kvadrant som Trondheim kommune jobber med. Denne planen skal formalisere prinsippene som er etablert. Når denne planen er vedtatt kan videre detaljplanlegging av prosjektet fortsettes.
Prosjektutløsende:	Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim
Helhet/sammenheng:	Del av Metrobussporteføljen
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket skal gjøre det mer attraktivt og effektivt og kjøre buss og samtidig bedre forhold for myke trafikanter som begge deler skal bidra til å styrke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange
Lokale delmål:	Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det letter å kjøre buss. Bidrar derfor til Mål 1-5 i miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	-
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	-
Samordning andre tiltak:	De øvrige prosjektene i metrobussporteføljen
Usikkerhet i prosjektet:	Svært mange interessenter og krevende planprosesser, kvalitet og utsrekning må avklares

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
204	2020	30-50 %	
Merknad:			

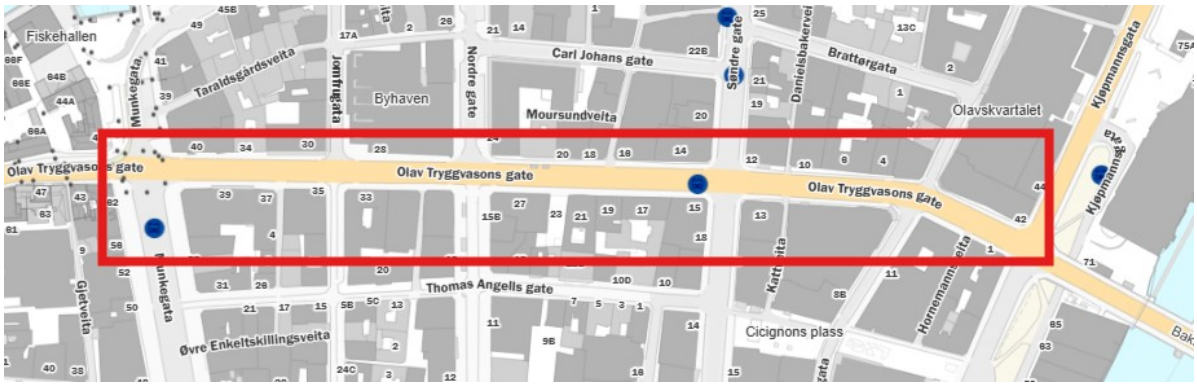
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	23,3	0	0	10	246,8
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	17103M Elgeseter gate nord
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Elgeseter gate nord. Reguleringsplanen skal tilrettelegge for vedtatt løsning rundt Samfundet (alternativ 4), som i hovedtrekk innebærer å flytte all motorisert trafikk i Klostergata. Høgskoleveien skal forbeholdes gående og syklende. Reguleringsplanen skal sikre tilstrekkelig arealformål og grunnerverv for gjennomføring av tiltaket. Prosjektets omfatter nødvendig utstrekning for å kunne gjennomføre/bygge alternativ 4, og strekker seg fra krysset ved Elgeseter bru x Klostergata til Vangslunds gate/Snorres gate for å ivareta regionholdeplasser. Det skal utarbeides komplett reguleringsplan med tilhørende dokumenter. Rammebetingelser til reguleringsplanarbeidet: • Bystyret, sak 34/22, PS 61/20 • Fylkesutvalget: Sak 27/22 og sak 145/22
Prosjektutløsende:	Bymiljøavtalen som ble inngått i 2016 innebærer at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum skal bygges om, blant annet for å legge til rette for de nye metrobusslinjene. Elgeseter gate er den viktigste adkomsten fra Midtbyen fra sør og har vært planlagt oppgradert siden midten av forrige århundre. Over flere tiår har det blitt arbeidet med planer for tiltak som kan redusere miljøproblemene. Det foreligger nå vedtak og beslutninger som gir grunnlag for oppstart av planlegging av reguleringsplan for Elgeseter gate.
Helhet/sammenheng:	En del av gjennomføring og suksessen for metrobussystemet
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan legges ut til høring sommeren 2025. Reguleringsplan forventes å være vedtatt i slutten av 2025 eller tidlig 2026.
Samordning andre tiltak:	Det vil være viktig å avklare og koordinere med pågående prosjekter i området. Spesielt må det koordineres mot prosjekt i Olav Kyrres gt og Håkon Jarls gate, som Trondheim kommune jobber med. Det må også tas hensyn til utbyggingen av NTNUs campus i dette området.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektavgrensning, politiske føringer, marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring, samhandling med Trondheim kommune, behandling hos Byplankontoret.

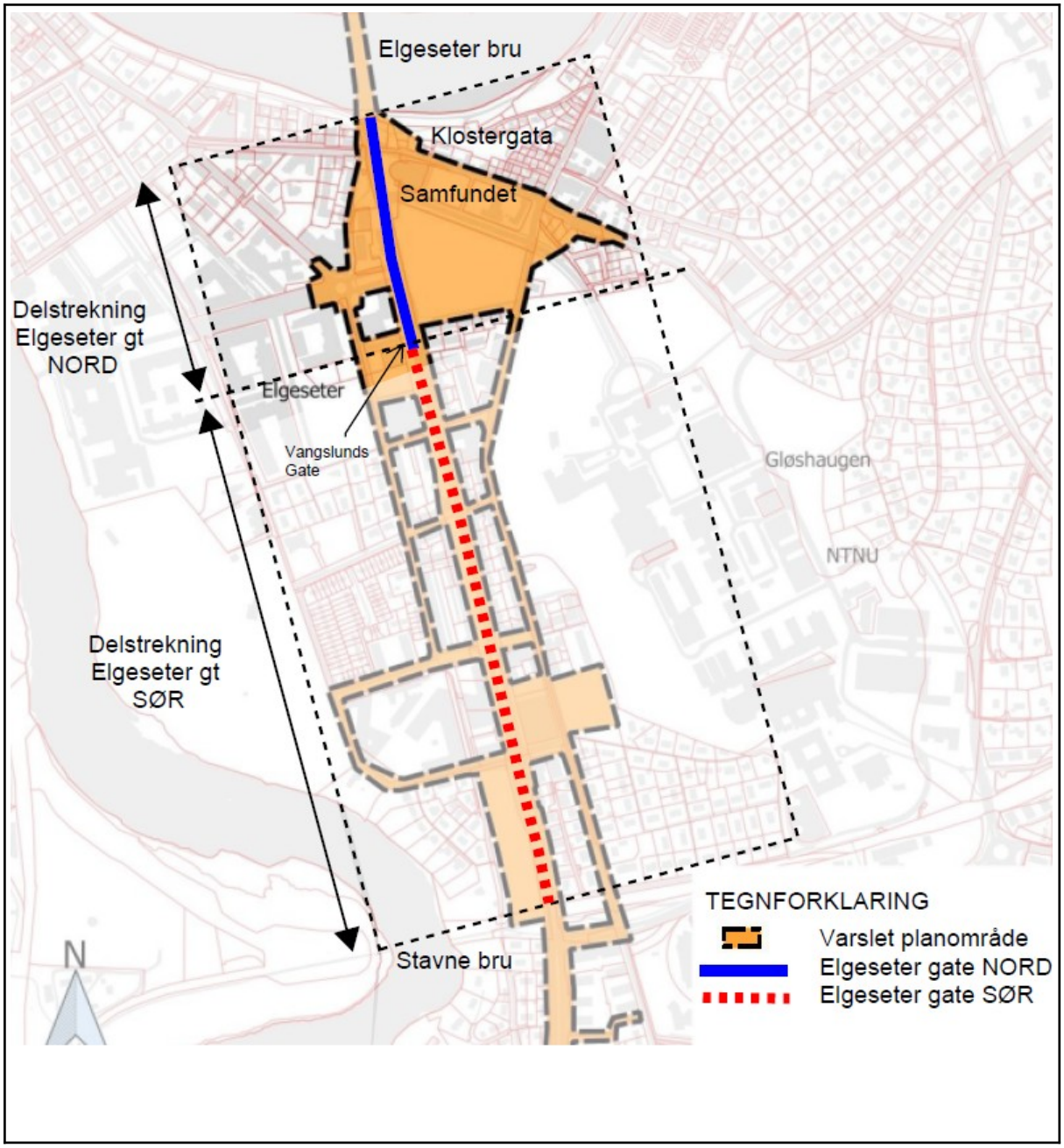
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
295	2024	10-20 %		SVV-anslag	2023
Merknad/ref til PR-saksnr: ref. KU-sak 55/24, 283 mill. (2025-kr) finansieres ved metrobussporteføljen.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	4,9	20	45	150	97,4
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
Figuren viser strekningen Elgeseter bru – Stavne bru, med inndeling i delstrekning nord og sør.


Elgeseter bru
Klostergata
Samfundet
Delstrekning
Elgeseter gt
NORD
Elgeseter
Vangslunds
Gate
Gløshaugen
NTNU
Delstrekning
Elgeseter gt
SØR
Stavne bru
N
TEGNFORKLARING
Varslet planområde
Elgeseter gate NORD
Elgeseter gate SØR

Prosjektnavn:	17103M Fv. 6690 Elgeseter gate sør
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Elgeseter gate søndre del. Planen skal følge opp vedtatt prisipper for utforming i tråd med politiske vedtak fra 2022. Prosjektets strekker seg fra Snorres gate og sør til Strindvegen Det skal utarbeides komplett reguleringsplan med tilhørende dokumenter. Rammebetingelser til reguleringsplanarbeidet: • Bystyret, sak 34/22, PS 61/20 • Fylkesutvalget: Sak 27/22 og sak 145/22
Prosjektutløsende:	Bymiljøavtalen som ble inngått i 2016 innebærer at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum skal bygges om, blant annet for å legge til rette for de nye metrobusslinjene. Elgeseter gate er den viktigste adkomsten fra Midtbyen fra sør og har vært planlagt oppgradert siden midten av forrige århundre. Over flere tiår har det blitt arbeidet med planer for tiltak som kan redusere miljøproblemene. Det foreligger nå vedtak og beslutninger som gir grunnlag for oppstart av planlegging av reguleringsplan for Elgeseter gate.
Helhet/sammenheng:	En del av gjennomføring og suksessen for metrobussystemet
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Mål om vedtatt plan innen 2030. Kan da spilles inn utbygging i ev. fremtidig byvekstavtale.
Samordning andre tiltak:	Det vil være viktig å avklare og koordinere med pågående prosjekter i området. Spesielt må det koordineres mot prosjekt i Olav Kyrres gt og Håkon Jarls gate, som Trondheim kommune jobber med. Det må også tas hensyn til utbyggingen av NTNUs campus i dette området.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektavgrensning, politiske føringer, marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring, samhandling med Trondheim kommune, behandling hos Byplankontoret.

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
49,3	2020	30-50	2017
Merknad:			

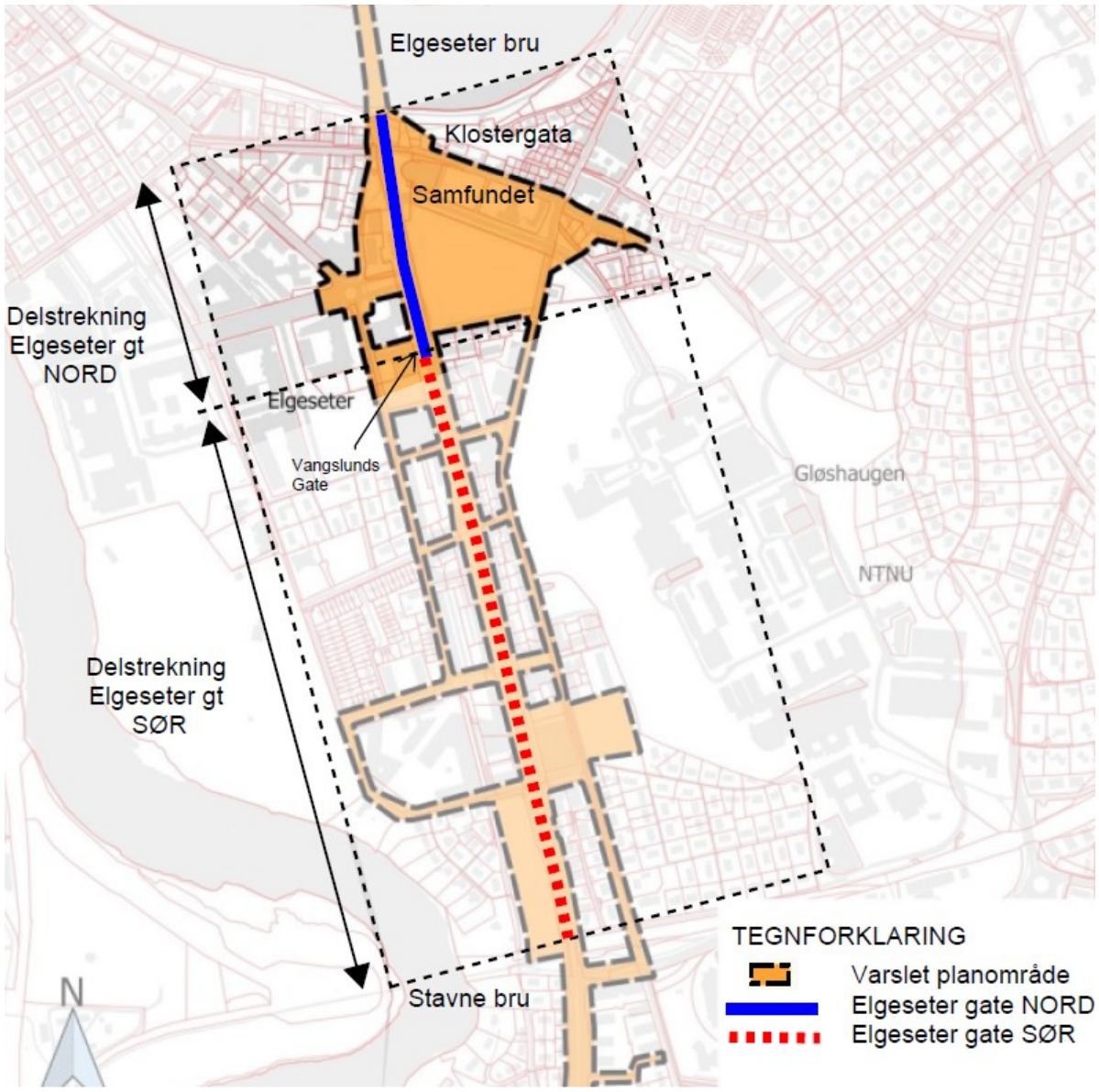
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjet*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	46,7					9,2
Merknad: Midler til planlegging av Elgeseter gate sør.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren viser strekningen Elgeseter bru – Stavne bru, med inndeling i delstrekning nord og sør.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**20110M Fv. 6692 Innherredsvegen Øst**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Metrobusstrasé. 1300 meter miljøgate, sykkelveg med fortau
Prosjektutløsende:	Bedre forholdene for bussene og myke trafikanter. Et løft for området.
Helhet/sammenheng:	Et av de store gateprosjektene i Miljøpakken
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikksikkerhet for myke trafikanter og fremkommelighet for bussene.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt, og byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Oppstartet sommer 2023, ferdigstillelse høst 2025
Samordning andre tiltak:	VA med Trondheim Kommune, og kabler og kanaler med Tensio
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, miljøkrav og tilgang på nullutslippsmaskiner for entreprenører. Fremdriften kan bli påvirket dersom det blir nødvendig med to-felts vei og biltrafikk i anlegget pga sprekker og stenging i Strindheimtunellen

STYRINGSRAMME *					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
331,9	2020				
Merknad: I tillegg vil det komme bidrag fra Trondheim Kommune og Tensio.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

	FINANSIERINGSBEHOV				
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	304,5	110	14,3		
	Merknad: Det er hensyntatt refusjon av andel kostnader til Trondheim kommune og Tensio.				

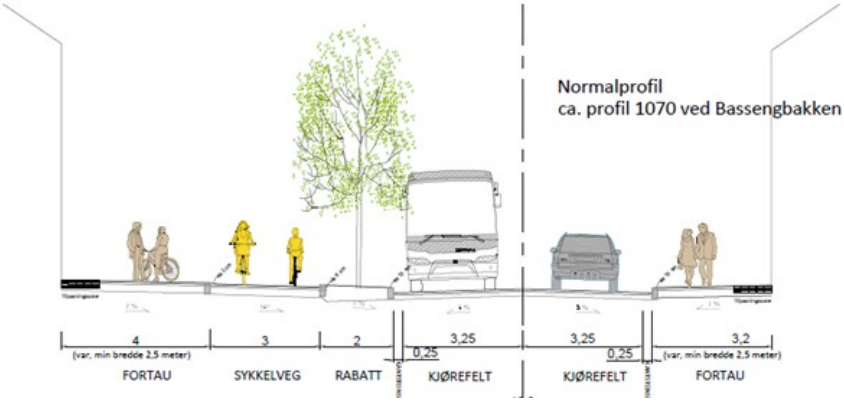
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov*

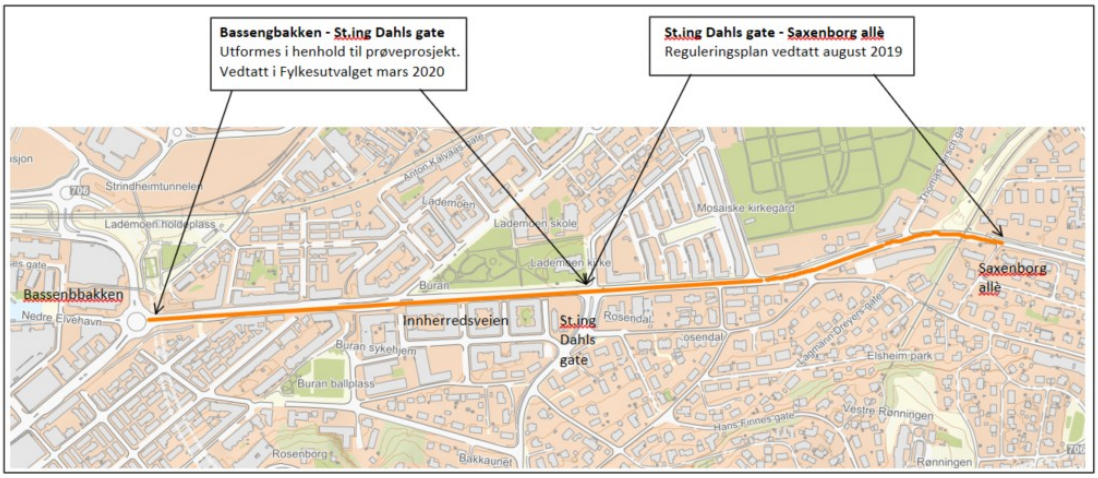
2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

https://youtu.be/G3svIEau0JI







PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**25126S Fv.6692 Innherredsveien Saxenborg alle-Persauneveien**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Når Innherredsveien øst blir ferdig bygd vil det bli en manglende lenke for den gjennomgående sykkelvegen i Inneherrdsveien mellom Saxenborg alle og Persaunvegen. Det skal etableres en sykkelvei med fortau på strekningen. Det legges til grunn at arealet mellom eksisterende støyskjerm og eksisterende gjerde mot langsgående eiendommer er det som avgrenser tilgjengelig areal. Boliger langs strekningen har dette som adkomstveg i dag og det må legges til grunn at de fortsatt må ha det. Det skal også sees på enkle løsninger som sikrer en god og trygg sykkeltrasé ned mot Thoning Owesens gate for syklende som skal i retning Lade.
Prosjektutløsende:	Sikre sammenhengende sykkelløsning i Innherredsveien
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen sykkelruten langs Innherrdsveien fra Strindheim inn mot sentrum.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed leggge til rette at trafikkvekst kan tas med miljøvennlig transport
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Byggeplan i 2025 og utbygging i 2026.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging

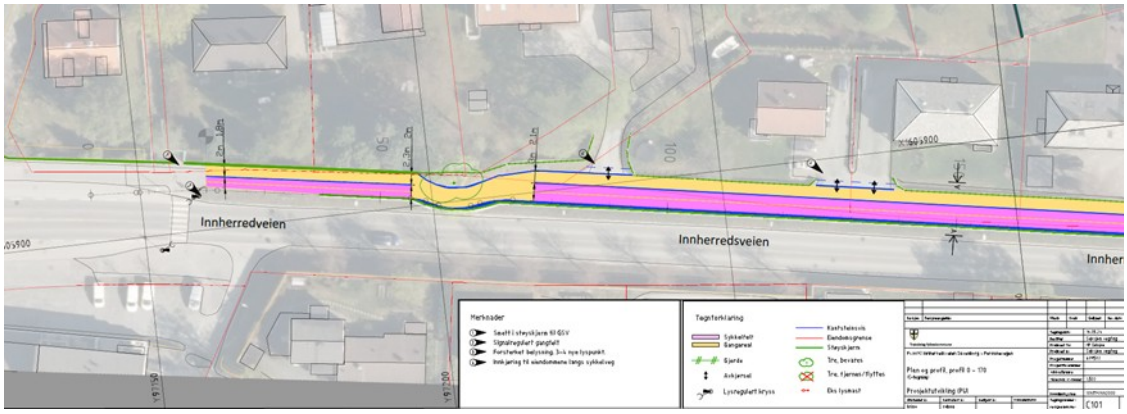
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
7	2024	40 %	14.05.2024	Forenklet anslag	
Merknad:					

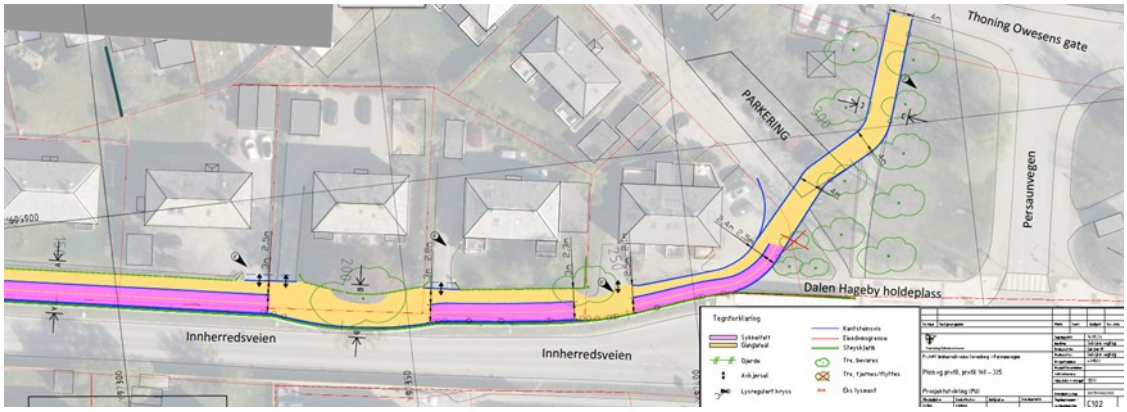
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

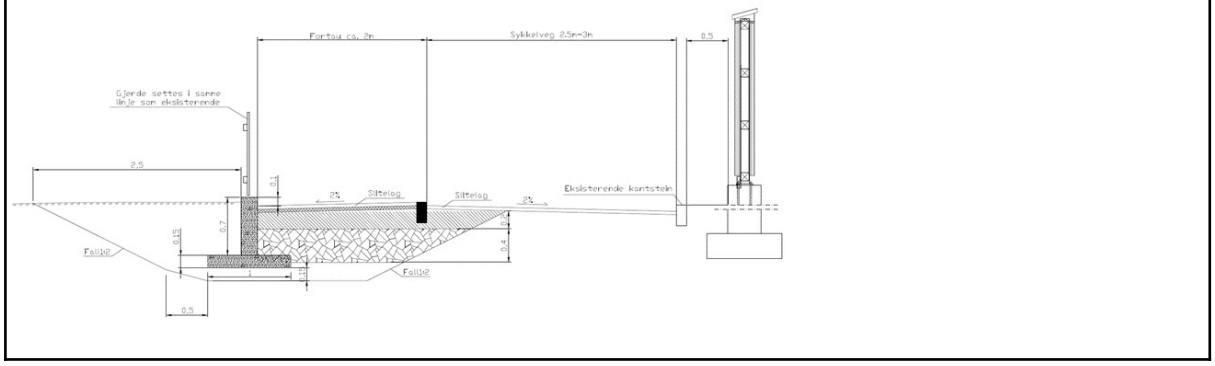
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	3	4,6			

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE






Fortau ca. 2m
Sykkelveg 2.5m-3m
0.5
Gjerde settes i samme linje som eksisterende
2.5
0.1
2%
Sittelag
Sittelag
2%
Eksisterende kantstein
0.7
0.15
0.4
Fall 2%
Fall 2%
0.5

Prosjektnavn:	**Fv. 708 Vollmarka**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter bygging av ca.570m gang- og sykkelveg med belysning og lokale støttemurer langs fv.708 i Vollmarka i Melhus kommune. Inkluderer også utbedring/forlengelse av stikkrenne og nødvendige tiltak for å sikre tilstøtende bekk. Prosjektet byggeplanlegges med utgangspunkt i reguleringsplan vedtatt av Melhus kommunestyre i 2019.
Prosjektutløsende:	Tiltaket er en del av Trafikksikkerhetsplan for Melhus kommune. Eksisterende gang- sykkelveg avsluttes nedenfor Innleggsvegen 5, og en fortsettelse av denne gang- og sykkelvegen vil øke trafikksikkerheten betydelig, spesielt for barn og unge som har strekningen som skoleveg innenfor Gimse skolekrets.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av Melhus kommunes trafikksikkerhetsplan for 2019-2024 og vil støtte opp under forpliktelsene i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet for 2023-2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å bygge en ny gang- og sykkelveg vil det legges til rette for at flere velger å gå og sykle fremfor å kjøre bil. Mindre biltrafikk betyr lavere utslipp. En gang- og sykkelveg vil gjøre det enklere og tryggere for folk å velge miljøvennlige transportformer, og dermed øke antallet miljøvennlige reiser, samt redusere antall trafikkulykker. Tiltaket vil også gjøre området mer tilgjengelig for alle, uavhengig av alder og mobilitet. Mindre biltrafikk fører til lavere utslipp av skadelige stoffer og mindre støy, og vil derfor forbedre luftkvaliteten og gi et roligere nærmiljø.
Lokale delmål:	Gang- og sykkelvegen kan bidra til å nå følgende lokale mål i miljøpakkesamarbeidet: Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten 6 Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.

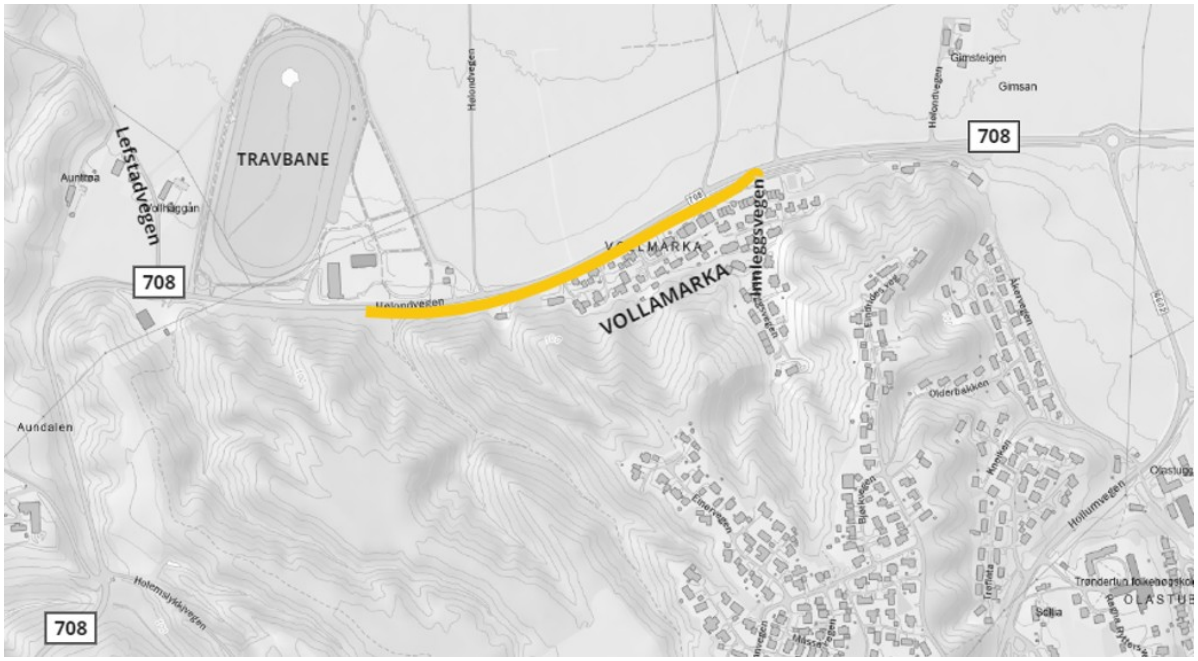
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)

Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 2019, byggeplan igangsatt detaljplanlegging.
Forventet fremdrift:	Reg.plan ferdig 2019. Byggeplan forventet ferdig kv.2 2025. Forventet ferdig utbygging kv.4 2026 gitt investeringsbeslutning ila 2025.
Samordning andre tiltak:	Avklaring deltakelse med VA i prosjektet fra Melhus kommune.
Usikkerhet i prosjektet:	Tilgang til fag- og BL-ressurser internt. Grunnforhold og forurensede masser.

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	5				
Merknad: *Prosjektet har per nå kun 5 mill i finansiering, øvrig detaljert investeringsbeslutning må fremmes etter byggherreoverslag i prosjekteringfase.*					

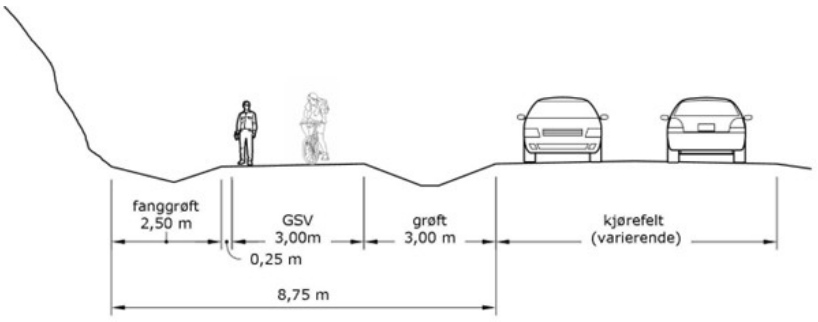
Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 1: Strekning der GS veg langs fv. 708 skal forlenges er markert med gult

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**24146S Fv. 800 Hårrisdalen-Nygården**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for gang- og sykkelveg langs Fv. 800, mellom Nygården og Hårrisdalen i Skaun kommune. Strekningen er på ca. 3,1 km. Foreløpig er det foreslått følgende generelle snitt (men dette må vurderes underveis i planprosessen med eventuelle lokale tilpasninger): 
Prosjektutløsende:	En gang- og sykkelveg (GSV) på strekningen skal sikre et sammenhengende tilbud som gir barn og unge en trafikksikker skolevei mellom Børsa og Viggja. Dette er spesielt viktig for å øke antallet reiser til og fra skolen i Børsa med sykkel eller til fots, nå som det er politisk vedtatt å legge ned barneskolen på Viggja.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er et viktig tiltak for å forbedre forbindelsen for myke trafikanter mellom Børsa og Viggja, og vil dermed bidra til Miljøpakkens mål om nullvekst i personbiltrafikken. Tiltaket er i tråd med kommuneplanens arealdel for Skaun kommune.
Bidrag til nullvekstmålet:	- Reduksjon av biltrafikk ved å tilrettelegge for tryggere og mer attraktive alternativer som gange og sykkel. - Reduksjon av utslipp og støy ved mindre biltrafikk
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan).
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), påfølgende byggeplan.
Planstatus:	Reguleringsplan i oppstartsfase, forventes vedtatt kv.1/2 2026. Byggeplan ikke påbegynt.
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan antas oversendt til Skaun kommune i desember 2025. Forventet vedtak i kv.1/2 i 2026. Byggeplan forventet ferdig vinter 2026/2027. Forventet ferdig utbygging 2028/2029.
Samordning andre tiltak:	VA-tiltak Skaun kommue er under utsjekk. Samordning/koordinering med utredningsprosjekter før øvrig langs fv.800. Eventuelle andre tiltak å samordne med blir undersøkt i reguleringsfase.
Usikkerhet i prosjektet:	Kritisk for fremdrift og økonomi i planfase: • Arkeologi – undersøkelser må gjøres i feltsesong og når det er kapasitet – funn kan forsinke framdrift med at det ev. må legges ny trasé. • Geoteknikk – undersøkelser er avhengig av kapasitet hos utførende – funn av kvikkleire/kvikkleiresoner kan forsinke eller stoppe prosjektet. • Naturmangfold – undersøkelse må gjennomføres i feltsesongen, funn av sårbare arter/områder kan medføre at trase må omlegges • Mulig innløsning av boliger – avhenger av god dialog med grunneiere • Godt samarbeid med Skaun kommune, innbyggere og andre berørte parter • Politisk behandling- ønske om utbygging må være politisk forankret • Innsigelser fra regionale myndigheter med krav om utredning i siste del av planfase.

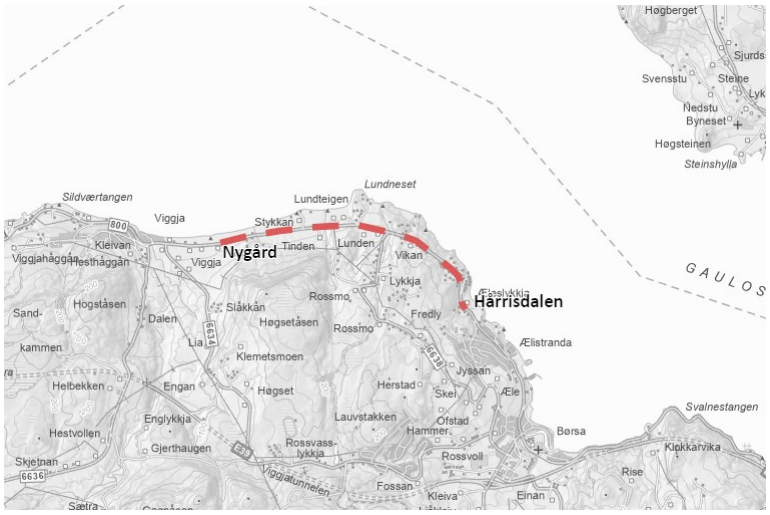
UTREDNINGSMÅL* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2025	30-50%	2025
Merknad: * Avsatt i HP 2025-29. Anslag gjennomføres i reguleringsplanfase.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	4	5	10	50	11,3
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Viser strekningen som skal detaljreguleres.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Holdeplasspakke 3**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av 6 holdeplasspar med plattformer til en standard som oppfyller krav til universell utforming av holdeplasser. Holdeplassene er: Fv 6662 Steinan – 2 plattformer Fv 6662 Steinaunet – 2 plattformer Fv 6680 Astronomveien fra sentrum – 1 plattform Fv 6680 Eklesbakken – 2 plattformer Fv 6680 Klæbu skyss stasjon (ensidig 2 -veis med 2 plattformer) Fv 6616 Uglevegen (ensidig 2 veis 2 plattformer). Se på løsninger for 2 sidig holdeplasser. Holdeplasser oppgraderes iht normaler i Hb N100 og skal være tilpasset bruk av 18 m lange leddbusser for holdeplasser ved fv 6662 og fv 6680 og 15 m lange busser for øvrige holdeplasser (Uglevegen) Fokus for oppgradering av holdeplasser er • Bruk av kasselstein ved plattform • Nytt dekke • Lang nok plattform slik 18m leddbuss kan komme helt inn til plattform i hele bussen sin lengde • Leskur der det er behov for det • Taktile ledelinjer • Overvannshåndtering • UU • Belysning • Overbygningsvurdering ved busstopp Hva bygges? • Busslommer etter krav i Hb N100 • Kantstopp etter krav i Hb N100 • Ensidig 2 veis (gjelder for Klæbu skysstasjon) • Uglevegen har ensidig 2 veis idag, men AtB ønsker vurdering mot 2 sidig løsning) • Taktile ledelinjer etter krav i Hb V129 • Andre relevante håndbøker • Leskur etter behov (vurdering om det er avstigende eller påstigende stasjon) Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc. Generell tilbakemelding vedrørende leskur - hvis det skal monteres

	leskur må det også planlegges faststrøm mht sanntidsskjerm og eventuelt validator
Prosjektutløsende:	Mangel på universell utforming og trygge plasser for av og påstigning av buss.
Helhet/sammenheng:	Trøndelag fylkeskommune har utført forprosjekt for en mengde holdeplasser på fylkesveger i byvekstområdet. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Forprosjekter (PU) er utført en del tilbake i tid med 2010 og 2014.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og tilgjengelighet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/Utbygging
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål, men behov for utsjekk av 2 holdeplasser som er vist med busslomme med utbedringsstandarden på 54m. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging 2025/2026, utbygging i 2026/27.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette forhold på byggested, mer arealkrevende løsninger mhp at holdeplasssen skal tilrettelegges for 18 m leddbuss for holdeplasser langs fv 6662 og fv 6680 Noen holdeplasser er vist med 54 m utbedringsstandard, og må sjekkes ut for normert standard. Forprosjektene er utført i 2010 og 2014 og nye krav kan spille inn, prisstigning.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18 mill	2024	40 %	2024
Merknad: Kostnader er vurdert ut fra totalkostnader inklusive prosjektering, byggeledelse etc Tidligere utført forprosjekt fra 2010 og 2014 er justert mhp byggvareindeks for veganlegg, samt vurdert opp mot kostnader for tilsvarende holdeplasser i dag			

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjet*

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp	3	3	10	3,6		

(mill):						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

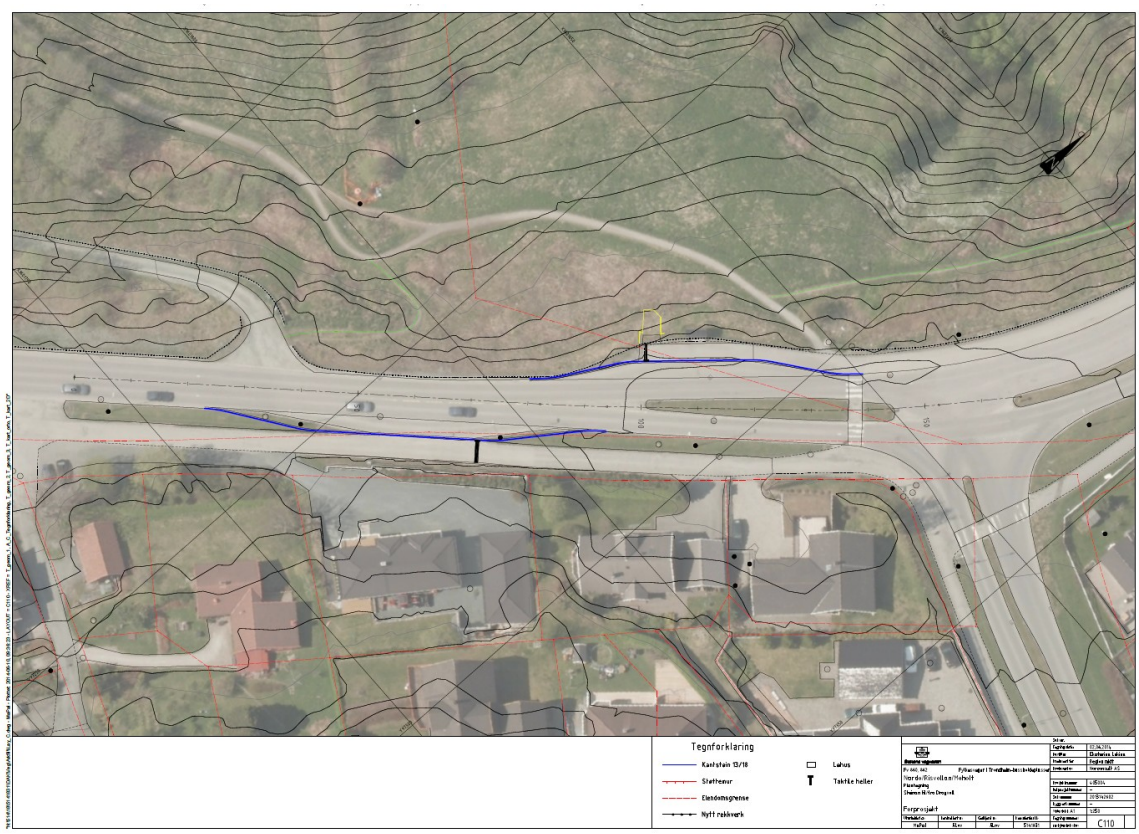
KART/PROSJEKTSKISSE
Se ulike holdeplasser omtalt nedenfor

Fv 6662 Steinanvegen

Det er nødvendig å oppgradere holdeplassene «Steinan» og «Steinaunet» for at de skal kunne betjenes med linje 11 når denne forlenges til Steintrøvegen snuplass. Dagens holdeplasser er ikke tilpasset 18m leddvogn.

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplasser Steinan,



Planskisse holdeplasser Dragvoll

Retning til Dragvoll:



Bilde: Holdeplass retning Dragvoll

Busslommen planlegges til 70 meter lengde. Det må settes ny kantstein, taktile heller. I forbindelse med at det er få påstigende passasjerer fra denne busslommen er det vurdert at det ikke er behov for lehus.
En VA-kum må justeres til ny høyde.
2stk veglysmaster på bussholdeplass flyttes. Kabler til/fra veglysmast forlenges/skjøtes. Det må foretas lysberegning. Nytt trekkerør legges fra taktile heller til kabelskap (ca 25m). Foreslått trase for trekkerør krysser kabler tilhørende TrønderEnergi Nett, Telenor og veglys. Nær kantsteinlinje for bussholdeplassen finnes kabel tilhørende Telenor.
Forslag til tiltak er vist på tegning C110

Retning fra Dragvoll

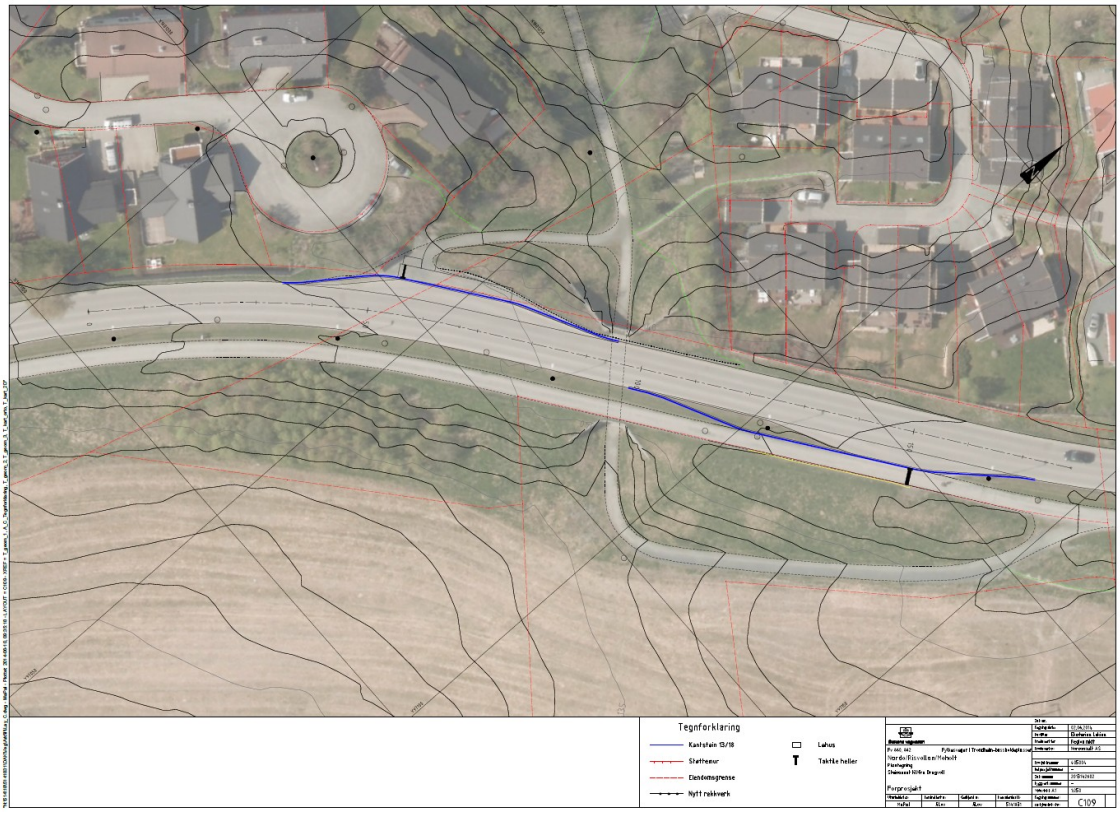


Bilde: Holdeplass retning fra Dragvoll

Busslommen planlegges til 54 meter lengde. Det må settes ny kantstein og taktile heller og eksisterende lehus justeres. Det er opplyst om dårlige grunnforhold i området bak busslommen. Nytt trekkerør legges fra lehus til kabelskap (ca. 50m). Veg må krysses. Foreslått trase for trekkerør krysser kabler tilhørende TrønderEnergi Nett, Telenor og veglys. Kabler tilhørende Canal Digital finnes under lehus (både eksisterende og ny plassering). Disse må ivaretas/legges om.
Forslag til tiltak er vist på tegning C110.

Etterskrift: Holdeplasser skal tilrettelegges for 18 m lange leddbusser, dette krever løsning som kantstopp eller 70m lang busslomme. Det må gjøres et utsjekk på om det kan lages løsninger uten at det er behov for reguleringsplan.

Holdeplasser ved Steinaunet



Plantegning holdeplasser Steinaunet

Retning til Dragvoll:



Bilde: Holdeplass retning Dragvoll

Busslommen planlegges til 70 meter lengde. Det må settes ny kantstein og taktile heller. I forbindelse med at det er få påstigende passasjerer fra denne busslommen er det vurdert at det ikke er behov for lehus.
En VA-kum må justeres til ny høyde.
2stk veglysmaster på bussholdeplass flyttes. Kabel til/fra veglysmast forlenges/skjøtes. Nytt trekkerør legges fra taktile heller til kabelskap (ca. 120m). Foreslått trase for trekkerør krysser kabel tilhørende Loqal. Nær kantsteinlinje for bussholdeplassen finnes kabler tilhørende TrønderEnergi Nett (også høyspent), Telenor og veglys.
Forslag til tiltak er vist på tegning C109
Etterskrift: *Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbusser, dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Det må gjøres en utsjekk om løsninger mulig uten at det må lages en reguleringsplan.*

Retning fra Dragvoll:



Bilde: Holdeplass fra Dragvoll

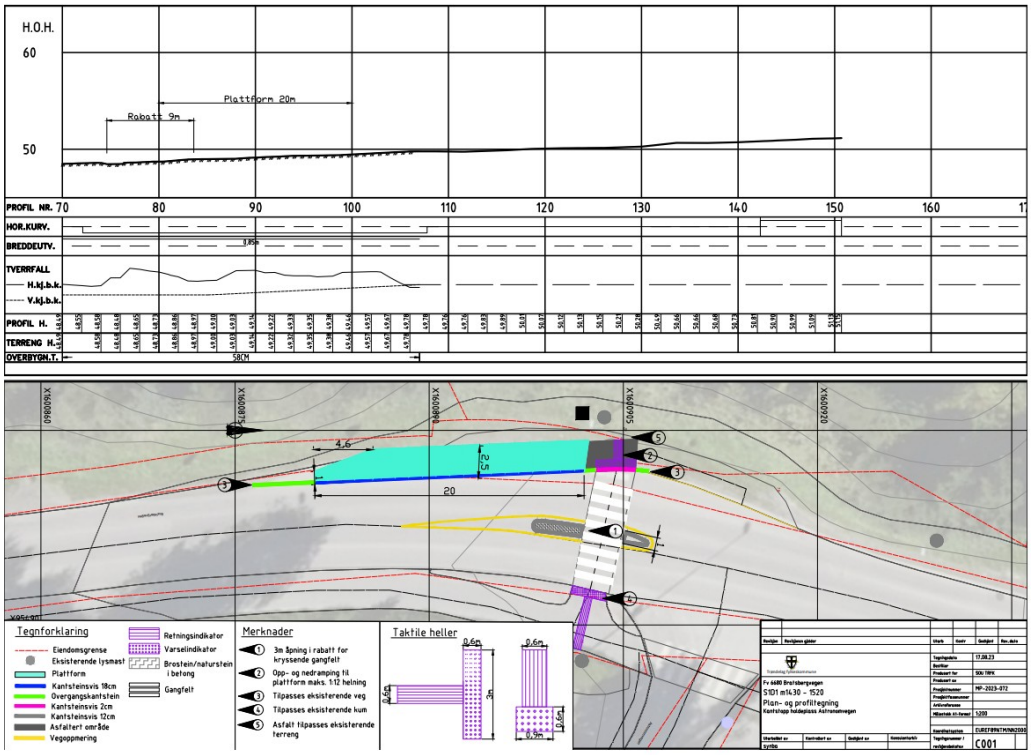
Busslommen planlegges til 54 meter lengde på grunn av plassmangel. Det må settes ny kantstein, taktile heller og eksisterende lehus justeres. Gang- og sykkelveg som kommer opp til plattform må justeres for ny tilpassing til busslommen.
Nytt trekkerør legges fra lehus til kabelskap (ca. 55m).
Forslag til tiltak er vist på tegning C109.
Etterskrift: Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbusser , dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Her er det både hus og konstruksjoner. Det må gjøres en utsjekk på om man kan få til løsninger uten at det må lages en reguleringsplan

Fv 6680 Bratsbergvegen

Denne holdeplassen har vært tema på vernerunde med VY, og er ønskelig å få utbedret. I tiltaksbeskrivelsen står det imidlertid at denne holdeplassen betjenes av 15-meter buss. Dette stemmer ikke, da holdeplassen betjenes av linje 10. Holdeplassen må derfor tilpasses bruk av 18 meter leddvogn

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplass Astronomvegen til sentrum:



Planskisse holdeplass Astronomvegen til sentrum

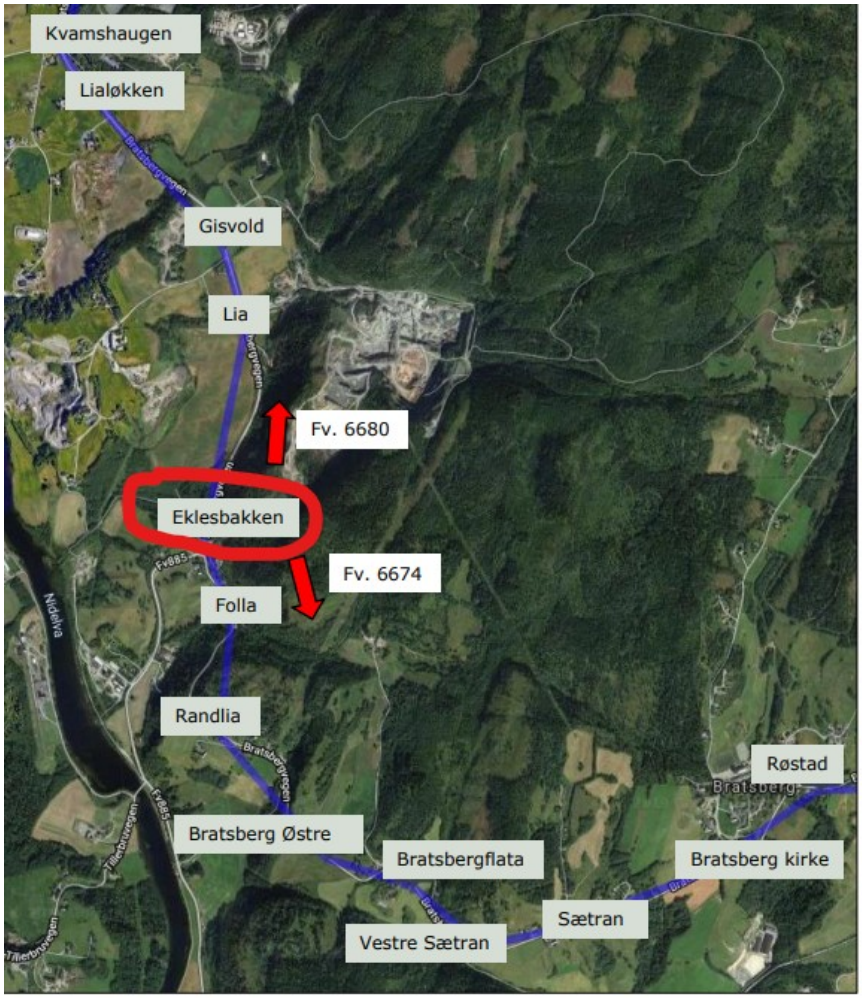


Bilde av eksiterende holdeplass Astronomvegen til sentrum

Utfordrende holdeplass som ikke er universelt utformet. Holdeplassen er smal, ligger i kurve, mangler plattform og taktile heller. Gangfelt er plassert midt i holdeplassen. Holdeplassen har heller ikke leskur. Holdeplasser brukes av 15m lange busser.

Holdeplass Eklesbakken

Tekst er hentet fra mulighetsstudie for holdeplasser langs fv 6680/6674 Bratsbergveien utført av Afry i 2019.



Bilde av eksiterende holdeplass Astronomvegen til sentrum

Eklesbakken til sentrum

Eksisterende holdeplass har dårlig dekke og kantsteinen har ikke rett kantsteinsvis. Holdeplassen er et knutepunkt mellom flere bussruter som kommer fra Klæbu og Bratsberg. Holdeplassen er utformet som en busslomme med leskur og ligger i rundkjøringen mellom Bratsbergvegen og Amundsdalsvegen som vist på bildet under. Holdeplassen er utformet med trafikkdeler mot rundkjøringen. Siden holdeplassen ligger i rundkjøringen er den utformet med kurve. Dette gjør at bussen ikke får til å kjøre inntil plattformen, se bilde under. Oppstillingsplassen har heller ikke tilstrekkelig lengde og burde vært rettlinjet. Det er ikke tilstrekkelig innkjøringslengde på holdeplassen, bakre hjul kjører på trafikkdeleren. Siden holdeplassen er et knutepunkt er det ofte to busser på holdeplassen samtidig. Det er kun plass til en buss på holdeplassen, den andre bussen blir stående i rundkjøringen og hindrer trafikken. Dagens løsning er ikke egnet for vinterdrift



Bilde av eksiterende holdeplass Eklesbakken til sentrum



Bilde av eksiterende holdeplass Eklesbakken til sentrum som viser at bussen ikke kommer inn til plattform

Eklesbakken fra sentrum

Eksisterende holdeplass har dårlig dekke og kantsteinen har ikke rett kantsteinsvis. Holdeplassen er utformet som en busslomme uten leskur. Holdeplassen er et knutepunkt mellom flere bussruter som kommer fra Klæbu og Bratsberg. Holdeplassen betjenes av to busser, samt en maxitaxi som kjører

skolebarn. Plattformlengden er ikke tilrettelagt for to busser. Slik at den ene bussen blir stående i vegbanen og hindrer trafikken. Dagens løsning er ikke egnet for vinterdrift. Inn- og utkjøringslengden er ikke tilfredsstillende. Holdeplassen er vist på bildet under.



Bilde av eksiterende holdeplass Eklesbakken fra sentrum

Fv 6680 Tine Bugges veg
Klæbu skysstasjon (Tidligere Klæbu sentrum)
Ensidig 2-veis

Fra forprosjektrapport utført i 2010



Planskisse Klæbu sentrum



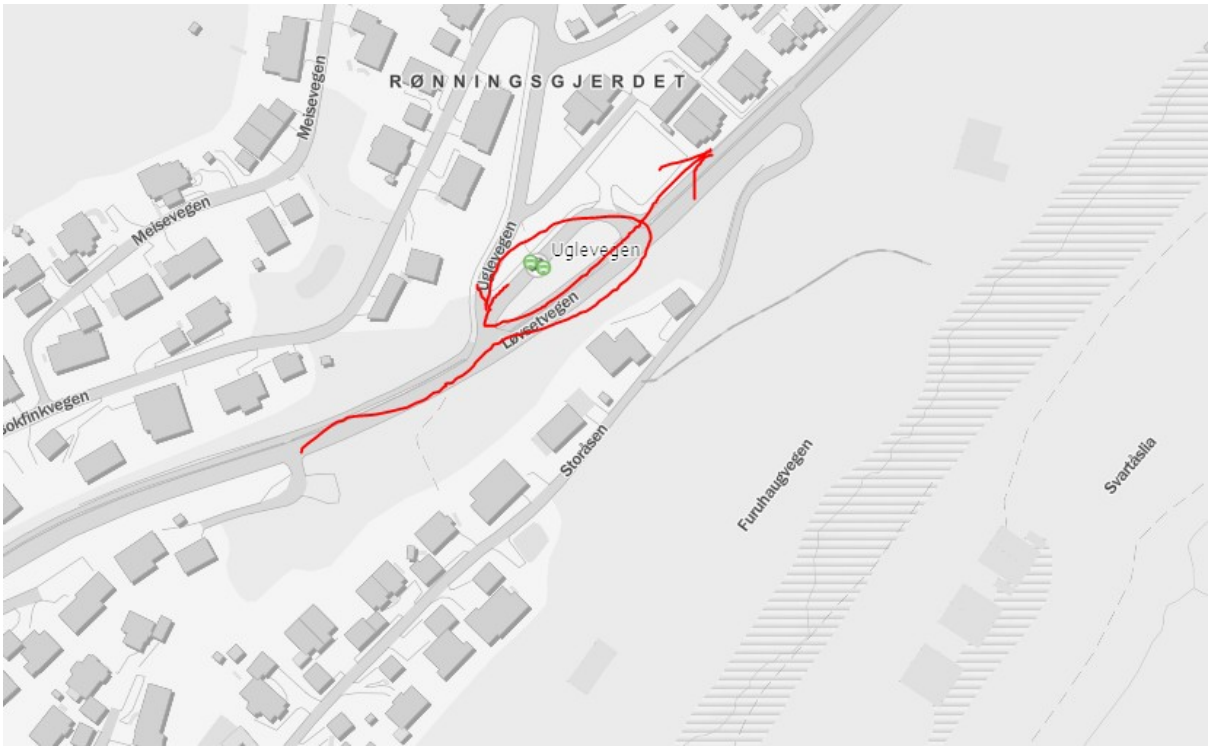
Bilde : Klæbu sentrum, ensidig busslomme

I Klæbu sentrum ligger det en ensidig holdeplass med god plass for bil og sykkelparkering i området
rundt. Holdeplassen er nylig oppgradert og fremstår i meget god stad. Med hensyn til universell utforming bør det gjøres en utbedring ved å sette ny kantstein med 18cm-vis

på rettstrekket der bussen vil stoppe for av og påstigning. Det må også legges taktile heller.
Forslag til tiltak er vist på tegning C114.

Fv 6616 Løvsetvegen

Det er i dag toveis ensidig holdeplass. Se kjøremønster ved betjening av holdeplassen retning mot Hesttrøa nedenfor (bilde 1). Er det mulig og heller gjøre denne holdeplassen til en tosidig holdeplass slik at vi slipper denne «trompetkjøringen» (bilde 2)? Tosidig holdeplass vil nok også være en fordel i og med at frekvensen vil bli økt på denne linjen fra høsten av. Det stemmer for øvrig ikke at linje 82 bruker denne holdeplassen som snuplass, men vi ønsker fortsatt muligheten til å snu her.



Bilde 1



Bilde 2

Fra forprosjektrapporten i 2010:

Holdeplass Uglevegen (Ensidig 2-veis)



Busslommen er utformet som en tovegs bussholdeplass og fungerer også som snuplass for bussen. Det
settes ny kantstein, kasselstein ved plattform, taktile heller og plass for lehus etableres.
Forslag til tiltak er vist på tegning C273

Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2010)



Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2023)

Prosjektnavn:	**22139A Teknologiprosjektene**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Paraplyen Miljøpakkens teknologiprosjekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. Alle tiltak innrettes for å bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet, samt øvrige klima- og miljømål. Satsningsområder 2026–2027: Det neste mobilitetsanbudet, gjeldende fra 2029, skal baseres på et langsiktig perspektiv mot 2050. Teknologier som muliggjør mer fleksible, bærekraftige og treffsikre mobilitetsløsninger vil være avgjørende for å møte fremtidige behov. Automatiserte løsninger, bruk av kunstig intelligens for effektivisering og personalisering av mobilitetstilbudet, kan gi betydelige gevinster for oppdragsgivere, operatører og innbyggere i Miljøpakke-området. *Behovsbasert transport* Teknologiprosjektene skal støtte utvikling og uttesting av mobilitetsløsninger som i større grad tilpasses brukernes faktiske behov, særlig i områder eller tidsrom med lav etterspørsel. Dette kan inkludere teknologi som legger til rette for at kollektivtilbudet kan tilpasses større arrangementer, treninger eller andre lokale behov. *Gateliv+* I tett samspill med øvrige mobilitets- og byutviklingstiltak skal teknologiprosjektene bidra til mer fremtidsrettet bruk av gatearealer, med vekt på trygghet og tilgjengelighet. Aktuelle tiltak kan være teknologi for dynamisk bruk av gateareal (som varelevering utenom rush og geofencing), sensorikk og datainnsamling som beslutningsstøtte, samt testing av nye gatekonsepter der ulike transportformer balanseres bedre. *Autonomi og kunstig intelligens* Autonome kjøretøy og bruk av kunstig intelligens vil kunne endre både hvordan mobilitetstilbudet fungerer og hvordan det planlegges. Teknologiprosjektene skal legge til rette for at Miljøpakken kan møte denne utviklingen i forkant av fremtidige mobilitetsanbud. Tiltakene vil kunne inkludere forberedelser knyttet til infrastruktur og styringssystemer, bruk av KI for prediksjon, ruteoptimalisering og koordinering mellom ulike mobilitetsaktører. *Capping (kapasitetsstyring og styrt etterspørsel)* For å maksimere effekten av mobilitetsinvesteringer og redusere belastning i pressområder skal det utforskes teknologier for styring av kapasitet og etterspørsel. Eksempler kan være dynamisk prising, tilgangsstyring til mobilitetstilbudet, samt bruk av sanntidsdata og visualisering for å påvirke reiseatferd.

	Denne listen er ikke uttømmende, gitt at en viktig del av arbeidet i teknologiprosjektene er å identifisere utfordringer og behov knyttet til mobilitetssystemet i byvekstavtaleområdet, samt kartlegging og testing av aktuelle teknologiske løsninger som kan bidra til å løse disse. I den forbindelse er det ønskelig å sette av en mindre andel av den samlede potten til deltakelse på relevante konferanser, fora, studieturer ol.
Prosjektutløsende:	Miljøpakkens teknologiprosjekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i stor-Trondheim. Teknologiprosjektene ble først omtalt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029. I revidert byvekstavtale vedtatt i 2023 står det: Partene i byvekstavtalen vil bidra til utprøving og testing av nye teknologiske løsninger som bygger oppunder nullvekstmålet.
Helhet/sammenheng:	Etter gjennomføring av forprosjekter og eventuell pilotering av tiltak foretas det en vurdering av effekter og modenhet mht. utrulling og oppskalering av tiltaket. Dersom nytteverdien og modenheten i prosjektet vurderes som tilstrekkelig er det ønskelig at prosjektet fases over i Mobilitetspakken, som skal sørge for utrulling og videreutvikling av tiltaket, eller over i ordinær drift.
Bidrag til nullvekstmålet:	Teknologiprosjektene fungerer som en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere, utvikle og teste nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap.
Lokale delmål:	Tiltakene i teknologiprosjektene utprøver og utvikler teknologi som skal bidra til mer effektiv planlegging av mobilitetstilbudet, gjøre det enklere for brukere å ta i bruk kollektivtransport, og øke brukertilfredsheten av tilbudet. Tiltakene innretter seg primært mot mål 1, 2, 3 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektplanlegging, forprosjekt og pilotering
Innspill til prosjektfase:	Utviklingsarbeid
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Tiltakene under teknologiparaplyen vil ha ulik varighet avhengig av kompleksitet og behov for og omfanget av utviklingsarbeid, men det tilstrebes relativt hurtige prosjektløp slik at vi løpende kan sette i gang øvrige omtalte tiltak og innlemme nye.
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med: - MoST - Bussdepot - MST2029 - Mobilitetspakken
Usikkerhet i prosjektet:	Kompleksiteten i arbeidet fram mot både eventuell pilot og

	realisering er ukjent, noe som henger sammen med at teknologiprosjektene innebærer utviklingsarbeid og testing.

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	10	17,5	2,6	2,6	2,6	2,6
Merknad: For å sikre kontinuitet i innovasjonsarbeidet innenfor utvikling av nye mobilitetstjenester er det ønskelig at det settes av 2,6 millioner kroner årlig i perioden.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**22157K/22158K Drift lokalbuss omegnskommuner**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Høsten 2020 gjennomgikk AtB kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal, og utarbeidet mobilitetsplaner for hver av kommunene. I planene er det foreslått ulike alternativer og tiltak for å bedre tilbudet. Tiltaket styrker busstilbud i kommunene Stjørdal (linje 90), Malvik (linje 86) og Melhus (linje 71). AtB vil foreta nødvendig porteføljestyring for å opprettholde tilbudet.
Prosjektutløsende:	Trfk ser at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekstmålet.
Helhet/sammenheng:	En forutsetning for å nå en 5 prosent årlig passasjervekst er innføring av bilrestriktive tiltak og økt fremkommelighet for bussen. Det er viktig at iverksatte tiltak skaper en overføring fra bilbruk til kollektiv, ikke fra gange og sykkel. Tiltaket sees i sammenheng med den økte satsningen på kollektivtransport fra HP 2024-27.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prognoser viser at det må være en 5 prosent årlig passasjervekst for å nå nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Tiltaket tilrettelegger for økt andel miljøvennlige reiser (mål 2) og økt brukertilfredshet (mål 9) ved en økning i frekvens og opprettelse av nye bussforbindelser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift kollektiv
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	I drift.
Samordning andre tiltak:	Drift kollektiv
Usikkerhet i prosjektet:	Veiarbeid eller utfordringer ifm. holdeplasser kan føre til forsinket effektuering på enkelte linjer. Dette vil ev. redegjøres for ifm. rapportering i MP.

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	119,6	46	26,9	26,9	26,9	26,9
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**23112K Mobilitetspakken**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan • øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil. • gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. • redusere behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen. Fra 2029 skal kollektivtransporten i byvekstområdet ut på nytt anbud. Prioritering av mobilitet som tjeneste, og utforming av et helhetlig tilbud som komplementerer den tradisjonelle kollektivtransporten, vil ha flere fordeler. Et hovedmoment er å skape et mer attraktivt og kostnadseffektivt tilbud. I tillegg handler det om å gjøre grep for å øke kollektive transportformers konkurransekraft overfor bilen. Plan for 2026: • Videreføre Trondheim Bysykkel • Videreføre mikromobilitet Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland, Skaun • Pilot for samkjøring i byvekstområdet • Integrasjon av delingsmobilitet i app med samkjøring eller bildeling. • Videreføre samarbeid med bildelingsoperatører om billettering • Pilot med utplassering av bildelingsbiler byvekstkommuner • Samarbeid med operatører om parkeringsbonus ved holdeplasser for mikromobilitet. Først i Trondheim, deretter eventuelt i Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland og Skaun. • Lansering av bonusprogram dersom vellykket pilot i 2025
Prosjektutløsende:	Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er mye mer enn buss og båt, og omfatter i dag også nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En rapport fra Asplan Viak, på vegne av KS[1], anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitetstjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer. For å støtte opp under målene i byvekstavtalen om nullvekst i persontrafikken, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitetstjenester, på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet.

[1] https://www.ks.no/contentassets/3cc2e868a9ea4986aa3a2c229063d96a/UA-Rapport-166-Kollektivtransport-i-omstilling.pdf

Helhet/sammenheng:	Tiltaket sees i tett sammenheng med nye anbud i Miljøpakkeområdet fra 2028/2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Mer effektivt, attraktivt og helhetlig mobilitetstilbud
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Tiltakene styrker alternativene til privatbilen Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Mobilitetspakken gir brukerne flere miljøvennlige reisealternativer. Mål 4: Mer tilgjengelig by/tettsted: Tiltakene gir større tilgjengelighet gjennom å dekke en større andel av folks reisebehov enn det som dekkes med tradisjonell kollektivtransport. Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Brukerne oppgir å være godt tilfreds med de nye tilbudene.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift og utvikling
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Ikke relevant
Samordning andre tiltak:	Tiltaket kan delvis samordnes med Teknologiprosjektene. Tiltak fra Teknologiprosjektene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå etter endt pilotering og som vurderes egnet for oppskalering, vil kunne fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke relevant

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)

	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	43	48,6	17,2	17,2	8,6	
Merknad: Midlene er bundet gjennom inngåtte kontrakter.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**23113K Aldersvennlig transport**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Pågående anbudsperiode fra 01.07.24-31.12.26. Metrobussystemet er en nettverksmodell som forutsetter økt omstigningsgrad og lengre avstander mellom holdeplasser. Dette kan være utfordrende for eldre kollektivbrukere. Hensikten med aldersvennlig transport er å gjøre det lettere for eldre å komme seg rundt i hverdagen uten bruk av privatbil eller drosje. Aldersvennlig transport er et kollektivtilbud som tilrettelegger for samkjøring dør til dør, og er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe. Tilbudet er svært populært blant brukerne. Brukerne har tilgang til tjenesten ved kjøp av periodebillett. AtB er aktiv i kommunikasjonen om at dette ikke er et drosjetilbud. Aldersvennlig transport er tilgjengelig i Trondheim. Tilbudet er forbeholdt pensjonister. Tilbudet gjelder imidlertid ikke på Byneset der AtB gjennomfører samkjøringspilot som har lengre åpningstid og er åpent for alle brukere.
Prosjektutløsende:	Etter innføring av metrobussystemet fikk flere lengre gåavstand til nærmeste bussholdeplass, dette kan være en utfordring for eldre. I 2020 ble det gjennomført en pilot av tiltaket. I KU-sak 8/23 vedtatt en videreføring og videreutvikling av aldersvennlig transport (også kalt 67+).
Helhet/sammenheng:	Økt satsning på kollektivtransport.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket tilgjengelig miljøvennlige reiser for eldre og reduserer behovet for privatbil og drosje.
Lokale delmål:	Tiltaket øker eldre sin mulighet for å reise miljøvennlig, og reduserer behov for privatbil og drosje. Tiltaket stimulerer på denne måten en økning i miljøvennlige reiser (mål 2), senker terskelen for å reise miljøvennlig (mål 3) og øker brukertilfredshet (mål 9).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift kollektiv
Innspill til prosjektfase:	Drift kollektiv
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Pågående anbudsperiode fra 01.07.2024-31.12.2026.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket sees i sammenheng med bestillingstransport, utvikling av digital blå knapp (teknologiprosjekt) og Mobilitetspakken (på Byneset).

Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	43,6	29,1	10,9	10.9	10.9	10.9
Tidl. bevilg. i løpende kr.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**24120K Planlegging og regulering bussdepot Stor-Trondheim**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planlegging og regulering av areal(er) til bussdepot for bussanbud fra 2029 i Stor-Trondheim. Det er flere alternativer for å sikre tilstrekkelig kapasitet på bussdepot fra 2029: i. Sentralisering og utbygging av all depotkapasitet på Sandmoen. ii. Utbygging av depot på Sandmoen og bygging av nytt depot på østsiden av Trondheim. iii. Utbygging av depot på Sandmoen og bygging av desentraliserte oppstillingsplasser. For bussdepot øst avventes det behandling hos HDD, som følge av innsigelse i KPA for Trondheim.
Prosjektutløsende:	Byvekstavtalen 2023-2029 åpner for delfinansiering av bussdepot i Miljøpakken. Dette på bakgrunn av at partene partenes økte ambisjonsnivå for kollektivtransport for å nå nullvekstmålet. I inneværende avtaleperiode har partene ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Nytt bussdepot må ferdigstilles innen nytt anbud fra august 2029. Etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3 skal bybusser være nullutslipp fra 2025.
Helhet/sammenheng:	Bussdepot på Sorgenfri ønskes avviklet og området ønskes transformert til bolig/næring/byutvikling. Det er behov for nye arealer for å få nok bussdepot kapasitet til busser som i dag benytter Sorgenfri. I tillegg trengs det mer areal for å ivareta framtidig vekst i bussparken, for å kunne håndtere nullvekstmålet og ambisjoner om utvidelser av kollektivtilbudet, samt et ønske om at flere skal benytte kollektivt framfor bil.
Bidrag til måloppfyllelse:	En forutsetning for kollektivtransporten med buss er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur. Ett godt kollektivtilbud er en forutsetning for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Bussdepot vil derfor være et helt nødvendig premiss for å nå nullvekstmålet.
Lokale delmål	Et bussdepot med infrastruktur som muliggjør elektrisk drift og /eller biogass vil være en forutsetning for å oppfylle krav til nullutslipp. Ved å ha nok bussdepotkapasitet vil det også være mulig å bidra til at kollektivtilbudet blir bedre og dermed kan flere ha reelle muligheter til å ta kollektivtransport i stedet for bil. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de fleste av Miljøpakkens mål, unntatt mål 8.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Det er gitt dispensasjon for omregulering på ubebygd tomt på Sandmoen bussdepot, det må gjennomføres detaljregulering ila to år fra en godkjent dispensasjon. For bussdepot øst avventes vedtak om formål for tomteareal på Presthusjordet og Rotvolltrekanten som del av KPA for Trondheim. Innsigelse på reguleringsformål er sendt til KDD for avgjørelse
Forventet fremdrift:	Politisk sak om lokalisering av bussdepot(er) legges frem høsten 2025. Reguleringsplan for Sandmoen forventes ferdigstilt til årsskiftet 2025/2026. Byggeplan for Sandmoen siste halvdel av 2025. Vedtatt KPA vil legge føringer for fremdrift for bussdepot øst, det er også stor usikkerhet tilknyttet forhandlinger med eiendomsbesittere. Reguleringsplan og byggeplan for Presthusjordet eller Rotvolltrekanten vil i tilfelle tidligst ferdigstilles ila 2026.
Samordning andre tiltak:	Bussdepot, MST 28/29
Usikkerhet i prosjektet:	Vedtak i KPA om areal. Erverv av areal. Regulering av areal til kollektivformål.

UTREDNINGSESTIMAT			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
26,5	2024	15	2024
Merknad:			

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):		18	9,6			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**24165K Ekstra driftstilskudd kollektiv**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvarer det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale (nullpunktet). AtB sin indeksjusterte prisvekst siden 2023 har vært langt over vekst i takster og kommunal deflator. Ekstra driftstilskudd er derfor nødvendig for å opprettholde rutetilbudet slik det fremkommer av rammeavtalen. Kutt i rutetilbud vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene. Økning i driftstilskudd er en forutsetning for å oppnå nødvendig vekst i kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet. Driftstilskuddet gis for å unngå ytterligere rutekutt i avtaleområdet. Ekstra driftstilskudd vil utgjøre en erstatning for ev. garantibeløp, og AtB må porteføljestyre og styre risiko innenfor rammen.
Prosjektutløsende:	- KU-sak 39/23 rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen, ga et godt bilde av kostnadsutfordringer. - KU-sak 36/23 rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «bompengeforliket», ble inntektsutfordringer presentert. - I KU-sak 41/23 drift kollektiv ble det gitt en grundig gjennomgang av driften av kollektivtrafikken innenfor Miljøpakkeområdet. Her formidlet fylkeskommunen at “kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024” og at “kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.” - I KU-sak 51/23 ble det innvilget 10 MNOK for å dekke økte kostnader i 2024.
Helhet/sammenheng:	I HP 2024-27 vedtok partene å øke satsning på kollektivdrift i avtaleområdet. Ekstraordinære merkostnader i drift uten ekstra bevilgning vil resultere i kutt i det ordinære rutetilbudet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved økt driftstilskudd vil Trfk og AtB kunne opprettholde rutetilbudet slik det har vært i avtaleperioden.
Lokale delmål:	Ruteproduksjon muliggjør en økning i miljøvennlige reiser (mål 2).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.

Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Ikke relevant.
Samordning andre tiltak:	Drift kollektiv.
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke relevant.

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	215,2	102*	53,8	53,8	53,8	53,8
Merknad: *I 2023 ble det innvilget 10 MNOK i KU-sak 51/23, samt ytterligere 40 MNOK i HP 2024-2027. Tilskudd i perioden 2025-2027 erstatter garantier.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**24167K Reduserte takster**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Reduserte takster: - Prisen på periodebilletter skal reduseres med 7,5 % for alle kategorier og produkter. Det betyr at månedsbillett for voksen settes ned til 955 kr (2026-kr). - Enkeltbillett for voksen settes ned til 46 kr (2026-kr). - I tillegg skal AtB innføre mer fleksible billettprodukter, hvor kunden får økt rabatt jo mer den reiser. Dette innenfor iht. modell og finansiering foreslått i sak til KU 7.juni 2024. - Utvidelse av sone A til Orkland, billettprisene omfavner hele avtaleområdet. Tiltaket omfatter ikke reduserte billettpriser som følger av bompengeforliket.
Prosjektutløsende:	Trfk ser at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekst A. Reduksjon i takster kan bidra til å øke konkurransefortrinnet til bussen
Helhet/sammenheng:	Tiltaket må sees i sammenheng med økt satsning på kollektivdrift i Miljøpakkenområdet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Reduserte priser på billetter øker bussens konkurransefortrinn mot bilen og kan føre til at flere velger å reise kollektivt. Sone A i hele avtaleområdet inngår som en helhetlig utvikling av kollektivtilbudet som vil bidra for å nå nullvekstmålet i biltrafikk.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Økt bruk av kollektivtransport vil redusere privatbilismen. Tiltaket skal videre synliggjøre forutsetninger og muligheter for nullutslippsanbud fra 28/29. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Tiltaket danner et kunnskapsgrunnlag som tilrettelegger for at AtB og partene kan skape en økning i miljøvennlige reiser etter anbudsoppstart. Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging: tilbudsstrukturen vil underbygge samordnet areal- og transportplanlegging. Ved dette vil også by- og tettstedsområder bli mer tilgjengelig (mål 4).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Drift.

Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal koordineres med utredninger som foregår innen andre områder som byutredningen til Statens vegvesen.
Usikkerhet i prosjektet:	Trfk og AtB vil følge utvikling i bruk og effekt av tilbudet. Trfk vil informere MP-samarbeidet hvis prognoser tilsier at bruk av tilbudet går utover innvilget økonomisk ramme.

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	215,2	102	53,8	53,8	53,8	53,8
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**25129S Thamshavn - Bårdshaug - Gjølme**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet skal vurdere aktuelle vurderere traséer for hovedsykkeltilbud gjennom Orkanger sentrum i trianglet rundkjøring Bårdshaug (E39) Gjølmekrysset og Thamshavn. Arbeidet må skje i tett dialog med Orkland kommune, siden tilbudet i stor gard vil være på kommunal veg. Det skal legges spesiell vekt på syklisters behov. Som en del av behovsvurderinger skal det også vurderes om ulike deler av strekningen har ulike behov.
Prosjektutløsende:	Prosjektet skal være med å legge til rette for sykkel i Orkanger sentrum og bidra til å redusere bilbruk.
Helhet/sammenheng:	Bidra til sentrumsutvikling i Orkanger og følge opp hovednett for sykkel i Orkland kommune.
Bidrag til nullvekstmålet:	Legge til rette for at veksten av reiser kan tas med sykkel.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Prosjektutvikling ferdig i 2025
Samordning andre tiltak:	Koordineres med utrdening om sykkeltilbud langs E39 Øysand-Thamshavn.
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

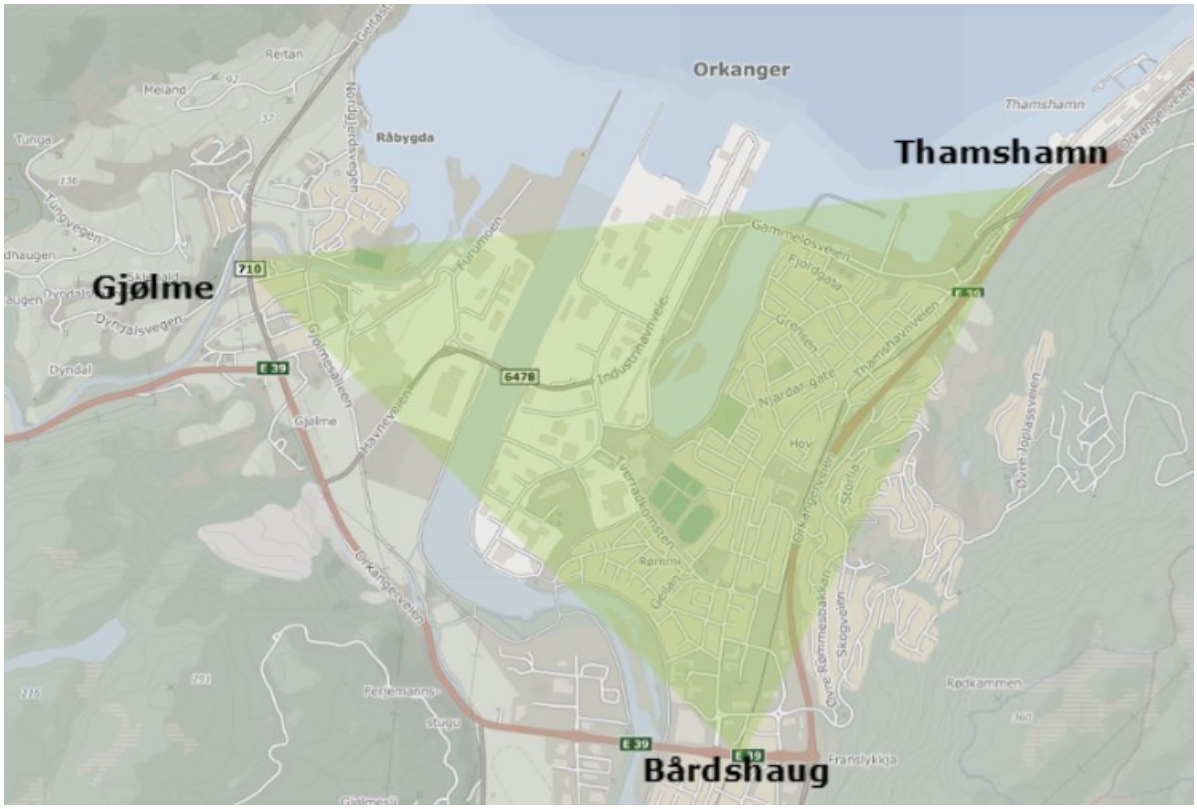
100	2025	30-50	2025
Merknad: Avsatt i HP 2025-29. Anslag gjennomføres i reguleringsplanfase.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):		0	5	17	77,5
Merknad: Midlene må fordeles på vegkategori.					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**25139K Smart park and ride**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Smart park and ride er et pilotprosjekt for digital regulering av innfartsparkeringer rundt Miljøpakken. Prosjektet bidrar til bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsareal og økt bruk av kollektivtransport, i tråd med Miljøpakkens parkeringsstrategi. Målgruppen er pendlere som kombinerer bil og kollektivtransport. Løsningen innebærer automatisk adgangskontroll gjennom skiltgjenkjenning. Systemet sjekker automatisk om føreren har gyldig billett hos AtB via integrasjon med AtBs mobilapp. Brukere uten gyldig billett pålegges betaling innen 48 timer etter parkering. For å sikre pålitelig registrering vil løsningen kreve fysisk infrastruktur som kameraer med høy treffsikkerhet og sikker inn/utkjøring. Innkjøringen bør ha minst 10 meter rettstrekning, og det kan være behov for fysiske sperringer og en viss reduksjon i antall parkeringsplasser. Alternative innkjøringer må stenges for å unngå feilregistreringer. <u>Planer for 2026–2029:</u> Med utgangspunkt i erfaringene fra pilotprosjektet i 2025, planlegges en trinnvis utrulling av løsningen til flere innfartsparkeringer i Miljøpakken i perioden 2026–2029. Parallelt videreutvikles systemet blant annet med funksjonalitet for sanntidsvisning av parkeringsbelegg. Dette gir brukerne bedre oversikt og bidrar til en mer forutsigbar reisehverdag. <u>Videre strategisk forankring:</u> Tiltaket støtter opp under Miljøpakkens vedtatte parkeringsstrategi (2023), og er en del av en helhetlig tilnærming til arealbruk, transport og miljø.
Prosjektutløsende:	Regulere parkeringsareal i tråd med samordnet parkeringspolitikk, og bedre utnyttelse av eksisterende areal.
Helhet/sammenheng:	Miljøpakken vedtok i februar 2023 en samordnet parkeringspolitikk. I strategien er det fastsatt et mål om at pendlerparkering skal øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet. Miljøpakken skal sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene. Det skal vurderes å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene. Det skal vurderes å innføre en begrenset avgift på innfartsparkeringene.
Bidrag til nullvekstmålet:	Inngår som et bilrestriktivt tiltak ved regulering av parkeringsareal, samt sikrer en smidigere reise for kollektivbrukere.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Tiltaket bidrar til å redusere

	lengere reiser med bil Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Smart park and ride gir brukerne flere miljøvennlige reisealternativer. Mål 4: Mer tilgjengelig by/tettsted: Tiltaket gir rom for et aktivt byliv ved å tilgjengeliggjøre kollektivreiser for de som er avhengige av bil.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utvikling og drift
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Ikke relevant
Samordning andre tiltak:	Samordnet parkeringspolitikk. Innfartsparkering Buvika.
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke relevant

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	13,6	6	2,2	4,2	4,1	3,1
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**25140K Utredningsarbeid mot MST 2029**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Arbeidet med forberedelser til anbud for 2028/2029 er startet. Anbudet har fått navnet «Mobilitetsanbud Stor-Trondheim» (MST28/29), for å signalisere en utvikling som går fra tradisjonell kollektivtrafikk (buss og trikk), til et mer helhetlig tilbud for sømløs mobilitet. Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes grundig for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2028/2029. Derfor vil det være behov for et større utredningsarbeid, og som er av et slikt omfang at fylkeskommunen ikke kan ta arbeidet innenfor sine rammer for prosjektutvikling. I KU-sak 19/24 stilte Kontaktutvalget seg bak fylkeskommunens forslag grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim med noen presiseringer. Ref. vedtak i KU-sak 19/24, er noen eksempler på utredninger: • Mobilitetsutredning (før kalt Rutestrukturprosjekt). • Forutsetninger for og konsekvensene med et nullutslippsanbud, innebærer å opparbeide kunnskapsgrunnlag om muligheter som ligger i tilgjengelig infrastruktur og teknologi. Må også inkludere vurderinger knyttet til beredskap. • Innsikt mot 2040 og 2050. • Behov for ny infrastruktur og oppgradering av eksisterende infrastruktur for bedring av kollektivtransportens konkurransekraft. • Vise kostnader og driftskonsekvenser knyttet til valg av ett eller to bussdepot. • Vurdere hvordan sone-, billett- og takststruktur best kan innrettes. • Vurdere hvordan det skal sikres et mest mulig hensiktsmessig forhold mellom Trønderbanen og øvrig kollektivtilbud. Denne listen er ikke uttømmende. Det vil bli behov for ekstern bistand og timebruk fra MP partene inn i Stor-Trondheim. Et eget utredningsprosjekt i godt samspill med Miljøpakkens parter vil bidra til bedre involvering og et omforent bilde av utfordringene, med mål om sterkere eierskap til løsninger som blir valgt for bestilling i anbudet.
Prosjektutløsende:	Behov for utredningsarbeid ifm. Mobilitetsanbud fra 2028/29, ref.

	vedtak i KU-sak 19/24; *Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat.*
Helhet/sammenheng:	I byvekstavtalen 2023-29 viser partene til en økt ambisjon for kollektivtransporten etter 2029. Utredning i forkant av MST28/29 er avgjørende for et godt rutetilbud etter oppstart av nytt anbud.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utredningene vil danne et kunnskapsgrunnlag for hvordan kollektivtransport i avtaleområdet bør utformes for at innbyggerne skal få et godt og konkurransedyktig tilbud.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Økt bruk av kollektivtransport vil redusere privatbilismen. Tiltaket skal videre synliggjøre forutsetninger og muligheter for nullutslippsanbud fra 28/29. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Tiltaket danner et kunnskapsgrunnlag som tilrettelegger for at AtB og partene kan skape en økning i miljøvennlige reiser etter anbudsoppstart. Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging: tilbudsstrukturen vil underbygge samordnet areal- og transportplanlegging. Ved dette vil også by- og tettstedsområder bli mer tilgjengelig (mål 4).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ikke relevant.
Innspill til prosjektfase:	Utredning
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Første fase av utredningsarbeidet må være ferdig innen medio 2025, før konkurransegrunnlaget for det nye anbudet skal ut i markedet. Det kan likevel bli behov for utredning utover i 2026 og 27, spesielt ifm. med infrastrukturområdet.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal koordineres med utredninger som foregår innen andre områder som byutredningen til Statens vegvesen.
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	2,7	3,7	0,35	2,35		

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**25142K Ekstra for tog i sone A**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket dekker merforbruket som følger av dagens takstsamarbeid. Behovet for ekstra tilskudd har oppstått som en følge av at antall AtB-prisede billetter reiser med tog, har økt langt utover det som ble anslått da avtalen ble inngått. Epinions billettundersøkelse har vært grunnlaget for å justere avtaleprisen per reise. Den nye prisen er nå satt til 65,72 kroner, en økning fra den opprinnelige prisen på 48,16 kroner. De nye beregningene viser at det er behov for en økning i tilskuddet for å møte denne kostnadsutviklingen. Tidligere års mindreforbruk innenfor posten «Bompengeforliket» vil dekke merforbruk inn i 2026. Fra 2027 vil det være behov for å dekke merforbruket fullt ut med ekstra tilskudd fra Miljøpakken. Dette gitt at endringer i takstsystem fra vedtak i sak 37/21 videreføres.
Prosjektutløsende:	Behov for økt tilskudd til takstsamarbeid, ref. vedtak i KU-sak 38/24; *Oppdatering av takstsamarbeidet med jernbanen i sone A - orientering (Trfk/Jbdir)*
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av oppfølgingen av byvekstavtalen og bompengeforliket fra 2019. Tiltaket skal sikre en helhetlig integrasjon av tog og buss i byvekstområdet, og støtte opp under eksisterende kollektivsatsinger i regionen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å sikre en videreføring av utvidelsen av togtilbudet i sone A, bidrar tiltaket til å styrke kollektivtransporten som et attraktivt alternativ til bil og til sømløse reiser på tvers av kommunegrenser. Dette er i tråd med nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Av Miljøpakkens delmål kan målene 2, 3, 4 og 9 trekkes frem. Forlenging av takstsamarbeidet forventes å fortsette å øke antallet miljøvennlige reiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Ikke relevant.
Samordning andre tiltak:	Reduserte billettpriser
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	80,1		2,7	25,8	25,8	25,8

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**22145K Tiltak etter trasébefaring fv.**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fremkommelighetstiltak for kollektiv – mindre tiltak langs fylkesveg i Orkanger, Skaun, Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal som bedrer framkommeligheten for buss. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Typiske tiltak er oppgradering av kollektivtraséer (fremkommelighet og TS), forbedring av holdeplassinfrastruktur, forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter i tilknytning til holdeplasser.
Prosjektutløsende:	Utbedre fremkommmelighetsutfordringer for kollektiv langs fylkesveg slik at trafikksikkerhet og tilgjengelighet for alle sikres.
Helhet/sammenheng:	Helhetlig, tilgjengelig og attraktivt kollektivnett.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bedre tilbudet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for kollektiv, slik at kollektivandelen økes i tråd med nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder Delmål 5: Tilgjengelige by- og tettstedsområder

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	Løpende strakstiltak
Samordning andre tiltak:	- *Koordinering med kommunene* - *Samordning vedlikehold på fy.* - *Øvrige sekkeposter*
Usikkerhet i prosjektet:	- *Lite*

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill. kr		Ingen	
Merknad:			

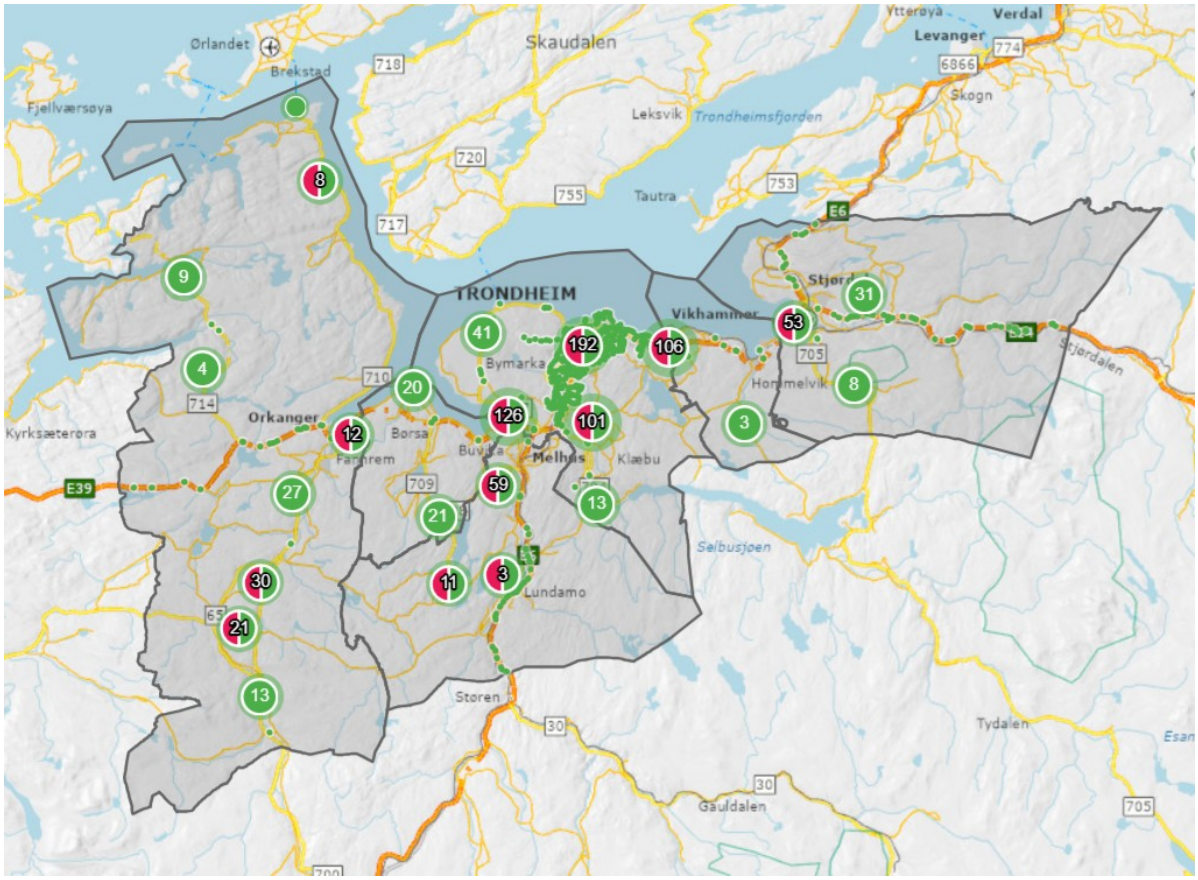
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029

Beløp (mill):	15	5	5	5	5
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Mindre trafikktekniske tiltak fv.**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Formålet er prosjektering og gjennomføring av mindre tiltak for økt trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og/eller økt fremkommelighet. Budsjettposten er ment å finansiere mindre tiltak innen gange, sykkel, trafikksikkerhet og kollektivtransport i samsvar med Miljøpakkens mål og i henhold til generelle føringer vedtatt i Miljøpakken. Bidrag til måloppfyllelse legges til grunn ved prioritering av tiltak. Eksempel på tiltak som kan finansieres innenfor budsjettposten: - Utbedring av overganger - Justering av kantstein - Håndløpere og hvilebenker - Skilt og oppmerking - Mindre snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Mindre utbedring av holdeplasser Ramme avsatt til fylkeskommunen kan benyttes på tvers av kommunene i avtaleområdet og finansieringen holdes utenfor byvekstavtalens ramme avsatt til kommunene Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland.
Prosjektutløsende:	Behov for fleksibilitet til å kunne gjennomføre mindre tiltak som ofte oppstår med ad hoc gjennom året.
Helhet/sammenheng:	Bedre sikkerhet og fremkomst for myke trafikanter.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene skal ved mindre grep øke sikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivtransport.
Lokale delmål:	Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig Delmål 5: Redusere trafikkulykker Delmål 9: Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Dette er prosjekter som i liten grad vil avvike fra reguleringsplanens formål, og sjelden krever dispensasjon/omregulering. Tiltakene krever ikke omfattende byggeplan.
Forventet fremdrift:	Planlegging og gjennomføring i 2026-2029.

Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	liten

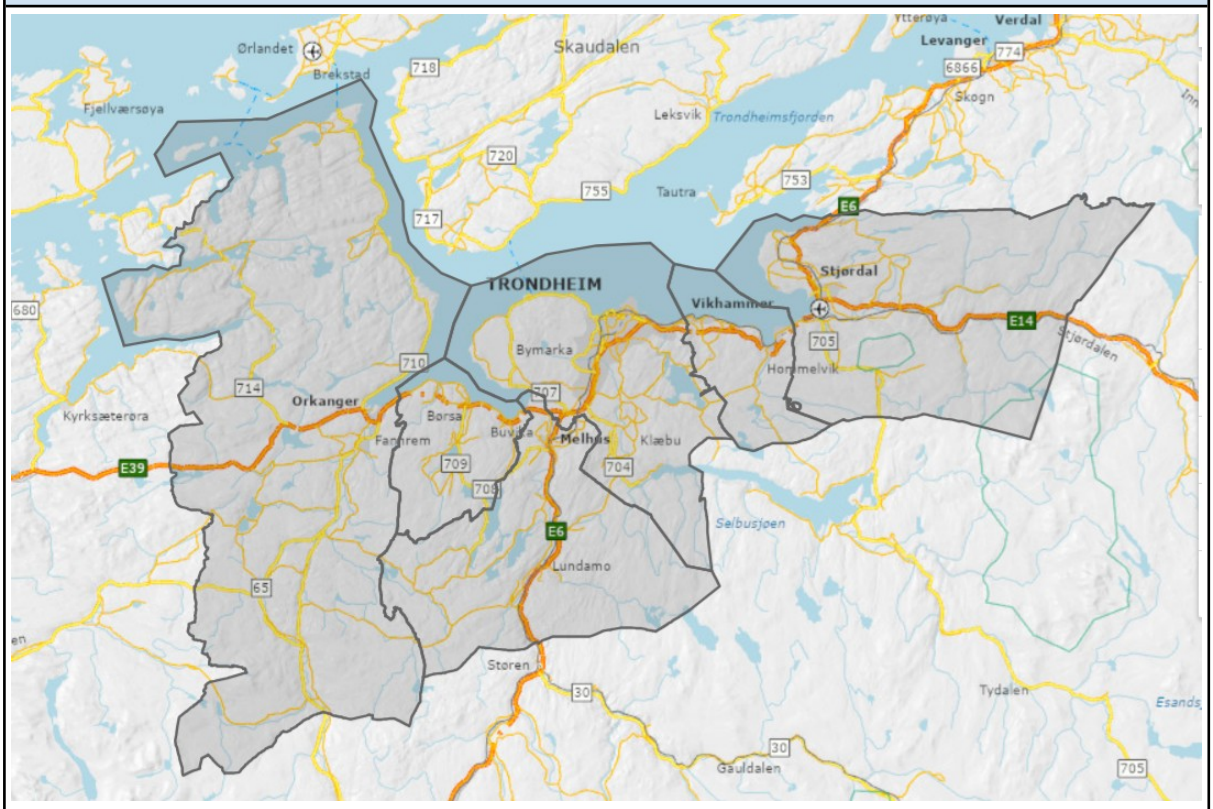
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):		4	5	5	5
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Mindre tiltak for oppgradering av GS-nettet på fylkesveg i byvekstområdet. Typiske tiltak er mindre kryssutbedringer, mindre strekningsforbedringer, justering av kantstein, etablering av opphøyde sykkelkryssinger, forbedring av opplevd trygghet gjennom separering og skjerming. Inspeksjoner er gjennomført i sin helhet i 2018/2019. Deler av nettet er senere inspisert på nytt. Inspeksjoner av enkelt-traséer utført sommeren 2021. Det vil fortløpende bli vurdert nye tiltak og forslag kontrollert og godkjent av vegforvaltning sitt trafikksikkerhetsmiljø. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Forbedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Hovedsykkelnettet og andre strekninger med høy sykkelandel.
Bidrag til nullvekstmålet:	Forbedre det etablere tilbudet for myke trafikanter gjennom mindre tiltak gir økt fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet. Andelen myke trafikanter forventes dermed å øke noe i tråd med nullvekstmålet.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2025-2029
Samordning andre tiltak:	- *Koordinering med TK* - *Samordning vedlikehold FK* - *Øvrige sekkeposter*
Usikkerhet i prosjektet:	- *Lite*

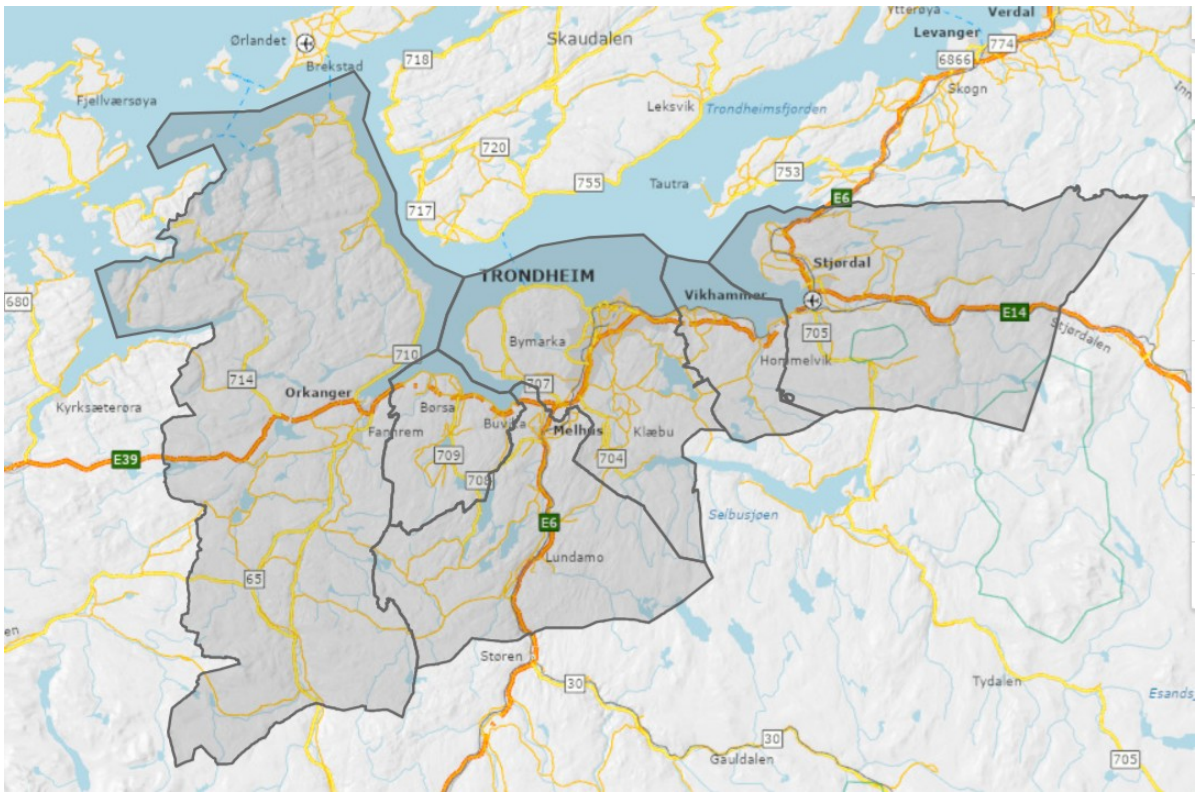
UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill. kr	2025	Ingen	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	15	5	5	5	5
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Avtalefestet drift kollektivtransport og reduserte billettpriser**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	09100K Drift kollektivtransport 254,6 mill. årlig. 21114K Reduserte billettpriser: 62,5 mill. årlig.
Prosjektutløsende:	
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til nullvekstmålet:	
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Ikke relevant.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)

		Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Drift	Beløp (mill):		254,6	254,6	254,6	254,6
Reduserte billettpriser	Beløp (mill):		62,5	62,5	62,5	62,5
Merknad: Avtalefestet etter ny deflatorjustering						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**Bussdepot**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Byvekstavtalen 2023-2029 åpner for delfinansiering av bussdepot i Miljøpakken. Dette på bakgrunn av partenes økte ambisjonsnivå for kollektivtransport for å nå nullvekstmålet. I inneværende avtaleperiode har partene ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. I Handlingsprogrammet 2025-2029 ble det satt av midler til bussdepot gjennom følgende prosjektlinjer: i) Metrobussporteføljen ii) Planlegging og regulering av bussdepot iii) Avsetning Bussdepot I tillegg åpnet vedtaket for mulighet til å finansiere inntil 100MNOK gjennom MST infrastruktur. Innen august 2029 må det være etablert tilstrekkelig med depotkapasitet for operatørene. Etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3 skal bybusser være nullutslipp fra 2025, om ikke kriterier for unntak er oppfylt. Tiltaket inkluderer bygging av bussdepot med tilhørende infrastruktur som tilrettelegger for nullutslippsløsninger for anbud Stor-Trondheim fra 2029. Det utredes behov for oppgradering/utvidelse av depot på Sandmoen, og en mulig utbygging i tilfelle at eneste løsning blir å plassere hele bussflåten her. Det arbeides med å få ervervet tomt for bussdepot i øst på Rotvolltrekanten. Avklaring om reguleringsformål er under behandling hos KDD, som følge av innsigelse i KPA for Trondheim. I tillegg sees det på løsninger for bruk av endeholdeplasser og mindre oppstillingsplasser både på vest og østsiden Trondheim, som kan avhjelpe lokasjon for oppstilling og lading av busser. Fylkeskommunen kommer tilbake innen 01.09.2025 med oppdaterte tall for handlingsprogrammet 2026 – 2029, samt mulige alternativer for løsning.
Prosjektutløsende:	Trondheim kommune ønsker å utvikle Sorgenfri til byformål. Dette forutsetter at dagens bussdepot avvikles og området frigjøres. Trøndelag fylkeskommune overtok kollektivtrafikkansvaret i 2008, men depotarealet på Sorgenfri forble kommunalt eid. Når kommunen nå ønsker å selge eiendommen, oppstår det investeringsbehov for å opprettholde nødvendig depotkapasitet. I tillegg er den økte satsingen på kollektivtransport i regi av Miljøpakken gjennomført og planlagt basert på en opptrapping av tilbudet ut over dagens kapasitet. For å opprettholde og videreutvikle

	kollektivtilbudet i tråd med nullvekstmålet og Byvekstavtalen 2023–2029, må det etableres et nytt bussdepot med tilstrekkelig kapasitet og infrastruktur. Fylkeskommunen dekker behovet for det opprinnelige kollektivtilbudet, mens utvidet depotbehov som følge av Miljøpakkens vedtak forutsettes finansiert innenfor Miljøpakkens rammer.
Helhet/sammenheng:	Bussdepot på Sorgenfri ønskes avviklet og området ønskes transformert til bolig/næring/byutvikling. Det er behov for nye arealer for å få nok bussdepot kapasitet til busser som i dag benytter Sorgenfri. I tillegg er det behov for ytterligere areal for å ivareta framtidig vekst i bussparken, for å kunne håndtere nullvekstmålet og ambisjoner om utvidelser av kollektivtilbudet, samt et ønske om at flere skal benytte kollektivt framfor bil.
Bidrag til nullvekstmålet:	En forutsetning for kollektivtransporten med buss er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur. Et godt kollektivtilbud er en forutsetning for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Bussdepot vil derfor være et helt nødvendig premiss for å nå nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Et bussdepot med infrastruktur som muliggjør elektrisk drift og /eller biogass vil være en forutsetning for å oppfylle krav til nullutslipp. Ved å ha nok bussdepotkapasitet vil det også være mulig å bidra til at kollektivtilbudet blir bedre og dermed kan flere ha reelle muligheter til å ta kollektivtransport i stedet for bil. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de fleste av Miljøpakkens mål, foruten mål 8.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Det er gitt dispensasjon for omregulering på ubebygd tomt på Sandmoen bussdepot, det må gjennomføres detaljregulering ila. to år fra en godkjent dispensasjon. For bussdepot øst avventes vedtak om formål for tomteareal på Rotvolltrekanten som del av KPA for Trondheim. Innsigelse på reguleringsformål er sendt KDD for avgjørelse.
Forventet fremdrift:	Oppstart bygging Sandmoen Q1 2026 med ferdigstillelse klar til testing Q1 2029. KPA vil legge føringer for fremdrift for bussdepot øst, det er også stor usikkerhet tilknyttet forhandlinger med eiendomsbesittere. Reguleringsplan og byggeplan for Rotvolltrekanten vil i tilfelle tidligst ferdigstilles ila 2026.
Samordning andre tiltak:	MST 29 MoST Teknologiprosjektene

Usikkerhet i prosjektet:	Finansiering: - Fordeling av kostnader mellom Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken. - Endelig kostnad for utbygging av bussdepot med tilhørende infrastruktur Framdrift: - Vedtak i KPA - Erverv av areal - Regulering av areal til kollektivformål Andre forhold: - Tilgang på effekter i strømnettet for elektrifisering av bussparken

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1111	2022	15	2024
Merknad: Tall hentet fra mulighetsstudie på Sandmoen, 17.04.23, oppgitt i 2022-kroner. Oppdaterte tall fremlegges høsten 2025.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):			96	168	195	46,12
Merknad: Tallene er presentert i 2026-kroner. Oppsettet forutsetter en 50/50-fordeling av kostnader MP/Trfk.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**25141K Infrastruktur MST 2029**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet utreder infrastruktur som skal muliggjøre partenes ambisjonsnivå for kollektiv ifm. nytt busstilbud fra 2029. Det er etablert prosjektgruppe hvor både Statens vegvesen, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune deltar. Prosjektet jobber i 2025 med kartlegging, prioritering og prosjektutvikling av aktuelle tiltak. Dette arbeidet skjer i tett dialog med AtB som jobber parallelt med utvikling av endringer/tilpasninger i rutestrukturen frem mot anbudet. Prosjektutvikling vil pågå inn i 2026 før detaljplanlegging vil starte etter avklaring med Miljøpakken. Kartlegging og prioritering vil avklares i Q2 2025, men overordnet er aktuelle tiltak for prosjektet blant annet: - *Endeholdeplasser* Utvikling og optimalisering av endeholdeplasser for å sikre nødvendig areal til ny rutestruktur. - *Sluppen knutepunkt fase 1* Det skal utredes løsninger for å gjøre det mulig å tilrettelegge for effektive bussbytter på Sluppen i perioden før den ev. langsiktige vedtatte trafikkløsningen og kollektivknutepunkt bygges ut. - *Tiltak ved ev. Metrobuss linjeutvidelse* Hvis noen av Metrobusslinjene skal utvides eller det skal etableres nye er det viktig å sikre tilstrekkelig infrastruktur til dette. - *Forbedring av omstigningspunkt* Tiltak for å gjøre forhold og opplevelsen av bytte buss bedre. - *Fremkommelighetstiltak* Basert på kartlegging av dagens flaskehalser vurdere aktuelle fremkommelighetstiltak Listen er ikke uttømmende og øvrige tiltak kan gjøres gjeldende gjennom partenes prosess med MST 2029. Tiltakene må ytterligere prioriteres, prosjektutvikles og forankres hos aktuelle parter.
Prosjektutløsende:	Bydelsanalyser i Trondheim (2022) viser at bruken av busstilbudet er lav der reisetid, frekvens og avstand til holdeplass er en utfordring. Asplan Viak (2024) peker også på fremkommelighet som en utfordring som gjør at man ikke får effekter ut av nettverkssystemet. Dette er spesielt knyttet til knutepunkter/ omstigningspunkter der forsinkelser for metrobussen fører til at passasjeren mister bussbytte. Det vil kreve større infrastrukturtiltak for å øke attraktiviteten og tilgjengelighet til bussen ved innføring av nytt rutetilbud i 2029 (MST 2029).
Helhet/sammenheng:	Ved bussanbudet i Trondheim i 2019 ble det gjennomført en

	omlegging av linjenettet til metrobussystemet - en nettverksmodell. I byvekstavtalen fremkommer det at partene har ambisjoner for å styrke kollektivtilbudet. Anbudet fra 2029 planlegges som en videreutvikling av nettverksmodellen. Dette innebærer bl.a. økt frekvens på busslinjer, fremkommelighet for buss, bedre knute-/omstigningspunkt, og styrking av reiser på tvers av byen I byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2023-2029 står det at følgende tiltak skal planlegges og vurderes igangsatt gjennom porteføljestyring i inneværende avtaleperiode: 1. Knutepunkt øst 2. Knutepunkt Sluppen 3. Ny forbindelse mellom knutepunkt Sluppen og knutepunkt øst 4. Nye høykapasitets kollektivtraseer 5. Bussdepot øst 6. Oppgradering av eksisterende kollektivtraseer Tiltaket operasjonaliserer arbeid med infrastruktur som det fremkommer av byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Infrastrukturtiltakene muliggjør partenes ambisjonsnivå for mobilitetstilbudet som effektueres fra august 2029. Tiltakene er innrettet for å styrke bussens konkurransekraft mot bilen.
Lokale delmål:	Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser Tiltaket muliggjør en økning i miljøvennlige reiser ved å styrke nettverksmodellen. Nye og bedre tilrettelagte knute-/omstigningspunkt vil øke kollektivbrukeres mobilitetsmuligheter, samt imøtekomme behovene til brukere med funksjonsnedsettelse. Tiltaket muliggjør ny metrobusslinje som vil betjene større flater i Trondheim. Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig Tiltaket styrker bussens konkurransefortrinn mot bilen ved å redusere barrierer, øke fremkommelighet og effektivisere byttepunkt. Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder De skisserte infrastrukturtiltakene styrker kollektivtilbudet, og vil ytterligere tilgjengeliggjøre by- og tettstedsområder ved å øke mobilitetsmulighetene til brukerne.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging
Planstatus:	Utredning
Forventet fremdrift:	Prosjektutvikling må gjennomføres i 2025/26 slik at det kan være mulig å få gjennomført ev. reguleringsplan og utbygging av tiltak før august 2029.
Samordning andre tiltak:	Mobilitetesanbud 2029. Må generelt koordineres med øvrig aktivitet

	hos partene og særlig utredning om Sluppen knutepunkt bør koordineres med fremdrift til Byåstunnelen.
Usikkerhet i prosjektet:	Innledende størrelsesorden er 300 MOK – 700 MNOK. Det er knyttet store usikkerheter til kostnadsbildet. Tiltakene som drøftes er ikke utredet og omfanget er derfor svært uklart. Tallene baserer seg på kostnader for tilsvarende prosjekter ifm. inneværende anbudsperiode som ble etablert i 2018/2019.

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):		8	60	180	225
Foreslås felles for alle parter og veikategorier.					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektark	Prosjektnavn	udsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
	Teknologiprosjekt	2,00	2,00	2,00	2,00
25141K	MST 2029 infrastruktur	8,00	60,00	180,00	225,0

Prosjektnavn:	**E6/fv.6612 Melhus nord - Jaktøyen**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen/Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Gang- og sykkelveg, bredde 3 meter + skulder Lengde 2800 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Melhus sentrum og Trondheim
Helhet/sammenheng:	Inngår i en sammenhengende forbindelse langs E6 gjennom byvekstområdet. Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ingen planer pr 2025. Reguleringsplanlegging ikke startet.
Forventet fremdrift:	Vedtatt RP 2027
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR som utarbeider reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak.
Usikkerhet i prosjektet:	Byggherre må avklares. Påvirker finansiering.

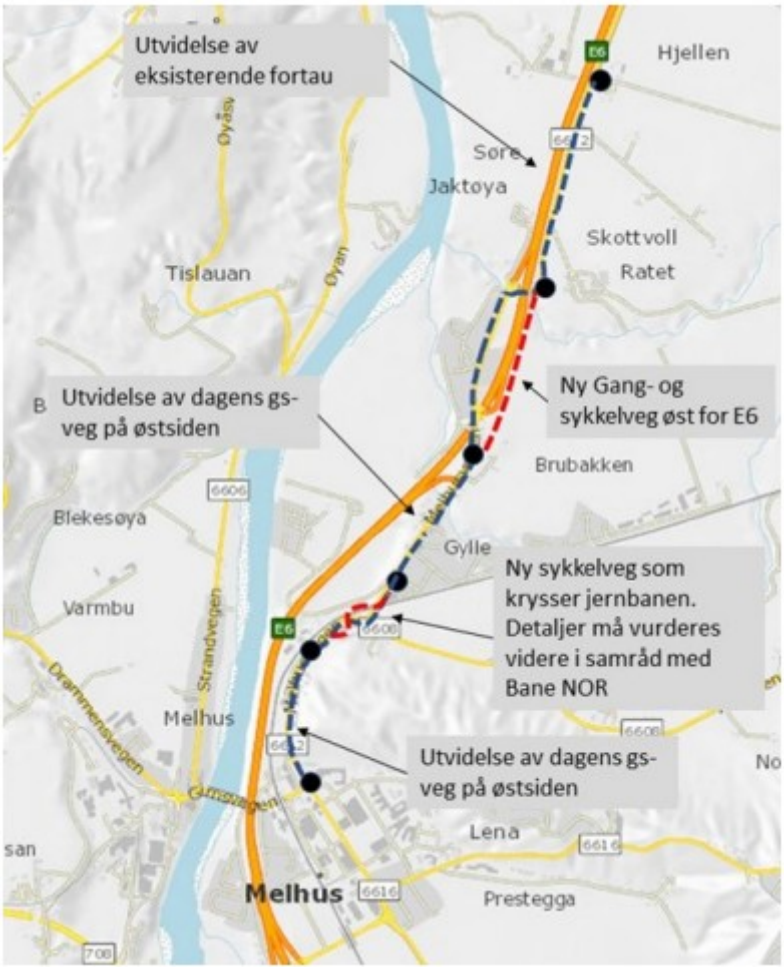
UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200	2022	40	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	0	3	10	67	150
Merknad:					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Utvidelse av eksisterende fortau
Hjellen
E6
Søre
Jaktoya
Skottvoll
Ratet
Tislauan
Øyan
Øyåsv
Utvidelse av dagens gs-veg på østsiden
Ny Gang- og sykkelveg øst for E6
Brubakken
6606
Blekesøya
Gylle
Ny sykkelveg som krysser jernbanen. Detaljer må vurderes videre i samråd med Bane NOR
Varmbu
Strandvegen
Melhus
Utvidelse av dagens gs-veg på østsiden
Lena
6616
Prestegga
708

Prosjektnavn:	**20109TS Fv. 950 Kryssing Midtsand**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Midtsandtangen er kartlagt som et svært viktig friluftslivsområde (statlig sikret – FS00001815). Selv om området er brukt som friluftslivsområde på helårsbasis, er det mest brukt i sommerhalvåret. Det er få bosatte i direkte tilknytning til friluftslivsområdet og tilreisende benytter i stor grad av bil, buss eller sykkel. I sommersesongen er det utfordringer mht. trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Hvis det tilrettelegges bedre for gående, syklende og for kollektivreisende kan det bidra til at flere heller velger andre framkomstmidler enn bil. Tiltaket skal se på muligheter for å sikre trygg kryssing av jernbanen og fylkesvegen og god tilkobling busstilbudet.
Prosjektutløsende:	Det største problemet i området mht. trafikksikkerheten og tilgjengelighet for de som velger å gå, sykle eller reise med buss er kryssing av fv. 950 og Nordlandsbanen.
Helhet/sammenheng:	Bidrag til å styrke tilgjengelighet og trafikksikkerhet
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil øke tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende til et populært friluftsområde, som i dag er svært bilbasert.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlig transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ikke regulert.
Forventet fremdrift:	Konseptavklaring i 2025.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

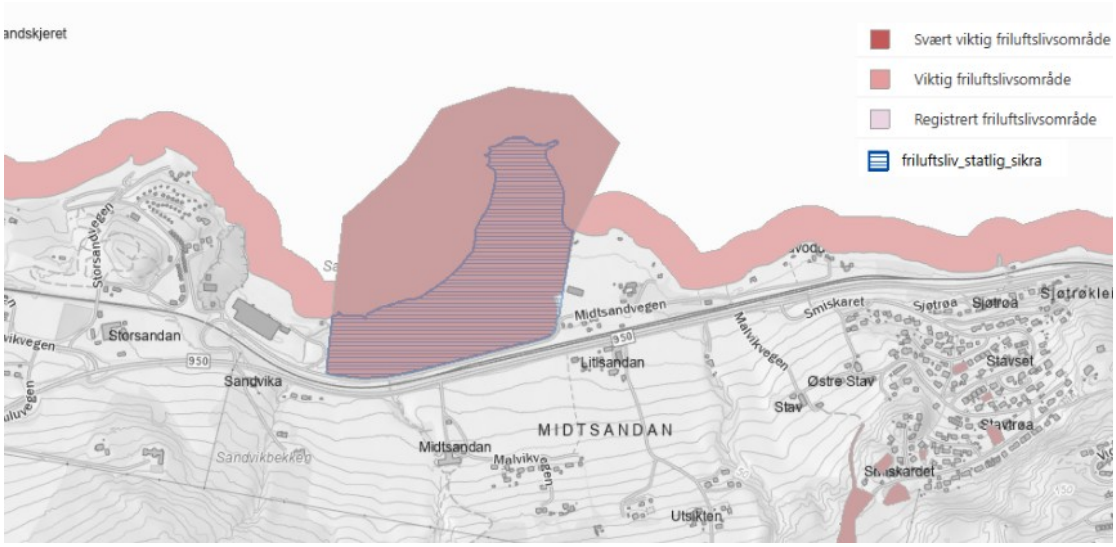
UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
87,5	2019	40%	2021
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Restbev.
Beløp (mill):	2	0	10	17	52	43,1
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Svært viktig friluftslivsområde
Viktig friluftslivsområde
Registrert friluftslivsområde
friluftsliv_statlig_sikra
Midtsandvegen
Litlesandan
Sandvika
Midtsandan
MIDTSANDAN
Malvikvegen
Østre Stav
Stav
Utsikten
Sjøtrøa
Slåtrøa
Slåtrøa
Slå

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**24100HV Fv. 6656 Byåstunnelen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tunnel mellom Nydalsbrua og Byåsen. Tunnelpåslag på Byåsen-siden er ikke avklart, og må avklares gjennom planprosessen. Det legges opp til toløps tunnel med gjennomgående kollektivfelt.
Prosjektutløsende:	Fremkommelighet for kollektivtrafikk. Viktig bidrag til å styrke nettverkseffekten i kollektivnettet og kan bidra til å styrke kollektivtilbudet for reiser mellom vest og øst. Effektivt vegsystem med utgangspunkt i færre utkjørt kilometer. Fremkommelighet for næringstransport.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil legge til rette for et effektivt vegsystem og fremtidig kollektivsystem med Sluppen som sentralt knutepunkt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten (bidrar til et bedre og mer effektivt kollektivsystem) Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. (bidrar til redusert trafikk i Bøckmannsvei og Byåsveien)

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Traseen er lagt inn ny vedtatt KPA
Forventet fremdrift:	Planprogram fastsettes i løpet av 2025, utarbeidelse av reguleringsplan antatt fra 2025-2027/2028.
Samordning andre tiltak:	Sykkel i Bøckmans veg og Byåsvegen.
Usikkerhet i prosjektet:	Tunnelpåslag på Byåsen er ikke avklart. Normal usikkerhet i planprosess og videre politisk behandling (blant annet: motstand mot prosjektet, effekten av tiltaket kan vise seg å bli negativ (økt kjørte km, økt trafikk i andre veger/gater))

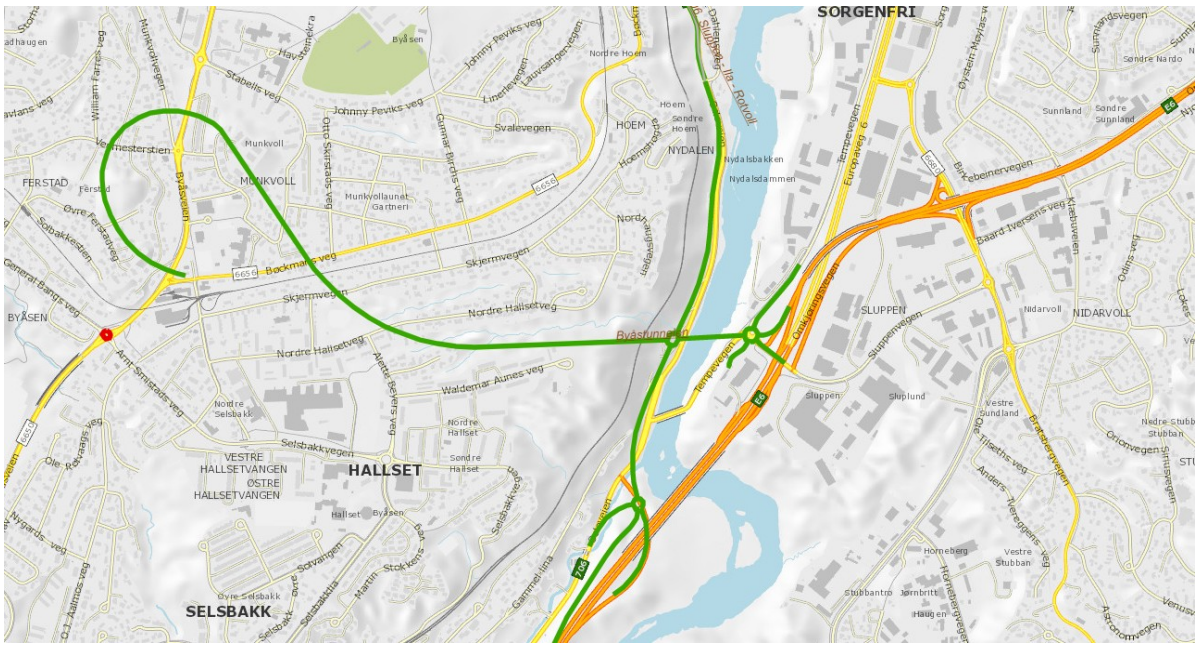
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1670	2016	+/-25%	2024
Merknad:			

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	12	0	50	70	130,8	2273,8

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



NB: Ikke avklart tunnelpåhugg Byåsen

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund Snuplass**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	200m Gang og sykkel veg og 160m støyskjerming langs Ringvålvegen fra Kryss ved Lundvegen til bru i Tunnelvegen. Det etableres ny holdeplass.
Prosjektutløsende:	Fortau langs Ringvålvegen i tilknytting til snuplassen ble ikke etablert i metrobussprosjektet pga. utfordringer med erverv og prinsipp om kostnadsramme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er del av en vedtatt sammenheng tilbud og vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byveksavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	I dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen Det blir og støyskjerm for 12 boliger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ferdigstilt.
Innspill til prosjektfase:	Kontrakt signert med entreprenør.
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2018.
Forventet fremdrift	Ferdigstilt.
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervet er ikke fullført, men antar at det ikke byr på problemer.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15	2022			Byggherreoverslag	
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	13,5	1,55				
Merknad: Restbevilgning for å finansiere ferdigstilt prosjekt innenfor +/-10 % av styringsramme.						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18102S Forsterket drift DkA standard på gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

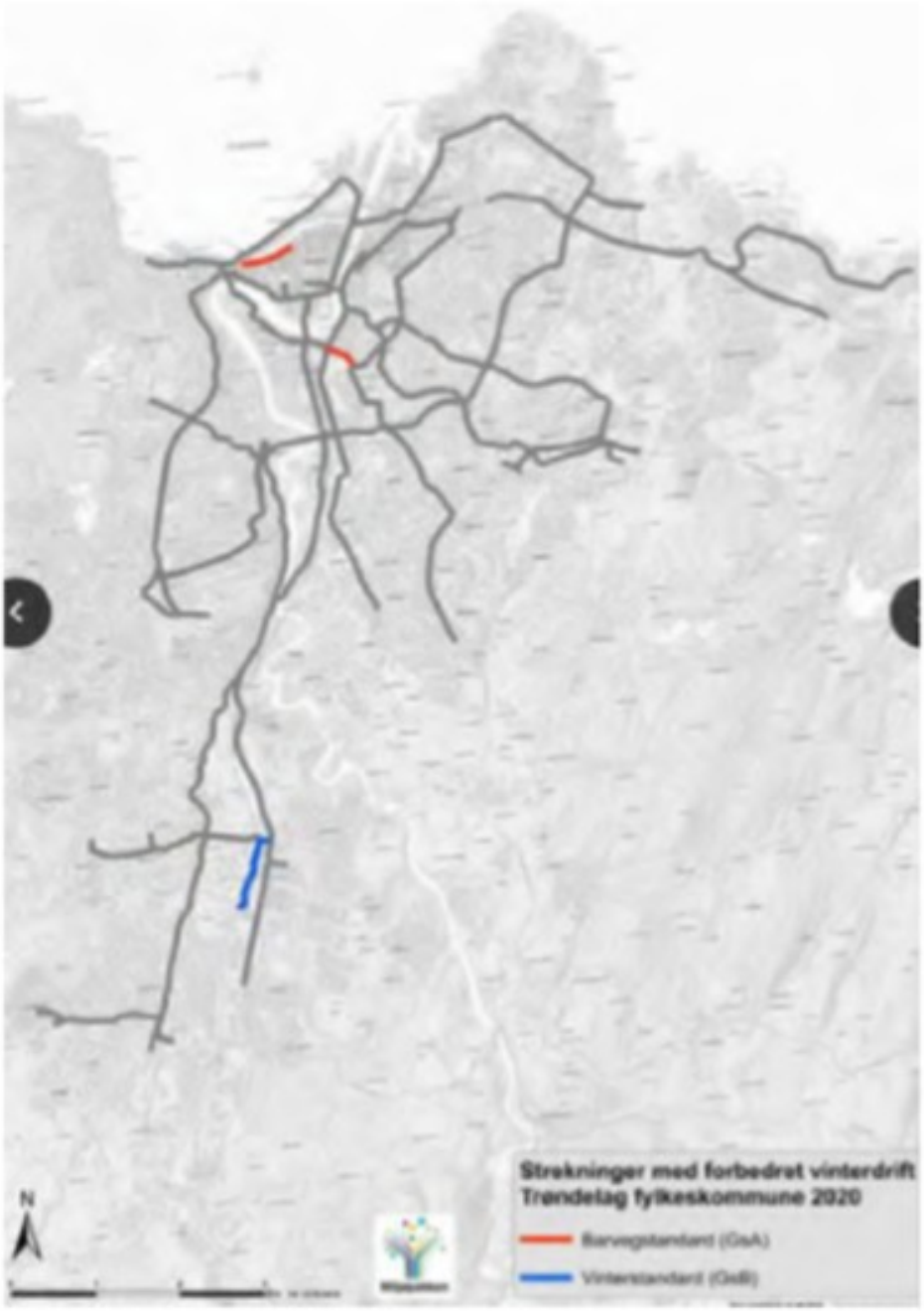
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	*I utgangspunktet vil gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveg i Trondheim driftes etter DkB. Det er behov for tilskudd fra Miljøpakken for å øke drifsstandarden til DkA. Økning siden 2020 skyldes at flere fylkesveger driftes etter DkA.*
Prosjektutløsende:	*Mer attraktivt å sykle og gå vinterhalvåret*
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	*Økt andel gående og syklende*

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2023-29
Samordning andre tiltak:	- *Drift FV*
Usikkerhet i prosjektet:	- *Lite*

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):		16	17	17,5	18
Merknad:					

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE


Strekninger med forbedret vinterdrift
Trøndelag fylkeskommune 2020
Barvegstandard (GsA)
Vinterstandard (GsB)
N

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	24101HV FV715/FV707 Ila-Flakk-Klett
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket ser på strekningen fra Ila til Flakk, og videre rundet Byneset mot Klett. I strekningen mellom Ila Flakk er det en svært skredutsatt strekning og uten tilbud for gående og syklende på store deler. Videre mot Klett er det mer aktuelt å se på løsninger for gi tilbud til myke trafikanter. I nylig reforhandlet byvekstavtale er det enighet om følgende tekst: Planlegging av strekningen Ila - Flakk - Klett - gjøres i inneværende avtaleperiode. Finansiering av prosjektet forutsetter ny bompengeproposisjon som viser eventuelt nye innkrevingspunkt knyttet til tiltaket, og som tar stilling til eventuelle skredsikringsmidler fra staten. Dette er det aktuelt å ta stilling til ved neste reforhandling. Det skal vurderes muligheten for å etablere et kai-anlegg på Flakk.
Prosjektutløsende:	Fremkommelighet for sykkel. Skredsikring (trafikksikkerhet) Fremkommelighet for næringstrafikk Redusert støy og støv i bynære områder
Helhet/sammenheng:	Bidra til å sikre sammenhgeneg og trafikksikre løsninger for gående/syklende og for kjørende (skred)
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Ingen
Forventet fremdrift:	Ferdig utredning på kommunedelplannivå medio 2025
Samordning andre tiltak:	- *Eventuell havneutvikling i regi av Trondheim kommune*
Usikkerhet i prosjektet:	-

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under

prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad: Ikke fastsatt styringsmål eller utredningsestimat. Referanse for innspillet er byvekstavtalen, der det er avklart planlegging av tiltaket. Styringsmål er dermed foreløpig sekundært. I tiltaksplanen er det satt av 50 mill. (25-kr) til planlegging.			

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest-bevilgning
Beløp (mill):	4,5	2	10	15	21,1	
Merknad: Ramme til planlegging						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

I utredningsprosjektet vurderes dette som to strekninger:

- Fv. 715 Ila – Flakk
- Fv. 707 Flakk – Klett

Skredsikring er kun prosjektutløsende på fv.715. I valg mellom de to delstrekningene er det derfor 715 som er mest nærliggende for gjennomføring. Eventuell beslutning om gjennomføring av tiltak vil innebære behov for trafikkavvisning for å ivareta nullvekstmålet.

For strekningen Ila – Flakk er det vurdert to tunnelalternativ, kort og lang tunnel. Begge med dagsone i Trolla. I tillegg er det vurdert tre ulike kryssløsninger i henholdsvis Ila, Trolla og Flakk. Disse er planfri, rundkjøring og t-kryss.

Skissen under er fra mulighetsstudiet i 2020


Flakk
Trolla
Ila
Hestadkorsen
Buabakken
Klett
Uddevell

Prosjektnavn:	**25130ST Støypakke 2**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	**Tiltak mot innendørs støy (Forurensningsforskriftens § 5-4):** Tiltakene utarbeidet på bakgrunn av støykartlegging i henhold til § 5-4 i forurensningsforskriften vurderes tatt inn i støypakken. Kartleggingen har identifisert overskridelser av grenseverdiene for innendørs støy, og det er derfor utredet skjermingstiltak som kan redusere støynivået ved skoler, barnehager og boliger langs fylkesvegnettet. **Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder:** • *Lidarende barnehage (fv. 6664):* Langsgående støyskjerm på eksisterende voll, med lengde 70 meter og høyde 1,9 meter. • *Åsheim barneskole (fv. 6654):* Langsgående støyskjerm med lengde 90 meter og høyde 1,5 meter. **Støyskjerming av boliger på Stavset:** • Langsgående støyskjerm på deler av øst- og vestsiden av fv. 6650 Byåsveien, på strekningen mellom Byåsen butikksenter og sørover mot Brandhaugen gangbru. Total lengde ca. 265 meter. Det skal også vurderes etablering av skjerm på eksisterende voll på østsiden av Byåsveien. ***I tillegg vurderes følgende tiltak innarbeidet i støypakke 2, etter nærmere behandling i programrådet:*** **Støyskjerming Kystad-Stavset (opprinnelig del av Støypakke 1):** • Langsgående støyskjerm med høyde 2,0 - 2,2 meter for beboerne i Laura Hangerås' veg. Total lengde ca. 237 meter. I tillegg er det foreslått skjerm mellom bussholdeplass og bru/kulvert, med lengde på ca. 34 meter og med høyde 2 meter. Det foreslås også tett rekkverk på bru/kulvert (Kystadbrinken fotgj.underg.) med høyde 1,5 meter over vegdekket. • Byggeplan med komplett tegningsgrunnlag ferdigstilles våren 2025. Bør prioriteres for utbygging i 2026.

<table>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><th>Lokalitet</th><th>Vegreferanse</th><th>Lengde [m]</th><th>Nåværende prosjektfase</th></tr>
<tr><td>Fv. 6664 Kong Øysteins veg</td><td>FV6664 K S1D1 m1780 – 1831</td><td>70</td><td>Detaljplanlegging</td></tr>
<tr><td>Fv. 6654 Ringvålvegen</td><td>FV6654 K S1D1 m10226 - 10316</td><td>90</td><td>Detaljplanlegging</td></tr>
<tr><td>Fv. 6650 Byåsveien, Stavset</td><td>FV6650 K S2D1 m5534 - 5786</td><td>265</td><td>Prosjektutvikling</td></tr>
<tr><td>Fv. 6650 Kystad-Stavset</td><td>FV6650 K S2D1 m4562 - 4799</td><td>237</td><td>Detaljplanlegging</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Prosjektutløsende:</td><td>
Tiltak mot innendørs støy (Forurensningsforskriftens § 5-4):
Behovet for prosjektet bygger på resultater fra støykartlegging som viser overskridelse av innendørs grenseverdier for støy i boliger langs fylkesveg.
Dette utløser behov for å vurdere tiltak fra vegeiers side, der trafikken vurderes som hovedkilde til støybelastningen.

Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder:
Støyskjermingstiltak for skoler og barnehager med støynivå på uteareal over 60 dB er prioritert i Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023. Det er gjennomført støyberegninger for veitrafikkstøy på uteareal ved 10 skoler/barnehager/institusjoner, langs kommunal, riks- og fylkesveg i Trondheim. På bakgrunn av støyrapporten er det anbefalt at de to skoler/barnehager langs fylkesveg prioriteres for skjerming. Støyberegningene viser at støynivået på uteareal etter skjerming reduseres til under 55 dB.

Støyskjerming Stavset:
Byåsveien er i Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023 nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim.
Generell trafikkvekst har gitt en økning i støy for eksisterende bebyggelse langs strekningen, og gjeldende støykartlegging viser at området er utsatt for støyverdier over 65 dB. Eksiterende plankegjerder på deler av strekningen har ikke særlig støyreduserende effekt, og er for lave til å ivareta sin tiltenkte funksjon. Eksisterende støyvoll på østsiden av Byåsveien er også noe lav og det bør vurderes å etablere skjerm på toppen av vollen.

Beboerne langs strekningen har i flere år klaget på støy. Målet med prosjektet er å redusere støynivået på uteoppholdsarealer ved boliger som utsettes for støynivå høyere enn L_{den} 60 dB.

Støyskjerming Kystad-Stavset:
I Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023 er fylkesveg 6650 nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Over halvparten av boligene langs Laura Hangerås' veg ligger i rød støysone og uteoppholdsarealer mot fylkesvegen på bakkeplan har L_{den} støynivåer mellom 60-73 dB. Målet med prosjektet er at utendørs
</td></tr>
</table>

	støynivå kommer under 60 dB og helst ned mot 55 dB.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil bidra til måloppnåelse i henhold til kommunens *Handlingsplan mot støy 2018-2023.*
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt. 7 om å redusere trafikkstøy.
Lokale delmål:	Tiltakene vil støtte kommunens Handlingsplan mot støy 2018 – 2023.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (byggeplan).
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Ikke behov for reguleringsplan. Byggeplan ferdig 2025.
Forventet fremdrift:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging ferdigstilles i 2025. Utbygging i 2026 og 2027.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Avtaleinngåelse med naboer og ev. berørte grunneiere.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15	2025				
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

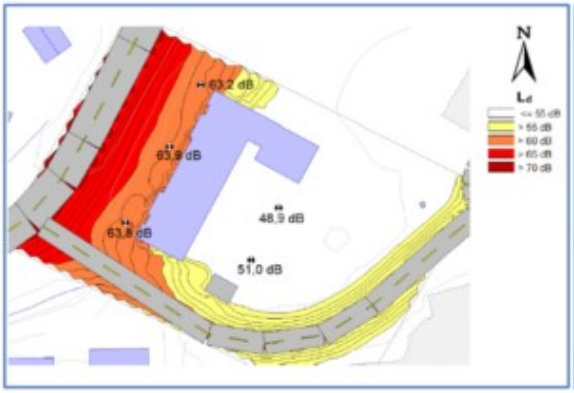
FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	1,5	0	14,2		
Merknad: Økt finansieringsbehov for 2026 på grunn av videreføring av prosjektet *Støyskjerming Kystad-Stavset* fra Støypakke 1. Prosjektet er klart til utbygging i 2026.					

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

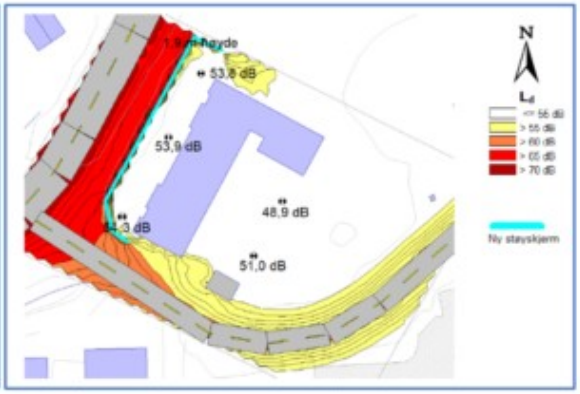
KART/PROSJEKTSKISSE

LIDARENDE BARNEHAGE (FV. 6664)

FØR TILTAK

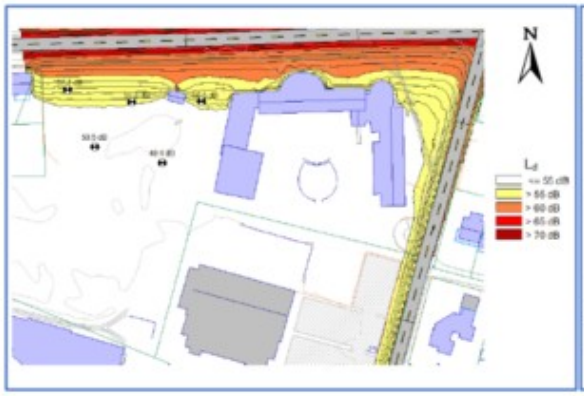


ETTER TILTAK

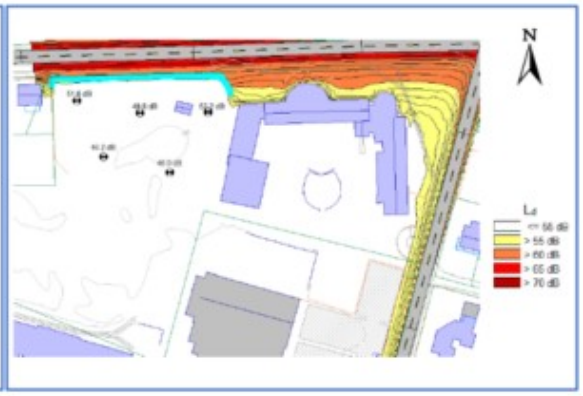


ÅSHEIM BARNESKOLE (FV. 6664)

FØR TILTAK

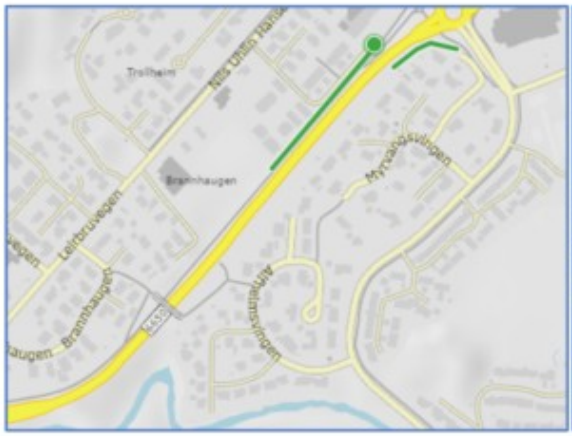


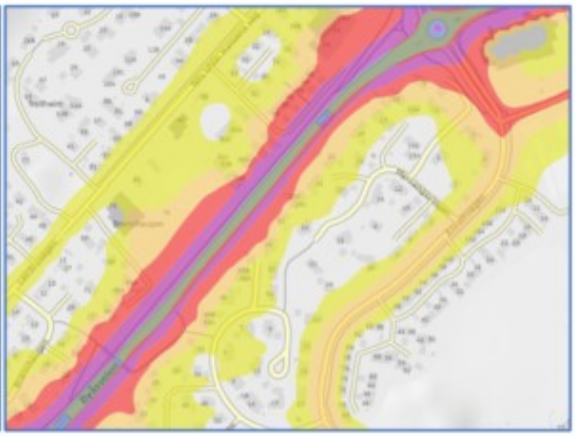
ETTER TILTAK



STØYSKJERMING STAVSET (FV. 6650)

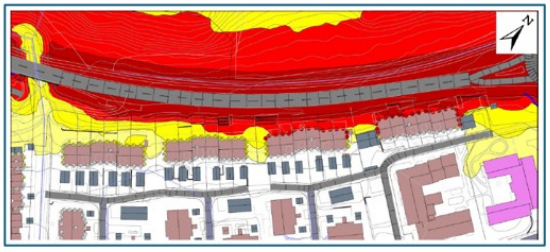
FØR TILTAK



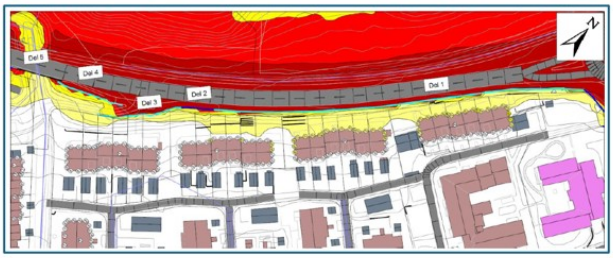


STØYSKJERMING KYSTAD-STAVSET (FV. 6650)

FØR TILTAK



ETTER TILTAK



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fv. 6654 Ringvålvegen, Lundvegen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg langs nordsida av Ringvålvegen, fra undergangen ved Lund Østre til Øvre Solberg. Prosjektet inkluderer også en omlegging av Ringvålvegen på deler av strekningen der det ikke var mulig å komme til enighet med grunneier på nordsida. Det etableres nye ramper fra Nergeilan til Ringvålvegen. Det etableres ny bussholdeplass ved undergangen ved Lund Østre, og ved første avkjøring til Øvre Solberg. Dagens holdeplass ved Nergeilan saneres. Samtidig med opparbeidelsen av GS legges det nye VA-ledninger langs Ringvålvegen, og det bygges pumpestasjon for avløp. Lengde: 1000m Bredde GS: 3,25m samt 0,25m skulder. Det er tilstrebet en buffersone på 3,25m mellom GS og kjørebane, men på deler av strekningen der det er smalt, er bufferbredden redusert til 0,5m for å begrense oppfylling av terrenget og inngrepet i private hager. Fravikssøknader for løsningene er godkjent av Trøndelag fylke.
Prosjektutløsende:	Gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen er et lenge etterlengtet tiltak. Strekningen er populær trasé for å nå Hestsjøen og ut i marka, men er dessverre uoversiktlig, det er relativt høy trafikkbelastning, og trafikksikkerheten for myke trafikanter oppleves som svært dårlig. Det har vært stor befolkningsvekst i bydelen de seinere årene, og behovet for gang- og sykkelveg er stort også før utbyggingen av Øvre Solberg og Vestre Lund kommer. Det er i dag ingen tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen fra undergangen ved Lund Østre og vestover. Strekningen fra Tunellvegen til Hestsjøvegen var likevel lenge angitt som hoved-sykkelrute i kommunens kartløsning. Gang- og sykkelvegen på strekningen fra Øvre Solberg til undergangen ved Lund Østre er del av rekkefølgekravene ved utbyggingen på Øvre Solberg, og skal stå ferdig ved innflytting av de første boligene i feltet. Trygg skoleveg fra planområdet var igjennom hele planprosessen ivaretatt ved at gang- og sykkelvegen skulle opparbeides fra det nye boligområdet fram til Nergeilan, som var skolevegen videre. Men like før sluttbehandling ble det avdekket at g/s i Lund Østre-planen ikke var løst, verken i høyde ved Nergeilan eller sikret opparbeidet i rekkefølgekrav, det var kun sikret areal i plankartet i en ikke-gjennomførbar løsning. Planen for Øvre Solberg og rekkefølgekravet for dette boligområdet ble da utvidet for å bøte på denne glippen.
Helhet/sammenheng:	Det er allerede etablert gang- og sykkelveg fra Heimdal sentrum til Tunnelvegen, og det er byggestart i 2022 for videreføring til

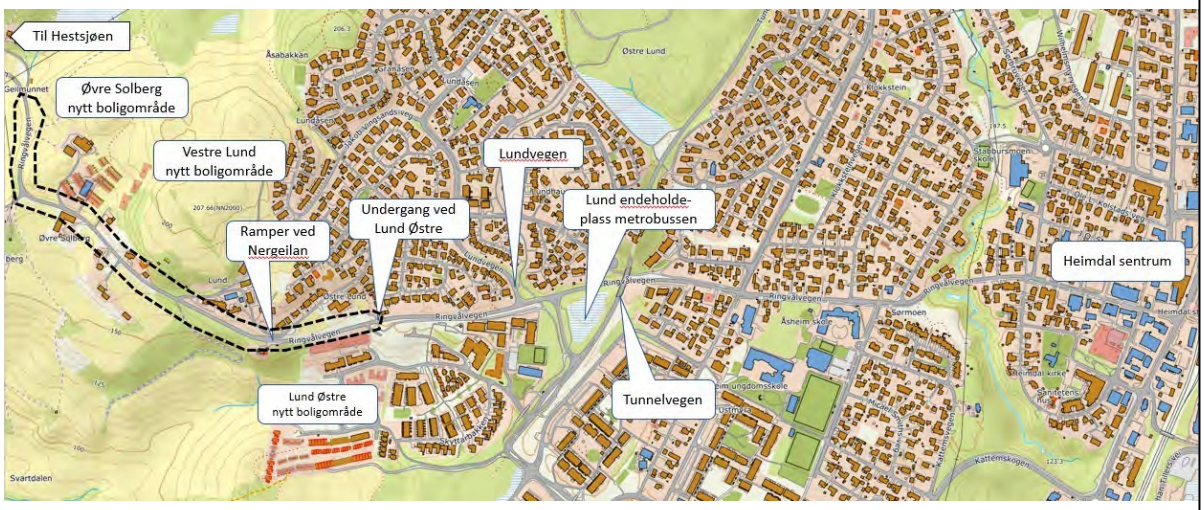
	Lundvegen. Gjennom flere detaljplaner er det sikret areal til en sammenhengende gang- og sykkelveg videre til Røran, en strekning på ca 2km. Videre er det byggestart høsten 2022 for gang- og sykkelveg fra vest for Hestsjøen til Skogly. Fra Tunnelvegen i øst *Godkjente detaljplaner er markert med lys blå strek.*
Bidrag til måloppfyllelse:	Det er av stor betydning for bydelen å få etablert sammenhengende gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Dette gjenspeiles også av de prosjektene som Miljøpakken har igangsatt på deler av strekningen. Etableringen av Lund endeholdeplass for 2 av metrobussrutene ved Tunnelvegen underbygger også behovet for et godt og sammenhengende gang- og sykkelnett fra nærområdet til holdeplassen for å stimulere til bruk av bussen. Trondheim kommune og Miljøpakken har som mål å begrense bilbruken gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Tilrettelegging for trygg ferdsel vurderes å være et vesentlig bidrag for å nå dette målet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Vedtatt detaljplan (r20130068, vedtatt 19.11.2015, r20130031, vedtatt 21.05.2015 og r20190006, vedtatt 25.03.2021) Byggeplan teknisk godkjent inkl godkjente fravikssøknader.
Forventet fremdrift:	Forventet oppstart av utbygging er våren 2023 med ferdigstillelse våren 2024 dersom finansiering løses.
Samordning andre tiltak:	● Utbygging av boliger på Øvre Solberg. Tiltakshaver Solbergåsen AS. ● Utbygging av boliger på Vestre Lund. Tiltakshaver Frost AS. ● Nye VA-ledninger under GS på strekningen og videreføring fram til Lundvegen (Trondheim kommune/Solbergåsen AS), etablering av støyskjerming (Solbergåsen AS) og gang- og sykkelveg fra Lundvegen til undergangen ved Lund Østre (Miljøpakken), ref r20190006.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektets gjennomføring er avhengig av delfinansiering fra Miljøpakken. Solbergåsen AS er i dialog med Trondheim kommune som skal bidra med en vesentlig andel av VA-kostnadene langs Ringvålvegen, da det vil gi økt leveringssikkerhet i bydelen. Solbergåsen AS er også i dialog med Frost AS, da Vestre Lund vil være den andre store private utbyggeren langs strekningen. Totalt er det rekkefølgekrav for 80 mill eks mva som må være innfridd før første bolig på Øvre Solberg kan tas i bruk. Det er ikke mulig for èn utbygging å bære dette alene, og et bidrag fra Miljøpakken vil være vesentlig for å kunne få etablert gang- og sykkelvegen langs Ringvålvegen.

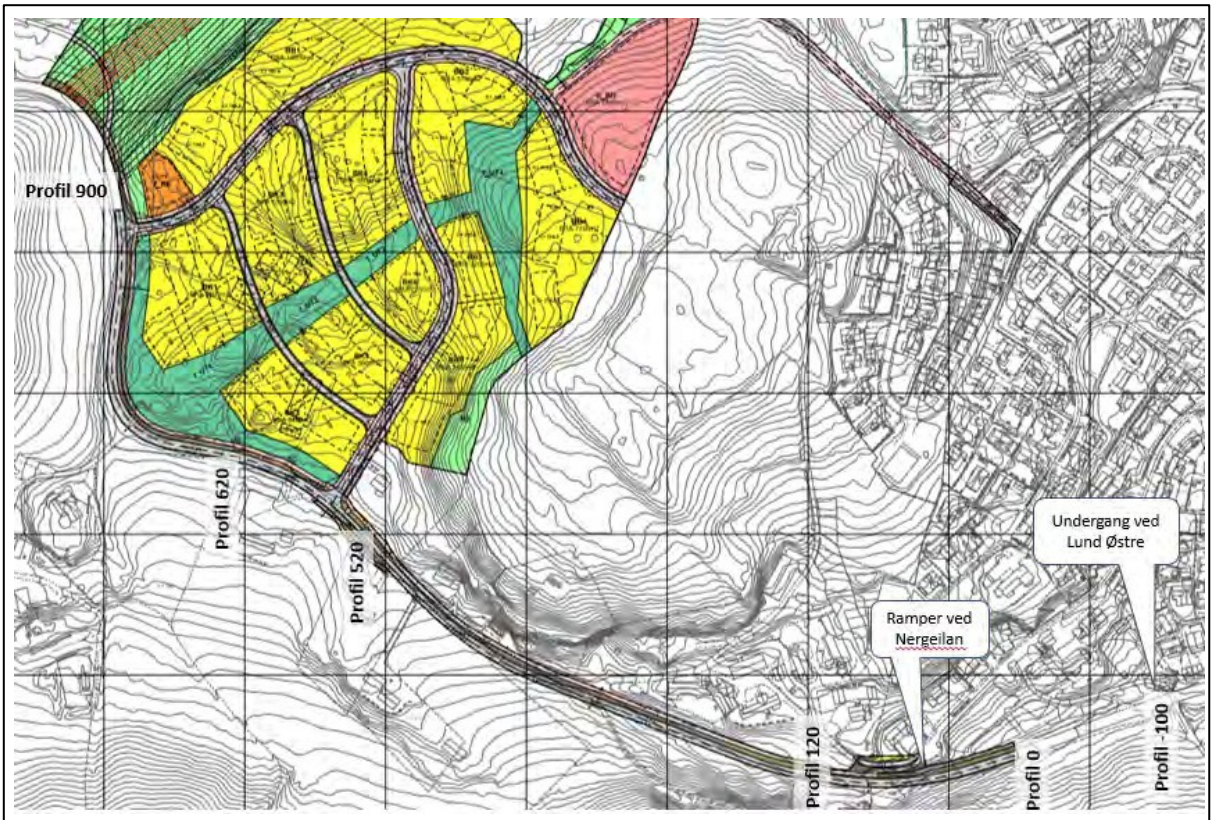
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10				
Merknad: Øvrig finansiering: Trondheim kommune: 15,8 mill inkl mva + 9,5 mill til andre offentlige infrastrukturtiltak Private utbyggere: 45,5 mill inkl mva + 25,8 mill til andre offentlige infrastrukturtiltak						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



Kartutsnitt av Ringvålvegen fra Heimdal sentrum og vestover til Solbergsvingen. Angjeldende strekning er markert med svart stiplet strek.



Utsnitt av vedtatt plankart for Øvre Solberg, med angitt profilnr fra -100 ved undergangen til Lund Østre til profil 900 ved Øvre Solberg. Gjeldende plan for profil 0 til -50 er Lund Østre, og for profil -50 til -400 er Miljøpakkens Fv 6654.

Prosjektnavn:	**Mindre tiltak sykkel**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	En sekkepost for å kunne gjennomføre mindre tiltak der behov innmeldes eller som delfinansiering for bedre sykkelløsning der Trondheim kommune eller private utbyggere gjør tiltak på kommunal vei. Det kommer ofte opp tilfeller hvor man ved å bidra med ekstra finansiering kan oppnå bedre løsninger for sykkel der Trondheim kommune gjør tiltak i andre sammenhenger, eller hvor private utbyggere gjør tiltak på veg, GS, fortau og sykkelveg, som følge av f.eks rekkefølgekrav. Eksempel: 1. I forbindelse med privat utbygging oppgraderes regulert sykkelfelt til sykkelveg med fortau på en strekning på 110m. 2. I forbindelse med privat utbygging utvides sykkelfelt utført som rekkefølgekrav samt at man også etablerer sykkelfelt på motsatt side, som ikke var en del av rekkefølgekravene.
Prosjektutløsende:	Det er ofte mangelfull tilrettelegging for sykling, både i dagens situasjon og i forbindelse med utbygging og andre tiltak.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene gjøres på Trondheim sykkelnett for å sikre mest mulig sammenhengende tilbud.
Bidrag til nullvekstmålet:	Sykling bidrar til lavere andel kjørende.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	-
Innspill til prosjektfase:	utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Løpende
Samordning andre tiltak:	Samordnes med private utbygginger og andre tiltak i kommunal regi.
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	12,5	-	3,1	3,1	3,1	3,2
Merknad: Behov oppgitt kun for resterende periode, basert på HP 2025						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**ATP oppdatering**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	ATP-analyser sier noe om potensialet for trafikk i ulike kategorier og brukes til å vurdere effekten av tiltak som foreslås i årsbudsjett og handlingsprogram. - Oppdatering av sykkel og gangnett for å kunne gjøre troverdige analyser. - Oppdatering av matriser for studenter, arbeidsplasser osv som brukes som grunnlag til potensialberegninger.
Prosjektutløsende:	ATP-analyser er et kunnskapsgrunnlag for å lettere velge riktig prosjekt.
Helhet/sammenheng:	ATP analysene bidrar til at det er lettere å prioritere prosjekt som bidrar til høy måloppnåelse og gode sammenhenger.
Bidrag til nullvekstmålet:	ATP-analyser gjør det enklere å velge riktig prosjekt for å oppnå nullvekstmålet.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Hovedtyngden av arbeidet forventes å gjøres i løpet av 2025, men må oppdateres årlig da byen utvikles og man får mer kunnskap.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	1,5	0,8	0,7			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Erling Skakkes gt. øst, sykkel**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkeltilbud i Erling Skakkes gate iht. tiltak etter gatebruksplan: #11 Øst (Prinsens gate - Kjøpmannsgata, 370 m sykkelfelt) Inkludert oppgradert fortau, gate
Prosjektutløsende:	Bare delvis tilrettelagt for sykling i dag, med motstrøms sykkelfelt. Sykling i trafikk samt feil bruk av sykkelfelt i dag gjør at det ikke føles trygt for mange å sykle langs strekningen i dag. Gatebruksplan for Midtbyen (Bystyret 25. mars 2021).
Helhet/sammenheng:	Del av sekundærnett for sykkel i vedtatt Gatebruksplan for Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet har utført forprosjekt. Mulig behov for justering.
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbyen
Usikkerhet i prosjektet:	Politisk beslutning på kjøremønster i Midtbyen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
26	2022	40%	2023
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	30	2,5	2	15	10,5	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**HjemJobbHjem**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept opprinnelig utviklet av Kolumbus, men tilpasset Trondheimsområdet. Det driftes av Miljøpakken (Trondheim kommune, Mobilitets- og samferdselsenheten) og AtB. Ordningen baserer seg på en avtale mellom Miljøpakken/AtB og virksomheter fra det private og offentlige, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Det foreligger også en konseptavtale mellom Miljøpakken, AtB og Kolumbus som regulerer bruken av konseptet. Virksomhetene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en løsning for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale (ny fra 2023), en aktivitetskampanje, og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkelservice og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming og restriksjoner på parkering tilknyttet virksomheten. Grad og metode for innstramming og måten det gjennomføres på planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgivere i prosjektet fra Trondheim kommune. Antall rekrutterte ansatte 2025: 5600 Antall rekrutterte ansatte 2026: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2027: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2028: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2029: 6400
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. På lang sikt skal ordningen bidra til at gratis parkering ikke lenger anses som et gode blant ansatte.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsing for å endre reisevaner for primært arbeidsreisen, men med en potensiell effekt for øvrige reiser.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til følgende delmål: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Driftsfase
Innspill til prosjektfase:	Driftsfase
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	-
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):hP 2025	54,3	-	13,6	13,6	13,6	13,5
Merknad: Behov oppgitt kun for resterende periode, basert på HP 2025						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Kjøpmannsgata**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Løsning ikke avklart på nåværende tidspunkt. Avhenger blant annet av områdeplan for nordøstre-kvadrant i Midtbyen og kjøremønster i Midtbyen
Prosjektutløsende:	Kjøpmannsgata har i dag smale sykkelfelt og dårlige krysssløsninger.
Helhet/sammenheng:	Kjøpmannsgata er del av hovednettet for sykkel i Midtbyen og en viktig strekning for tilgang til Midtbyen og for reiser gjennom Midtbyen på sykkel.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bedre framkommelighet og trygghet for syklende fremmer sykling og bidrar til økt andel syklende.
Lokale delmål:	Mål 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	uavklart
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbyen
Usikkerhet i prosjektet:	Politiske beslutninger om kjøremønster

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
30	2024	50%	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	32,8	-	3	5	15	9,8
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Tordenskiolds gate / Smedbakken**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 280 meter sykkelveg: ● Smedbakken: 130 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Tordenskiolds gate: 150 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Trapeshump ved kryssing av Smedbakken v/Erling Skakkes gate ● Stenging av Hans Hagerups gate - sammenhengende fortau ● Ombygging av kryss med Kongens gate ● Ombygging av kryss med Sandgata: gangfelt og sykkelsignal over vestre arm av krysset (forutsatt godkjenning fra TRFK)
Prosjektutløsende:	Strekningen er ikke tilrettelagt for syklende i dag. Inngår i Sekundærnettet for Midtbyen.
Helhet/sammenheng:	Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt *Gatebruksplan for Midtbyen*. Tiltak (5a) i *Plan for sykkeltiltak på kommunal veg*.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved at det blir opplevd som tryggere og mer attraktivt å sykle og gå vil færre velge å kjøre bil. Slik bidrar tiltaket til oppfyllelse av **nullvekstmålet** (jf. byvekstavtalen 2023-29).
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål: ● **Lavere utslipp, redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet**: ● **Flere miljøvennlige reiser** ved at flere velger å sykle og gå. ● Med trafikksikker kryssing av høyt trafikkerte veier med trikk **reduseres trafikkulykker**, både i antall og i alvorlighetsgrad.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging (totalentreprise)
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2025 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 2027
Samordning andre tiltak:	Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann) v/TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR)
Usikkerhet i prosjektet:	Kulturminner og kabler i grunnen ifm VA-tiltak og øvrige vegtiltak.

UTREDNINGSESTIMAT (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
58	2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Entreprisekostnad vil fremgå av målpris fra totalentreprenør (opsjon utløst i gateprosjektet Kongens gate) når detaljprosjektering er ferdig.			

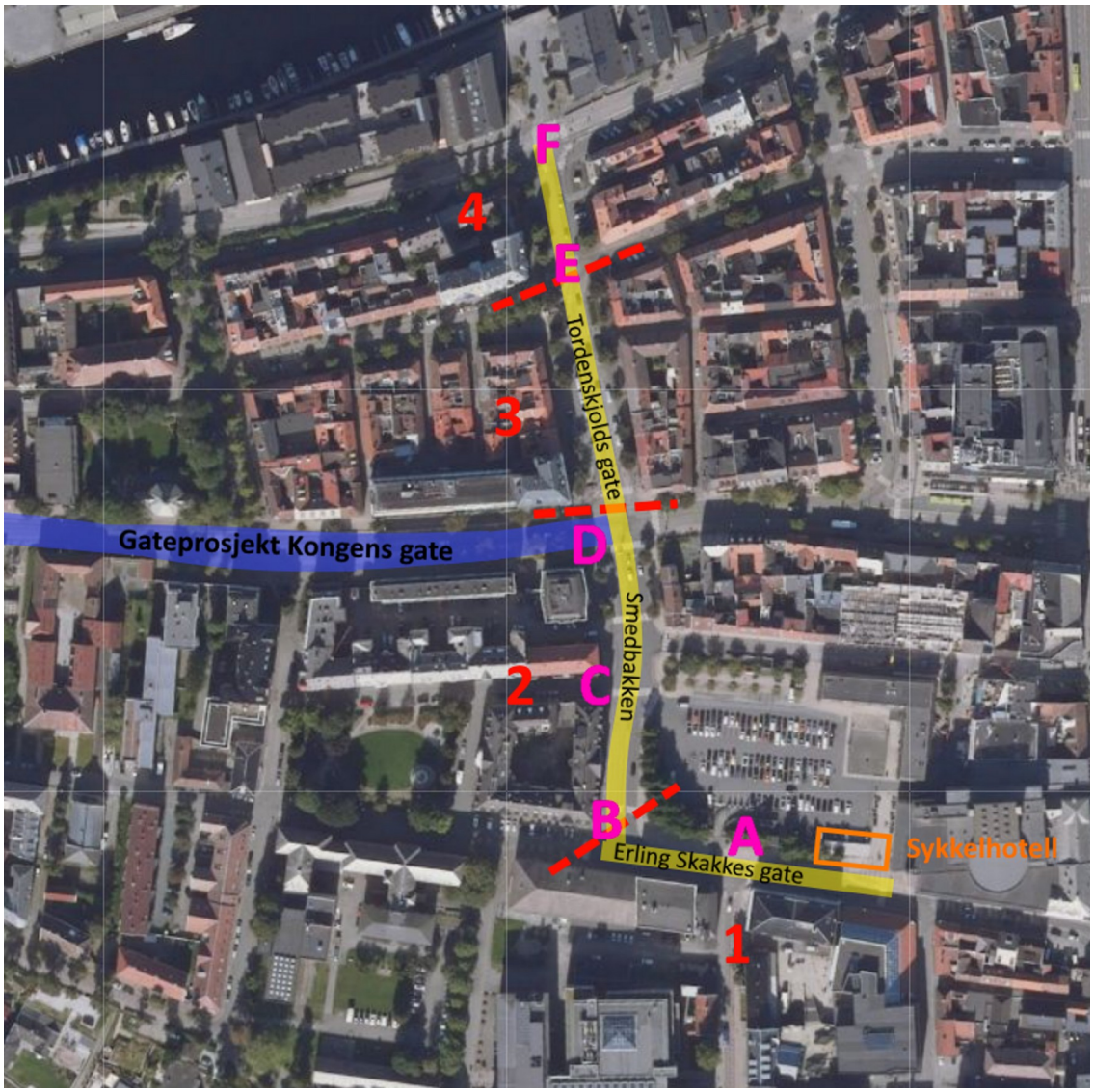
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Styringsramme vil kunne settes når målpris fra totalentreprenør (opsjon utløst i gateprosjektet Kongens gate) er klar når detaljprosjektering er ferdig høsten 2025.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

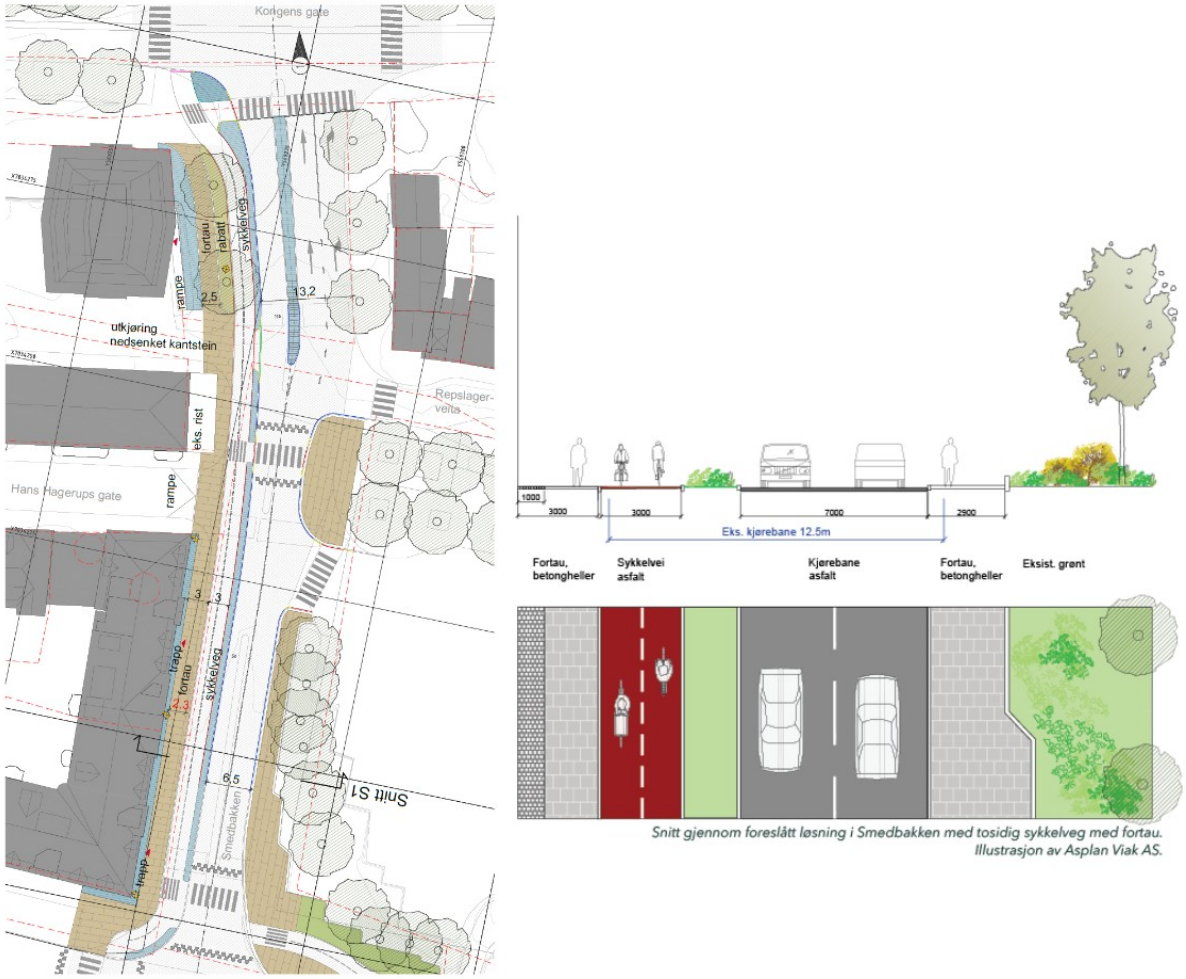
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	64,9	31,5	10	23,4		
Merknad: Foreløpig basert på utredningsestimatet						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken.
Prosjektet inkluderer delstrekning 2,3 og 4. Delstrekning 1 har tidligere vært en del av prosjektet. Men, den vil bli spilt inn som et separat prosjekt når detaljplanlegging er ferdig.



Snitt gjennom foreslått løsning i Smedbakken med tosidig sykkelveg med fortau. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur : Delstrekning 2: Smedbakken: 130 meter sykkelveg på vestre side



Snitt gjennom foreslått løsning i Tordenskiolds gate med sykkelveg med fortau på vestsiden av gaten. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur: Parsell 3-4: Tordenskiolds gate: 150 meter sykkelveg på vestre side

Prosjektnavn:	**Mobilitetsrådgivning**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. <u>Skole</u> Prosjektet har et eget tiltaksområde rettet mot skoleelever. Dette blant annet med kampanjer i samarbeid med Trygg Trafikk. Denne delen av prosjektet jobber derfor med endring av reisevaner hos den oppvoksende generasjon, samtidig som det er fokus på trafikksikkerhet. <u>Hjertesone</u> Nasjonalt tiltak for reisevaneendring i skolereisen for barn i grunnskolen. Tiltakets mål er at flere barn skal gå og sykle til skolen. Metoden legger medvirkning, informasjon, samling omkring skilting og merking av soner langs og ved adkomst til skolen. Materiell i form av refleks, refleksvest, opplæring, t-skjorter og skilt er en del av kostnaden. Det vil i 2026 være et økt behov for midler til dette, og derfor økt finansieringsbehov i dette prosjektet. <u>Kampanje</u> Denne delen av mobilitetsrådgivningsprosjektet har ansvar for kortsiktige og langsiktige kampanjer i samarbeid med sekretariatet i Miljøpakken. Hovedhensiktene med kampanjene er reisevaneendring og omdømmebygging for Miljøpakken. <u>Mobilitetsrådgivning</u> Rådgivning med fokus på vaneendring for å endre reisevaner. Dette utføres på individ og samfunnsnivå ut ifra behov i miljøpakkeområdet. <u>Piggdekktilskudd</u> Årlig tilskuddsordning på høsten for alle innbyggere i miljøpakkeområdet som ønsker å vintersykle. <u>Mobilt sykkelhotell/sykkelparkering</u> Mobilitetsrådgivere organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Det er behov for oppgradering av stativene.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samtidig gjøre Miljøpakken synlig, og gi den et godt omdømme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for alle disse reisetypene.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket har som mål å bidra til 20% reduksjon i bilandelen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som omdømmebygging

Lokale delmål:	Gjennom de ulike delene av mobilitetsrådgivningprosjektet så bidrar prosjektet til disse delmålene: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Driftsfase
Innspill til prosjektfase:	Videreføring
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Ikke relevant
Samordning andre tiltak:	Ikke relevant
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke relevant

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	13,3	-	4	3,1	3,1	3,1
Merknad: Behov oppgitt kun for resterende periode, basert på HP 2025						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**Brundalsforbindelsen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Dette prosjektet gjelder del 1 av den regulerte forbindelsen, fra omkjøringsvegen E6 til avkjøring Granåsen gård østre ved Andreas Claussens veg. Prosjektet omfatter gode vegforbindelser for buss og bil, og forbindelser for syklende og gående samtidig som avlasting av dagens boliggater for gjennomgangstrafikk og trafikale problemer knyttet til trafikksikkerhet, støy og luftforurensing.
Prosjektutløsende:	Brundalen og Jakobsliområdet har i dag dårlig kollektivforbindelser og tilbud. Bydelen har svært høy bilandel og det trengs en endring i reisevaner og reisemiddelfordeling, spesielt i dette området for å nå nullvekstmålet. Fordi bilandelen er så høy er det viktig at konkurransefordelen for kollektiv, sykkel og gange økes på bekostning av bilen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket støtter opp under byutviklingstrategiens mål og ønske om en by i øyehøyde og fortetting i sentrum. Tiltaket er i tråd med politisk vedtatt gatebruksplan, brosteinsveilederen og Trondheim kommune sin gåstrategi.
Bidrag til nullvekstmålet:	Sikrer en ny og effektiv forbindelse for Buss og sykkel.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplanlegging pågår
Forventet fremdrift:	Byggeplan i 2024 og 2025 Utbygging fra 2026-2028
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i detaljplanleggingsfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Privat delfinansiering, erverv og utbyggingsavtaler. Prosjektet vil ikke gå til gjennomføring før alle avtaler med utbyggerne er på plass.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

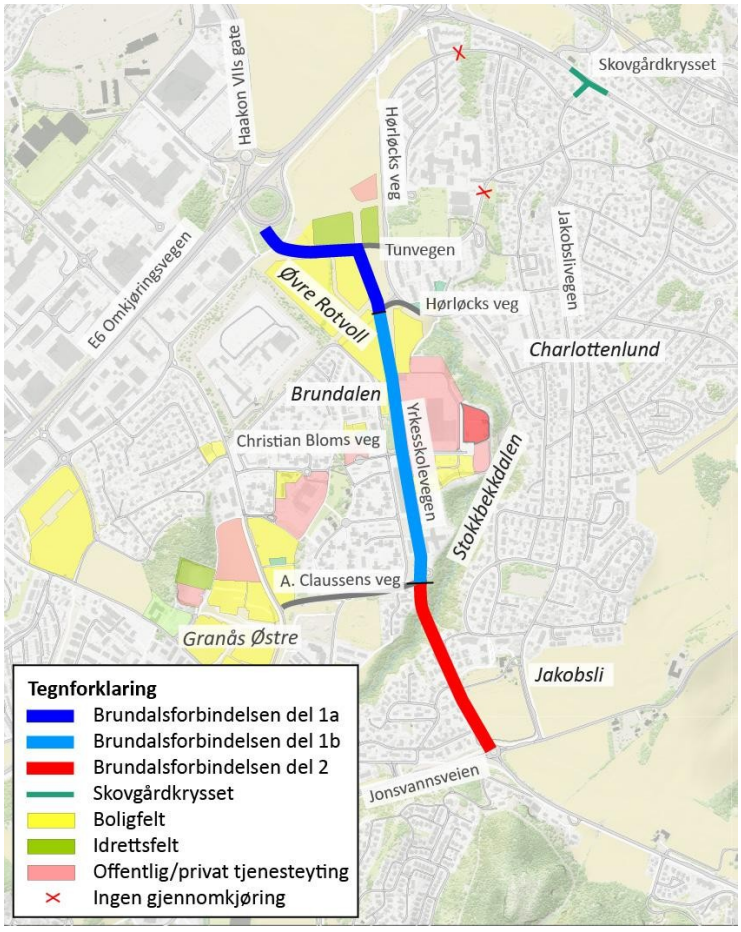
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
587	2025	10		Svv	
Merknad/ref til PR-saksnr:					

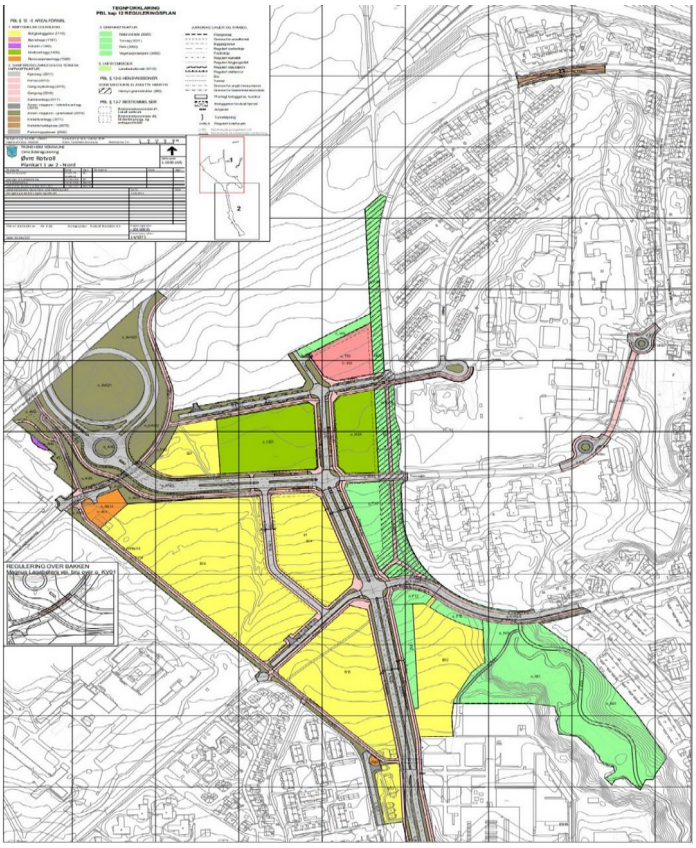
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

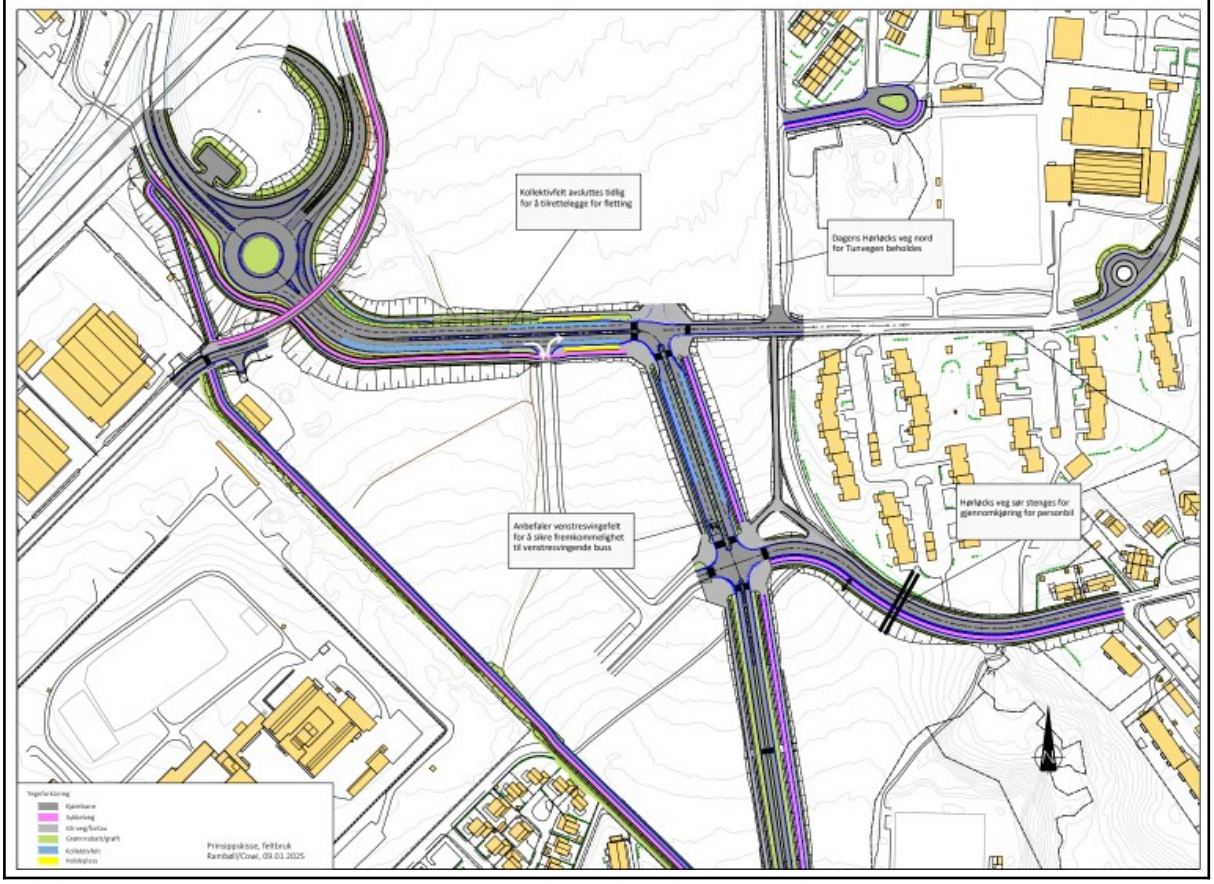
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	616,4	60	150	250	156,4	
Merknad: Kan være behov for justering av Miljøpakke-rammen for prosjektet som et resultat av pågående finansieringsavtale mellom kommunen og utbygger.						

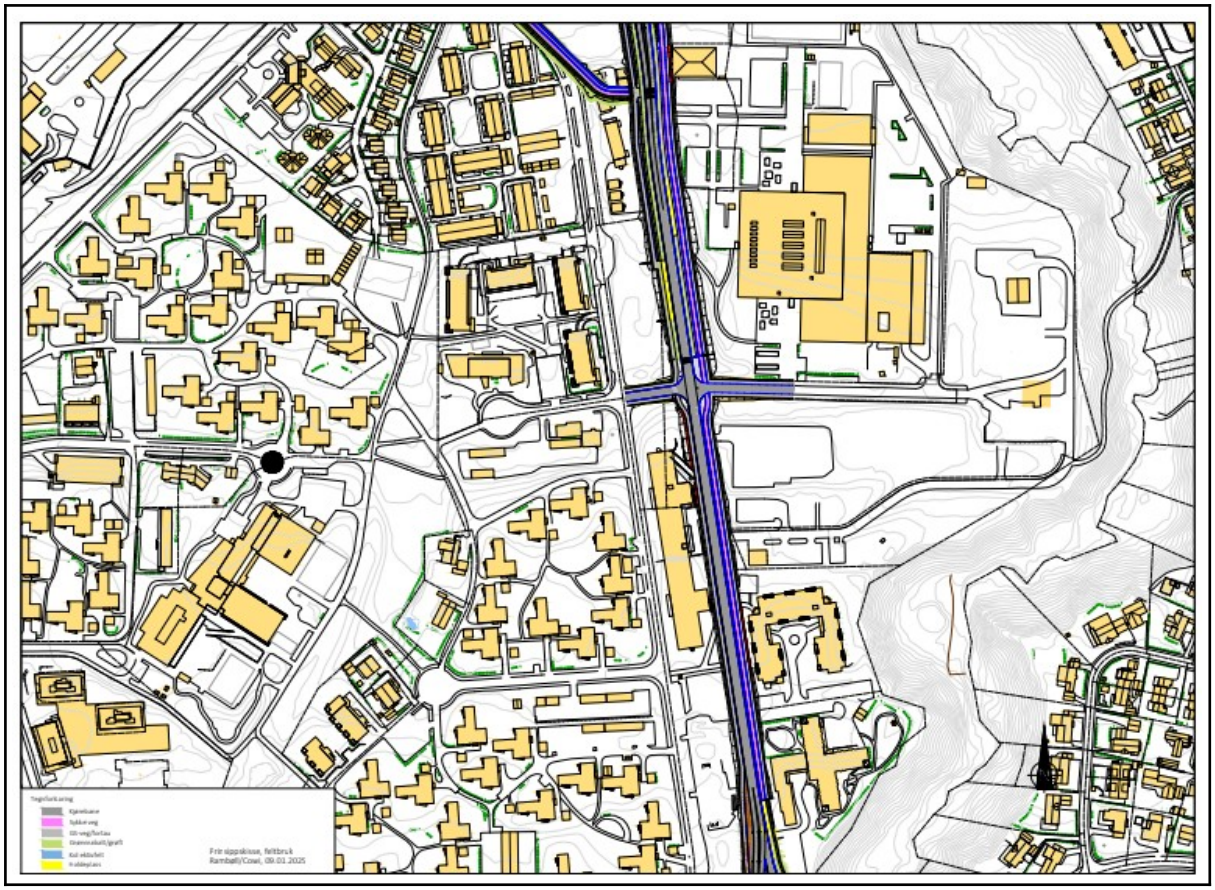
Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE






Kollektivfelt avsluttes tidlig for å tilrettelegge for fletting
Dagens Hørlacks veg nord for Turvegen beholdes
Hørlacks veg sør stenges for gjennomkjøring for personbil
Anbefaler venstresvingefelt for å sikre fremkommelighet til venstresvingende buss
Prinsippskisse, feltbruk
Rambøll/Cowi, 09.01.2025


Trafikkforklaring
Kjørefelt
Sykkelveg
Gå-veg/fortau
Grønnstruktur/gravlt
Kol-ekkefelt
Frie sippakisse, feltbruk
Rambøll/Cowi, 09.01.2025

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Forsøkslia, Selsbakkvn. og Damlia**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av et trygt tilbud til gående og syklende hele året. I selsbakkvn. innebærer tiltaket oppgradering av Selsbakkvegen nedre til fast dekke. Strekningen er på ca. 250 m I Damlia skal det bygges ny og bred gangbru over jernbanen samt oppgradere gruset GSV (lengde ca. 250 m) til fast dekke.
Prosjektutløsende:	Generelt er det behov for trygge tverrforbindelse mellom Bjørndalen og Flatåsen/Kystadlia for gående og syklende. I dag oppleves deler av strekningen som svært utrygg. Gående må ferdes langs veikanten uten fortau, og syklende i blandet trafikk langs en svingete veg. Det er få som opplever dette som trygt. Hele tiltaket er oppdelt i flere delstrekninger i en prioritert rekkefølge med ønsket effekt og grad av måloppnåelse for et sammenhengende og vesentlig bedre tverrforbindelser mellom områdene. I perioden HP2026-29 spilles inn delstrekning 7 og 4 med delvis dårlig- og delvis helt manglende vintervedlikehold. **Selsbakkvegen** mellom Magasinvegen og Osloveien (delstrekning 7) er en bratt grusvei avstengt med bom mot Osloveien (vippebom erstattet av klappbom oktober 2023). Sammen med Gammel-lina utgjør den et alternativ til Forsøkslia Nedre for myke trafikanter mellom Sluppen og Selsbakk/Hallset/Flatåsen/Kystad. Gang- og sykkelvegen i **Damlia** (delstrekning 4) er en relativt bratt veg med grusdekke. Leirelva krysses over en smal bru (ca. 1,5 meter bred) som ikke kan brøytes med vanlig brøyteutstyr. Det er dermed dårlig fremkommelighet for syklende og gående om vinteren.
Helhet/sammenheng:	Prosjektets mål er å gi et sammenhengende, trygt og attraktivt tilbud til gående og syklende mellom Nedre Flatåsen, Kystadlia og Selsbakk (og på sikt Bjørndalen/Sluppen m.m. når tilbud i Forsøkslia Øvre og Nedre er etablert).
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål: ● **Lavere utslipp** ved at færre velger å kjøre bil. ● **Flere miljøvennlige reiser** ved at flere velger å sykle og gå. ● Med trafikksikker ferdsel da folk må velge andre veier som gjerne blir langs vei som i dag ikke har fortau, reduseres **trafikkulykker**, både i antall og i alvorlighetsgrad. ● Ved å bidra til sammenhengende tilbud for myke trafikanter året rundt, uten å gå på bekostning av kollektiv eller bil, vil tiltaket bidra til **økt brukertilfredshet**.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplanlegging) og bygging
Planstatus:	Prosjektutvikling ferdig
Forventet framdrift:	Oppstart byggeplanlegging 2.kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Avklares underveis i byggeplanleggings fase
Usikkerhet i prosjektet	Usikkerhet rundt behov for ny reguleringsplan for ny gangbru Grunnforhold og nærhet til jernbanen Fremdrift da bygging av ny bru er avhengig av togfri helg

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13	2023		2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

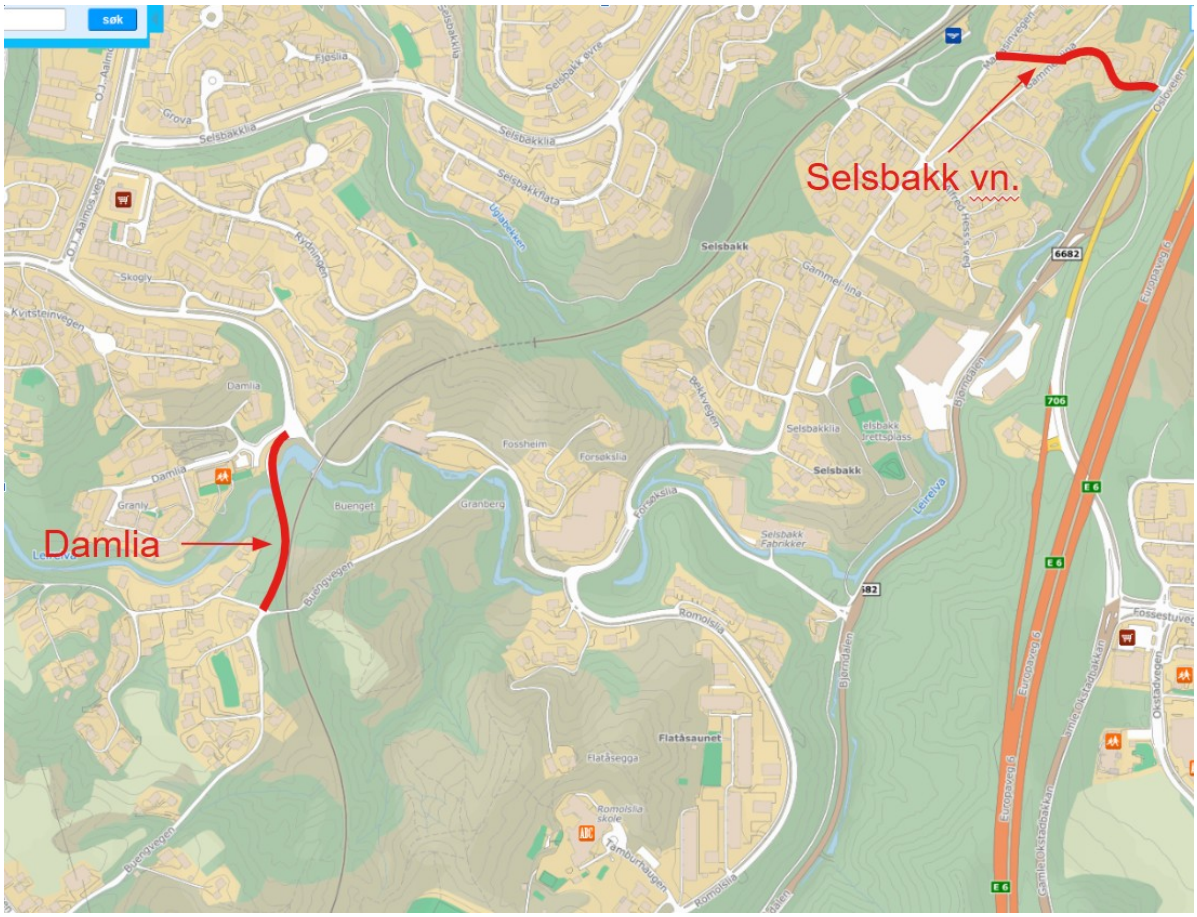
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

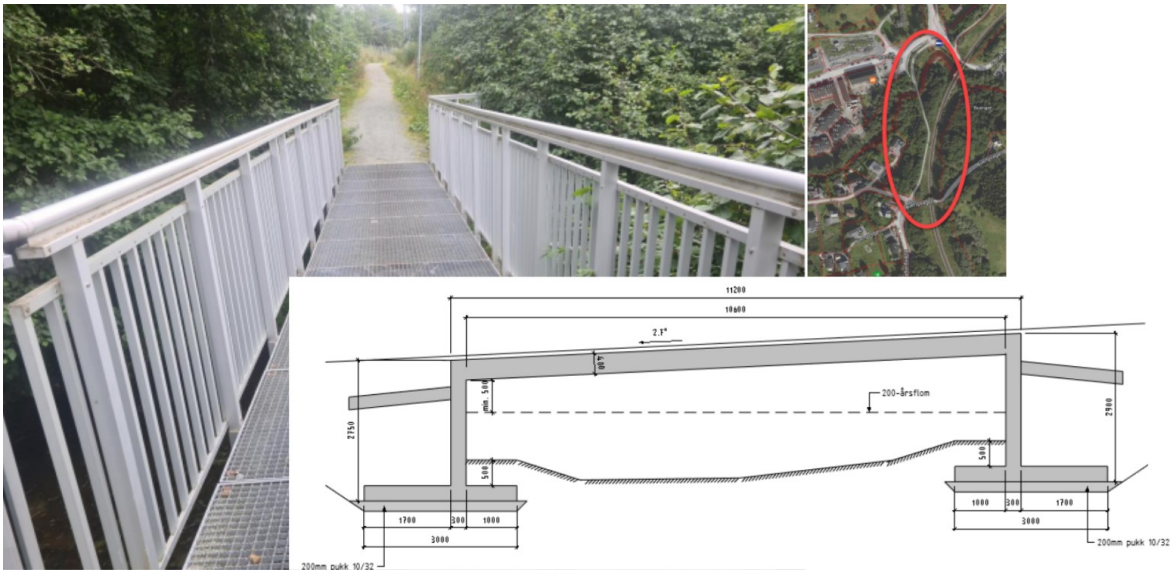
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	14,6	0	5	9,6		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Kartet viser strekningene Damlia og Selsbakk vn.



Damlia: Eksisterende bru over jernbanen og skissert ny gangbru

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gammel-lina - fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fortau langs Gammel-lina fra Bekkvegen og nordover langs Magasinvegen til krysset med Selsbakkvegen skal oppgraderes og utvides i bredden. Det etableres en opphøyd kryssing ved kryss Selsbakkvegen. For å bedre trafikksikkerheten i krysset Alfred Hess veg/Gammel-lina skal det bygges et kort fortau langs østre side syd for krysset. Strekningen er ca 600m lang.
Prosjektutløsende:	Strekningen er uten fortau og brukes som skoleveg.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høsten 2024 Ferdig bygging sommer 2026
Samordning andre tiltak:	Utføres sammen med kommunalt prosjekt for utskifting av VA-anlegg og Tensio som må fornye kabler.
Usikkerhet i prosjektet	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

Merknad:

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

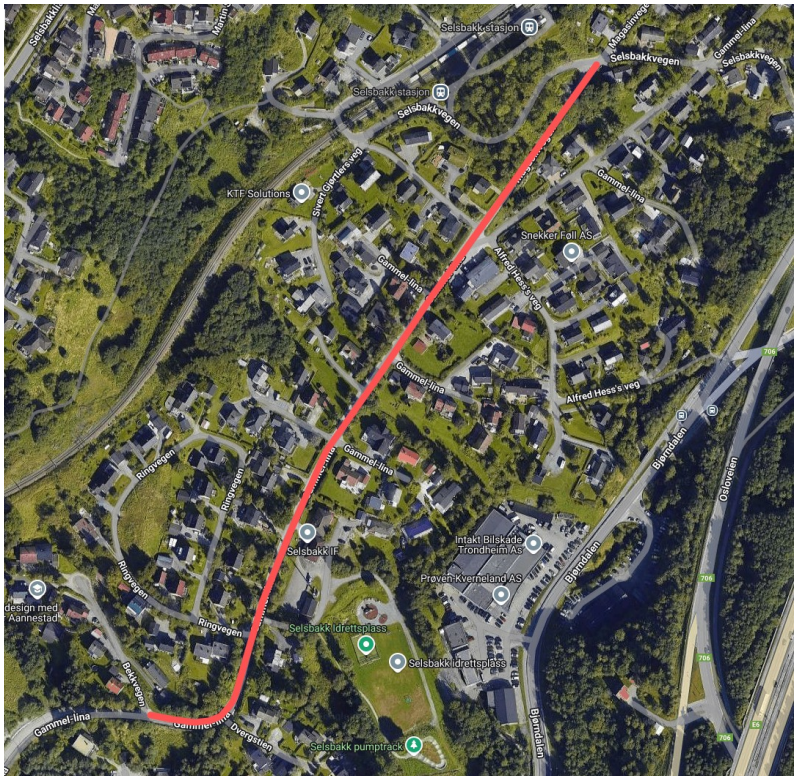
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
32	2022	10	2022	Byggherreover-slag basert på anslag fra 2019	2024
Merknad/ref til PR-saksnr: Ref PR sak 140/22					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i.*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	38	19,2	18,8			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE32



Rød linje viser hvor det skal bygges fortau.

Prosjektnavn:	**Gyldenløves gate**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Gatas lengde: ca 480 meter Gatas bredde: ca 15 meter Antall kryssområder: 6 Høydeforskjell: ca 41 meter Fortau skal utvides slik at det blir mulig for Trondheim kommune å brøyte det. Det skal ryddes og fjernes en del parkering i gata og etableres klimavennlige løsninger for overvann og vegetasjon.
Prosjektutløsende:	Gyldenløves gate har dårlige forhold for gående, spesielt vinterstid, grunnet smale fortau og manglende drift av fortauene, i kombinasjon med stor stigning. Huseiere har ansvar for drift av fortau. Pga høy andel leietakere i området, overholdes ikke politivedtektene, som hjemler drift. Gyldenløves gate fikk en meget høy score i metoden for utvelgelse av gåtiltak, blant annet fordi den er sentrumsrettet, og har nærhet til mange viktige reisemål. Gata ble også vurdert av studenter, som en oppgave i Eksperter i Team, som viste til at spesielt eldre i stor grad opplevde å bli isolert vinterstid på grunn av manglende brøyting og strøing av fortau. Helsetjenesten rapporterer om nedsatt psykisk og fysisk helse om vinteren for eldre som bor i området. Etter oppstart av prosjektet har kommunens områdesatsing for Møllenberg fått status som nasjonalt områdeløft, for å bedre levekårene i området. Også i dette arbeidet er gata pekt på som viktig.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med kommunens gåstrategi, mobilitetsstrategi og vil gi en mye bedre forbindelse mellom flere viktige målpunkt. Strekningen er en gjennomgående akse (samleåre) som binder sammen Rosenborg og sentrum. Viktig hovedstrekning i et område der det er mye dårlig standard på gangarealer. Det er en uforholdsmessig stor andel areal til bilkjøring i forhold til areal til gange/opphold. Strekningen er utpekt som viktig for områdesatsingen på Møllenberg. Gata er den mest sentrale og potensielt gangvennlige av de tre hovedaksene til sentrum (Rosenborggata og Nonnegata på hver side).
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet gjør det mer attraktivt å gå, og la bilen stå. Flere av delstrekningene er eller kan bli bilfrie, og prosjektet legger opp til god vinterdrift av fortau for å gjøre gata gåvennlig også om vinteren.

Lokale delmål:	Slik bidrar prosjektet til å nå delmål: 1. Det skal slippes ut mindre CO2 Mindre bruk av privatbil når det blir mer attraktivt å gå, og færre p-plasser. 2. Økning i miljøvennlige reiser Flere får lyst til å gå og muligheten til å gå (bedre tilgjengelighet vinterstid). 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig Oppgradering av en hovedinnfartsåre for gående, som forbinder store boligområder og sentrum, vil gjøre det lettere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder Mye av prosjektet innebærer små og store tiltak for mer universell utforming, samt tiltak for å kunne utføre bedre vinterdrift for gående. 5. Redusere trafikkulykker Reduksjon av kjøreareal i alle kryssområder av gata, gjør det mer trafikksikkert for barn og unge i form av vesentlig kortere kryssingsavstand. Bedre sikt ved kryss ved å inkludere nedgraving av avfallscontainere. 6. Overholde krav til luftkvalitet Reduksjon av biltrafikk medfører mindre svevestøv lokalt. 7. Redusere trafikkstøy Fartsreduserende tiltak og redusert biltrafikk. 9. Øke brukertilfredshet Prosjektet har mottatt positiv respons allerede ved varsel om planoppstart.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan).
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Komplett planforslag er under utarbeidelse
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av - Antatt vedtatt reguleringsplan 2025 - Byggeplan: 2026 - 2027 - Utbygging: 2028 - 2029
Samordning andre tiltak:	- Koordineres med fornying av vann og avløpsprosjekt på strekningen.
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi: - Grunnforhold (spesielt behovet for masseutskifting) - Kabeletater (Tensio og Statkraft)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
56	2023	14	23.05.2024	SVV metoden	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

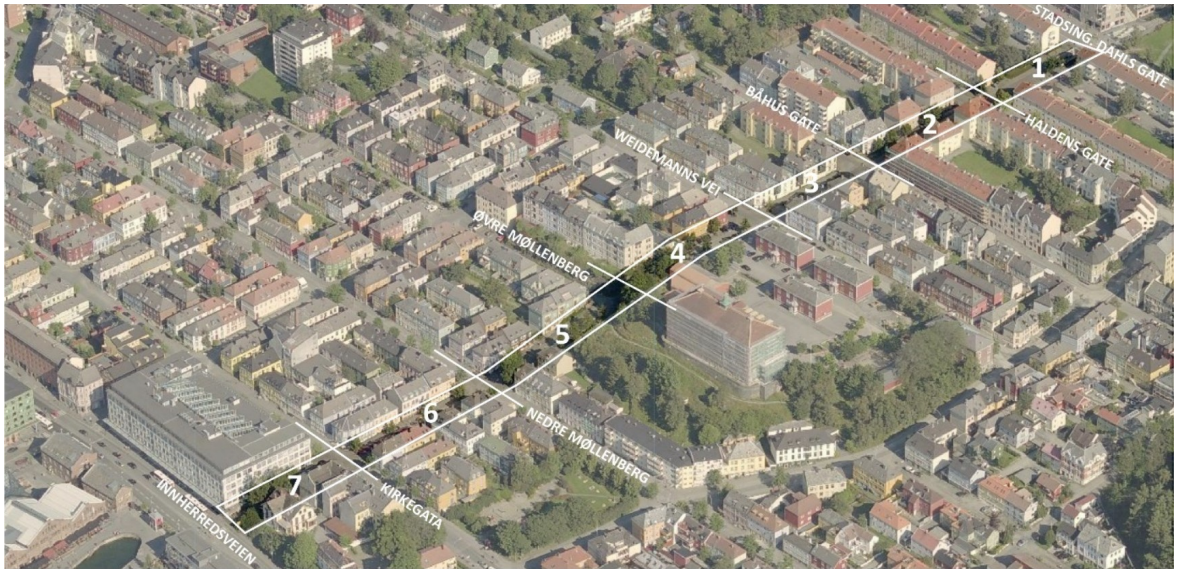
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	63	4	6	10	23	20
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektområdet strekker seg fra Innherredsveien i nordvest til Stadsing. Dahls gate i sørøst.



Figur: Gyldenløves gate delt opp i delstrekninger nummerert 1-7.



Illustrasjon fra skisseprosjekt.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Klostergata (mellom Elgeseter gate og Ragnhilds gate)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omfatter ombygging og transformasjon av en bred bilbasert gate til et gatesnitt som prioriterer gående, syklende og annen miljøvennlig transport. Strekningen er ca 250 meter lang, og forbinder flere viktige sentrale målpunkt og er skolevei for grunnskolebarn. Tiltaket innebærer å omfordele kjøreareal og parkeringsareal til bredere fortau, oppstrammede kryss og avkjørsler, samt møbleringssone som tilrettelegger for gatetrær, overvannshåndtering og andre nyttige gatefunksjoner som benker, snølagring, sykkelparkering og ladestasjon for bildeling. Prosjektet skal bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet, samt gjøre det mer attraktivt for gående og syklende.
Prosjektutløsende:	Prosjektområdet i Klostergata er i dag overdimensjonert og tilrettelagt for stor andel biltrafikk. Gata og kryssene oppleves som utrygge for myke trafikanter og kjørearealet er utflytende. I tillegg bærer gata preg av problematiske høydeforskjeller og dårlig tilgjengelighet (manglende universell utforming). Klostergata er utpekt som en prioritert strekning i trafikksikkerhetsplanen som ble politisk vedtatt i mai 2021 Klostergata er i dag en viktig ferdselsåre for gående og syklende mellom viktige målpunkt (som NTNU Gløshaugen, kollektivknutepunktet ved Samfundet, St.Olavs hospital og Trondheim Spektrum).
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av det vedtatte kjernenettet for sykkel.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, samt barn i skolealder.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Det er sendt inn en dispensasjonssøknad til gjeldende reguleringsplaner. Forventer svar sommeren 2025.
Forventet fremdrift:	Avhengig av Elgeseter og prosjektet til fylket.
Samordning andre tiltak:	Forsøker å få samordnet tiltaket med Elgeseterprosjektet i videre byggeplanlegging og bygging.
Usikkerhet i prosjektet:	- Forutsetter at innsendt dispsøknad går i orden. - Samordning av tiltak med TFK - Koordinering med utskifting av VA-anlegg.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
30	2024	40	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

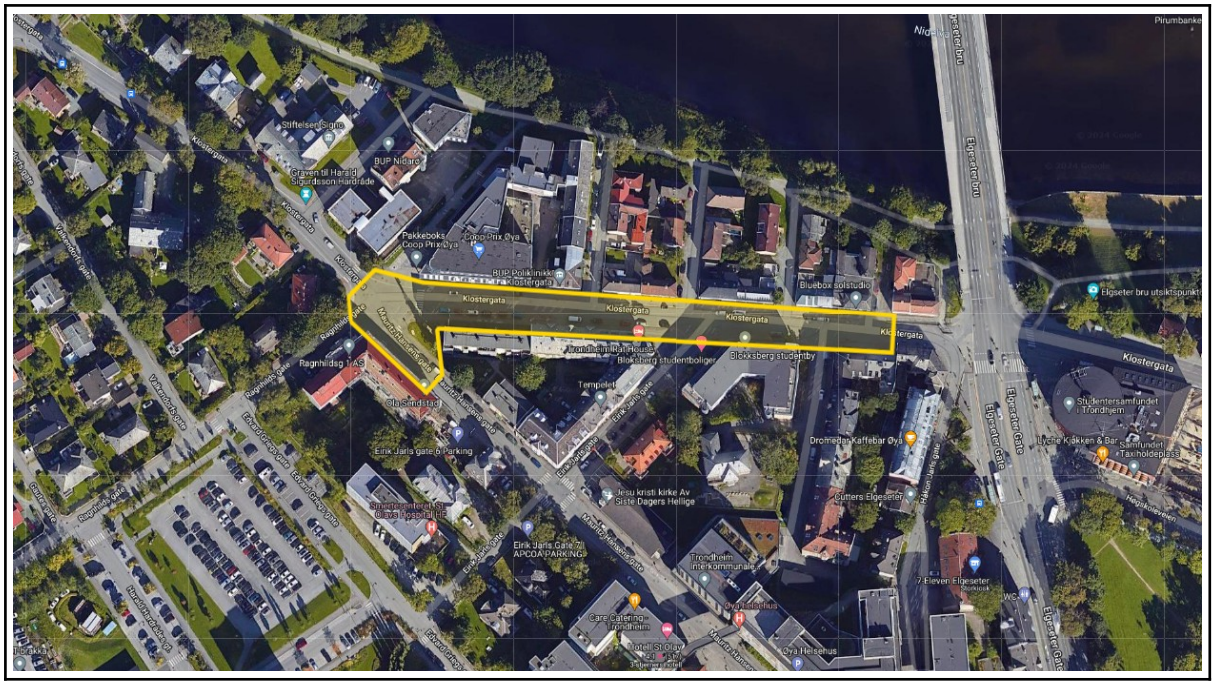
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	32,8	2,5	5	5	10	10,3
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
Kartutsnitt over prosjektområdet:


Klostergata
Elgseter bru
Pirumbanken
Stiftelsen Sigrid
Graven til Harald Sigurdsson Hardråde
BUP Nidaros
Pakkeboks Coop Prix Øya
Coop Prix Øya
BUP Poliklinikk Klostergata
Bluebox solstudio
Elgseter bru utsiktspunkt
Ragnhildsg 1 AS
Trondheim Hall House
Bleksberg studentboliger
Bleksberg studentby
Tempelet
Studentersamfundet i Trondheim
Dromedar Kaffebar Øya
Cutters Elgeseter
Samfundet Fasholdsplass
Elgeseter Gate
Erik Jarls gate 6 Parking
Jesu kristi kirke Av Siste Dagers Hellige
Erik Jarls Gate 7 APCOA PARKING
Trondheim interkommunale
7-Eleven Elgeseter
Care Catering Trondheim
Hotell St Olav
Øya Helsehus

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Lerkendal trinn 1 (Klæburuta delstrekning 13, 15 og 16A)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Dette er trinn 1 av utbedring av strekningen og vil etablere bedre løsninger i kryssene med Strindvegen og S.P. Andersens veg. Dette inkluderer etablering av en rundkjøring med sykkelring på utside av rundkjøringen i kryss med S.P. Andersens veg (delstrekning 15), og sykkelvei sør for rundkjøringen samt nye holdeplass Sorgenfri med kantstopp (delstrekning 16A). Ombygging av holdeplass Lerkendal 4 til busslomme og omprogrammering av signalanlegg med sykkelsignal samt fysiske tilretteleggingen som følge av sykkelsignalen (delstrekning 13).
Prosjektutløsende:	Delstrekning 13: Løsning i kryss med Strindvegen x Klæbuveien oppleves som uklar og farlig. Delstrekning 15: Rundkjøringen i S.P. Andersens veg er et ulykkespunkt der særlig tohjulinger er utsatt. Delstrekning 16A: Sør for rundkjøring og frem til Øystein Møylas veg er det busslommer, i strid med nylig vedtatte reguleringsplaner.
Helhet/sammenheng:	Klæburuta inngår i vedtatt hovednett for sykkel, jf. kommunens sykkelstrategi 2014 - 2025, og i "plan for sykkeltiltak på kommunal veg", vedtatt av bystyret 25.03.21. Sammen med tilgrensende prosjekter nord og sør for Lerkendal inngår prosjektet i en oppgradering av sykkelruta *Klæburuta*. Gir bedre sammenhengende tilbud i kryss og kobler bedre mot eksisterende nett i endene.
Bidrag til nullvektsmålet:	• Flere skal reise miljøvennlig • Det skal slippes ut mindre CO2 • Økt sykkelandel • Reduksjon i personbiltransport
Lokale delmål:	• Flere skal oppleve at det er trygt å sykle i Klæburuta, særlig i og gjennom kryssene • Økt antall gående og syklende • Færre ulykker med syklende i rundkjøring i S.P. Andersens veg

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Prosjektutvikling ferdig. Rundkjøring regulert i planen til Campus-NTNU - Vedtatt mars 2023

	Ikke behov for regulering for øvrige tiltak
Forventet framdrift:	Forventet oppstart av byggeplan: 3. kvartal 2025 Forventet oppstart av utbygging: 3. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter.
Usikkerhet i prosjektet	Ombygging av kryss med Strindvegen (delstrekning 13) er fylkesveg, og krever godkjenning av løsning og en utbyggingsavtale.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
19,5 mill kr*	2022	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: *Halvparten av tiltak meldt inn i HP 2024, trinn 1 gjelder kun kryssområdene med noe tillegg.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

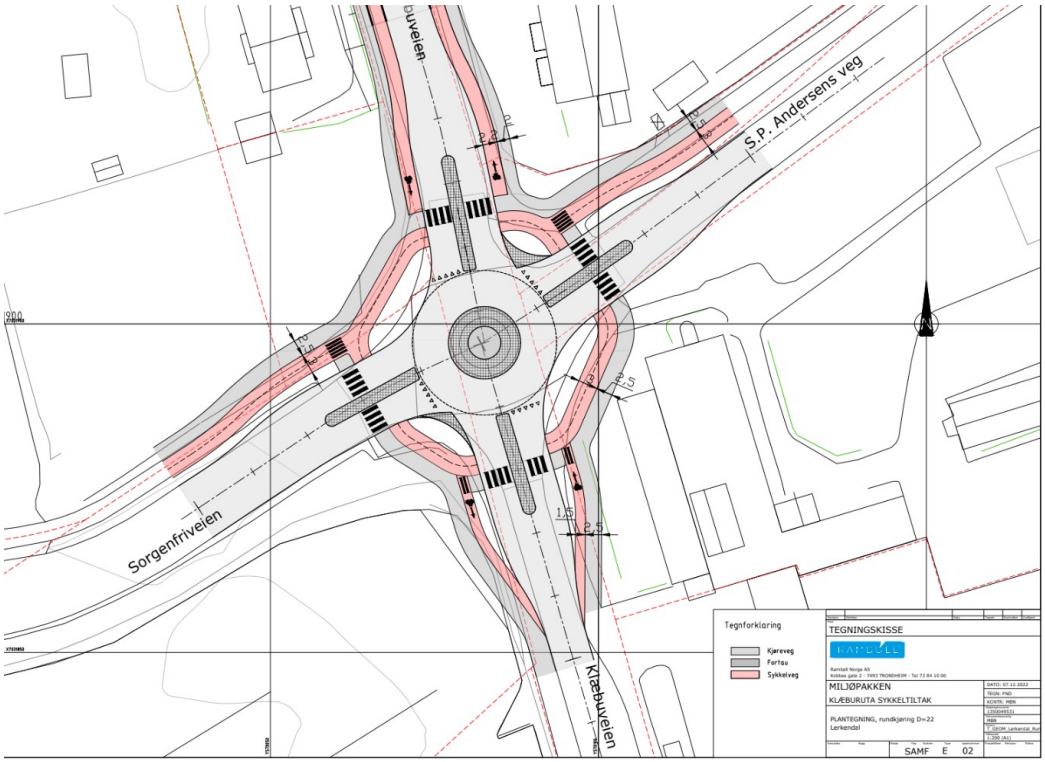
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	20,1	6,5	5	8,6		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



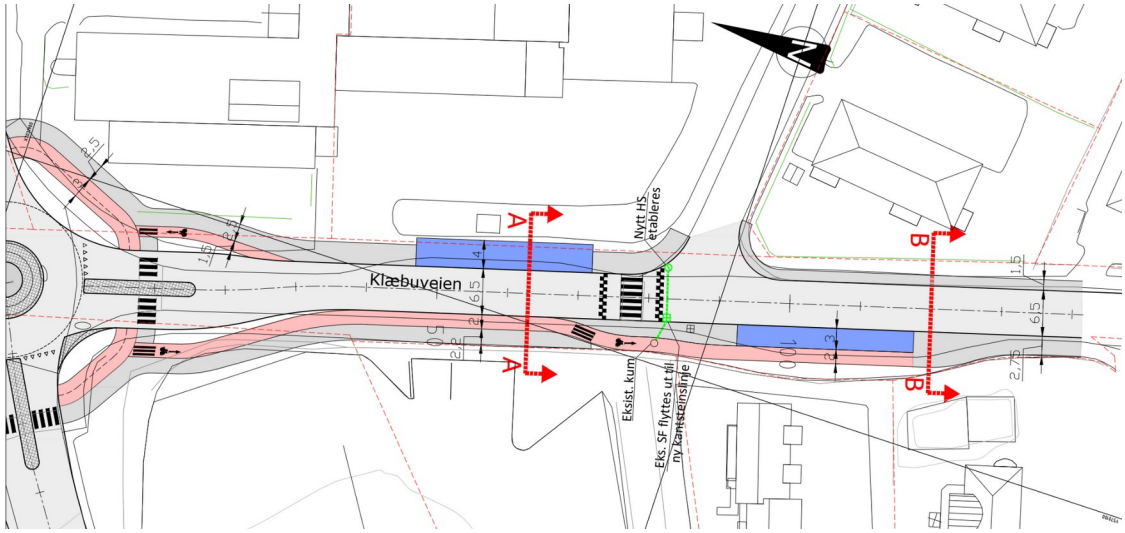
Delstrekning 13: Krysset Strindvegen x Klæbuveien



Plantegning rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15)



Illustrasjon rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15) sett mot sør



Plantegning Klæbuveien fra rundkjøring til Øystein Møylas veg (150 meter av delstrekning 16a)

Prosjektnavn:	**Klæbuveien, Gløshaugveien-Vollabakken**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablere sykkelløsning iht regulert. Strekning mellom Gløshaugveien og Magnus den Godes gate skal være enveisregulert ved bredt sykkelfelt i retning sør mens nordgående sykkeltrafikk skal dele areal med bil. Kjørefeltet merkes med delesymbol (Sharrows). Strekningen mellom Magnus den Godes gate og Snorres gate skal ha toveis biltrafikk med dele areal med sykkeltrafikk. Strekningen merkes med delesymbol (Sharrows). eksisterende sperring ved krysset Einar Tambarskjelves gate flyttes nord for Snorres gate. Strekningen mellom Snorres gate og Høgskoleveien skal være bilfri.
Prosjektutløsende:	Dagens løsning er ikke tilpasset ny regulert situasjon. Mangelfull tilrettelegging for syklende. Konflikt mellom gående og syklende.
Helhet/sammenheng:	Strekningen ligger på Klæburuta, som er den viktigste adkomsten for syklende fra sør til Midtbyen. Del av Campusområde for NTNU
Bidrag til nullvekstmålet:	Tilrettelegging for syklende og gående gir økt andel miljøvennlige trafikanter.
Lokale delmål:	Økning i miljøpvennlige reiser (året rundt.) Senker terskelen for å reise miljøvennlig Bedre trafikksikkerhet/reduserte ulykker. Økt brukertilfredshet gjennom bedre tilrettelegging året rundt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2023 (campusplan /Statsbygg/NTNU)
Forventet fremdrift:	Oppstart byggeplanlegging sommer/høst 2025. Bygges ut i trinn koordinert med NTNU 2025-2029 og kommunalteknikk sine planer for separering av VA ledninger i området
Samordning andre tiltak:	Utbygging av NTNU campus ved Statsbygg, VA og Tensio.
Usikkerhet i prosjektet:	Koordinering med andre tiltak i området (Statsbygg, andre pågående VA prosjekter)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
45	2023	13%	09.02.2024	Anslag (svv-metode)	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

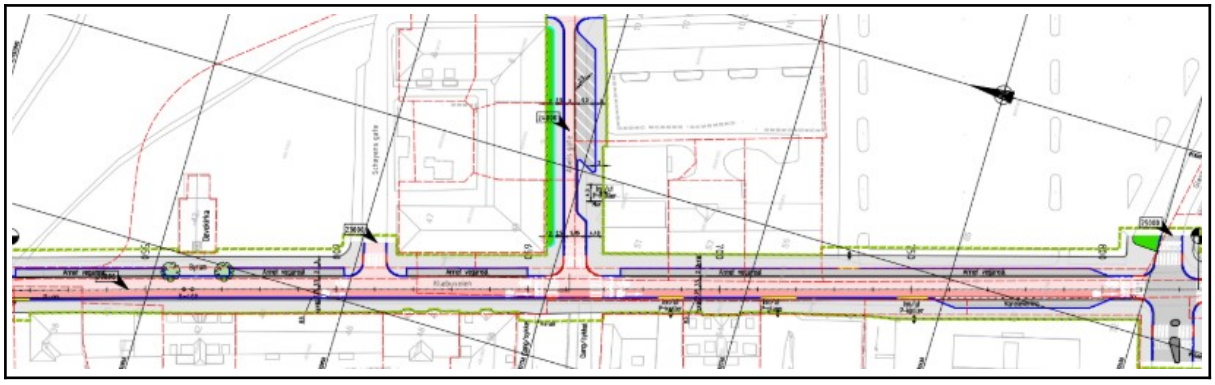
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	50,4	4,5	10	20	15,9	
Merknad: Indeksregulert til 26-kr: 50,4 mill kr						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE





Prosjektnavn:	**Klæbuveien, Hans Osnes gt -Gløshaugveien**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fortau utvides langs strekningen slik at vinterdrift er mulig. Dette gjør at gående og syklende separeres. Endring fra sykkelfelt til sykling i blandet trafikk pga. lav ÅDT.
Prosjektutløsende:	Gående går i sykkelfelt fordi fortau er smale og ikke vinterdriftes. Mange konflikter mellom gående og syklende.
Helhet/sammenheng:	Strekningen ligger på Klæburuta (delstrekning 12), som er den viktigste adkomsten for syklende fra sør retning Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tilrettelegging for syklende og gående gir økt andel miljøvennlige trafikanter.
Lokale delmål:	Økning i miljøpvennlige reiser (året rundt.) Senker terskelen for å reise miljøvennlig Bedre trafikksikkerhet/reduserte ulykker. Økt brukertilfredshet gjennom bedre tilrettelegging året rundt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ferdigbygd
Forventet fremdrift:	Noe istandssettingarbeid utføres ila vår/sommer 2025
Samordning andre tiltak:	Utføres sammen med utskifting av vann og avløp og strøm ved Tensio.
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
14,0	2023	10	30.06.2023	Anslag (svv-metode)	2024

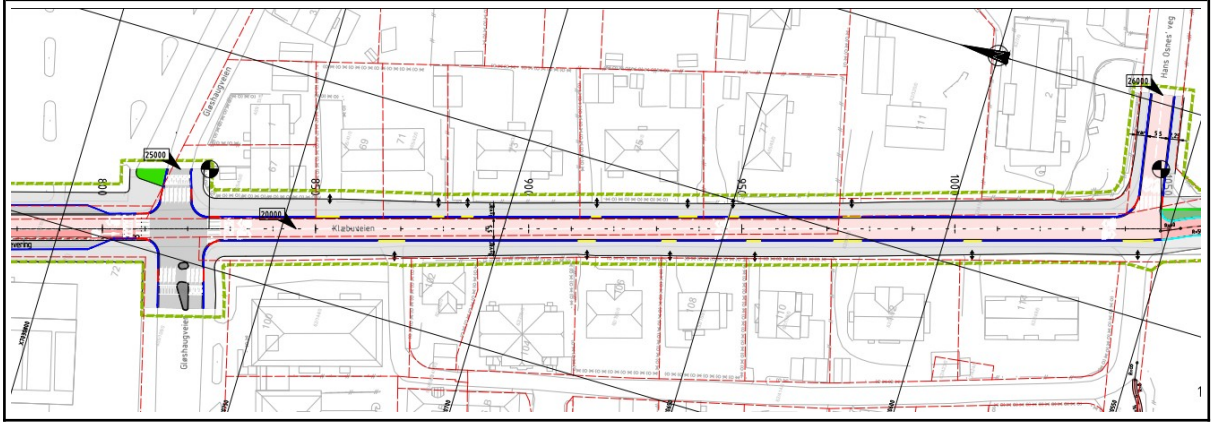
Merknad/ref til PR-saksnr: PR 2/24

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	14	4,8	9,2			
Merknad: Indeksregulert til 26-kr: 15,7 mill kr						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Mikkelvegen fortau**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal etableres et fortau på 2,5 m bredde på den ene siden av vegen. Strekningen er ca 300 m lang. Vegen enveisreguleres i østlig retning. Det etableres en reguleringslomme for buss i Øvre Sjetnhaugan i sammenheng med at bussens kjøremønster endres. Mikkelvegen får to nye plattformer for buss. Tiltaket skal utføres samtidig med utskifting av VA-ledninger i Mikkelvegen.
Prosjektutløsende:	Vegen har i dag kun tosidige smale fortau. Strekningen er en viktig skolevei hvor det også kjører kollektivtrafikk. Om vinteren legger det seg snø på fortauene slik at man må gå i veibanen.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er nevnt i forslagslista til Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan for 2020-2024. Tiltaket er i tråd med Trondheim kommunes gåstrategi og Miljøpakkens mål.
Bidrag til nullvekstmålet	Tiltaket vil gjøre gange på strekningen mer attraktivt. Medvirkningsarbeidet har vist at dette er en bydel der det kjøres mye til lokale formål, som nærbutikken. Enveiskjøring og bedre gangtrasé vil føre til færre kjøreturer til lokale formål.
Lokale delmål:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Komplett planforslag levert.
Forventet framdrift:	Forventer vedtatt reg.plan 3. kvartal 2025 Forventet oppstart byggeplan 4. kvartal 2025
Samordning andre tiltak:	Utskifting av VA-ledninger i Mikkelvegen
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til grunnerverv og oppgradering av kommunalt VA

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
18,5	2024	10*	28.06.2024	SVV-metode	2025
Merknad:*12,9% std.avvik					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	20,2	8,5	0	11,7		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Mindre trafikktekniske tiltak (strakstiltak gå/sykkel/TS/Kollektiv)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Planlegging og gjennomføring av mindre trafikksikkerhetstiltak som legger til rette for myke trafikanter. Eksempler på type prosjekt: - Utbedring av overganger - Håndløpere og hvilebenker - Utsetting av strøkasser med sand på snarveier - Skilt og oppmerking - Mindre fortau og snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Justering av kantstein - Mindre utbedring av holdeplasser - Planting av trær og vegetasjon ved eksisterende holdeplasser
Prosjektutløsende:	Over alt i byen er det relativt små tiltak som kan gjøres for å øke fremkommelighet, trafikksikkerhet og trygghetsfølelse for myke trafikanter. Disse små tiltakene identifiseres fortløpende og krever ikke lange prosesser før gjennomføring.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil samlet seg gi bedre sikkerhet og sammenheng for myke trafikanter.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for økt sykling, gange og kollektivreiser gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere og syklister.
Lokale delmål:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil sykle, gå og reise kollektivt fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for myke trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Krever ikke reguleringsplan og vanligvis liten del av

Forventet fremdrift:	Utbygging 2026
Samordning andre tiltak:	Må undersøkes i hvert enkelt tilfelle.
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):		18,5				
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Selsbakk undergang
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Ny separat undergang for myke trafikanter i sørvest, så tett inntil dagens kulvert som mulig. Kulverten etableres med minste normerte bredde – 3,5 meter. Kulverten kan støpes på stedet og skyves inn i løpet av en av jernbanens togfrie vedlikeholdshelger. Dagens kulvert vil bli beholdt for kjørende.
Prosjektutløsende:	Dagens undergang er smal og uoversiktlig med blandet trafikk av myke trafikanter og kjørende. Strekningen er en viktig skoleveg og oppleves som utrygg, spesielt pga at den ligger i en bratt kurve med dårlig sikt.
Helhet/sammenheng:	Undergangen er en forbindelse mellom mellom Hallset og Selsbakk og en viktig skolevei for grunnskole- og vgs-elever på Selsbakk.
Bidrag til nullvekstmålet:	• At barna går til skolen • At flere går og sykler i området enn tidligere • Redusert bilkjøring
Lokale delmål:	Øke andel gående og syklende Redusere fare for trafikkulykker Øke trygghetsfølelse

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Undergang tidligere regulert. Endring kan antagelig gjennomføres uten ny regulering men krever disp. søknad
Forventet framdrift:	Forventet oppstart byggeplan 2026
Samordning andre tiltak:	Avhengig av togfri helg
Usikkerhet i prosjektet	Disp. fra reguleringsplan, avtaler om bruk av grunn og nærhet til jernbane

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
23	2024	40	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

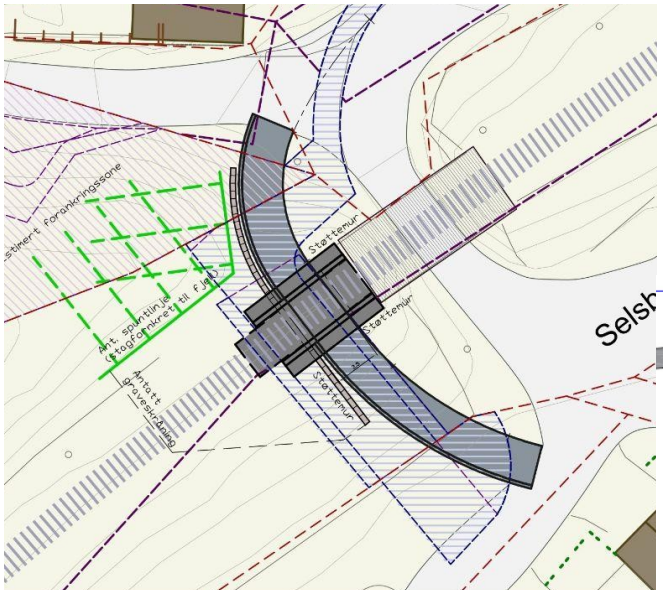
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

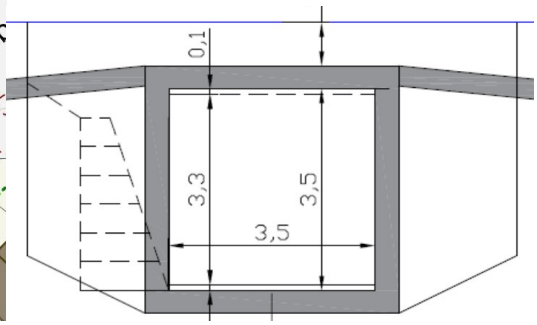
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	25,1		10	15,1		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE





Prosjektnavn:	**Snarveipakke 10 og 11**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av følgende snarveier: ● Snarvei ved Havsteinekra ● Snarvei ved Søndre Husebytun ● Snarvei ved Steindal skole ● Snarvei til Gjørtlervegen ● Snarvei Nordre Husebytun ● Snarvei Gløttrenna ● Snarvei Riiser Larsens veg - Marienbergvegen (Sverresborg museum) ● Snarvei Sjetnemarka ballplass ● Snarvei Havstein kirkegård - Hoem trikkestasjon ● Snarvei Elgeseter park ● Snarvei Steindal skole ● Snarvei Tyholt Stiene har en totallengde på ca 3,5 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier i nærheten av flere viktige målpunkt. God tidsbesparelse istedenfor å gå rundt vil være stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet er som oftest en del av en lengre gårute og bidrar til et sammenhengende attraktivt gånett og kortere avstand mellom viktige reisemål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for flere gående gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere.
Lokale delmål:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging

Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan og bygging pågår
Forventet fremdrift:	Ferdig utbygging vår 2026
Samordning andre tiltak:	Noen av tiltakene inkluderes i samme entreprise som oppgradering av lekeplasser.
Usikkerhet i prosjektet:	Samtykke fra grunneiere.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
36	2025	40	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

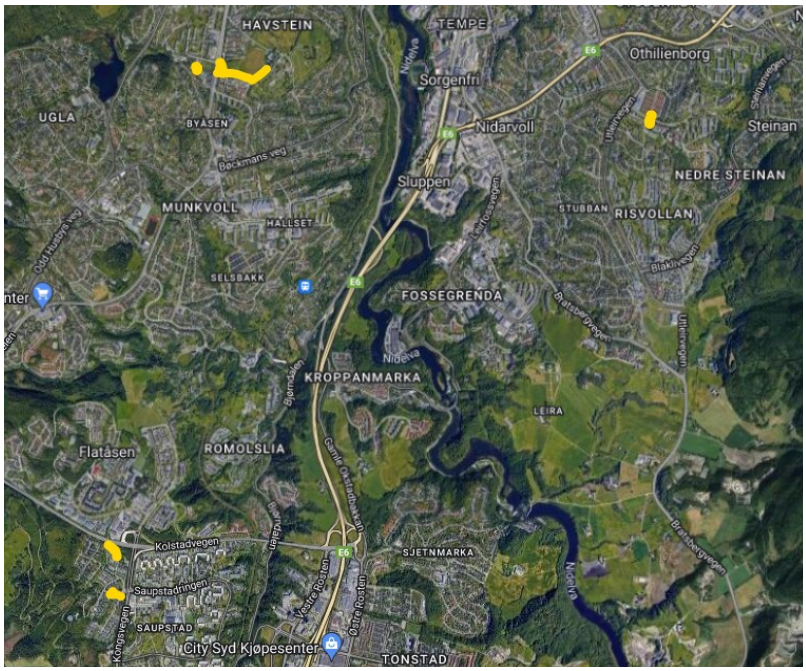
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

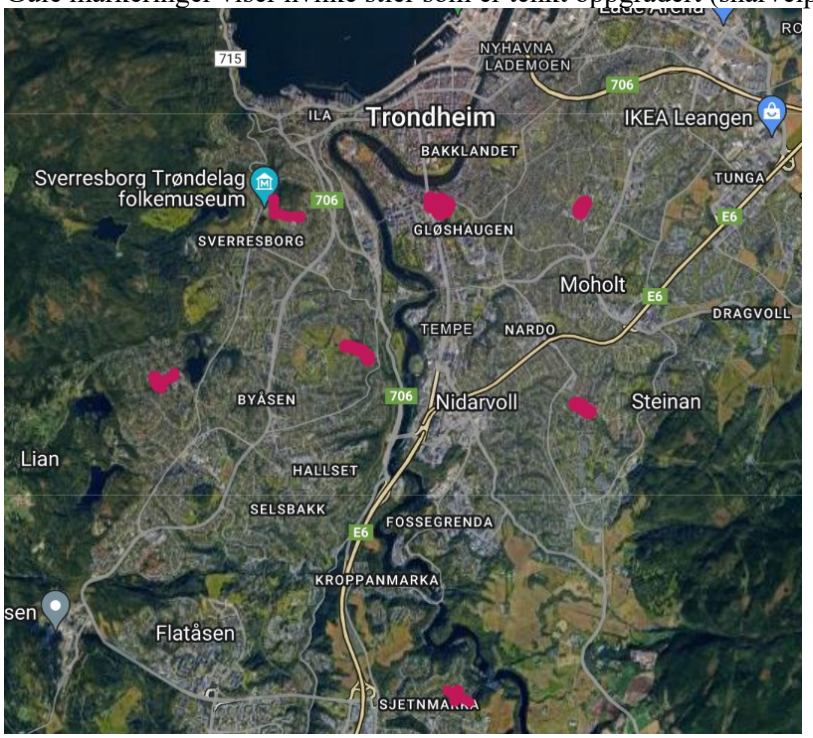
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	37,6	20	17,6			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert (snarveipakke 10).



Rød markering viser hvor snarveiene som skal oppgraderes ligger (snarveipakke 11).
Link kart.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Stavset trygg skoleveg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Dagens fortau på sørsiden av Nedre Stavsetveg utvides til 3 meter slik at det kan vinterdriftes. Prosjektet inkluderer også holdeplassene Stavset senter i Enromvegen samt sikker gang- og krysningsforbindelser. Det skal være attraktivt, enkelt, trygt og trafikksikkert å gå og sykle til Stavset sentrumsområdet og Stavset barneskole.
Prosjektutløsende:	Nedre Stavsetvegen oppleves som utrygg for elevene. Det er mye trafikk og tungtrafikk, blant annet siden avkjørselen til Stavset senter genererer mye trafikk. Kjøretøyene holder også høy hastighet siden det er en bakke opp mot krysset til Enromvegen. Kryssingen av Enromvegen og Nedre Stavsetvegen oppleves som utfordrende, da elevene må krysse vegen to ganger. Fortauet langs Nedre Stavsetvegen er 2 meter bredt. Denne bredden oppfyller krav til universell utforming, men det er for smalt til å kunne brøytes, som fører til at elevene må gå i veibanen når det er vinterforhold. Holdeplassene i Enromvegen, Stavset senter, betjenes av rute 11 og holdeplassene i Byåsveien betjenes av linje 23. Løsning for bussholdeplassene må også løses som en del av prosjektet.
Helhet/sammenheng:	I byutviklingsstrategien (2020) er Stavset definert som et sentrumsområde som skal videreutvikles med bymessig fortetting og transformasjon. Et virkemiddel for å få dette til er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Trafikksikkerheten for gående og syklende til og fra skolen vil være et viktig moment som må belyses i prosjektet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til byvekstavtalens mål om flere miljøvennlige reiser, trafikksikkerhet og tilgjengelighet. Når det nye fortauet er bygd blir denne strekningen regnet som trafikksikker skolevei hele året. Dette er i tråd med miljøpakken sine mål og den nylig vedtatte mobilitetsstrategien for Trondheim kommune.
Lokale delmål:	Formålet med tiltaket er å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt ved at det oppleves trygt og enkelt, spesielt skoleelever. Prosjektet skal også bidra til å redusere trafikkulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltakene krever ikke ny reguleringsplan. Planlagt oppstart byggeplanlegging sommer 2025.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging sommer 2025-sommer 2026 Oppstart bygging høst 2026. Antatt 1 års byggetid
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere ila byggeplanleggingen
Usikkerhet i prosjektet	Avklares under byggeplanleggingen

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2024	40	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

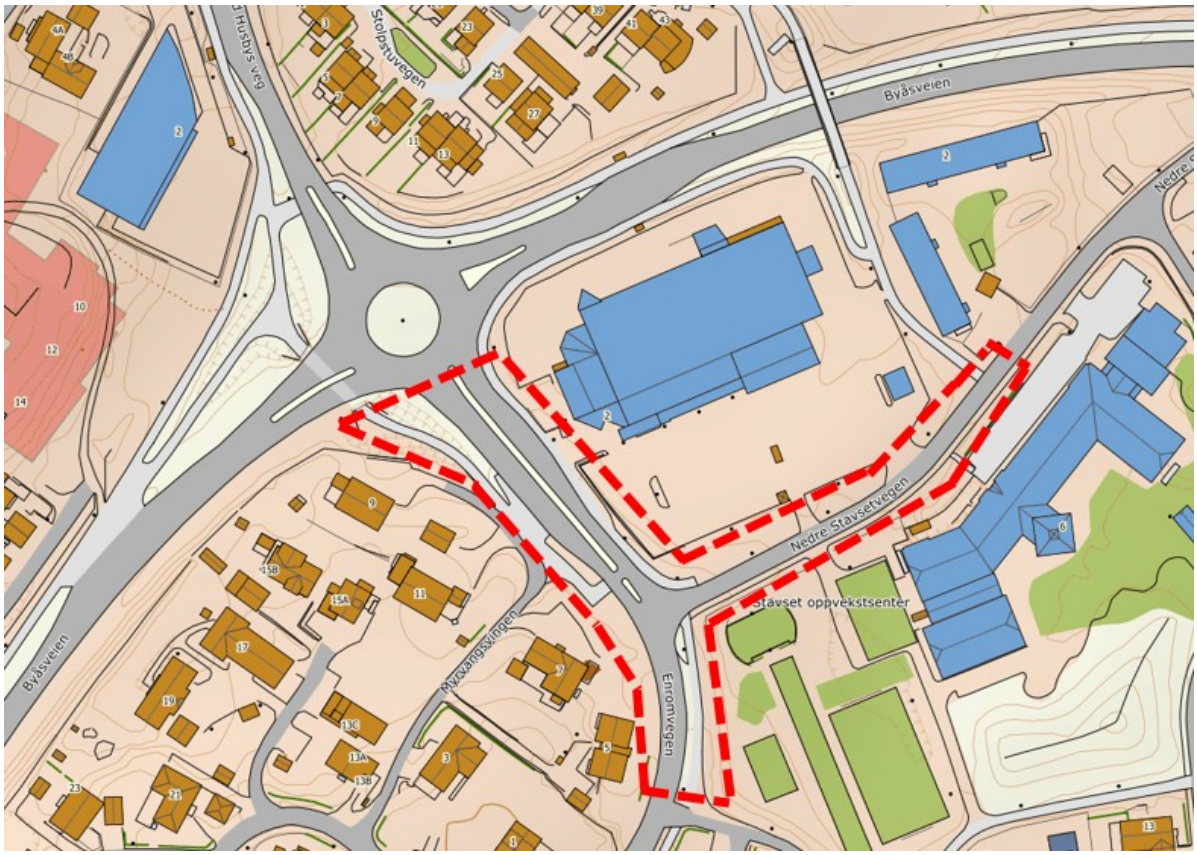
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	21,8	5	10	6,8		
Merknad: Indeksregulert til 26-kr						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis

KART/PROSJEKTSKISSE


Husbys veg
Stolpstuvegen
Byåsveien
Nedre Stavsetvegen
Stavset oppvekstsenter
Byåsveien
Myrvangskringen
Enromvegen

Prosjektnavn:	**Steinberget**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fortauet på østsiden skal utvides til 3 meter slik at det kan vinterdriftes. Kjørebanen skal samtidig smales inn til 5 meter.
Prosjektutløsende:	Strekningen har en total høydeforskjell på 100 meter fordelt på 800 lengdemeter. Dette tilsvarer en snittstigning på 12,5 prosent. Fortauene langs gaten er nedslitte, smale og noen steder erodert på grunn av vann. Kombinert gjør dette gaten spesielt utfordrende for gående og syklende, spesielt i vinterhalvåret.
Helhet/sammenheng:	Øke andel for gående og syklende ved å etablere helhetlig gangnett med god tilgjengelighet hele året
Bidrag til nullvekstmålet:	● Flere miljøvennlige reiser ● Økt folkehelse ● Øke andel gående og syklende hele året
Lokale delmål:	Tryggere skolevei God sikt i kryss og avkjørsler Muliggjøre drift av fortauene: brøyting, strøing og god belysning Attraktive omgivelser og sittemuligheter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Oppstart reguleringsplan vår 2025
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan sommer 2027 Byggeplanlegging ila 2028 Oppstart bygging tidlig 2029
Samordning andre tiltak:	Avklares underveis
Usikkerhet i prosjektet:	Avklares underveis

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
44,7	2023	40%	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

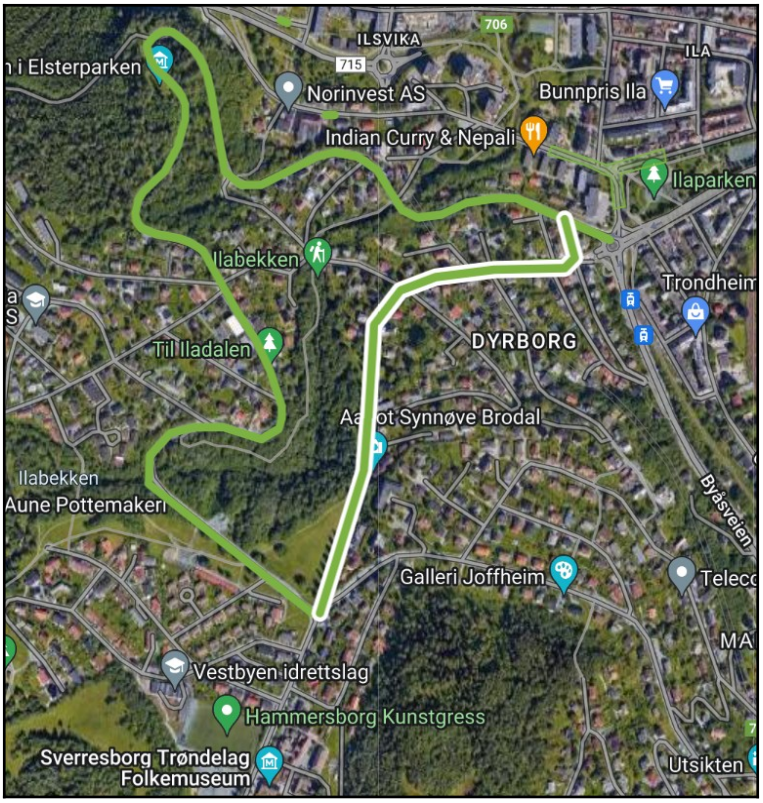
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	50	3	5	10	15	17
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Tiltak for sammenhengende sykkelnett på Kv**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Punkttiltak i sykkelnettet
Prosjektutløsende:	Behov for å forbedre uoversiktlige og utrygge punkt i sykkelnettet.
Helhet/sammenheng:	For å sørge for at de allerede utbygde sykkelstrekningene har god sammenheng og fremkommelighet er det nødvendig å se på tiltak for å redusere punkt som oppleves som hull eller mangler i tilbudet. Prosjektet skal konsentrere seg om punkttiltak som utbedring av kryss, forbedret oppmerking, skilting av sykkelruter, enklere systemskifter og lignende, i det eksisterende sykkelnettet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket skal bidra til å øke trygghetsfølelsen og komforten ved sykling. Dette bidrar til at flere vil være komfortable med å velge sykkel som transportmiddel.
Lokale delmål:	Mål 1 Redusere utslipp av Co2 Mål 2 Flere reiser miljøvennlig Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Prosjektutvikling pågår
Forventet fremdrift:	Forløpende kartlegging, planlegging og gjennomføring 2025-2029
Samordning andre tiltak:	Koordinering med TRFK og SVV i kryss med ulik vegeierskap
Usikkerhet i prosjektet:	Avklares underveis

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
30	2024		2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	32,8	5	7	10,8	10	
Merknad: Indeksregulert til 26-kr						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Tiltak Lade - Nidarholms gate (og Jarleveien)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektområdet er en strekning på ca 330 meter i Nidarholms gate/ Jarleveien på Lademoen. I dag er dette en firefelts bilvei med fortau hevet opp på mur. Fortauene går i kulvert under en jernbanebro. Det mangler anlegg for sykkel her per i dag. På grunn av muren og den brede kjørebanen blir de fleste syklister "tvunget" inn på fortauet hvor det stedvis er smalt. Lenger nord i Jarleveien er det allerede etablert sykkelvei med fortau langs veiens østside. Foreslått tiltak er en 3,0 meter bred sykkelvei langs østsiden av Nidarholms gate. Dette viderefører eksisterende løsning lenger nord. Sykkelveien og grøntrabatt erstatter to av fire kjørefelt. (Det ene kjørefeltet er lite brukt per i dag). I deler av rabatten vil det være plass til trær. Dagens fortau beholdes på begge sider. Det er foreslått å senke fartsgrensen langs strekningen, til 30/ 40 km/t. For å koble seg på Vegvesenets hovedsykkelrute, foreslås en rampe opp til sidegata Ladeveien. Den smale blindgata Ladeveien har så lav hastighet og ÅDT (døgntrafikk), at her foreslås sykling i blandet trafikk, men med ny sharrows-oppmerking (delesymbol) og tydelig skilting til hovedsykkelruta. Kryssene mot Mellomveien sør i prosjektområdet gjøres opphøyd, som et trafikksikkerhetstiltak. Her merkes sykkelløsningen tydelig opp med skilt og veimerking. Det er foreslått et nytt gangfelt over Jarleveien ved Jarleveien 4, da dette er et egnet krysningssted mellom Reina-området og rampe mot Ladeveien
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av prosjektet Tiltak Lade, som er et av Miljøpakkens sykkelprosjekt. Formålet med prosjektet er å videreføre eksisterende sykkelanlegg i Jarleveien fram til Mellomveien slik at man får et sammenhengende sykkeltilbud. Kryssene skal være enkle å sykle gjennom, føles trygge og trafikksikre. Gående og syklende skal separeres inn mot og gjennom alle kryss. I tillegg skal man koble seg på Statens vegvesens Hovedsykkelrute Øst.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er en del av kommunens vedtatte og planlagte hovedsykkelnett. Deler av strekningen ligger i den vedtatte sykkelstrategien, mens resten av strekningen er foreslått i ny KPA (Kommuneplanens arealdel). Anbefalt løsning er i tråd med kommunens sykkelstrategi, gåstrategi, mobilitetsstrategi og nåværende og planlagte KPA. Tiltaket vil bidra til å skape en bedre forbindelse mellom sentrum og bydeler i sterk vekst.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende. Strekningen er en

	viktig trasé mellom sentrum og Nyhavna/ Lade, bydeler i vekst. Prosjektet bidrar særlig mot målene om samordnet areal- og transportplanlegging, at flere skal reise miljøvennlig, at området skal bli mer tilgjengelig, målet om færre trafikkulykker og reduksjon i andre ulemper ved biltrafikk.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 7. Redusere trafikkstøy 9. Øke brukertilfredshet. Ved å gi syklende ny sykkelvei-lenke i et sammenhengende nettverk mellom sentrale bydeler, vil man skape en mer trafikksikker og attraktiv bygate.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Forprosjekt/ detaljplanlegging.
Planstatus:	Prosjektområdet Nidarholms gate - Jarleveien grenser til flere gjeldende reguleringsplaner. De fleste av planene er fra 1960-1970-tallet. Dermed har man i konseptutredningen tilstrebet å holde seg innenfor eksisterende kjørebane og fortau slik den er utformet i dag. Det er flere reguleringsplaner under arbeid i regi av private og offentlige aktører. Tiltaket må koordineres med disse planene. Særlig reguleringsplan r20180039 - Reina, r20210057 - Hovedsykkelrute Øst, Statens vegvesen og r20220031 - Fv.6668 Maskinistgata (Fylkets metrobussplan).
Forventet fremdrift:	Forprosjekt/ detaljplanlegging: 2025-2026 Byggeplan og eventuelt grunnerverv: 2027 Bygging: 2027-2028 (Usikkert grunnet koordinering andre prosjekt)
Samordning andre tiltak:	Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes i detalj-/byggeplanfasen. Prosjektet må koordineres med flere andre byggeprosjekt og reguleringsplaner (se kolonne for Planstatus).
Usikkerhet i prosjektet:	- Flytting av Metrobuss-trasé før bygging: Dette er et ønske fra fylkeskommunen. - Mulige rekkefølgekrav knyttet til utforming av kommunens sykkelprosjekt for reguleringsplan Reina. -Koordinering med tilgrensende, pågående reguleringsplaner og byggesaker. - Koordinering med fornyelse av VA-anlegg (mulig gravefritt). - Grunnerverv (antatt lite behov) - Grunnforhold (mulige forurensede masser og teknisk infrastruktur)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2022	-20 – 40	2026
Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 19,1 millioner			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

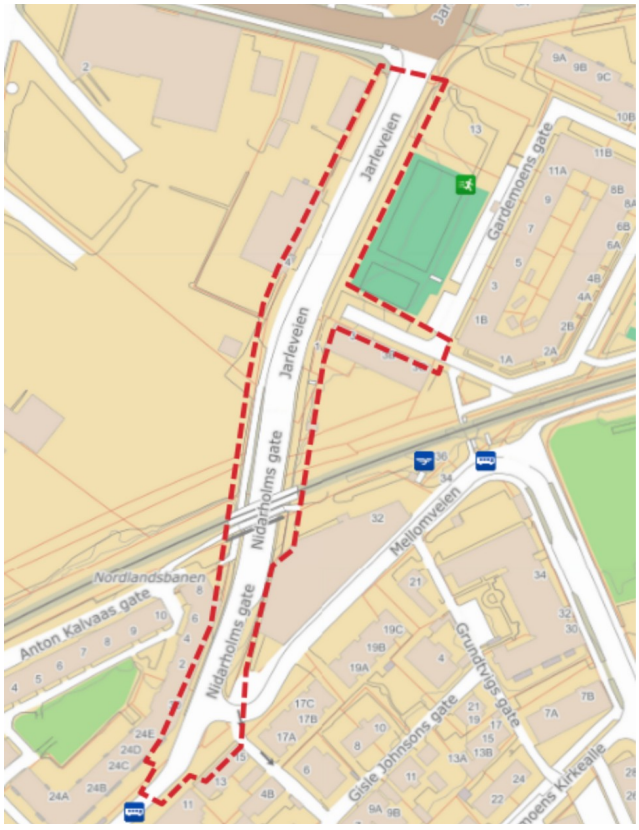
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	19,6	2	2	3	12,6	
Merknad: Indeksregulert til 2026-kr						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Tiltakspakke Heimdal**
Ansvarlig etat:	Mobilitet- og samferdselsenheten

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Formannskapet vedtok i februar 2024 at det skal gjøres tiltak i Heimdal sentrum som skal bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Prosjektet skal gjøre en vurdering av foreslåtte og nye tiltak og komme med anbefalinger innenfor den vedtatte rammen på 40 millioner kroner. Tiltakspakken skal ifølge formannskapets vedtak gjennomføres samtidig med utbygging av Johan Tillers veg del to.
Prosjektutløsende:	Heimdal er en av de større bydelssentrene i Trondheim. Tiltakspakken har som formål å utvikle Heimdal sentrum som et viktig og attraktiv knutepunkt for miljøvennlige reiser. Heimdal sentrum preges i dag av bilbaserte løsninger, god parkeringsdekning og gjennomkjøring. Johan Tillers veg del to vil gi en mer effektiv kobling til E6 og avlaste Heimdal sentrum for gjennomgangstrafikk.
Helhet/sammenheng:	Tiltakspakken er politisk vedtatt av Formannskapet i Trondheim kommune og Programrådet i Miljøpakken. Byplankontoret er i ferd med å ferdigstille strategi for bevaring og stedsidentitet i Heimdal sentrum. Strategien peker på områder som har potensial for å bli gode byrom. Fylkeskommunen har utarbeidet en anbefaling for Tiltaksplan Heimdal. Denne planen tar for seg enkle og kortsiktige tiltak og større tiltak og prosjekter som anbefales gjennomført for å bedre forholdene for fotgjengere, syklister og kollektivreisende i Heimdal sentrum. Trondheim kommune er også i ferd med å utarbeide en samferdselsplan. Planen anbefaler å jobbe med målrettede mobilitetspakker i områder hvor behovene er størst. Heimdal foreslått som et av de prioriterte områdene. Utbyggingen av Johan Tillers veg vil endre trafikkstrømmene på Heimdal og Tiltakspakken skal bidra til å styre trafikken bort fra Heimdal sentrum. Utbygging av Johan Tillers veg vil kunne koble Tiller og Heimdal bedre sammen, og åpner for en bedre bussforbindelse mellom de to områdene. Samtidig har Trøndelag fylkeskommune begynt å regulere hovedsykkelvei Heimdal - selsbakk, del 2 som er skal utbedre gang- og sykkelvegen langs Bjørndalen (Fv6682) på strekningen Heimdal sentrum til Fv6682 møter Rv706. Dette prosjektet vil kunne bedre forbindelsen mellom Heimdal sentrum og kunnskapsaksen med sykkel.
Bidrag til nullvekstmålet:	I forbindelse med utregning for Johan Tillers veg del to er det antatt at den nye forbindelsen vil bidra til noe mindre kjøring gjennom Heimdal sentrum. Hvis det i tillegg settes inn tiltak som bidrar til at det blir mindre attraktivt å kjøre gjennom Heimdal sentrum, vil dette

	styrke effekten. Ved å samtidig styrke tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, vil dette bidra til at reiser med bil kan overføres til mer miljøvennlige transportmidler.
Lokale delmål:	Hvilken måloppnåelse prosjektet har, vil avhenge av hvilke pakker som anbefales og velges. Generelt vil tiltak på Heimdal bidra positivt på flere av Miljøpakkens delmål. 1. Lavere utslipp Dersom det blir mindre gjennomgangstrafikk, færre bilturer til sentrum og/eller lavere fartsgrense vil dette bidra til lavere utslipp lokalt. 2. Økning i miljøvennlige reiser Ved å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle i og til sentrum, vil dette bidra til en økning i miljøvennlige reiser. Bedre gangforbindelser rundt holdeplasser kan bidra til at flere velger å reise kollektivt. 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig Bedre sammenheng og forbindelser på gang- og sykkelnettet vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise miljøvennlig. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder Oppgradering av Heimdal sentrum vil bidra til at lokalsenteret oppleves mer tilgjengelig og hyggeligere å oppholde seg i. Dette kan bidra til å knytte bydelen bedre sammen. 5. Redusere trafikkulykker Lavere trafikkmengder, oppstramming av kryss, bedre tilrettelegging for gående og syklende og lavere fartsgrense er eksempler på tiltak som kan bidra til å redusere antall trafikkulykker. 6. Overholde krav til luftkvalitet Luftkvaliteten i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken der. 7. Redusere trafikkstøy Trafikkstøyen i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken. En reduksjon av fartsgrensen i området vil bidra til mindre støy. 8. Grønn og effektiv næringstransport Mindre gjennomkjøring i Heimdal sentrum bidrar til mer effektiv næringstransport. 9. Øke brukertilfredshet Brukertilfredsheten i Heimdal sentrum vil øke dersom det blir færre biler der og bedre tilrettelegging for gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging Vil være avhengig av valg av tiltakspakke.
Planstatus:	Planstatus må sees i sammenheng med regulering av Johan Tillers veg
Forventet fremdrift:	Prioritering av tiltak ferdigstilles i 2025/2026. Videre fremdrift avhenger av tiltakene som foreslås og fremdrift av Johan Tillers veg.
Samordning andre tiltak:	Tiltak må koordineres med Johan Tillers veg, reguleringsplaner i området og fylkeskommunens sykkelprosjekt i Bjørndalen.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet knyttet til kostnad per tiltak som foreslås.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
40	2023	0	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	44,8	10	0	15	19,8	
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Vollabakken (Klæburuta delstrekning 7 og 8)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Ombygging til bredt fortau på vestlig side for å muliggjøre god vinterdrift. Sykkelfelt sørover helt til kryss med fylkesveg, og sykling i blandet trafikk nordover.
Prosjektutløsende:	Smale fortau medfører at gående går i eksisterende sykkelfelt, spesielt på vinteren når snø ikke kan ryddes av fortau. Dagens sykkelfelt er for smale. Manglende sykkelløsning i siste del mot Klostergata/Chr. Fredriks gate.
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tilrettelegger for syklende og gående i en av hovedrutene inn mot sentrum fra sør.
Lokale delmål:	2. Økning i miljøpvennlige reiser (året rundt.) 3. senker terskelen for å reise miljøvennlig 5. Bedre trafikksikkerhet/reduserte ulykker. 9. Økt brukertilfredshet gjennom bedre tilrettelegging året rundt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig høsten 2024. Oppstart bygging utsatt til våren/sommer 2026 pga andre pågående arbeider i området.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse desember 2027, restarbeider våren 2028.
Samordning andre tiltak:	Tiltak på Bakklandet, VA-tiltak i Vollabakken og Singsakerområdet
Usikkerhet i prosjektet:	Koordinering med andre tiltak i området. Ukjente forhold i grunn. Anleggsgjennomføring i krevende område.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

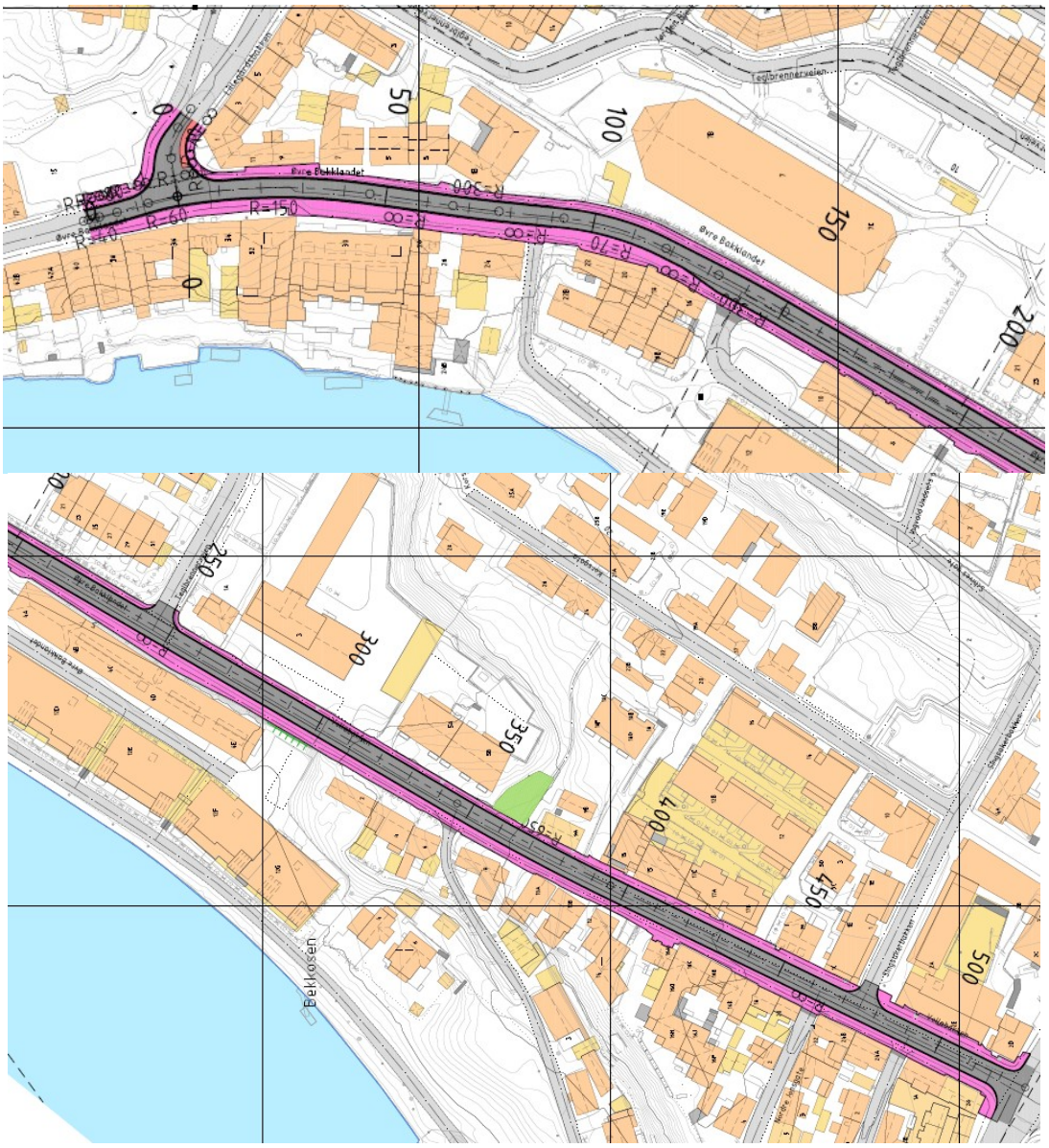
37,5	2023	10	23.10.2023	Svv-anslag	2024
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	42	27,5		10	4,5	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**Øvre og Nedre Bakklandet (Klæburuta del 4 og 6)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Nye dekker i gate og fortau. Bredere fortau og innstramming av kryss. Tydeliggjøring av ulike soner.
Prosjektutløsende:	Dagens utforming gjør at både gående og syklende søker mot de delene av gateløpet som har jevnere underlag (sykkelheller og fortau), noe som gir et høyt konfliktnivå mellom gående og syklende, redusert framkommelighet og opplevd utrygghet. Dette gjelder spesielt for Nedre Bakklandet (delstrekning 4). Det er også vanskelig å ha høystandard vinterdrift med dagens utforming.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er en del av det prioriterte hovednettet for sykkel, Klæburuta.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bedre framkommelighet og trygghet for syklende og gående
Lokale delmål:	Bidrar til bedre tilgjengelighet (Universell utforming), reduserer ulykker og konflikt gjennom bedre soneinndeling, dekker og innstramming av kryss.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Anlegg startet mars 2025
Forventet fremdrift:	Ferdig bygget desember 2026, restarbeider vår 2027.
Samordning andre tiltak:	MP-prosjekt i Vollabakken, VA-prosjekt i Vollabakken og Singsaker.
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold i grunnen. Krevende anleggsgjennomføring.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
68,5	2022	10	13.06.2022	Svv-metode	2023

Merknad/ref til PR-saksnr:

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	100	45,6	34,4	20		
Merknad: Forventet økt kostnad på 21,2 millioner lagt til i behov i tillegg til indeksjustering.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fortau Alette Bayers veg**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket innebærer bygging av fortau som kan brøytes på 2,5 m bredde fra Waldemar Aunes veg til Nordre Hallset veg. Strekningen er på 200 m Tiltaket innebærer en liten innsmalig av kjørebane. Smalt fortau på østsiden av vegen opprettholdes som i dag.
Prosjektutløsende:	Fortauet er smalt og dette er en svært viktig gang- og sykkelforbindelse da den leder til flere skoler, lokalsenter, idrettsanlegg og Metrobuss på Hallset.
Helhet/sammenheng:	Dette er skoleveg samt et av de høyest prioriterte tiltakene i rapporten "Gangforbindelser til Metrobusstasjoner" som ble politisk vedtatt i 2017.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, samt barn i skolealder. En antar dette bidrar til at flere vil gå og sykle her.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet. Tiltaket vil bidra til å oppnå disse målene ved å forbedre forholdene for gående og syklende. Ved å gi gående bredere fortau og innsnevrede kjørebredder senker en risikoen for trafikkulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert
Forventet fremdrift:	Bygges i løpet av 2025
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10,8	2021	10	-	Forenklet	2022
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	12,8	10,8	2,0			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



_

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Bromstadruta (Del 1: Fernanda Nissens veg og Del 2 Kong Øysteins veg)**
Ansvarlig etat:	**Trondheim kommune**

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres sykkelveg (3,0 m) med fortau (2,5m) på en side av vegen langs Fernanda Nissens veg og en liten del av Kong Øysteins veg. To nedlagte holdeplasser fjernes og avfallskontainere flyttes til fordel for grøntrabatt og sykkelveg. To holdeplasser på strekningen oppgraderes. Det skal etableres en tovegs sykkelrundkjøring i rundkjøringen på strekningen, noe som er en ny løsning i Trondheim kommune. Dette vil gi bedre trygghet og sikkerhet for myke trafikanter. Strekningen er ca 600 m lang
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning er gang- og sykkelveg. Strekningen er klassifisert som en B-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg, med et dårligere parti inn mot Persaunveien. Strekningen er skoleveg til Strindheim skole. Det er manglende separering av gående og syklende Målet er at Bromstadruta blir en A-strekning som betyr at det skal være et godt tilbud for alle både når det gjelder trafikksikkerhet, trygghet og fremkommelighet.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og er en del av Bromstadruta. Strekningen kobler seg til Persaunevegen og Bromstadvegen som er under planlegging.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle samt komme seg til kollektivholdeplasser på strekningen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnerverv)
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet framdrift:	Byggeplanlegging 2024 - 2025 Utbygging fra 2026 - 2027
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med Tensio som skal legge nye viktige kabler her, samt VA som skal utføre fornyelse av ledningsanlegg.
Usikkerhet i prosjektet	- Fremdrift knyttet til grunnerverv - Koodinering med Tensio

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
60	2022	10	2023
Merknad: Opprinnelig anslag er delt opp i flere delstrekninger. Dette er estimert kostnad ut fra anslaget for dette tiltaket.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

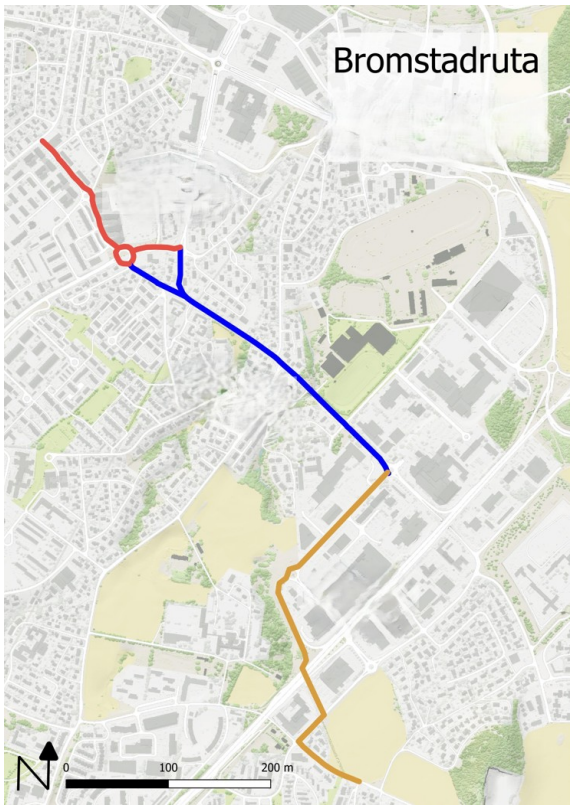
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
60	2025	10	04.03.25	SVV-metode	2026
Merkand: Kostnader er basert på foreløpig anslagsrapport.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	62,7	20	10	32,7		
Merknad: Kostnader vil bli oppdatert jmf. endelig anslagsrapport høsten 2025.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart Bromstadruta som er delt inn i tre reguleringsplaner.
Dette prosjektet er det som er merket med rød.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Bromstadruta del 3 - Bromstadekra og Bromstadvegen**
Ansvarlig etat:	**Trondheim kommune**

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Denne strekningen er en del av Bromstadruta som til sammen er ca. 3,2 km. Denne delstrekningen er ca 1200 m lang. Det skal etableres sykkelveg (3,0m) med fortau (2,5m) på en side av vegen i Bromstadvegen og Bromstadekra. I tillegg vil 3 holdeplasser på strekningen oppgraderes og både kryss og avkjørsler vil bli utbedret. Deler av strekningen er skoleveg til Strindheim skole. Anleggene har fokus på å etablere vegetasjon og trær samt få til miljøgunstig overvannshåndtering der det er mulig.
Prosjektutløsende:	Dagens løsning varierer primært mellom gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en D og B -strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter. Målet er at Bromstadruta blir en sammenhengende A-strekning (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og er en del av Bromstadruta.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle samt komme seg til kollektivholdeplasser på strekningen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og benytte seg av kollektivtransport. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for gående, syklende og kollektivreisende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnerverv)
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet framdrift:	Byggeplanlegging 2025 - 2026 Utbygging 2027 - 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med investeringsbehov for Tensio og VA på store deler av strekningen
Usikkerhet i prosjektet	- Fremdrift knyttet til grunnerverv - Koordinering med kabeletater; leveringssikkerhet og finansiering - Koordinering med og tidspunkt for bygging av tilgrensende prosjekt. - Tidspunkt for bygging og evt rekkefølgekrav eller ikke i pågående reguleringsplan som grenser til Bromstadekra, Bromstadvegen og Kong Øysteins veg.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
107	2022	10	2023
Merknad: Opprinnelig anslag er delt opp i flere delstrekninger. Dette er estimert kostnad ut fra anslaget for dette tiltaket.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

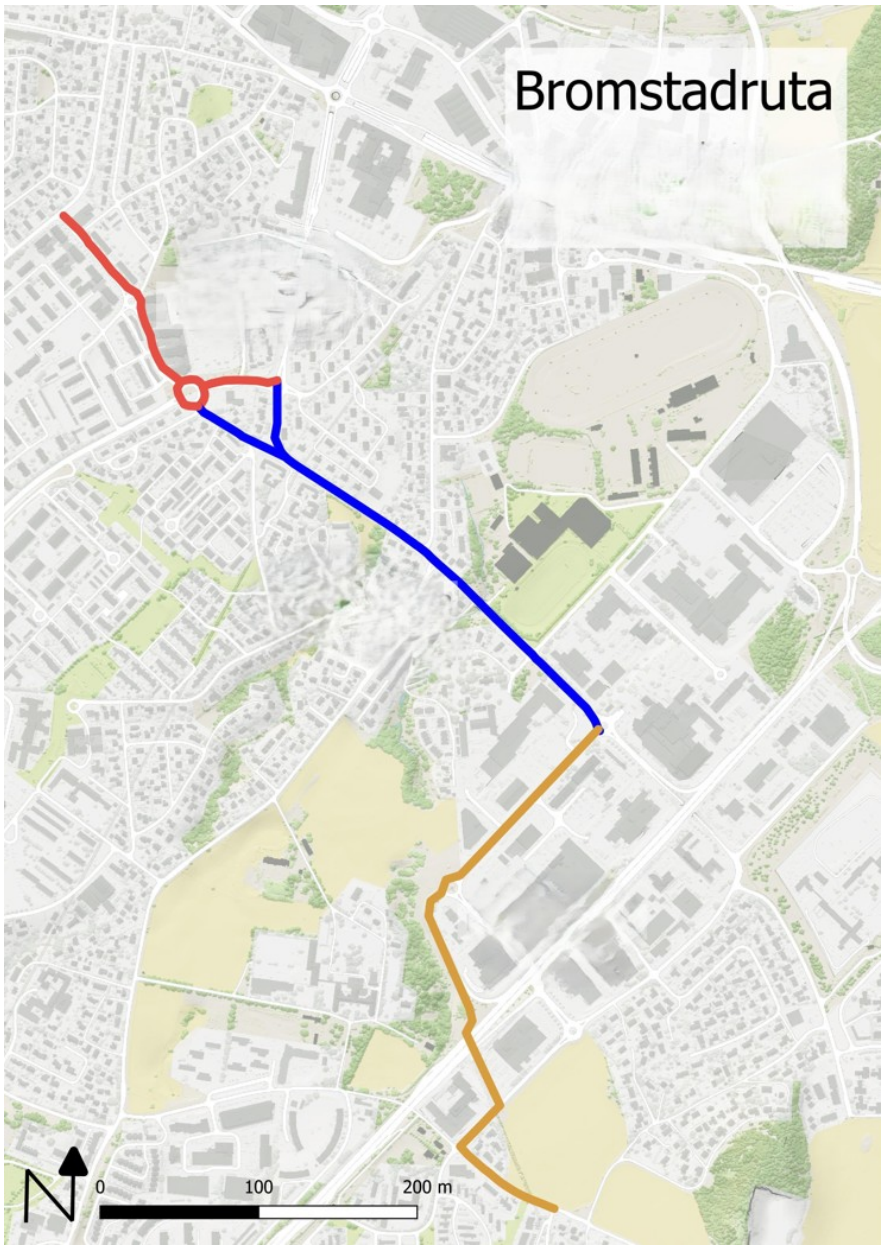
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	123	12	15	40	56	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart Bromstadruta som er delt inn i tre reguleringsplaner.
Dette prosjektet er det som er merket med blå.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Bromstadruta del 4, 5 og 6, Tungasletta - Granåsvegen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Denne strekningen er en del av Bromstadruta som til sammen er ca. 3,2 km. Denne delstrekningen er ca 1300 m lang. Det skal etableres sykkelveg (3,0m) med fortau (2,5m) langs hele strekningen. Trafikkdeler mot vegvanen vil bli etablert og bredden varierer for å tilpasse seg området. I tillegg vil 3 holdeplasser på strekningen relokaliseres/oppgraderes og både kryss og avkjørsler blir utbedret. For å unngå fylling mot ravinedalen (Brøsetdalen) etableres en GrønnMur. Anleggene har fokus på å etablere vegetasjon og trær samt få til miljøgunstig overvannshåndtering der det er mulig.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse.
Helhet/sammenheng:	Dagens løsning varierer mellom gang- og sykkelveg, turvei og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en C og B - strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel. Det er dårlige sammenhenger og manglende separering av gående og syklende. I tillegg er har krysset Ingvald Ystgaards veg/Granåsvegen/Angelltrøvegen dårlig utforming for både kjørende, syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter. Målet er at Bromstadruta blir en sammenhengende A-strekning (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Bidrag til nullvekstmålet:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og er en del av Bromstadruta.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og benytte seg av kollektivtransport. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for gående, syklende og kollektivreisende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnerverv)
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging 2026 - 2027 Utbygging fra 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med investeringsbehov for Tensio og VA på store deler av strekningen
Usikkerhet i prosjektet:	- Fremdrift knyttet til grunnerverv - Koordinering med kabeletater; leveringssikkerhet og finansiering

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
78	2022	13,5	2023
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

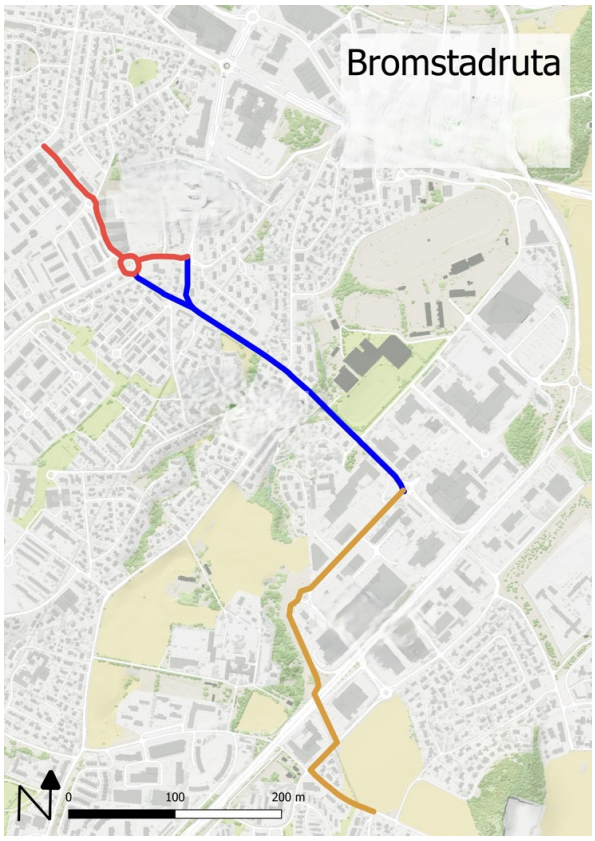
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	90	9	6	15	30	30
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart Bromstadruta som er delt inn i tre reguleringsplaner.
Dette prosjektet er det som er merket med oransj..

Prosjektnavn:	**Bru Rosenborgbassenget**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. To alternativer for plassering (se figur nederst) vurderes. Alternativ som velges besluttes gjennom politisk sak i 2024. Brua vil bli ca 90-100 meter lang. Ny bru vil gi en god tidsbesparelse sammenlignet med å gå i de omkringliggende gatene, og vil inngå i en fin trasé langs elva, uten biltrafikk.
Prosjektutløsende:	Formålet med brua er å gi trygg og effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Solsiden/Midtbyen og ny bydel på Nyhavna, samt øvrige bydeler i østbyen. Jernbanen og fylkesveg 706 ligger som en barriere mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn. Ny bru over Rosenborgbassenget vil gi en ekstra adkomst til Nyhavna fra sentrum, og vil bidra til bedre tilgjengelighet for nye beboere på Nyhavna til både Midtbyen og Nedre Elvehavn.
Helhet/sammenheng:	Brua er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. Brua er vist som ny sykkelveg i forslag til ny kommuneplanens arealdel.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående fordi dette gir en kortere avstand mellom mange viktige målpunkt.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for gående og syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket gir kortere avstand mellom viktige målpunkt. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det etableres en løsning som er trafikksikker og adskilt fra biltrafikk. 9. Øke brukertilfredshet spesielt fordi det etableres en ny og kortere forbindelse mellom viktige målpunkt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid pågår
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanarbeid inkl plan- og designkonkurranse i 2026 Byggeplan: 2027-2028 Utbygging: 2029-2030

Samordning andre tiltak:	Koordinering med prosjekt bro over Rosenborgbassenget og Brattørbroa.
Usikkerhet i prosjektet:	- Grunnerverv og avklaring om medfinansiering fra i forbindelse med rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. - Konsekvenser dersom valg av plassering lander på det ytterste alternativet.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2022	-30%/+50%	2023
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

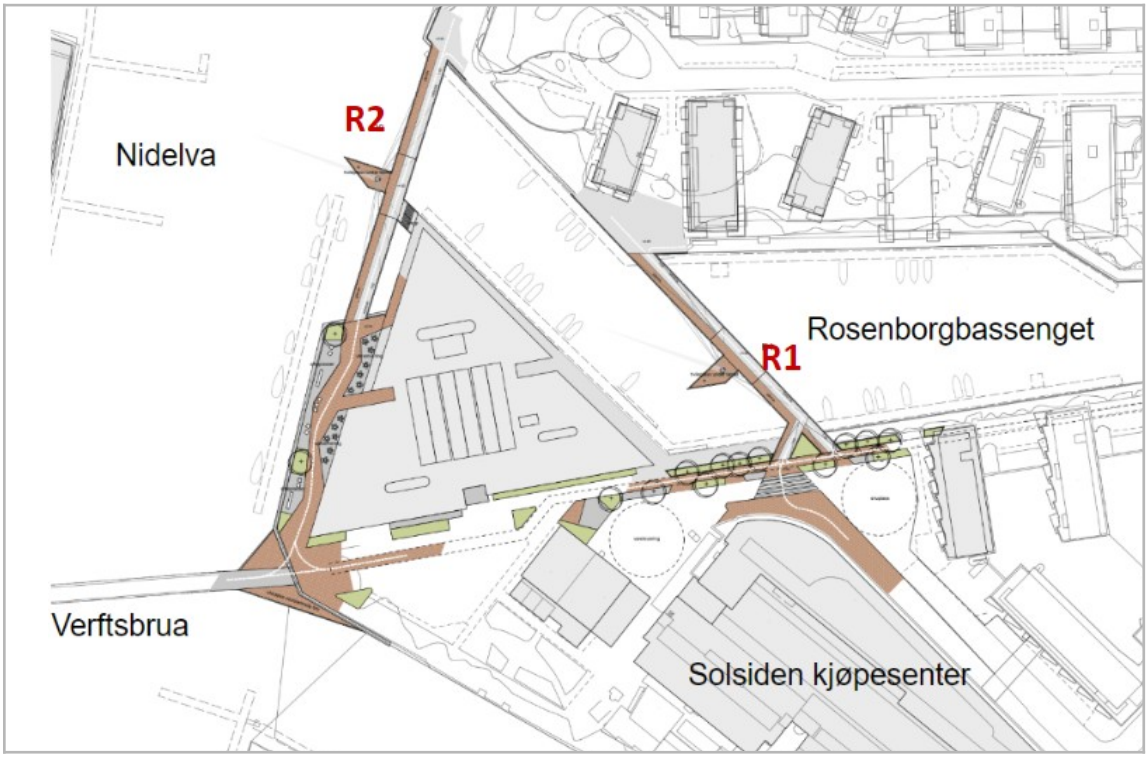
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	88,6	6	10	10	10	52,6
Merknad: Finansieringsbehovet fra Miljøpakken må avklares.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Skissen viser de to alternativene (R1 og R2) som er utredet i tidlig fase.

Prosjektnavn:	**Brøsetruta (del 1-3)** **Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	300 meter sykkelveg med fortau, samlet eller separert fra Nordahl Bruns veg til Harald Bothners veg. På ca 65 meter er det sykling mot envegskjøring for å begrense inngrep i privat areal (hager og kirke).
Prosjektutløsende:	Strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende og denne strekningen er en viktig forbindelse til skoler og idrettsanlegg. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for en god del. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. I tillegg til denne strekningen planlegges det ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Grunnerverv og utbygging
Planstatus:	Tiltak i tråd med vedtatt reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging pågår Bygging: 2026 -2027
Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med VA- prosjekt
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

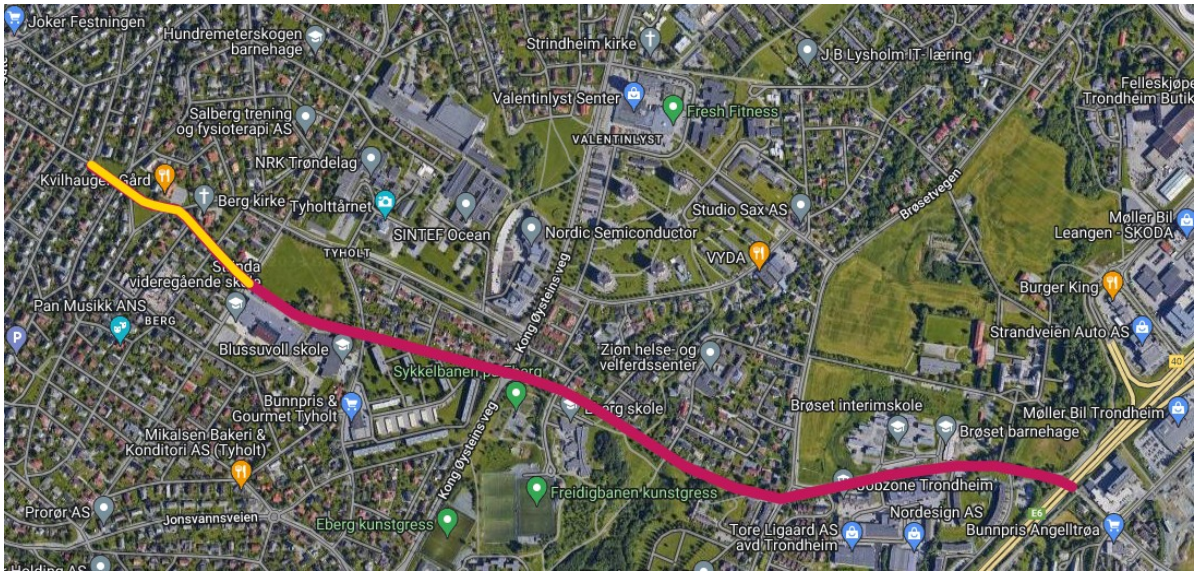
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
20	2023	10	08.05.2023	SVV metode	2024
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	22,4	10	4	8,4		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre planer under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.

Prosjektnavn:	**Brøsetruta (del 6)** **(Lillebergvegen - Brøsetvegen)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er ca 650 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Deler av strekningen envegsreguleres. Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen som gir bedre forhold for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	På strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er det behov for separering av gående og syklende. Kryssingen over Brøsetvegen er i dag dårlig tilrettelagt for syklende. Strekningene inngår i skoleveg til Eberg skole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole. I følge kvalitetskartleggingen er strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen definert som “komfortabel for en noen”. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres noe som er spesielt viktig nær skoler.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Sammen med andre delstrekninger vil man ved ferdig utbygd anlegg ha ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Grunnerverv og utbygging
Planstatus:	Tiltak i tråd med vedtatt reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging pågår. Bygging: 2028 - 2029

Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med VA- prosjekt. Det sjekkes nå om overvann skal overføres i rørledning fra Bekkvolldalen til Brøset. Hvis dette blir av, må Brøsetruta samordnes med dette prosjektet.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv. Koordinering med VA -prosjekt

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

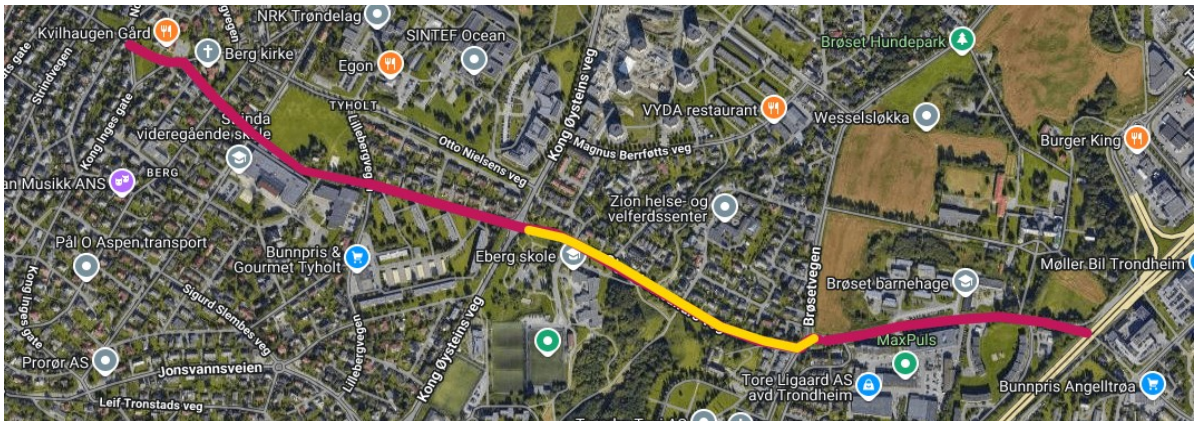
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
44,5	2023	10	08.05.2023	SVV metoden	2024
Merknad/ref til PR-saksnr: Tidligere samlet estimat for Brøsetruta del 5 og 6 er splittet i 2 separate prosjekt.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	49,8	14		5	15	15,8
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre planer under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.

Prosjektnavn:	**Brøsetruta (del 5)** **(Lillebergvegen - Brøsetvegen)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er ca 340 meter. Tiltaket omfatter oppgradering av dagens fortau på nordsiden, etablering av separat sykkelveg på sørsiden. Deler av strekningen envegsreguleres. Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg som gir bedre forhold for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	På strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er det i dag kun fortau og sykling i blandet trafikk. Strekningene inngår i skoleveg til Eberg skole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole. I følge kvalitetskartleggingen er strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg definert som "komfortabel for få"og for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Sammen med andre delstrekninger vil man ved ferdig utbygd anlegg ha ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Grunnerverv og utbygging
Planstatus:	Tiltak i tråd med vedtatt reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging pågår. Bygging: 2027 - 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med VA- prosjekt.

Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

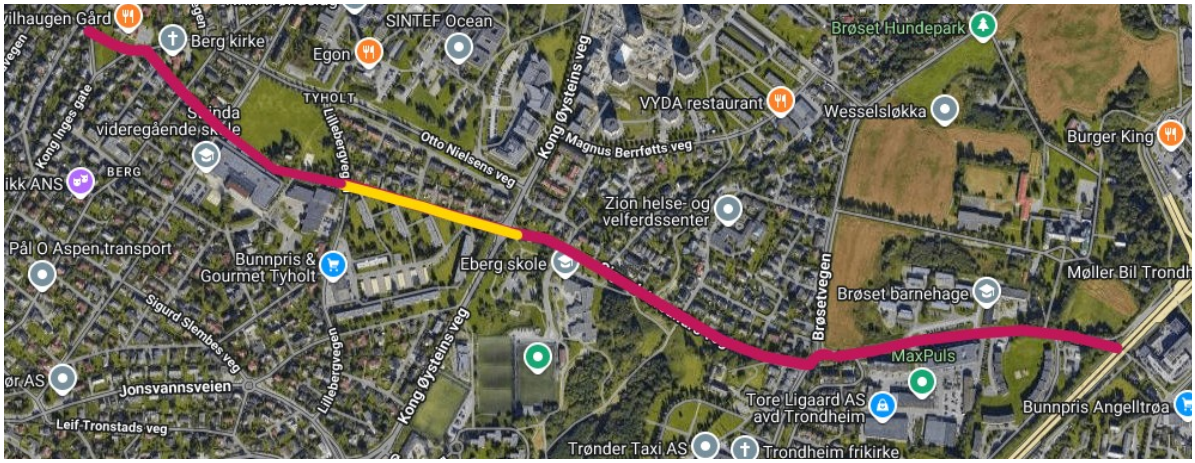
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
24	2023	10	08.05.2023	SVV metoden	2024
Merknad/ref til PR-saksnr: Tidligere samlet estimat for Brøsetruta del 5 og 6 er splittet i 2 separate prosjekt.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	27	7,5	6	13,5		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre planer under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.

‘

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Brøsetvegen sør (fra Frode Rinnans veg til Kirkvollen)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau langs Brøsetvegens østside. 350 m fra krysset Frode Rinnans veg til Kirkvollen ved Strinda kirke.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednett for sykkel og har ikke separerte løsning for syklende og gående. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som dårlig. For at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen kobler seg også mot Brøsetruta og Bromstadruta med samme løsning.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle.
Lokale delmål:	2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan ble vedtatt 4. april 2024 (sak PS 0050/24)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplanen ble vedtatt i april 2024.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging og grunnerverv i 2025-2027 Utbygging: 2027-2028
Samordning andre tiltak:	Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes under byggeplanfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

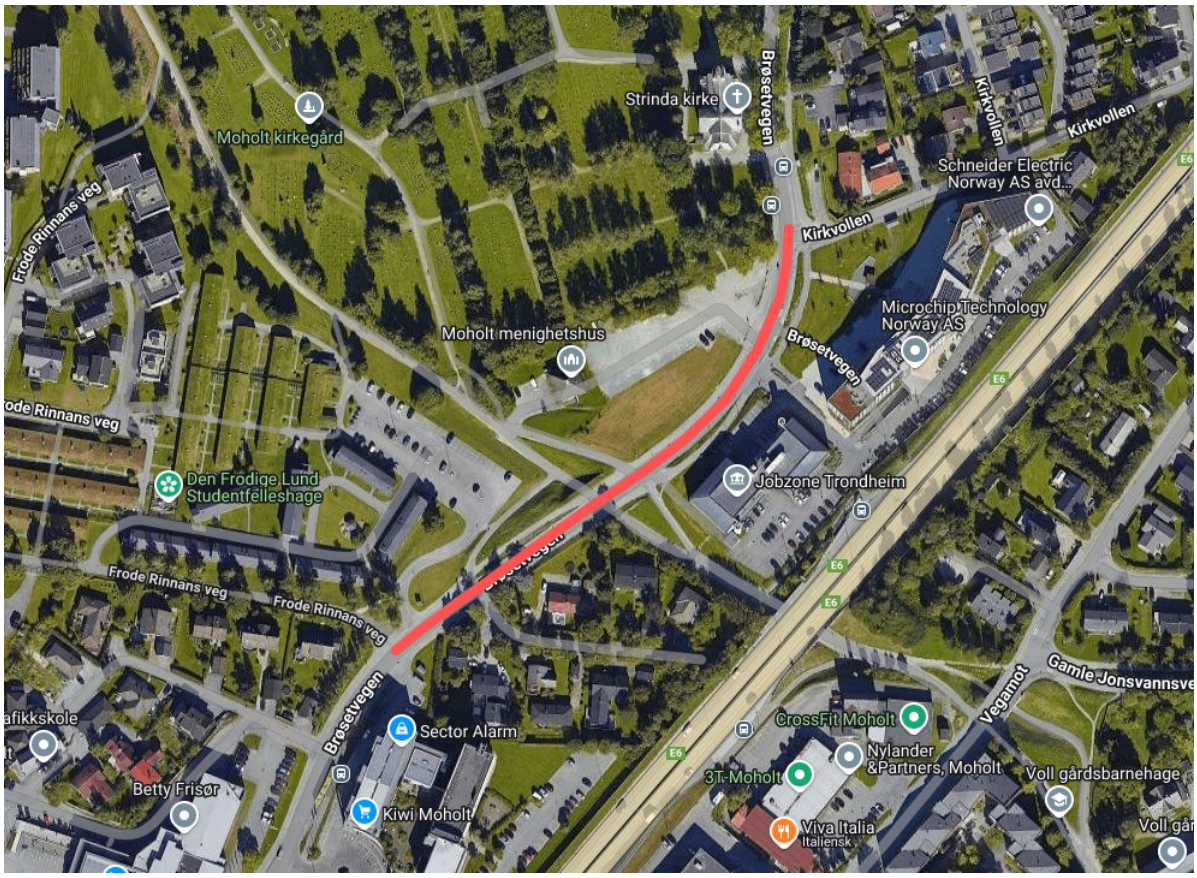
21,7	2023	11	23.05.2023	Svv	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	24,3	5	5	14,3		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød linje markerer prosjektområdet.

PROSJEKTDATA		DATO: 13.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 707 GSV Høstadkorsen - Berg**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	3,5 km gang- og sykkelveg langs fv. 707
Prosjektutløsende:	Trafikksikkerhet
Helhet/sammenheng:	Manglende bit for å gå sammenhengende tilbud for myke trafikanter langs Fv. 707 mellom Spongdal og Rye
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikksikkerhet for myke trafikanter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt Byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Utbyggingsperiode i 2023/2024
Samordning andre tiltak:	Ja, grusmasser fra Fv.6692 Innherredsveien, øst og fjellmasser fra Fv.6654 Ringvålvegen, fortau. Kan benyttes til motfyllinger (sikringstiltak) og forbelastning og plastring.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv. Områdestabilisering og tilgang på rene masser til dette.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

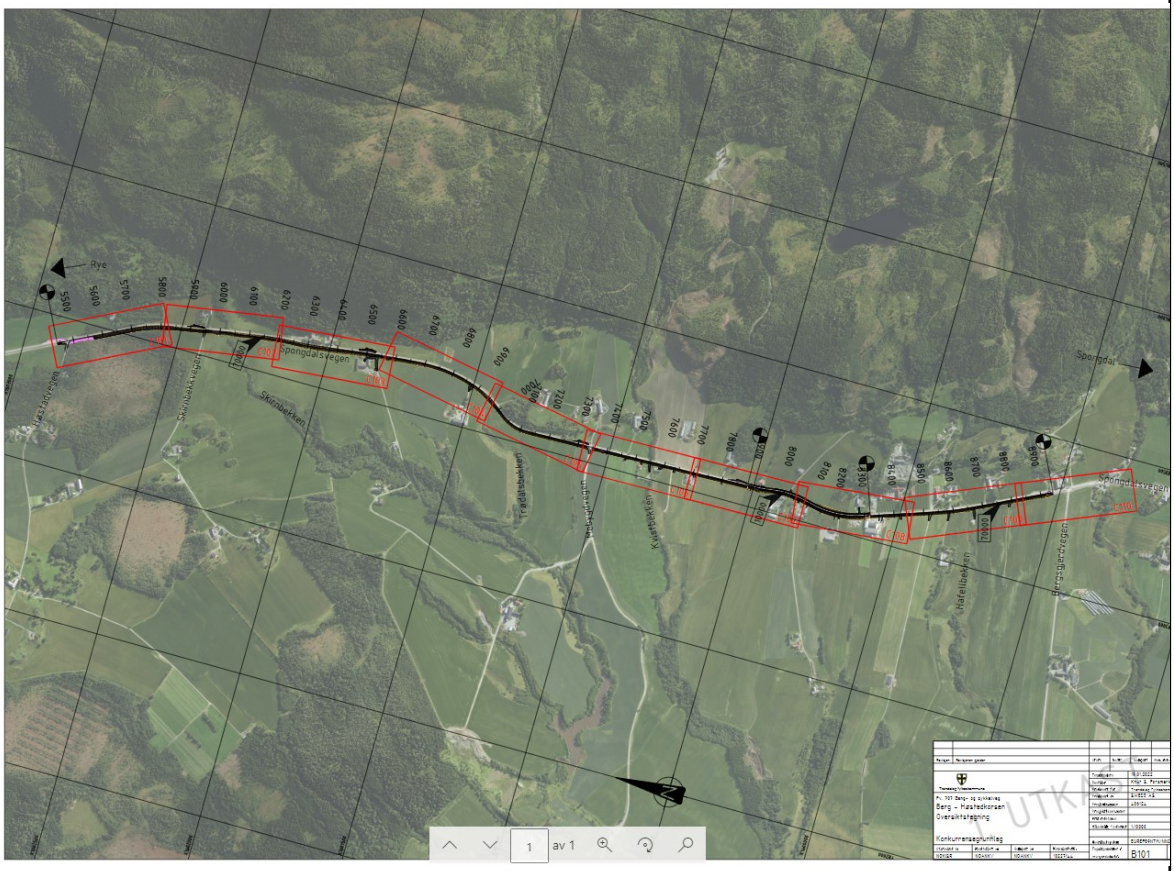
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
96,5	2022	10	24.05.2022	Byggherreoverslag	
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	20	53,2	20		
Merknad: Med forbehold om prinsippavklaring i grupper vedr. GSV i randkommuner utført vår 2023 fører til prosjektgjennomføring						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Hans Finnes gate fortau**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det planlegges å bygge fortau. Tiltakets lengde er ca 700m. På den nordlige, bratte og smale delen av strekningen planlegges det ensidig normert fortau (300m). På resten av strekningen planlegges normert fortau på en side og et smalt fortau til snøopplag og tilpasninger til innkjørsler på den andre siden. (400m) Det er 50 eiendommer som blir berørt av tiltaket. Det er i lengre tid jobbet med å få på plass grunnerverv uten å lykkes fordi det ikke er regulert nok areal til midlertidig grunnerverv. Prosjektet har nå sett på en ny løsning som smaler inn fortau på den ene siden av vegen for å minske inngrep langs gata under anleggsgjennomføringen. På denne strekningen skal Tensio også legge kabel for å utbedre strømnettet i byen så gata må uansett graves opp. Det er også behov for utskifting av gamle ledninger for vann og avløp.
Prosjektutløsende:	Dårlige forhold for gående. Skolevegrapport fra 2012 beskriver strekningen som problemstrekning for Strindheim skolekrets. Tiltaket skal gi bedre trafikksikkerhet og bedre forhold for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående. Tiltaket er en prioritert strekning i trafikksikkerhetsplanen til Trondheim kommune.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) grunnerverv
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan og grunnerverv pågår

Forventet fremdrift:	Bygging fra 2026. Oppstart avhengig av grunnervervsprosess. Byggetid er ca 1,5 år.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samordnes med bygging av en viktig kabeltrase for Tensio samt kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp.
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdrift grunnerverv.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
43	2024	10	03.09.2024	SVV- metoden	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	47	25,1	2	19,9		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød linje viser hvor det skal bygges forta fra Bakkaunvegen i sør til Persaunevegen i nord.

Prosjektnavn:	**Sykkelparkering**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Høykvalitets sykkelparkering på flere plasser som gjør det enklere for folk å velge sykkel som transportmiddel. Eksempler på dette er: ● Sykkelparkering i sentrumsområder ● Sykkelparkering fritidsreiser ● Sikker sykkelparkering og sykkelskap ● Sykkelparkering i boligsoner ● Bedre utforming der det i dag er dårlige sykkel-p plasser. Pågående tiltak som finansieres av denne potten er: ● Smarte sykkelstativ i Sykkelhotellet på Leüthenhaven ● Sykkelskap på gateparkeringsplasser ● Sikker sykkelparkering for større sykler i boligområde ● Tilskuddsordning til sikker sykkelparkering for besøkende Mulige framtida initiativ 2026: ● Etablering av flere sykkelskap og smarte stativ ● Oppgradering av eksisterende stativ
Prosjektutløsende:	Dårlig og manglende sykkelparkering gjør at mange ikke velger å sykle fordi man er redd for å bli frastjålet sykkelen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er med på å øke andelen syklende og er derfor i tråd med kommunens sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektene fremmer nullvekstmålet ved å bidra til bedre og sikrere sykkelparkering, noe som er en viktig brikke i å få folk til å velge sykkel fremfor bil.
Lokale delmål:	Tiltakene bidrar til å nå målene i Miljøpakken ved å etablere et bedre tilbud for sikker sykkelparkering, noe som igjen fører til en økt andel syklister. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling , detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Flere parallelle tiltak fortløpende
Samordning andre tiltak:	-

Usikkerhet i prosjektet:	Politiske vedtak for sykkelskap. Løsninger for sikker sykkelparkering, så som sykkelhotell og sykkelskap, før ofte med seg økt driftskostnad for Trondheim Parkering.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

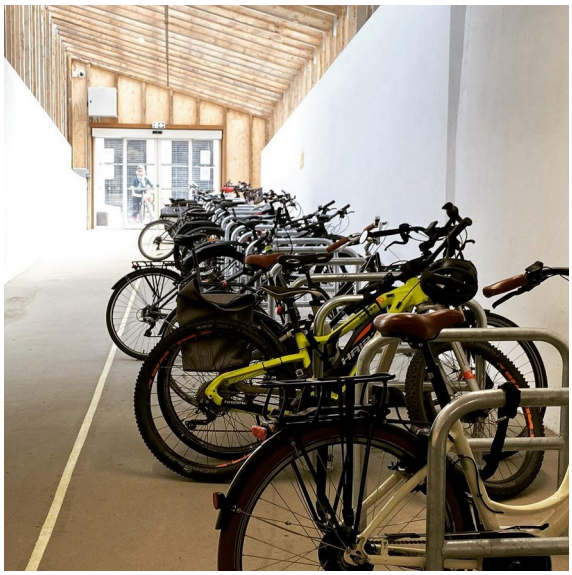
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	20		5	5	5	5
Merknad: Behov oppgitt kun for resterende periode, basert på HP 2025. Ikke indeksjustert til 2026-kr pga. nåværende begrensning på 5 mill på samlepotter.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - 8 sykkelskap ved Pirbadet



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - Leütenhaven sykkelhotell





Eksempler på smarte/sikre sykkelstativ som man ønsker å pilotere innenfor disse midlene. I første omgang er sykkelhotellet på Leuthenhaven aktuell.



Illustrasjon - mulig plassering av sykkelskap i Dronningens gate

Prosjektnavn:	**Tordenskiolds gate / Smedbakken**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 280 meter sykkelveg: ● Smedbakken: 130 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Tordenskiolds gate: 150 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Trapeshump ved kryssing av Smedbakken v/Erling Skakkes gate ● Stenging av Hans Hagerups gate - sammenhengende fortau ● Ombygging av kryss med Kongens gate ● Ombygging av kryss med Sandgata: gangfelt og sykkelsignal over vestre arm av krysset (forutsatt godkjenning fra TRFK)
Prosjektutløsende:	Strekningen er ikke tilrettelagt for syklende i dag. Inngår i Sekundærnettet for Midtbyen.
Helhet/sammenheng:	Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt *Gatebruksplan for Midtbyen*. Tiltak (5a) i *Plan for sykkeltiltak på kommunal veg*.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved at det blir opplevd som tryggere og mer attraktivt å sykle og gå vil færre velge å kjøre bil. Slik bidrar tiltaket til oppfyllelse av **nullvekstmålet** (jf. byvekstavtalen 2023-29).
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål: ● **Lavere utslipp, redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet**: ● **Flere miljøvennlige reiser** ved at flere velger å sykle og gå. ● Med trafikksikker kryssing av høyt trafikkerte veier med trikk **reduseres trafikkulykker**, både i antall og i alvorlighetsgrad.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging (totalentreprise)
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2025 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 2027
Samordning andre tiltak:	Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann) v/TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR)
Usikkerhet i prosjektet:	Kulturminner og kabler i grunnen ifm VA-tiltak og øvrige vegtiltak.

UTREDNINGSESTIMAT (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
58	2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Entreprisekostnad vil fremgå av målpris fra totalentreprenør (opsjon utløst i gateprosjektet Kongens gate) når detaljprosjektering er ferdig.			

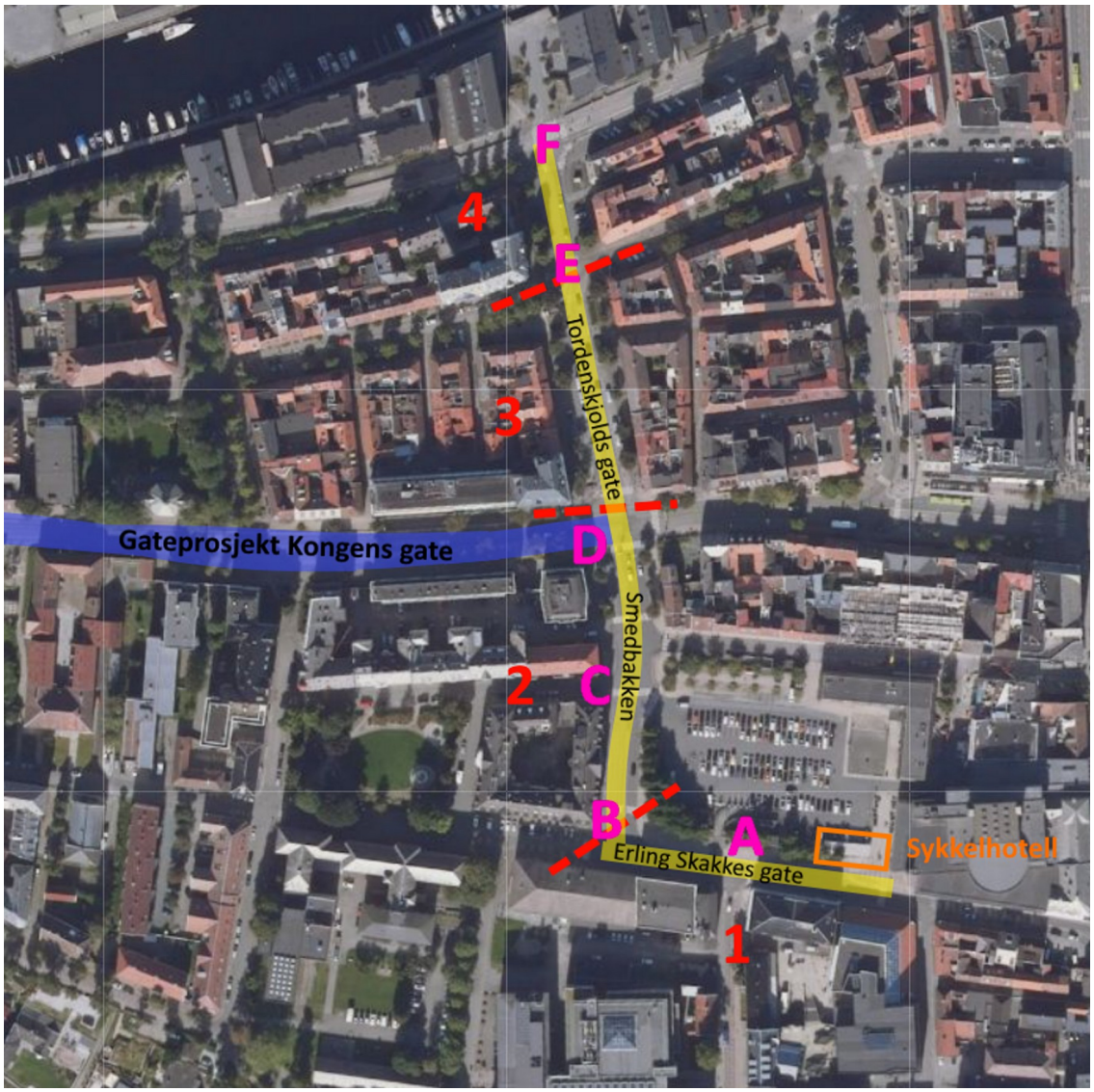
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Styringsramme vil kunne settes når målpris fra totalentreprenør (opsjon utløst i gateprosjektet Kongens gate) er klar når detaljprosjektering er ferdig høsten 2025.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

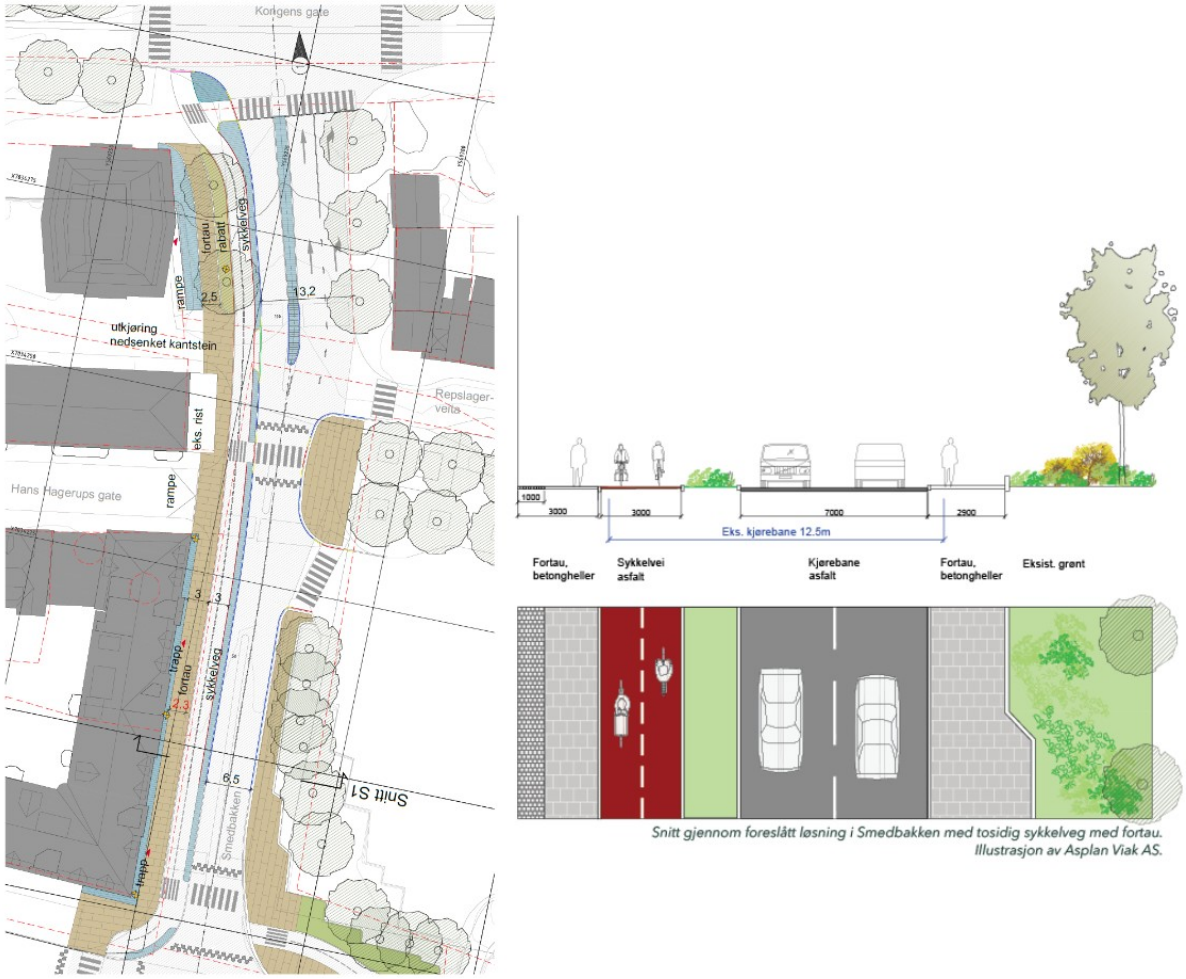
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	64,9	31,5	10	23,4		
Merknad: Foreløpig basert på utredningsestimatet						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken.
Prosjektet inkluderer delstrekning 2,3 og 4. Delstrekning 1 har tidligere vært en del av prosjektet. Men, den vil bli spilt inn som et separat prosjekt når detaljplanlegging er ferdig.



Snitt gjennom foreslått løsning i Smedbakken med tosidig sykkelveg med fortau. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur : Delstrekning 2: Smedbakken: 130 meter sykkelveg på vestre side



Snitt gjennom foreslått løsning i Tordenskiolds gate med sykkelveg med fortau på vestsiden av gaten. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur: Parsell 3-4: Tordenskiolds gate: 150 meter sykkelveg på vestre side

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Johan Tillers vei del 2**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kontaktutvalget vedtok 19/4-24 at alternativ 1 (veg i dagen) legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2. Tiltaket omfatter ombygging av vegen og påkobling til E6, etablering av gang- og sykkelvegforbindelser, mulig undergang for myke trafikanter og støyskjerming langs vegen. Strekningen er ca. 500 m lang.
Prosjektutløsende:	Heimdal er et område som i dag har mye biltrafikk. I tråd med overordnede planer og strategier skal Heimdal sentrum i fremtiden utvikle seg med bymessig fortetting. For at det skal være lett å reise miljøvennlig, og attraktivt å oppholde seg i Heimdal sentrum, er det behov for å avlaste Heimdal sentrum for gjennomgangstrafikk med en mer effektiv kobling til hovedveg via Johan Tillers veg del 2. Dette vil også gi en kortere veiforbindelse mellom Heimdal sentrum og Tiller, noe som gir nye muligheter for gode bussforbindelser mellom de to stedene.
Helhet/sammenheng:	Johan Tillers vei del 1 ble ferdigstilt i november 2018. Utbyggingen inkluderte ny tofelts kjøreveg med fortau mellom Heimdalsvegen og Industriveien, kulvert under Dovrebanen og ny rundkjøring i Industriveien. Ved å etablere Johan Tillers vei del 2 fullføres vegforbindelsen mellom Heimdal og Tiller. For å oppnå mindre biltrafikk og et mer attraktivt Heimdal sentrum må dette prosjektet sees i sammenheng med Tiltakspakke Heimdal.
Bidrag til nullvekstmålet:	Statens vegvesen har på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune gjennomført trafikkberegninger med Regional transportmodell (RTM) for å belyse effekt på nullvekstmålet. Beregningene viser at antallet bilturer kan øke. Samtidig tyder beregningene på at Johan Tillers vei del 2 kan gi noe nedgang i kjørte kilometer som betyr positiv effekt på nullvekstmålet. Det er derfor viktig at prosjektet legger til rette for attraktive løsninger for gående og syklende som vil påvirke nullvekstmålet i positiv retning.
Lokale delmål:	1. Lavere utslipp. Dersom prosjektet lykkes med å skape færre kjørte km, vil det totalt sett også bli lavere utslipp i Trondheim. 2. Økning i miljøvennlige reiser. Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau og kortere bussforbindelse vil trolig antall miljøvennlige reiser øke.

	3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig. Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau vil det bli enklere og mer attraktivt å reise miljøvennlig. **4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder.** **Heimdal sentrum vil bli mer tilgjengelig for syklende og gående og trolig også for kollektivreisende dersom biltrafikken i Heimdal sentrum reduseres.** 5. Redusere trafikkulykker Bedre tilrettelegging for gående og syklende vil generelt bidra til å redusere antall trafikkulykker. I Johan Tilles veg skal trafikken øke betraktelig og da er det viktig å ivareta god trafikksikkerhet. 6. Overholde krav til luftkvalitet. Prosjektet skal ivareta krav til luftkvalitet. 7. Redusere trafikkstøy. Tiltaket skal ikke overskride gjeldende krav til støy fra vegtrafikk. 8. Grønn og effektiv næringstransport. Etablering av JT2 vil gi kortere vei mellom flere destinasjoner for næringstransport. Dette gjør tiltaket mer effektivt for næringstransport. 9. Øke brukertilfredshet Brukertilfredsheten vil trolig øke for de som får bedre gang- og sykkeltilbud. Brukertilfredsheten vil trolig øke for de som får mer effektiv adkomst til hovedveg. Brukertilfredsheten i Heimdal sentrum vil øke dersom det blir færre biler der og bedre tilrettelegging for gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket skal reguleres
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplanen i 2027. Byggeplanlegging, grunnerverv i 2027 - 2029. Oppstart bygging tidligst i 2029.
Samordning andre tiltak:	Tiltak skal koordineres med tiltak i Industrivegen og må trolig koordineres med VA prosjekt og Tiltaksplan Heimdal.
Usikkerhet i prosjektet	Flere boliger må rives for å få etablert JT2. Dette er inngripende for mange folk og en usikkerhet for fremdriften i prosjektet. I løpet av reguleringsplanfasen vil en avdekke flere usikkerheter både til framdrift og økonomi.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
274 *	2023	25	2025
Merknad: *TRFK gjennomførte prosjektutvikling og anslag i april 2023. Sak 1324 i KU 19/4 -2024: Det ble vedtatt et styringsmål på 261 mill og var basert på anslaget. Anslaget inkluderte ikke midler til prosjektutvikling og reguleringsplanarbeid som nå er inkludert i oppgitt styringsmål.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

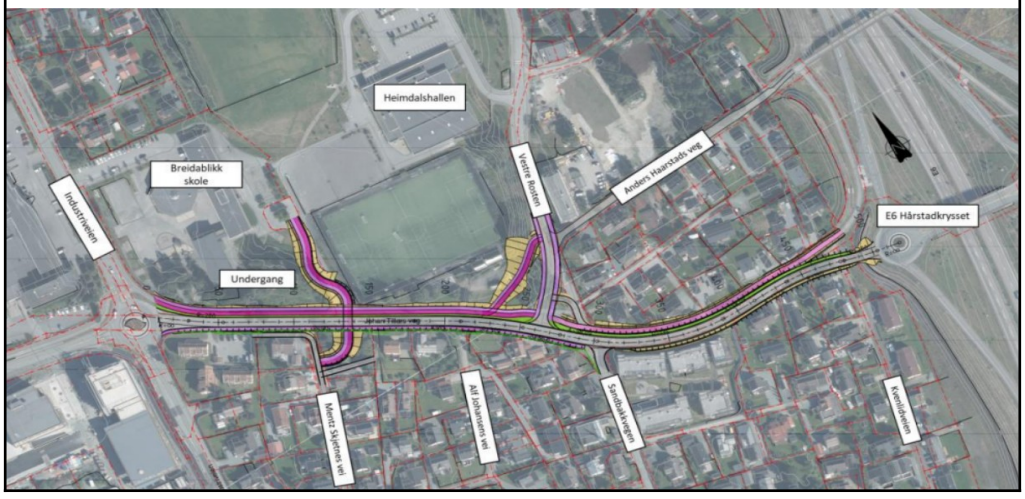
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	307	5	8	15	30	50
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Levetidsforlengelse Gråkallbanen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune / Trøndelag fylkeskommune
Prosjektansvarlig:	Styringsgruppe for Levetidsforlengelse Gråkallbanen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Levetidsforlengelse av Gråkallbanen er et prosjekt som har som formål å holde nødvendig infrastruktur for trikkedrift som har behov for det, i en tilstand som muliggjør drift av Gråkallbanen. Dette er et midlertidig tiltak som skal holde driften av Gråkallbanen i gang frem til Gråkallbanens fremtid er avklart. I den økonomiske ramma for prosjektet er det også satt av 20mill til utredning av Gråkallbanens fremtid. Dette er arbeid som skal bygge videre på forprosjektet til "moderniseringen av Gråkallbanen"
Prosjektutløsende:	Gråkallbanen trenger nytt vognmateriell da dagens materiell er 40 år gammelt og er veldig nedslitt. Nye vogner har andre mål mtp. lengde, plattformhøyde etc. og det kreves derfor tilpasninger av dagens infrastruktur, samt en tilpasning av vognhallen på Munkvoll. Det ble ikke satt av midler til dette i Miljøpakkens handlingsprogram i perioden 25-29. Det er derfor nødvendig med midler til vedlikehold og levetidsforlengelse av Gråkallbanen.
Helhet/sammenheng:	Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett. Prosjektet er en avgjørende forutsetning for trikkedrift i perioden 2025- 2029. Beskrevet etterslep (fra Rambølls rapporter 2019/2022) forutsettes utført av andre prosjekter, og er ikke inkludert i estimatet. Infrastruktur mellom Ila og Midtbyen bygges ut i andre pågående prosjekter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet, med over 1,2 mill. reisende i 2023. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane med bl.a. universell utforming ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken. Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
190	2025	50	
Merknad: Estimatet er gjort av Norconsult på bestilling av TRFK, og er datert 2024-09-11. 20 mill er tenkt benyttet til utredning av fremtidig løsning på Gråkallbanen.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV							
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2*	62	62	64		

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**Living labs Bylogistikk, (20112A)**
Ansvarlig etat:	Trondheim Kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygge kunnskap om bylogistikk gjennom å teste ut tiltak og dele kunnskap nasjonalt. Det pågår tre pilotprosjekter og ved en videreføring vil vi gå i gang med flere. Det trengs sikkerhet om at det fins ressurser for å kunne lyse ut muligheter for flere piloter. Arenamøte for å etablere flere piloter planlegges i september 2025. Les mer om prosjektet her: Bylogistikk laboratoriet
Prosjektutløsende:	Potensialet for en betydelig utslippsreduksjon gjennom en grønnere og mer effektiv vare og nytte transport er hovedgrunnen for å gjøre dette prosjektet, samtidig som redusert mengde varebiler kan gi et sikrere bymiljø for syklister og gående, samt tryggere skolegårder for unger og ungdommer. Behov for bedre dialog mellom aktører, særlig offentlig og privat, etablering av samarbeidsmodeller, kunnskapsdeling, større fokus på økonomisk bærekraft, og systematisk testmetodikk.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en forlengelse av TRFKs rapport "living labs" om bylogistikk fra 2021. Tiltaket har fått bevilgning for oppstart og drift i 2025, men ønsker å utvide prosjektet med to år til i tråd med prosjektplanen. Vedtak i kontaktutvalgets møte 02.02.22.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet bidrar ikke i stor grad direkte på nullvekstmålet, men det anslås å ha potensiell stor effekt på de lokale delmålene som Miljøpakken rapporterer på, spesielt delmål 8.
Lokale delmål:	Bidra til å nå mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv. Med ringvirkninger på miljøpakkens mål 1: Det skal slippes ut

	mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Vi er i gang med gjennomføringsfasen av Living Lab bylogistikkprosjektet. Organiasjonen er etablert. Nettside for prosjekte prosjektside er publisert, og resultater fra prosjektet legges ut der fortløpende. Bylogistikk labratoriet. De tre pågående pilotprosjektene er: - Lokalmat og bestillerkompetanse - Samlasting ved Byhaven kjøpesenter - Innkjøp som en del av bylogistikk Det pågår kartlegging og nettverksbygging gjennom pilotarbeidene som bidrar til å bygge kunnskap om både transport og bransjene som berøres. Det ligger i pilotenes natur at man skal teste ut nye løsninger og at de derfor endrer seg mye i løpet av pilotens levetid. De produserer også kunnskap fortløpende, som tas med tilbake til virksomhetene og skaper flere mindre endringer underveis. **Vedtak og formelle prosesser:** - Miljøpakkens programråd godkjente prosjektmodell i mars 2025.
Forventet fremdrift:	LivingLab-organisasjonen er etablert, og arbeidet er i gang. Prosjektet er i gang, TK ønsker å videreføre prosjektet ut 2027. Første fase av pilotene som pågår nå skal være ferdig høsten 2025. Samtidig har de avdekket potensial for nye piloter. Målet er at det skal være tre piloter med oppstart og avslutning i 2026 og tilsvarende tre nye i 2027.
Samordning andre tiltak:	**Samarbeid og nettverk:** - Vi har etablert tett samarbeid med pågående bylogistikkprosjekter om varetransport i vestkorridoren som vant Zero sin transportpris i 2024. - Etablert samarbeid og FoU utvikling med Sintef og NTNU (NFR Fresh, loi på flere relevante) - Første masteroppgaver på fysisk planlegging NTNU: på bylogistikk og hub-plasseringer skal være ferdig i til

	sommeren 2025. - Koordinert med Trondheim kommunes pågående arbeid med bylogistikkstrategi. Det hentes inn kunnskap fra ekstern ressursgruppe som er etablert for strategien, og disse orienteres om LivingLab og pilotene. - Læring og befaringer fra vareleveringsløsninger ved NTNU og St.Olavs, og samlastere som PostNord.
Usikkerhet i prosjektet:	Villigheten både i varetransportsektoren, næringslivet og internt i kommuner og fylkeskommuner til å teste ut nye måter å tenke på rundt varetransport er alltid en usikkerhet i innovasjonsprosjekter, og det tar tid å bygge relasjoner. Ved usikker finansiering kan vi også miste nøkkelpersoner som sitter på kompetanse som er viktig for å kunne gjennomføre pilotene. Med LivingLab-metodikken og pilotering er det mye læring og relativt stor usikkerhet sammenlignet med andre prosjekter. Erfaringene så langt er at det tar tid å få til endringer.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15	25	10%			
Merknad/ref til PR-saksnr: Det ble bevilget 5 mill. kr. i 2022 til oppgfølging av living labs. Det ble i PRsak XX/25 besluttet at disse midlene kunne brukes til dette prosjektet i tråd med prosjektplanen beskrevet i saken.					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-	Tidligere	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett

	behov (26-kr)	bevilget	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	10,5	5	5,5	5	0	0
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	**Midtbypakken**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Midtbypakken er en samlet satsing for Midtbyen som skal sikre god fremkommelighet for kollektivtransport, tryggere forhold for gående og syklende, samt bidra til å gjøre det attraktivt å utvikle Midtbyen og sentrum i Trondheim. Innholdet i Midtbypakken er basert på høringsforslaget av samferdselsplanen. Planen skal behandles i bystyret i løpet av høsten, og gjennomføring av Midtbypakken avhenger av vedtak i bystyret. Delprosjekter som inngår i Midtbypakken: 1. Etablere nytt kjøremønster, basert på prosjektskissen. Dette inkluderer planlegging og bygging av filterpunkter som skal ivareta nyttetransport, men hindre gjennomgangstrafikk med privatbil. Dette vil suppleres med justering av signalanlegg for å forbedre kollektivtransportens fremkommelighet og fjerne flaskehalser som hindrer god regularitet. I tillegg vil nytt kjøremønster forbedre trygghetsfølelse for gående og syklende i mange gater, samt styrke vilkår for byliv. Ravnkloa kan være aktuelt å bygge om til torgfunksjon, uten biltransport, da snumulighet for store kjøretøy og adkomst til bygninger kan ivaretas uten eget filterpunkt her. 2. Avbøtende tiltak for boliggater med økt biltrafikk. I pakken inngår tiltak for trygg skolevei, og andre trafikkdempende tiltak i boliggater som opplever økning i biltrafikk. Det er vist i gatebruksplanen for Midtbyen at Nonnegata vil få mer biltrafikk enn i dag, og velforeningen på Møllenberg har gitt mange innspill til samferdselsplanen om hvordan det kan bli tryggere å krysse Nonnegata. 3. Raske oppgraderinger og prøveprosjekt: En suksessfaktor for nytt kjøremønster er å raskt hente ut gevinster av redusert bilbruk i gatene i Midtbyen. Prøveprosjektene inneholder tiltak for å raskt bedre forholdene for gange, sykling, byliv og bylogistikk. Dronningens gate og deler av Munkegata er spesielt aktuelt for prøveprosjekter, ettersom kunnskapen kan brukes i planleggingen av den kommende ombyggingen av gatene. I tillegg inngår det etablering av flere HC-parkeringsplasser og utbedring av gang- og sykkeltraseer som gjør det tryggere, lesbart og enkelt å reise til Midtbyen uten bil. 4. Ombygging av Dronningens gate (Munkegata - Søndre gate) og Munkegata (Torget - Dronningens gate). Disse to gatestrekningene er en del av sykkelnettet vedtatt i gatebruksplanen for Midtbyen og ligger sentralt i handelssonen for Midtbyen. Gatene benyttes i dag som taxiholdeplass og trasé for regionbusser. Delprosjektet innebærer flytting av funksjonene, og ombygging av gatene til å bli trygge og attraktive å bevege seg i som fotgjenger

	eller på sykkelen. Gatene skal stå ferdig ombygd til tusenårsjubileet for slaget på Stiklestad i 2030 og 350-årsjubileet til Cicignons byplan for Midtbyen i 2031. 5. Informasjon, medvirkning, kampanjer, evaluering og justeringer i forbindelse med sektoriseringen. Det er avgjørende å sørge for god informasjon om endringene i Midtbyen til alle som bor eller ferdes i Trondheim. Her inngår blant annet god skilting til ulike deler av Midtbyen, god skilting til parkeringshus, god informasjon til media og brukerne i før og etter sektoriseringen. Sektoriseringen er en god anledning for mange i Trondheim til å prøve nye reisevaner, og kampanjer som fremmer og informerer om kollektiv og sykling er viktig, og gir spesielt god måloppnåelse i sammenheng med endring av kjøremønster. Den samlede kostnaden for Midbypakken er estimert til å ligge på over 300 millioner kroner. Det vil derfor arbeides parallelt for å finne kommunal eller privat finansiering for å fullfinansiere ombyggingen av delstrekningen av Munkegata og Dronningens gate.
Prosjektutløsende:	Indikatorene for nullvekstmålet viser at trafikkutviklingen ikke er i tråd med målene for byvekstavtalen. Som dokumentert i samferdselsplanen for Trondheim, er det i sentrumsområdene hensynet bak nullvekstmålet er sterkest, og det er på reiser i og til sentrum det finnes best alternativer til å bruke privatbil. I dagens situasjon er 50-60 prosent av biltrafikken i Midtbyen gjennomkjøringstrafikk og de nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at over 20 prosent av alle bilturene i Trondheim enten går gjennom eller til Midtbyen. Det utløsende for Midtbypakken er å redusere bilbruk på den måten som kan skape mest verdi for samfunnet, gjennom bedring av fremkommelighet for andre trafikanter og bedring i befolkningens helse og bokvalitet. Midtbypakken vil gi en betydelig dreining i konkurranseforholdet mellom kollektiv og personbil på reiser i og gjennom sentrum, og mange gater i sentrum vil bli langt tryggere og mer attraktive å gå og sykle i.
Helhet/sammenheng:	Midtbypakken er en samling prosjekt som sammen vil gi bedre forhold for kollektiv, gange og sykkel. Pakken skal finansiere ulike tiltak som skal virke sammen for god måloppnåelse. Prosjektet er en del av forslag til samferdselsplanen for Trondheim. Det er en samlet satsing for Midtbyen og bygger på Gatebruksplanen for Midtbyen. Midtbypakken skal samordnes med andre tiltak innenfor pakken, samt andre gateprosjekter i Miljøpakken og byromsprosjekter i Trondheim kommune, inkludert tiltak i Olav Tryggvasons gate, Prinsens gate, Bakke bru, Erling Skakkes gate, Kjøpmannsgata, og Kongens gate.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket er et omfordelende tiltak hvor endring i kjøremønster og omdisponering av areal gir kortere (opptil 3-4 minutter) og mer attraktive reiser med kollektivtransport, sykling og gange, mens reisetid med bil øker. Økningen i reisetid med bil og reduksjonen i reisetid med buss vil være svært virkningsfullt for å endre reisevaner

	og vil være et merkbart bidrag til å nå **nullvekstmålet.**
Lokale delmål:	**Midtbypakken bidrar positivt til alle delmål i Byvekstavtalen**: 1. Lavere utslipp ved at bilreiser erstattes av gange, sykkel og kollektiv. Ulempe som følger av økt reiselengde per bilreise som følge av omkjøring oppveies av reduksjon i antall turer med bil. 2. Økning i miljøvennlige reiser (gange, sykkel, kollektiv) som følge av økt fremkommelighet, økt opplevd trygghet og triveligere by (gulrot) kombinert med ulempe for bilkjøring på korte turer i sentrale områder (pisk). 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. 4. Gjør Midtbyen mer tilgjengelig for alle trafikantgrupper. Selv de som velger bil til Midtbyen får gevinst ved at gjennomkjøringstrafikken blir borte og trafikken halveres. 5. Trafikkulykker for myke trafikanter vil reduseres i takt med redusert volum av biltrafikk. En rekke trafikkfarlige kryss langs fylkesveiene gjennom Midtbyen får et enklere trafikkbilde, lavere fart og mindre biltrafikk. 6. Luftkvaliteten i Midtbyen vil forbedres ved reduksjon i biltrafikken. 7. Trafikkstøy reduseres ved mindre biltrafikk og lavere hastighet. 8. Næringstransport i Midtbyen blir mer effektiv ved at trafikken halveres. Varelevering og annen nyttetransport, samt utrykning og beredskap skal få best mulig framkommelighet i nytt kjøremønster. Det vil søkes skilting som tillater varelevering med tunge kjøretøy å bruke kollektivfeltene i Midtbyen. Mer kø på nordre avlastningsvei kan derimot slå negativt ut for næringstransport i rushperiodene. 9. Økt brukertilfredshet Soneinndeling åpner for å omforme trafikkerte gater til trivelige gaterom. Hele Midtbyen, med unntak av kollektivbuen, vil oppleves som lavtrafikkert og enda triveligere enn i dag.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Midtbypakken inngår i Samferdselsplanen (høringsutgaven), som er ventet til sluttbehandling i løpet av høsten 2025.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging og utbygging fra og med 2026 (forutsatt tidsmessig vedtak). Pakken har forventet fremdrift fortløpende til 2029.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbypakken. I tillegg til tiltakene som foreslås i Midtbypakken, er det flere prosjekt i Midtbyen som finansieres av Miljøpakken. Blant annet har Erling Skakkes gate og Kjøpmannsgata fått midler i Handlingsprogram for 2025-2029. Olav Tryggvasons gate og Kongens gate må også samordnes med Midtbypakken, for å sikre at både utforming og gjennomføring blir best mulig. Midtbypakken kan endre trafikkmengden i Elgeseter gate og Innherredsveien, og kan gjøre det enklere å finne gode løsninger

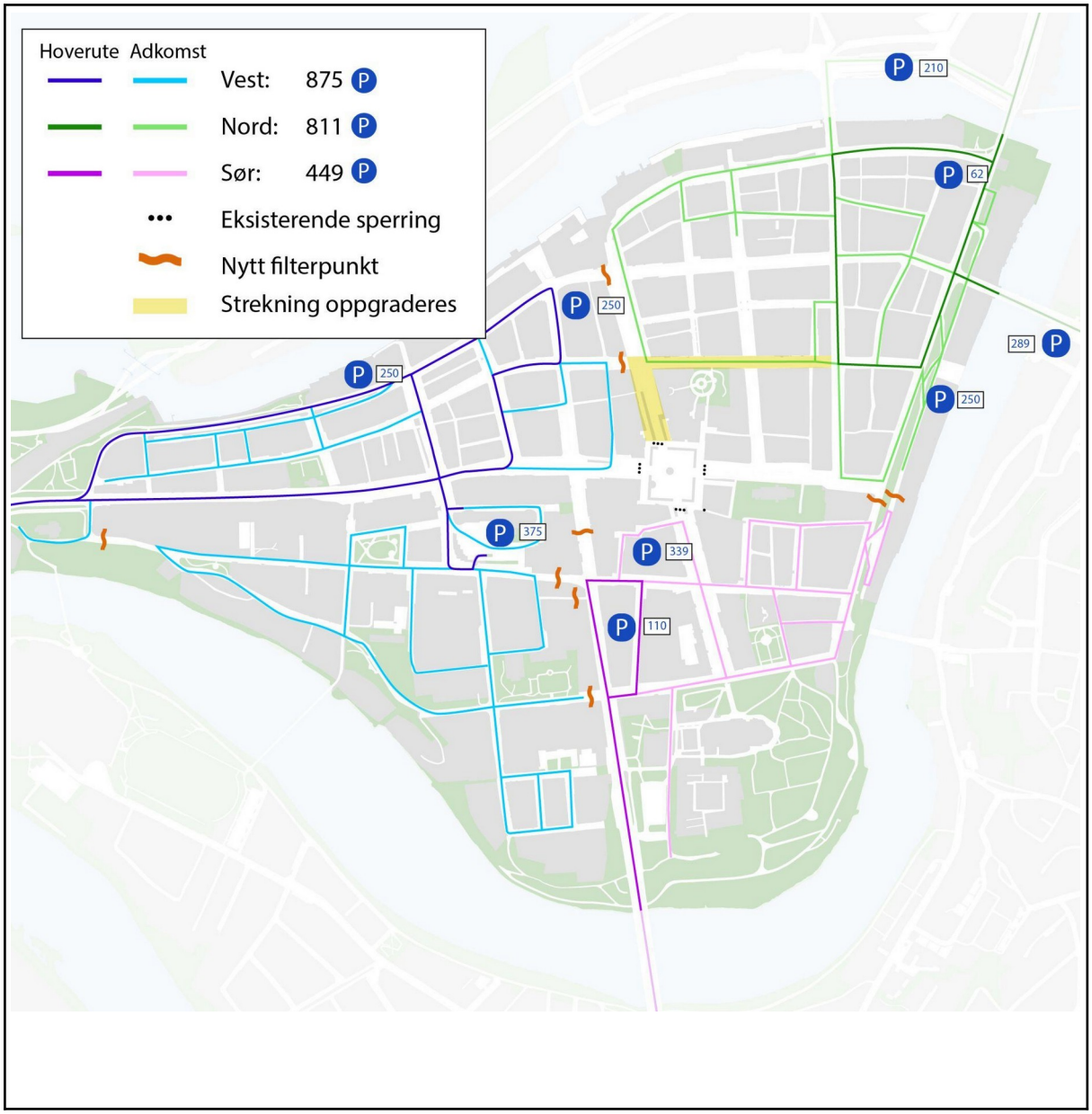
	som ivaretar kollektiv, syklende og gående i disse prosjektene.
Usikkerhet i prosjektet:	Samferdselsplanen med sektorisering av Midtbyen er ikke behandlet av bystyret. Enkelte av tiltakene kan medføre behov for arkeologiske undersøkelser; dette kan påvirke kostnader og sluttføring, men vil ikke forsinke iverksettelse av sonene.

UTREDNINGSESTIMAT (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
305	2026	+40 % / -20 %	2026
Merknad: Arkeologiske undersøkelser øker kostnader, uten å forsinke iverksettelse av sonene. Av de 305 millionene forutsettes det å finne 50 millioner utenfor Miljøpakken.			

STYRINGSRAMME					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	266,5	0	100	80	75	
Merknad: Arkeologiske undersøkelser kan påvirke fordeling, uten å forsinke iverksettelse av sonene. Endringer av lyskryss er avhengig av godkjenninger, og vil kunne pågå etter iverksettelse av sonene.						

KART/PROSJEKTSKISSE
Foreløpig utredning


Hoverute Adkomst
Vest: 875
Nord: 811
Sør: 449
Eksisterende sperring
Nytt filterpunkt
Strekning oppgraderes
210
62
250
289
250
250
375
339
110

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Persaunvegen del 1: Thoning Owesens gate - Fernanda Nissens veg**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau på sørøstlige side av Persaunvegen mellom Thoning Owesens gate og Fernanda Nissens veg. Stekningen er 750 meter lang. Samtidig med dette skal to holdeplasser oppgraderes. Mellom Innherredsveien og Rønningsbakken må vegbanen sideforskyves vestover for å få plass til sykkelveg med fortau på østsiden, mens på strekningen Rønningsbakken - Fernanda Nissens veg er kjørebanen omtrent på samme sted som i dag, mens utvidelsen kommer på østsiden.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednettet for sykkel og mangler tilrettelegging for sykkel, på en strekning som betjenes av busslinje 22. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for få. For at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres. Kvalitetskartleggingen trekker frem at stigningen fører til at hastighetsforskjellen mellom sykkel og motorisert trafikk blir høy oppover og medfører stor sannsynlighet for forbikjøring på strekning med redusert sikt.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og kobler seg på Innherredsvegen som har god tilrettelegging for sykkel og Fernanda Nissens veg som er under byggeplanlegging. Nordre del av prosjektet ligger ca 200-300 meter unna Dalenbrua og ekspressykkelvegen mellom Lilleby - Rotvoll.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Byggeplan)
Planstatus:	Under regulering. Har vært på høring.
Forventet fremdrift:	Antatt ferdig reguleringsplan i 2025. Byggeplanlegging 2026-2027 Bygging 2028 - 2029
Samordning andre tiltak:	Fernanda Nissens veg - Innherredsveien: Det skal etableres nye vann-, spillvanns- og overvannsledninger med tilhørende kummer. På grunn av de store ledningsdimensjonene vil det bli dype grøfter. opp mot ca 6 meter. VA-traseen er på delstrekningen plassert i sykkelveg og fortau. Dette for å ivareta avstandskrav til eksisterende fjernvarme langs vestsiden av vegen. Fjernvarmeledningene har avstikk inn Fernanda Nissens veg hvor de krysser prosjekterte VA-ledninger.
Usikkerhet i prosjektet	Koordinering mot oppgradering av dagens system for vann og avløp. Fremdrift knyttet til grunnerverv. Fjernvarme i bakken.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

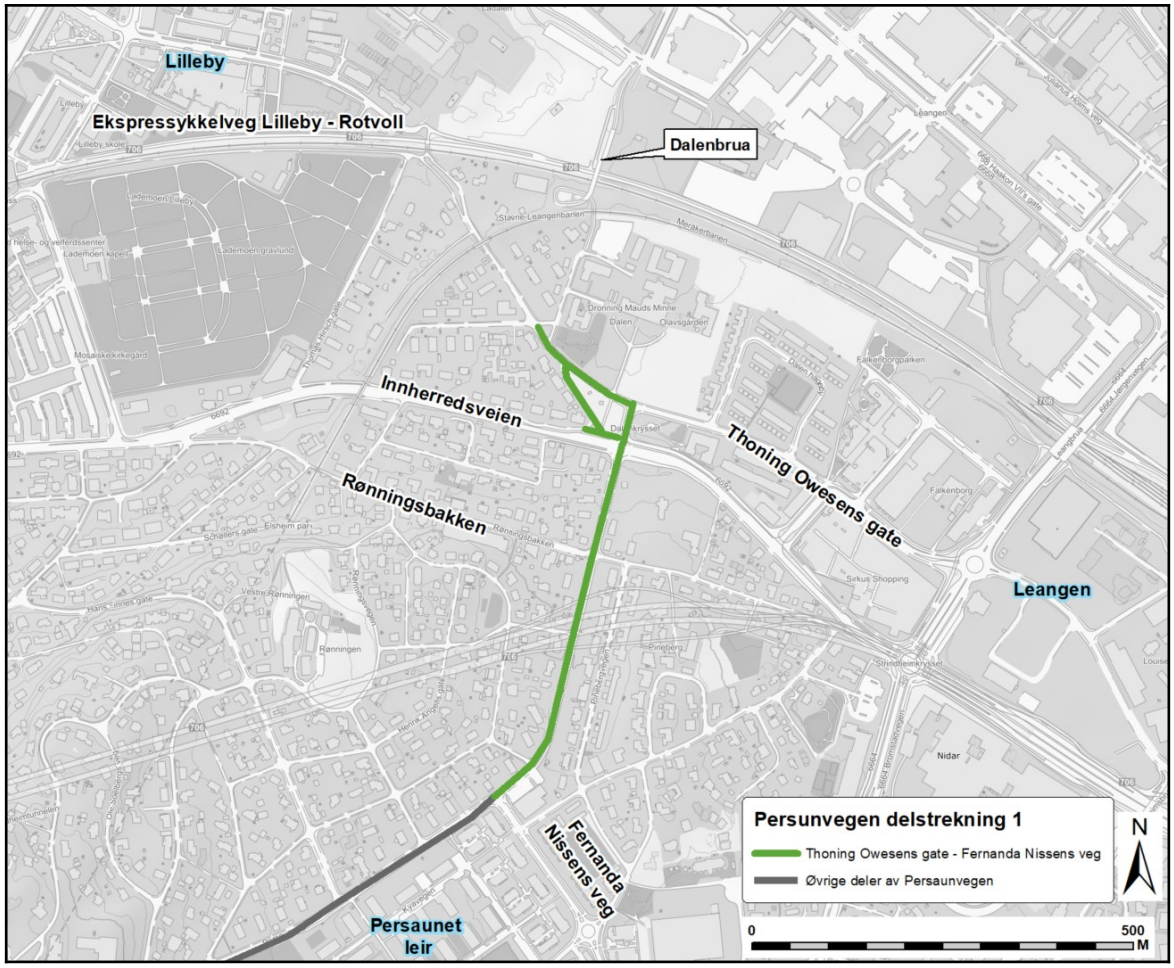
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
92	2024	13,5	28.04.2025	SVV	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	101	6,3	6	20	35	33,7
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Grønn linje viser prosjektområde.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Persaunvegen del 2**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau på sørøstlige side av Persaunvegen fra Fernanda Nissens veg til Rønningsbakken. Stekningen er ca 550 meter lang. Tiltaket inkluderer oppgradering/flytting av to holdeplasser for buss. Vegen sideforskyves nordover for å få plass til sykkelveg med fortau på sørvestsiden, slik at tiltaket ikke kommer i konflikt med kulturminnet Persaunet leir.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednettet for sykkel og mangler tilrettelegging for sykkel, på en strekning som betjenes av busslinje 22. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for få. For at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen bør sees i sammenheng med de øvrige delstrekningene i Persaunvegen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Byggeplan)
Planstatus:	Under regulering. Planen har vært på høring.
Forventet fremdrift:	Antatt ferdig reguleringsplan i 2025. Byggeplanlegging 2027-2028 Bygging 2029 - 2030
Samordning andre tiltak:	Vann og avløp: Utskifting av gamle ledninger, separering av avløpet der det i dag er fellessystem og etablering av nye ledningstraseer på deler av strekningen hvor det ikke finnes ledninger i dag.

Usikkerhet i prosjektet	Koordinering mot oppgradering av dagens system for vann og avløp. Fremdrift knyttet til grunnerverv.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

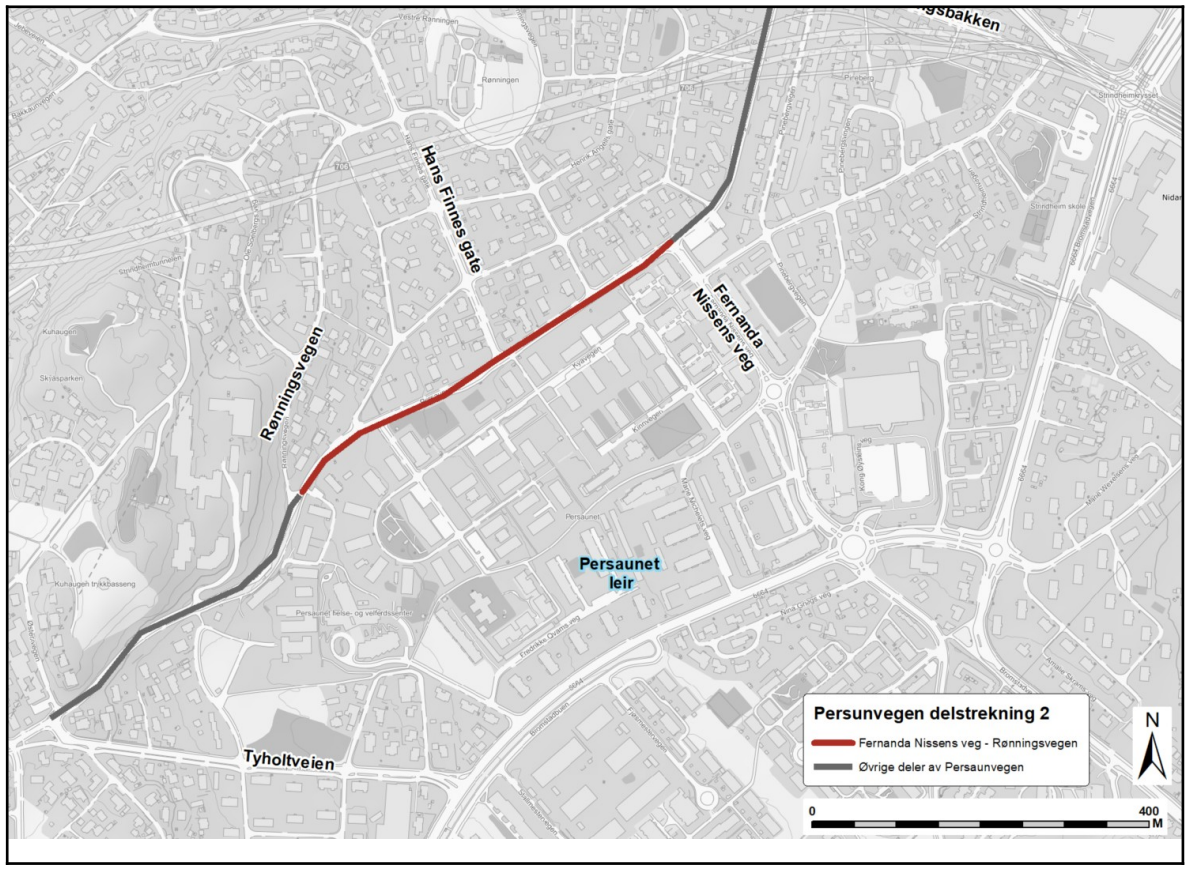
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
71,5	2024	13,5	28.04.2025	SVV	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	7	1,6	-	6	20	30
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød linje viser prosjektområde.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Persaunvegen del 3: Rønningsbakken - Tyholtveien**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau på sørøstlige side av Persaunvegen fra Rønningsvegen til Tyholtveien, hvor den kopler seg på eksisterende anlegg i Tyholtveien. Stekningen er ca 450 lang. Holdeplassen Clara Holsts veg fra sentrum sideforskyves, mens holdeplassene Tyholt og Clara Holst veg fra sentrum samlokaliseres i ny plassering. Vegen sideforskyves mot nordvest, for å begrense omfanget av mur på sørøstsiden. Dette gir inngrep i grøntdraget mot Kuhaugen/Skyåsparken, hvor det blir fjellskjæring. Nedenfor adkomsten til Luftkrigsskolen blir det ca 150 meter med mur. På sørøstsiden blir det ca 80 meter med mur, hvor en ny samlokalisert bussholdeplass er planlagt.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednettet for sykkel og mangler tilrettelegging for sykkel, på en strekning som betjenes av busslinje 22. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for få. Deler av strekningen har gang- og sykkelveg, men systemskiftet i gangfeltet ved Rønningsbakken fører til at mange fortsetter i kjørebanen oppover, for de som kommer nordfra. Kvalitetskartleggingen trekker frem at stigningen fører til at hastighetsforskjellen mellom sykkel og motorisert trafikk blir høy oppover og medfører stor sannsynlighet for forbikjøring på strekning med redusert sikt. Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t. Ved dagens holdeplass Clara Holsts veg mot sentrum er en gang- og sykkelveg med bredde 3 meter kombinert med ventеareal for busspassasjerer ved Clara Holsts veg mot Midtbyen, dette gjør at det er trangt om plassen og medfører konflikt mellom busspassasjerer (ventende på holdeplass, samt på- og avstigende busspassasjerer), og gående og syklende. For at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og kobler seg på sykkelveg med fortau som er bygd i Tyholtveien, mellom Persaunvegen og Kong Øysteins veg.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og

	reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Byggeplan)
Planstatus:	Under regulering (planforslaget har vært på høring).
Forventet fremdrift:	Antatt ferdig reguleringsplan i 2025. Byggeplanlegging 2027 - 2028 Bygging 2029 - 2030
Samordning andre tiltak:	Vann og avløp: Utskifting av gamle ledninger, separering av avløpet der det i dag er fellessystem og etablering av nye ledningstraseer på deler av strekningen hvor det ikke finnes ledninger i dag. Ledningene er prosjektert under sykkelvegen og fortauet. Strekning ca 200. Behov for utskiftning av en gammel hovedvannledning.
Usikkerhet i prosjektet	Koordinering mot oppgradering av dagens system for vann og avløp. Fremdrift knyttet til grunnerverv. Tiltaket innebærer å forlenge røret til et søppelsuganlegg, samt flytting av nedgravde containere. Prosjektet innebærer etablering av murer over 4 meters høyde. Tiltaket berører adkomsten til Luftkrigsskolen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
76	2024	13.5	28.04.2025	SVV	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

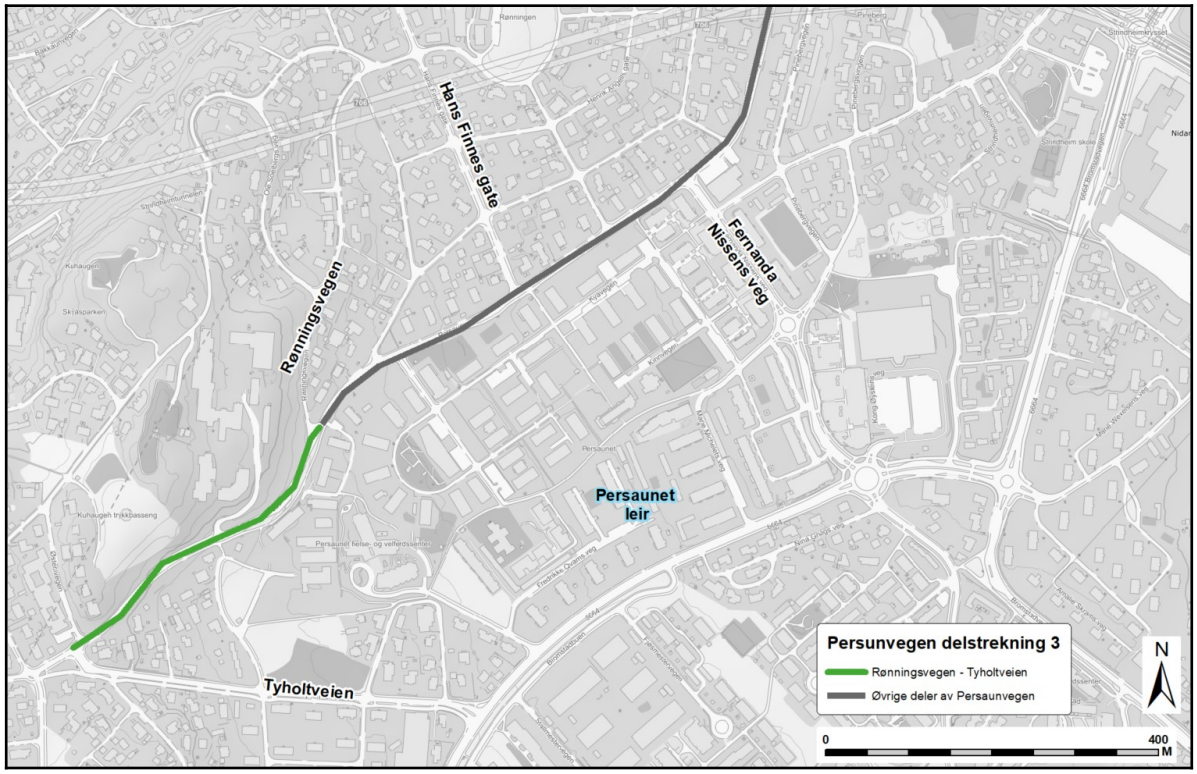
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-	Tidligere	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett

	behov (26-kr)	bevilget	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	81	2,6	-	6	20	30
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Grønn linje viser prosjektområde.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Sanering av underganger Innherredsveien**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	<u>Buran undergang:</u> Opparbeidelse av sidearealer: ca 1200 m^2 + 2000 m^2 = 2200 m^2 Sanering av undergang (arealet under bakken): ca 230m^2 <u>Voldsminde undergang:</u> Opparbeidelse av sidearealer: ca 500 m^2 + 450 m^2 = 950 m^2 Sanering av undergang (arealet under bakken): ca 80 m^2
Prosjektutløsende:	Oppgradering av Innherredsveien. Tilrettelegging for gange ved å gi økt opplevd trygghet og hindre at det skjer kriminelle handlinger i undergangen som i dag er et problem.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket fullfører gateprosjekt Innherrredsveien med sidegater. Tiltaket berører ikke hovedsykkelnettet, men gjør at det blir bedre helhet og sammenheng for gående og syklende.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å redusere areal til parkering og kjøring og gjøre det mer attraktivt for gående.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser. 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet. Sannsynligvis vil tiltaket indirekte også bidra til målene: 1. Lavere utslipp 6. Overholde krav til luftkvalitet Delmålene vil oppnåes ved å - gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, inkludert barn i skolealder. - fjerning av arealer der det i dag forekommer kriminell virksomhet og forbedre sosial overvåking - gi gående gode gangsoner, møbleringssone samt rom for gatetrær og overvannshåndtering - reduserer noe gateparkering og transformere kjøreareal til areal forbeholdt myke trafikanter og grønt i gaterommet. Tiltaket bidrar også positivt til Områdesatsinga La'mon.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket gjennomføres med byggesøknad som inkluderer dispensasjon fra gjeldende plan.
Forventet fremdrift:	Forprosjekt og deltaljplanlegging 2026
Samordning andre tiltak:	- Avklares i senere fase
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi. - Forhold i grunnen - Privatrettslige avtaler - Usikre kostnader

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
30	2025	50%	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

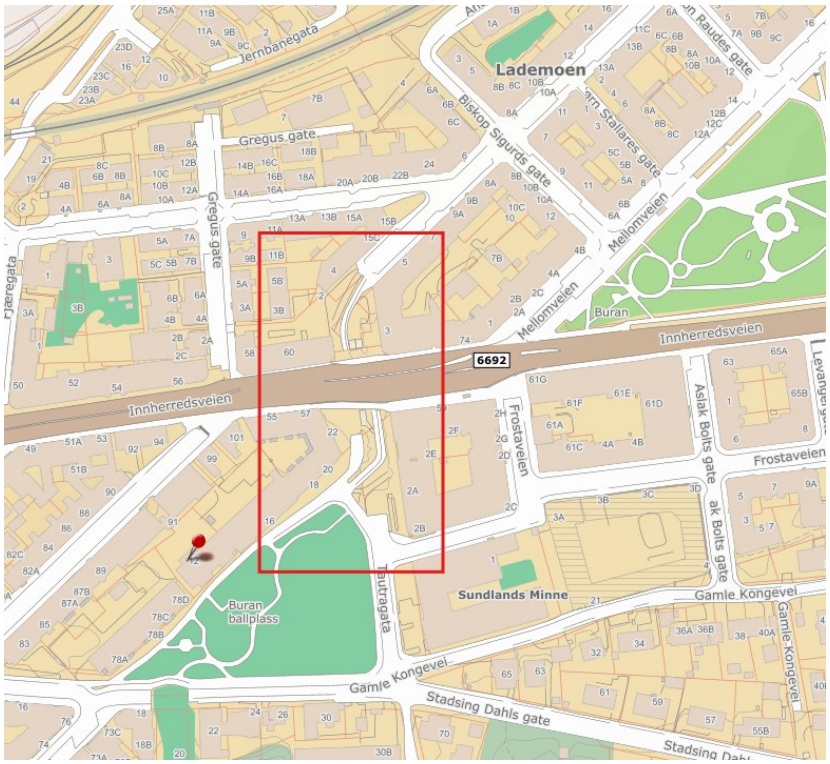
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

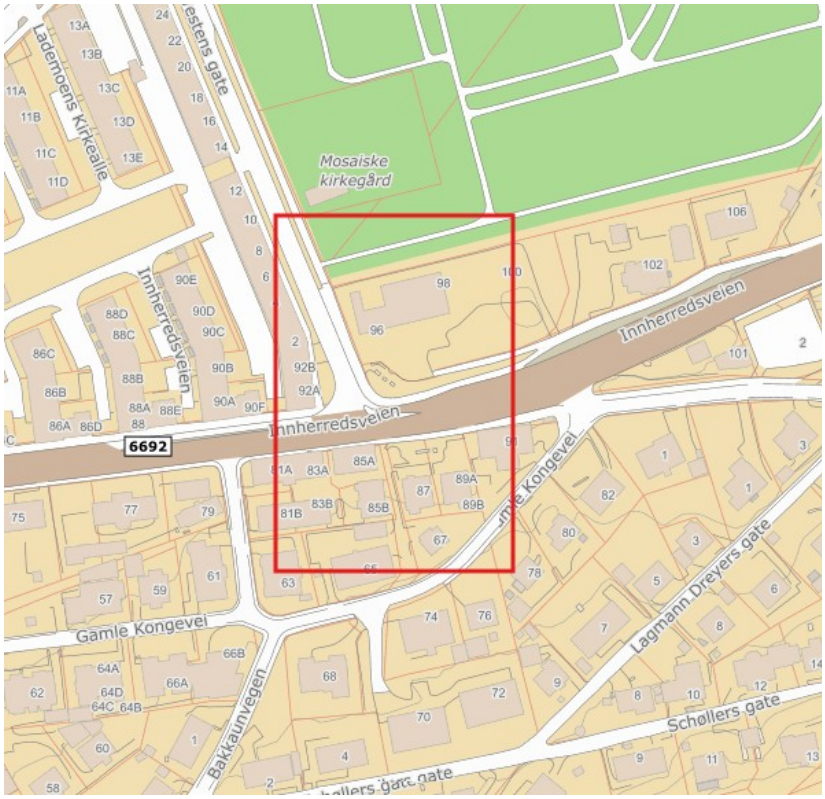
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	31,5	5	5	11	10,5	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektområde for Buran undergang.



Prosjektområde for Voldsminde undergang.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Sverresborg allé (delstrekning 1)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Delstrekning 1 strekker seg fra kryss ved Fritjof Nansens vei forbi Sverresborg museum og Hammersborg fotballbane frem til Sverresborg lokalsentrum. Tiltaket omfatter 585 m sykkelveg (3,0m) med fortau (2,5m) og to bussholdeplasser. Mellom sykkelvegen og kjørevegen er det en rabatt med varierende bredder. Det er stedvis gjort mindre endringer i breddene for å tilpasse eksisterende situasjon mot murer, trær og kulturminner. Anleggene har fokus på å etablere vegetasjon og trær samt få til miljøgunstig overvannshåndtering der det er mulig. Tiltaket medfører også ekstra tiltak med belegning/trær/flytting av bod ved Tavern spisested. Det må bygges noen lave murer, samt tiltak ved privat innkjørsel med eksisterende mur/støyskjerm. Ved fotballbane må det flyttes og reetableres både gjerder og sikkerhetsgjerde. Ved parkeringsplass reduseres antall parkeringsplasser og ladestasjonen for el-biler må demonteres og reetableres på gjenstående parkeringsareal. Strekningen brukes som skoleveg.
Prosjektutløsende:	Strekningen har sykkelfelt i dag. Tilbudet for syklende opphører ved holdeplassene. Det er stor fordel å se strekningen i sammenheng med Sverresborg lokalsentrum slik at en sikrer et sykkeltilbud som blir helhetlig og lesbart uten systemskifter. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en C og B - strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Målet er at Sverresborgruta blir en sammenhengende A-strekning (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle)
Helhet/sammenheng:	Sverresborgruta er en del av hovednettet for sykkel og vil være i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Planforslaget legger til rette for separering fra kjørevegen som gir tryggere sykling. Å etablere et sammenhengende sykkelvegnett adskilt fra kjørevegen vil kunne bidra til at færre turer tas med bil.
Lokale delmål:	Bidrar prosjektet til lokale delmål?

	Beskriv hvilke delmål og hvordan det bidrar til måloppnåelse. Prosjektet vil bidra på klimamålene: - miljøvennlig utbygging - lokal overvannshåndtering

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging byggeplan
Planstatus:	Tiltaket er under regulering
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan antatt vedtatt i 2025 Byggeplan og grunnerverv: 2026 - 2027 Utbygging fra 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med - Oppgradering av VA
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi - usikkerhet rundt grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

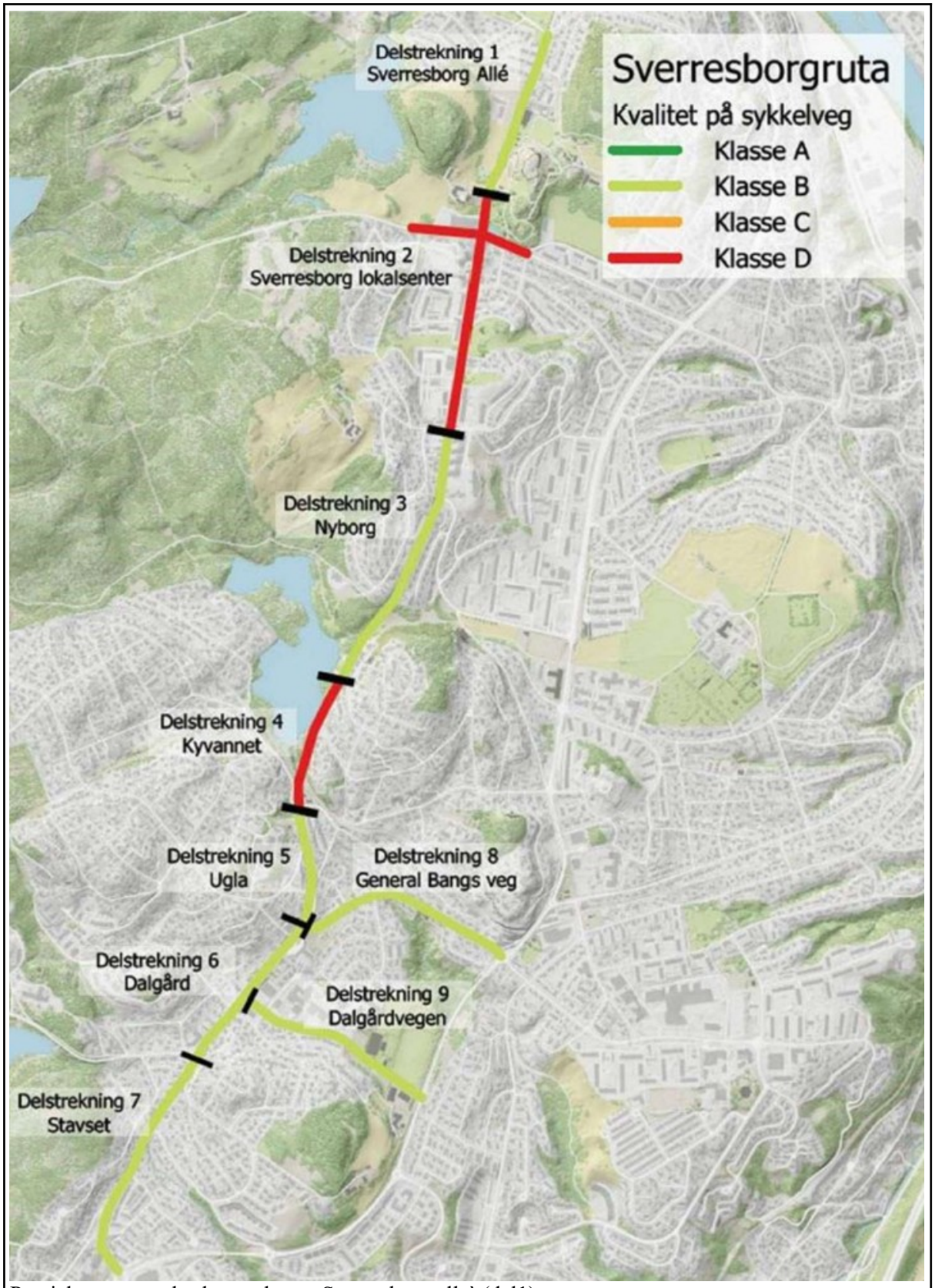
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
58,5	2025	13,5	19.03.2025	SVV- metoden	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	61	1	5	5	25	25
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektet som er beskrevet her er Sverresborg alle` (del1).

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Sverresborg lokalsenter (delstrekning 2)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Strekning Sverresborg lokalsenter strekker seg langs Gamle Oslovei fra Byåsen butikksenter til kryss Torshaugvegen, samt Fjellsetervegen og Breidablikkvegen ved kryss Sverresborg butikksenter. Tiltaket omfatter 1055m sykkelveg (3,0 m) med fortau (2,5m) og sanering og reetablering av 9 kollektivholdeplasser. Dagens lyskryss ved Breidablikvegen/Fjellsetervegen erstattes med rundkjøring. Eksisterende lyskryss med Torshaugvegen skal sideforskyves og reetableres. Tiltaket strekker seg forbi Sverresborg senteret og Byåsen butikksenter samt 2 dagligvarebutikker, Prix og Bunnpris, som i varierende grad blir påvirket av tiltaket. Anleggene har fokus på å etablere vegetasjon og trær samt få til miljøgunstig overvannshåndtering der det er mulig. I lokalsentrumet vil det bli etablert soner med benker, sykkelparkering og vegetasjon.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse. Strekningen har varierende sykkelløsninger i dag, sykkelfelt på deler av strekningen og ikke noe tilbud for syklende for andre deler. Prosjektet vil legge til rette for bedre framkommelighet for syklende med helhetlige og lesbare løsninger uten systemskifter. Syklistene vil separeres fra kjørevegen, noe som gir tryggere sykling. Det vil også separeres mellom gående og syklende for å gi raskere sykling og gjøre det tryggere for fotgjengere.
Helhet/sammenheng:	Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen? Sverresborgruta er en del av hovednettet for sykkel og vil være i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre.

	9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging byggeplan
Planstatus:	Tiltaket er under regulering
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan antatt vedtatt i 2025 Byggeplan og grunnerverv: 2026 - 2027 Utbygging fra 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med: - Oppgradering av VA - Transformasjon av Bunnpristomten på Nyborg
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi: - usikkerhet rundt grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
-			
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

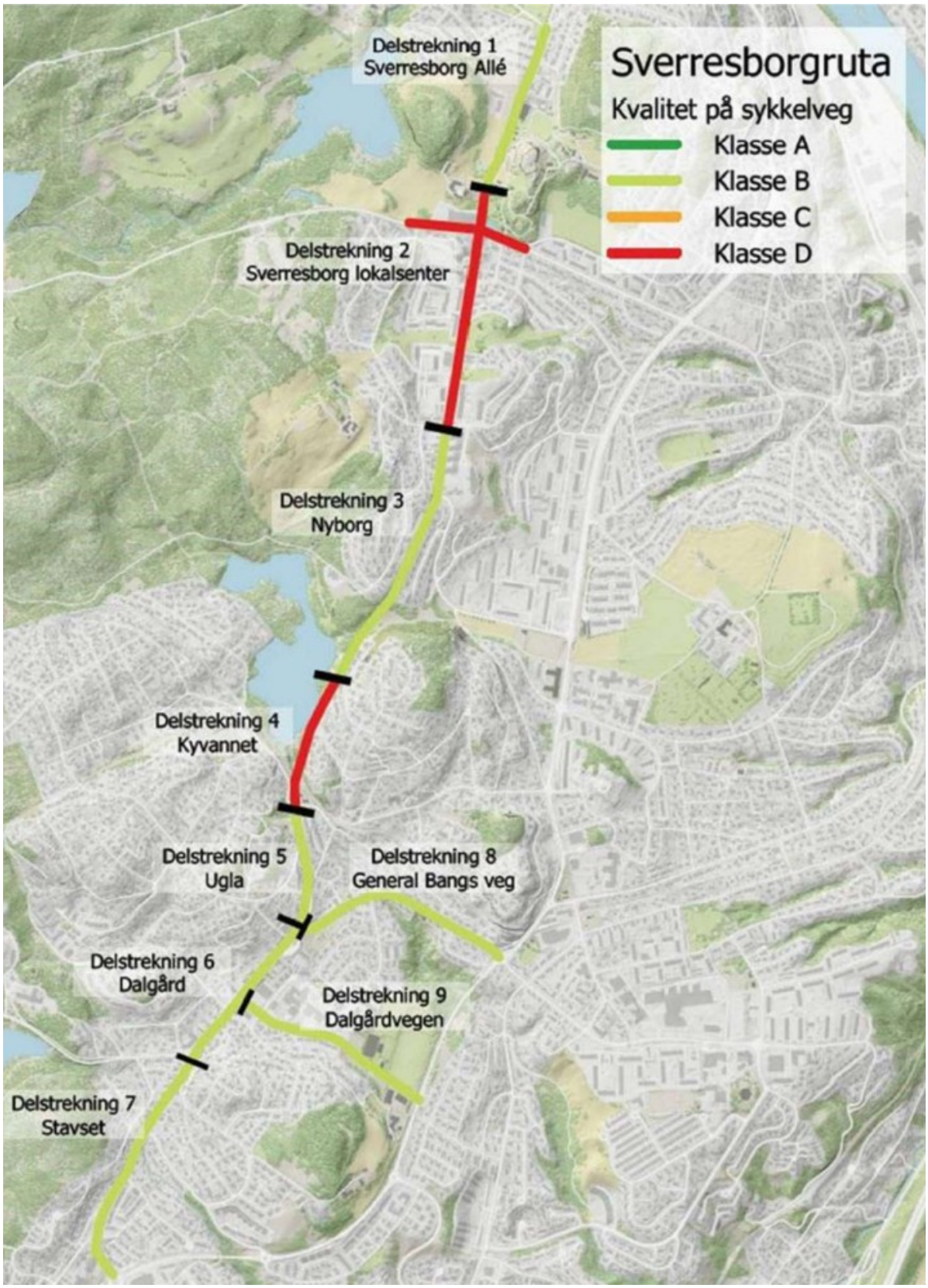
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
153	2025	13,5	19.03.2025	SVV- metoden	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	160	7	10	10	60	73
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektet som er beskrevet her er Sverresborg lokalsenter (delstrekning 2).

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Prosjektark Verftsbrua**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Verftsbrua, som er 150 meter, skal utvides fra 4,5 meter til ca 7 meter. Prosjektet må sees i sammenheng med det pågående arbeidet for bru over Roseborgbassenget og kan ikke starte videre planlegging før valg av trasé for bru over Rosenborgbassenget er bestemt. En må også se utvidelsen i sammenheng med planer for Brattørbrua. Belysning på broa skal oppgraderes og bruas visuelle uttrykk med blomster skal beholdes i den nye løsningen. Fortsettelsen av prosjektet skal ha fokus på å få til gode og trygge forbindelser samt attraktive byrom.
Prosjektutløsende:	Verftsbrua har i dag et høyt antall gående og syklende brukere, men Verftsbrua er for smal til å kunne gi brukerne et tilfredsstillende tilbud. I dag har gående svært lite plass på brua. Ulikt hastighetsnivå og smale felt har ført til konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor behov for å øke bredden/kapasiteten på Verftsbrua, som er en svært viktig trase mellom Midtbyen og Nedre Elvehavn. Når Nyhavna transformeres fra industri til boliger og arbeidsplasser vil det bli ytterlige behov for økt kapasitet på brua.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er en del av hovedsykkelnettet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utvidet bru vil gi større kapasitet og færre konflikter og gjøre det mer attraktivt å sykle og gå.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til en mer attraktiv forbindelse. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Brua er regulert i en bredde som er noe bredere enn dagens bru, så en

	ren utvidelse av broa vil trolig kunne gjennomføres uten reguleringsplan. Dette er realistisk dersom indre alternativ for bru over Rosenborgbassenget blir valgt.
Forventet fremdrift:	Fremdrift legger til grunn utforming av bro som vedtatt i politisk sak i januar 2025. Byggeplan: 2026-2027 Bygging: 2028
Samordning andre tiltak:	Koordinering med prosjekt bru over Rosenborgbassenget og Brattørbroa.
Usikkerhet i prosjektet:	Valg av trasé for bru over Rosenborgbassenget kan påvirke kompleksitet, økonomi og fremdrift for Verftsbroa.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
60	2024	40	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	65,5	5	5	10	45,5	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Verftsbroa slik den ser ut i dag.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarveipakke 12**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av følgende snarveier: ● Snarvei Furutoppen bhg, Flatåsen ● Snarvei Brundalen- Yrkesskolevegen ● Snarvei Tillerringen ● Snarvei trapp ved Risvollan senter ● Snarvei Uglabakkstien- Solvangen ● Snarvei Storhaugstien - William Farres veg og gml. Osloveien ● Snarvei Selsbakklia- Rydningen- Buenget ● Moholtlia- Tistelvegen ● Håkon VII plass/ Waisenhuset Stiene har en totallengde på i ca 1,2 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier i nærheten av flere viktige målpunkt. God tidsbesparelse istedenfor å gå rundt vil være stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet er som oftest en del av en lengre gårute og bidrar til et sammenhengende attraktivt gånett og kortere avstand mellom viktige reisemål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for flere gående gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere.
Lokale delmål:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging

Planstatus:	Tiltakene er i tråd med overordnede reguleringsplaner
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging og bygging av noen snarveier i 2026 Ferdigstillelse av bygging i løpet av 2027.
Samordning andre tiltak:	Avklares i detaljplanleggingsfasen
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som dukker opp i løpet av detaljplanleggingsfasen som påvirker økonomi og fremdrift. Avklaringer samtykker. Avklaring midler til drifting av snarveiene.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2025	40	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

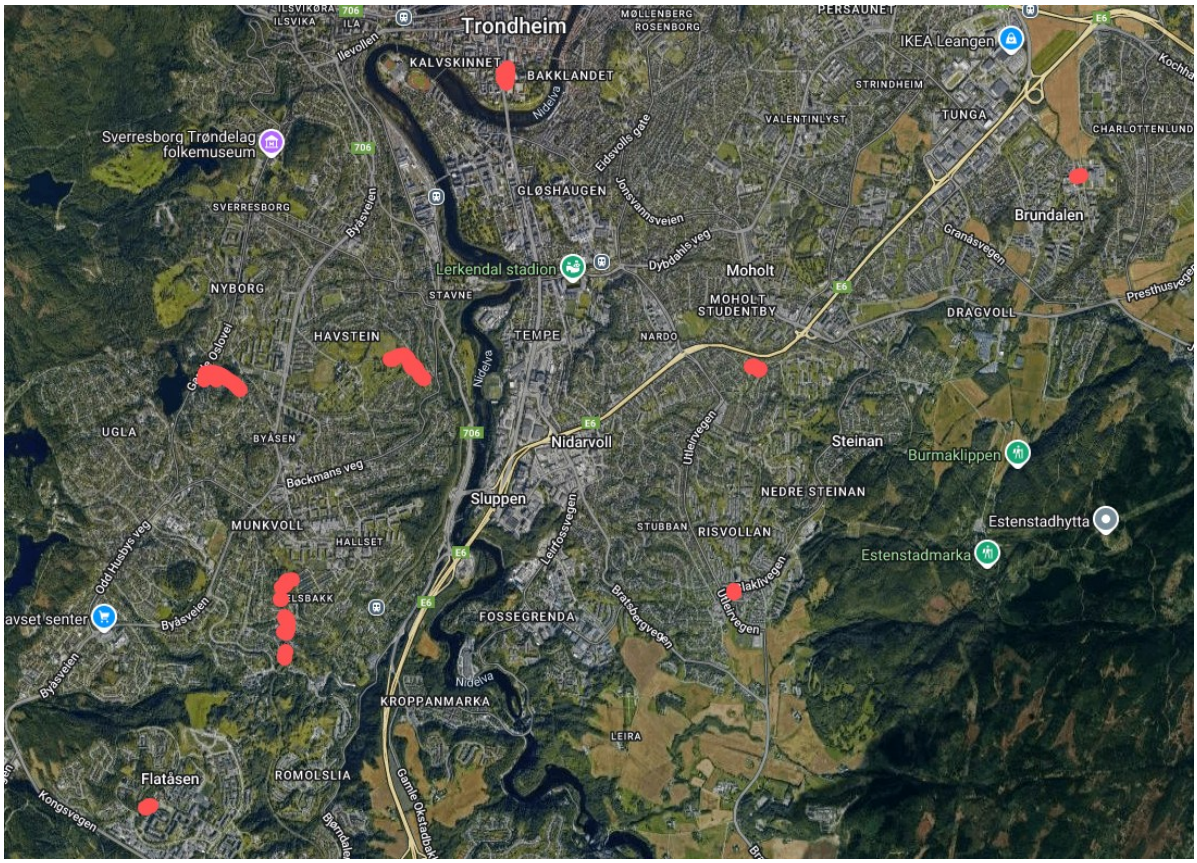
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	20	-	5	15		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød markering viser hvor snarveiene som skal oppgraderes ligger [Se link her](#).

Prosjektnavn:	**Sverresborgruta**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sverresborgruta planlegges med ca 6.4 km sykkelveg med fortau fra kryss Roald Amundsens vei x Fridtjof Nansens til Stavset. I tillegg er General Bangs veg, Dalgårdvegen og en del andre vegforbindelser er en del av ruta. Prosjektet vil også omfavne oppgradering og relokalisering av holdeplasser samt utbedring av kryss og avkjørsler. Siden fylket ikke prioriterer sykkelanlegg i Byåsveien anbefales følgende delstrekninger av Sverresborgruta bygd først: 59 millioner - Sverresborg lokalsenter (del 2) 155 millioner - Sverresborg alle (del 1) 68 millioner - Kyvatnet (del 4) 282 millioner Totalt . Både lokalsentrumet og Kyvatnet er klassifisert som rød i kvalitetskartleggingen siden det ikke finnes noe sykkeltilbud langs strekningene i dag og bør følgelig prioriteres høyt.
Prosjektutløsende:	Sverresborgruta er definert som en del av hovednettet for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Målet er at Sverresborgruta blir en A-strekning som betyr at det er et godt tilbud fra alle. Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen?
Bidrag til nullvekstmålet:	Tilrettelegging for syklende og gående bidrar til økt andel sykling og gåing.
Lokale delmål:	Bidrar til delmål 1,2, 3, 4, 5 og 9

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og/eller utbygging

Planstatus:	Under regulering
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i løpet av 2025. Oppstart byggeplanlegging så fort som mulig deretter.
Samordning andre tiltak:	Oppgradering av holdeplasser (inkl. i prosjekt)
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervsprosess og anleggsgjennomføring

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
472	2021	401	2021
Merknad: Samlet anslag for alle delstrekninger i 2021			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

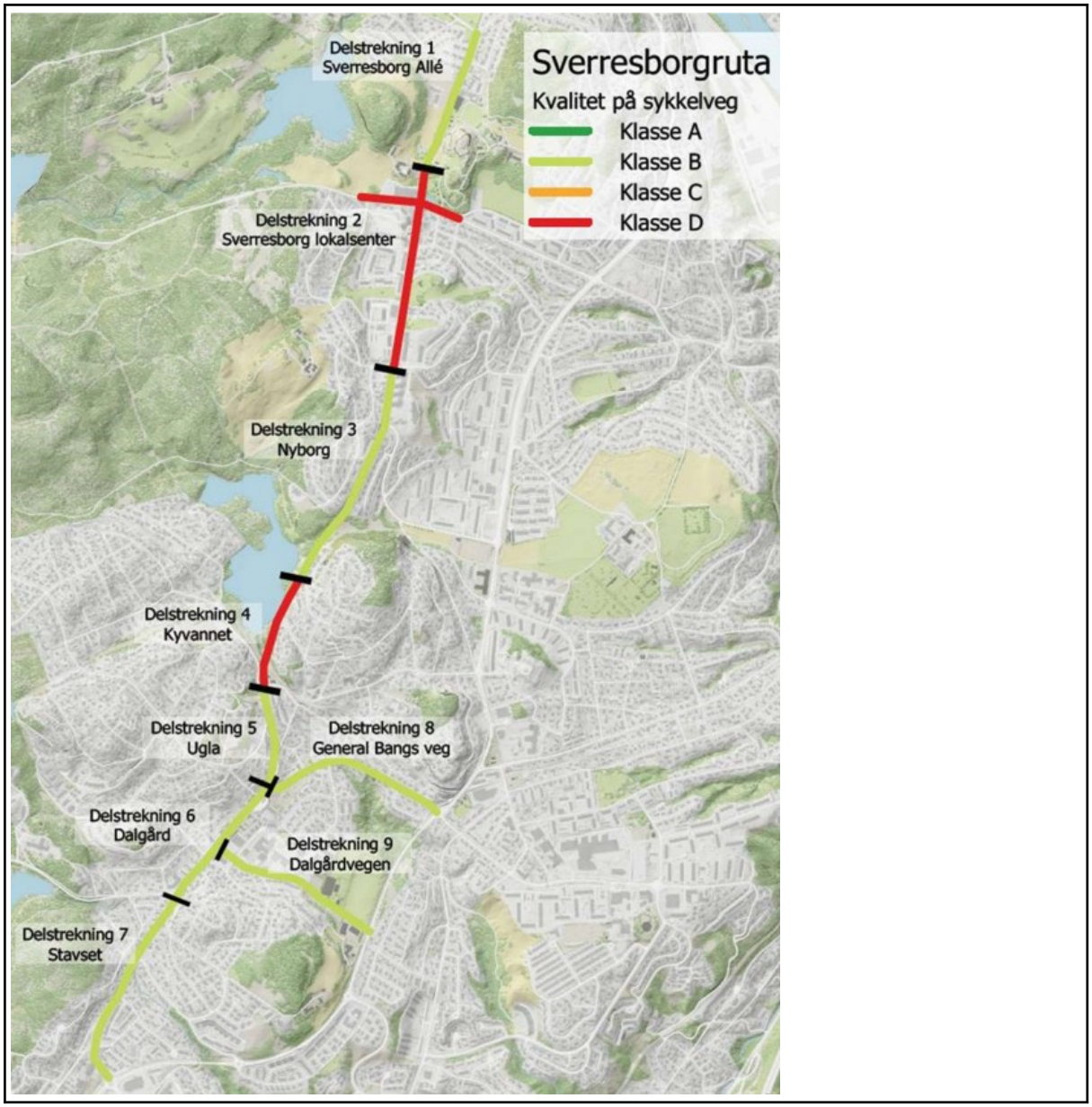
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
282	2025	13,5	19.03.2025	SVV-metode	2026
Merknad/ref til PR-saksnr: Samlet for de tre prioriterte delstrekningene					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	295	11	15	20	90	128
Merknad: Samlet for de tre prioriterte delstrekningene						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Sverresborgruta
Kvalitet på sykkelveg
Klasse A
Klasse B
Klasse C
Klasse D
Delstrekning 1
Sverresborg Allé
Delstrekning 2
Sverresborg lokalsenter
Delstrekning 3
Nyborg
Delstrekning 4
Kyvannet
Delstrekning 5
Ugla
Delstrekning 8
General Bangs veg
Delstrekning 6
Dalgård
Delstrekning 9
Dalgårdvegen
Delstrekning 7
Stavset

Prosjektnavn:	**Sykkeltellere**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Innkjøp av gang- og sykkeltellere. Midler som spilles inn til skal brukes til å sette opp flere tellere på faste tellepunkter. Tellerne måler både antall syklende og gående og kan enkelt skille mellom dem. De faste tellepunktene gir et godt kunnskapsgrunnlag over hvordan folk ferdes. Jo flere tellere jo bedre blir kunnskapsgrunnlaget. Dette vil igjen være et godt verktøy for å identifisere problem og prioritere prosjekt for å oppnå Miljøpakkens mål og god samfunnsøkonomi. For motorisert ferdsel har en lenge hatt data over trafikkmengde som er tilgjengelig gjennom digitalt vegkart. Ønsket er at tellere skal gi et godt bilde av folks reisevaner i de ulike områdene i byen. Målet er at de faste tellerne fra de tre vegeierne skal kunne inngå i et "sykkelindeks" for Trondheim som Statens vegvesen har ansvar for. Leverandøren for tellerne Amparo Solutions har en nettside for publikum som viser målinger. Se link: https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359# I tillegg har vi en administratortilgang som gir flere muligheter til å hente ut data. Midler til dette prosjektet skal også dekke drift av de faste tellerne.
Prosjektutløsende:	Vi har i dag ikke gode data på trafikken med syklende og gående. Hvor sykler de, hvordan påvirker ulike tiltak/hendelser trafikken og hvordan er utviklingen over tid og i ulike sesonger?
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til nullvekstmålet:	Innhenting av kunnskap som viser endringer i reisevaner, som igjen vil gi indikasjon på om de tiltakene vi bygger gir god effekt.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging, drift
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging, drift
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	-

Samordning andre tiltak:	Samordnes med faste tellere som eies av Statens vegvesen og TRFK.
Usikkerhet i prosjektet:	Inkludering i sykkelindeks fordrer at tellepunktene har typegodkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %).

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

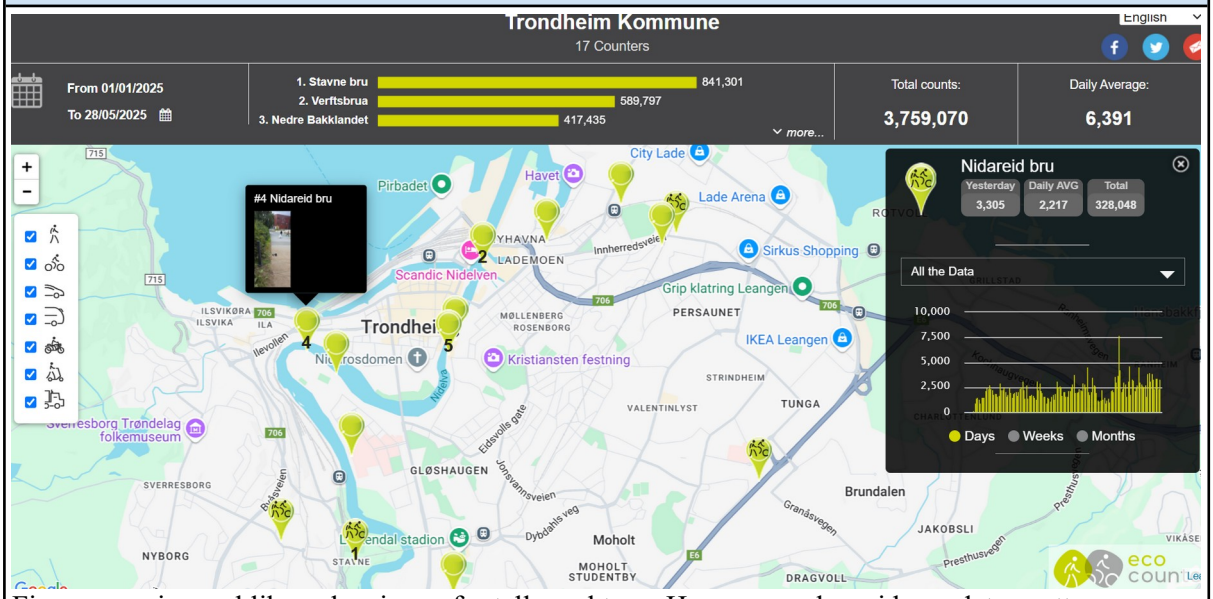
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	9	4,5	2	1,5	0,5	0,5
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur over viser publikumsløsningen for tellepunktene. Her ser man hvor i byen det er satt opp

tellere per mai 2023. På høyre side ser man et eksempel på en graf som viser hvor mange som går og sykler.. En kan enkelt skille mellom gående og syklende.

Prosjektnavn:	**Trikk infrastruktur (tiltakspakken)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer pga. vedlikeholdsetterslep på Gråkallbanen. Årets innspill innebærer følgende fordeling av bevilgningen: ca. 11 mill Driftstilskudd Boreal for drift av infrastruktur ca. 13 mill Oppgradering og utbytting infrastruktur og holdepl. ca. 4 mill Ekstraordinært vedlikehold Trikkevogner
Prosjektutløsende:	Et stort etterslep på vedlikehold av trikkens infrastruktur. Kartlagt av Rambøll i en egen rapport. Trikkevognene er 40 år gamle.
Helhet/sammenheng:	Trikken er en del av kollektivsystemet og frakter hvert år over 1 million passasjerer.
Bidrag til nullvekstmålet:	Trikken er en miljøvennlig reisemåte, har mange passasjerer og er dermed en viktig del av kollektivtilbudet.
Lokale delmål:	Trikken bidrar til å øke miljøvennlige reiser, mer tilgjengelighet, ren luft og som et populært reisemiddel til økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Gjennomføring
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Fortløpende.
Samordning andre tiltak:	levetidsforlengelse for Gråkallbanen
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt levetidsforlengelse og driftsform av trikken.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	112	-	28	28	28	28
Merknad: Behov kun oppgitt for perioden framover.						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Vinterdrift sykkel**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter på kommunal veg for å sikre god framkommelighet og opplevd trygghet i vinterhalvåret. Fra og med årsbudsjett 2014 har forsterket vinterdrift inngått i Miljøpakken som et ledd for å nå målene om økt sykling. Siden 2014 har antall kilometer forsterket drift langs kommunal veg økt årlig.
Prosjektutløsende:	Framkommelighet og opplevd trygghet er dårlig ved ordinær kommunal vinterdrift av fortau, GS-veg og sykkelveg (der brøyting starter først ved snødybde 5 cm, og gjennomføringstid er 10 timer.). Forsterket drift praktiseres etter to standarder ihht håndbok R610: ● Barvegstandard (GsA): Kosting og salting brukes for å oppnå bar asfalt. Gjennomføringstid 2 timer mellom klokka 06-23. ● Vintervegstandard (GsB): Brøyting for å oppnå maks 1 cm løs snø. Gjennomføringstid er 3 timer mellom klokka 06-23. ● Forbedring opp til GsB og GsA finansieres av Miljøpakken.
Helhet/sammenheng:	Sikrer sammenheng i sykkeltilbudet året rundt
Bidrag til nullvekstmålet:	Enklere å velge miljøvennlig transport. Bedre framkommelighet og opplevd trygghet å sykle og gå langs viktige sykkelruter.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring (drift)
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Løpende hver vintersesong
Samordning andre tiltak:	Forsterket drift på kommunal veg samordnes hvert år med drift på fylkesveg og riksveg for å oppnå sammenhengende kvalitet.
Usikkerhet i prosjektet:	Vinterværet og prisøkninger kan påvirke faktisk kostnad.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	58	-	13	14	15	16
Merknad: Kun behov i perioden oppgitt som finansieringsbehov						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	**Stjørdal Stasjon – tverrforbindelse**
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune og jernbanedirektoratet (delt ansvar pga finansieringskildene i Statsbudsjettet)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr (budsjettindeks). til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere Parter. På Stjørdal stasjon har Bane NOR utarbeidet en detaljreguleringsplan for deler av stasjonsområdet. Reguleringsplanen definerer omfang og plassering av tverrforbindelsen. Reguleringsplanen ble vedtatt den 16.06.2023
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Helhet/sammenheng:	Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene. Tilrettelegge for et effektivt knutepunkt med tilgang til plattformer for togreisende og effektiv adkomst med ulike transportmidler og overgang mellom disse. Knutepunktutvikling med tverrforbindelser på Stjørdal Stasjon er en sentral del av byvekstavtalen og det er allerede satt av midler til to tog i timen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon vil bedre sammenhengen mellom bydelen i Stjørdal øst og vest for jernbanen og gjøre det lettere for gående og syklende å bevege seg i byen og skape god tilgang til knutepunktet. Det vil være et steg på vegen mot til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon er en viktig brikke i tilretteleggingen for 2 tog i timen. Økt frekvens på Trønderbanene vil bidra til at flere kan reise miljøvennlig. Universelt utformet tverrforbindelse øker tilgjengelighet for alle. Det er forventing om at økt frekvens og god tilgjengelighet til knutepunkt og overgang mellom transportformer øker bruketilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon for knutepunktet etter at

	tverrforbindelse er bygd.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon etter at tverrforbindelse er bygde.
Forventet fremdrift:	BaneNor har som målsetting å ha byggestart i 2025 for to tog i timen og hoveddelen av tverrforbindelsen forventes bygget i 2026 –2027.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med utvikling av øvrige knutepunktfunksjoner som avklares i områdeplanen. Utredningene så langt tilsier at tverrforbindelsen kan bygges og fungere i sammenheng med flere alternativer som er utarbeidet. Valg av alternativ er fortsatt i prosess. Målsettingen er god tilrettelegging av knutepunktfunksjoner og tilhørende god byutvikling i og rundt knutepunktet.
Usikkerhet i prosjektet:	Det er kostnadstall etabler som ble lagt frem i 2022 som fortsatt ligger til grunn. Bane NOR utbygging er i prosess med oppdaterte kostnader i forbindelse med anbudsprosess for investeringer for 2 tog i timen på Stjørdal stasjon.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
167 mill herav foreslått finansiert av miljøpakken 113,3 millioner	2026	50	
Merknad: Fremskrevet med indeks for riksvegprosjekter basert på Bane NOR sin beregning med kostnadsestimat i 2021-kroner. Kostnaden skal fordeles med finansiering fra Bane NOR prosjektet 2 tog i timen, miljøpakken og andre. For mer opplysninger se notat Tverrforbindelse Stjørdal Stasjon-Finansieringssak. Andel finansiert av miljøpakken er justert opp til i henhold til Formannskapsvedtak i Stjørdal kommune sak 162/2024 25.09.24 og vedtak i miljøpakkens handlingsprogram sak 3/25 10.02.2025			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):			56,65	56,65		
Revidert august 2025 i henhold til Miljøpakkens handlingsprogram 2025 - 2029						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon av ramper og tverrforbindelse i henhold til vedtatt reguleringsplan.



Rampe med midlertidig driftsituasjon før videre utbygging av knutepunktet (Bane NOR Utbygging). Reetablert situasjon.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Eggkleiva til Venn**
Ansvarlig etat:	Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn, ca 3,7 km.
Prosjektutløsende:	Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen. Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børsa, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet. Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser. I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun. Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Eggkleiva til Venn. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA. I Venn er det oppvekstsenter og spredt boligbebyggelse. Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende. Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børsa.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafikksikkerhetsplan). Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børsa. Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjenglige for alle. Trafikksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er

	det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må prosjektutvikles. Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025 og 2026.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er ikke regulert.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2000000	2024	50%	
Merknad: Planleggingsmidler			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	500000		1500000			
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE


Eggkleiva
9 min
3,7 km
Skau
rsk SagTeknikk

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Børskrysset til Eggkleiva**
Ansvarlig etat:	Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang og sykkelveg fra Børskrysset til Eggkleiva, ca 4,8 km.
Prosjektutløsende:	Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen. Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børsa, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet. Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser. I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun. Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Børsa til Eggkleiva. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA. Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende. Tiltaket må ses i sammenheng med videre gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafikksikkerhetsplan). Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjenglige for alle. Trafikksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må prosjektutvikles. Det må blant annet ses på om traseen skal gå langs fv. 709 eller om man bør velge annen trasè, feks langs Børselva. Deretter detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er ikke regulert.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2000000	2024	50%	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2000000		2000000			
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE


Børsa
E3
Børskrysset
709
16 min
4,8 km
709
Eggkleiva

Prosjektnavn:	**Fortau Reksteret - Grøtte**
Ansvarlig etat:	Orkland kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fortau på deler av strekningen av strekningen må bygges, slik at det er sammenheng i fortauetableringa mellom boligfelt og skole. Ca. 400 meter.
Prosjektutløsende:	Fortau som kan benyttes for myke trafikanter og spesielt skoleelever.
Helhet/sammenheng:	Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk.
Bidrag til nullvekstmålet:	Bidrar til mindre bilkjøring.
Lokale delmål:	Minsker behov for bruk av bil. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2 og 4.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Mindre reguleringsplanarbeid og ordinær byggeplanlegging må gjennomføres.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan og byggeplan i 2025 og utbygging i 2026.
Samordning andre tiltak:	Ingen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,2	2024	30	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	0	1	3,2			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Reksteret
Sundlivegen
Gryttingvegen
Orkdal
Gryttingvegen
Klokkarhaugen

Prosjektnavn:	**Gatelys langs kommunale skoleveger uten fortau - prosjektpakke**
Ansvarlig etat:	Orkland kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	**Wilmanns vei:** Gate nær to skoler som har fått økt trafikk etter ulike endringer i trafikkmønsteret. Ca. 300 meter. **Rosenvikveien**: Trafikkert boliggate i sentrum av Orkanger. Skolevei som har fått økt trafikk etter at veien ble åpnet for gjennomkjøring. Ca.330 meter. **John Kolbanussens gate**: Smal gate som har blitt gjennomkjøringstrase etter at kjøremønster er endra. Ca. 200meter. **Nerviksbakkan:** Mangler lys helt i nordenden. Skoleveg som knytter sammen boligfelt. **Tølløvstien – Dållåhåggån:** Skoleveg på Evjen mellom to boligfelt. Ca. 220 meter. **Jordhusmoen – Industriveien:** Forbindelsesveg mellom to boligområder og vei inn mot utfartsområde. Ca. 500 meter.
Prosjektutløsende:	Bidrar til tryggere skoleveg.
Helhet/sammenheng:	Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk.
Bidrag til nullvekstmålet:	Reduserer bruk av bil.
Lokale delmål:	Gir en tryggere skoleveg og bedrer gåmulighetene til barnehage, kollektivtilbud og butikk. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging.
Planstatus:	Byggeplan klar.
Forventet fremdrift:	Utbygging 2025/26.
Samordning andre tiltak:	Ingen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2024	30	
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	0	1	1			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Wilmannsvei



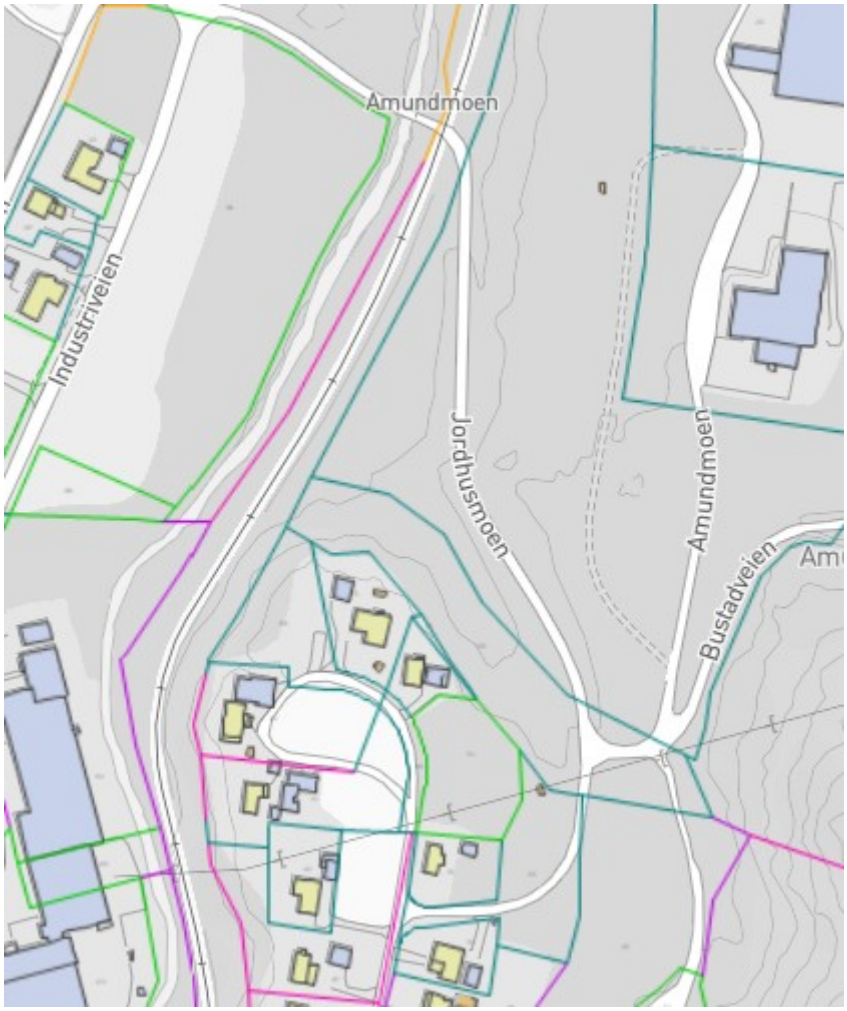
Rosenvikveien



John Kolbanussens gate



Tølløvstien



Jordhusmoen - Industriveien

Prosjektnavn:	**Snarvegpakke Orkland**
Ansvarlig etat:	Orkland kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Opptråkka og enkle snarveger i tilknytning til skolene forbedres. «Hjertesoner» etableres ved de skolene som har trafikkutfordringer. Eksisterende snarvegpakke for 2025-29 er på 2mill.kr. Behov for en økning på 1mill.kr.
Prosjektutløsende:	Med et bedre tilrettelagt snarvegnett vil få en økt gange/sykkelandel.
Helhet/sammenheng:	Utbygging av snarvegnett fører til mindre bilbruk og økt sykkebruk/-gange.
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt sykkelbruk/-gange inn mot skoler, sentrum og kollektivknutepunkt.
Lokale delmål:	Redusert bilbruk.Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan).
Planstatus:	Ikke behov for reguleringsplan. Detaljplan utarbeides 2026.
Forventet fremdrift:	Ferdigstilles 2027.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med resten av snarvegtiltakene.
Usikkerhet i prosjektet:	Svært liten.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,0	2025		
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	3,0	1,0	1,0	1,0		
Merknad:						

Prosjektnavn:	**GSV Bennavegen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6590 Bennavegen, fra Hermanstad til krysset ved fylkesveg 6578 Lebergsvegen (strekningen Langdalen–Hårråbakken). Total lengde ca. 2,2 km. Tiltaket inkluderer belysning og opparbeidelse av trafikksikre løsninger i tråd med gjeldende normer og standarder.
Prosjektutløsende:	Det er i dag manglende tilrettelegging for myke trafikanter på strekningen, elever langs strekningen har skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg. Særlig vinterstid er forholdene krevende og trafikksikkerheten lav.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med overordnede arealplaner. I kommuneplanens arealdel er det definert et rekkefølgekrav for utbygging av boligområdet B KV 3: «Før første bolig tas i bruk skal sammenhengende gang- og sykkelveg langs fv 695 mot Kvål være ferdigstilt.» Prosjektet understøtter dermed planlagt arealutvikling i området.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å legge til rette for trygg sykkel- og gangtransport.
Lokale delmål:	**Mål 4:** *By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle* - Øker tilgjengelighet og trygghet for gående og syklende **Mål 5:** *Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres* - Bedrer trafikksikkerhet langs strekning

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila 2025.
Forventet fremdrift:	Forventet utbygging tidligst 2026.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med VA-prosjekt
Usikkerhet i prosjektet:	Behov for grunnerverv, grunnforhold (kvikkleire)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
75	2023	50	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

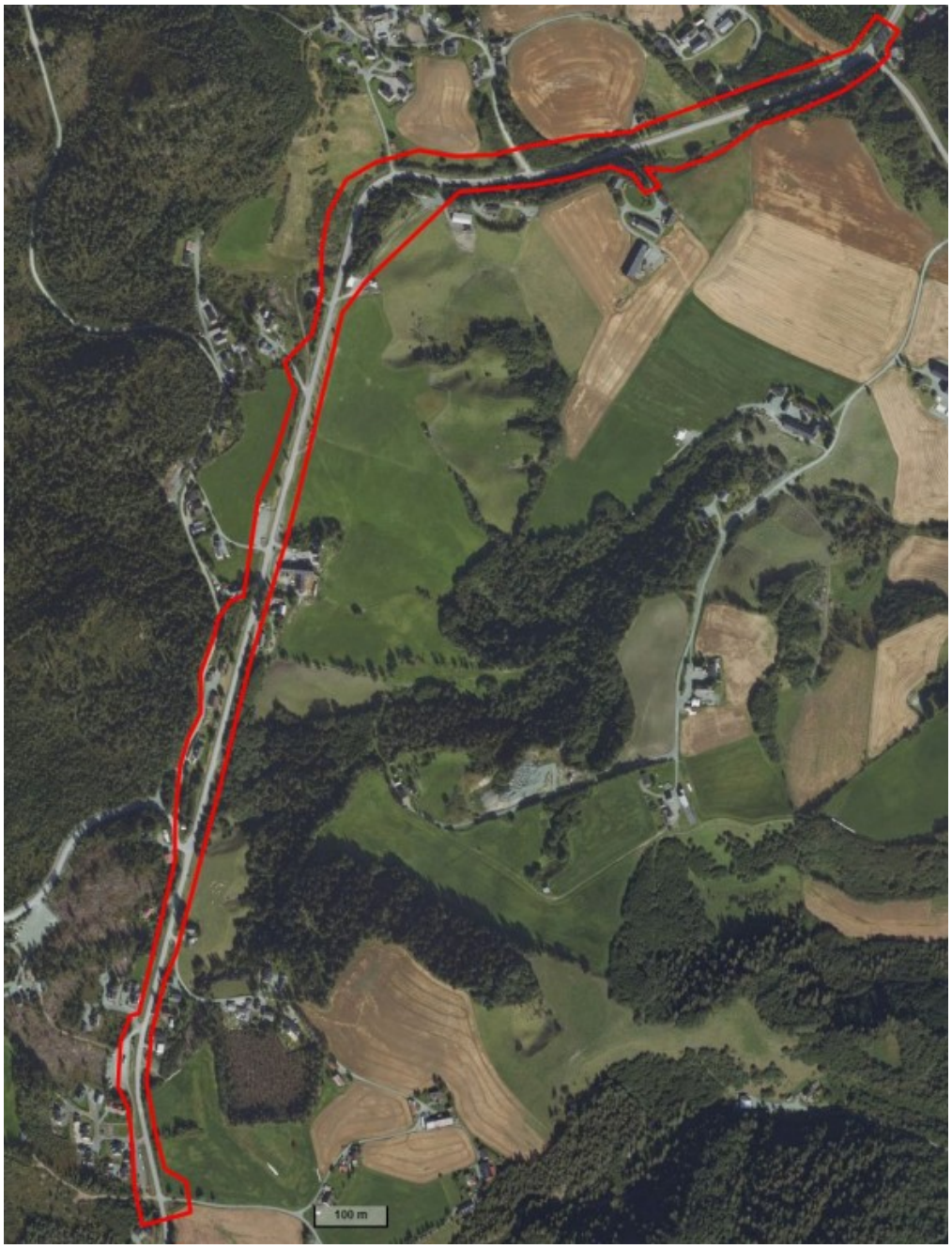
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	84	0,2	14	50	20	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


100 m

Prosjektnavn:	**Fortau Fv. Lyngenvegen**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Ca. 100 meter nytt fortau ved krysset mellom fv. 6585 Lyngenvegen og Kv. Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen skal følge Statens vegvesens vegnormaler og kommunens normer. Tiltaket er innenfor tettsted definert i tråd med IKAP.
Prosjektutløsende:	Det er i dag behov for et fortau ved krysset mellom Lyngenvegen, Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen vil gjøre strekningen og krysset mer trafikksikker for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Fortauet er regulert og tiltaket vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Fortauet bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. I tillegg bidrar vegen til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.
Lokale delmål:	Kommuneplanens samfunnsdel har to hovedmål som dette prosjektet støtter: *«Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet»* og *«Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt».* Prosjektet bidrar også til kommunens arealstrategi (2023-2043). *«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres»*

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert og er under detaljprosjektering
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan i sommer 2025, utførelse høst 2025/26.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal koordineres med kommunalt VA-prosjekt i området.
Usikkerhet i prosjektet:	Kostnader og grunneiere, ekspropriasjon

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,5	2025	50	2026
Merknad: Estimat justert opp noe grunnet grunnforhold og ekspropriasjonssak.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

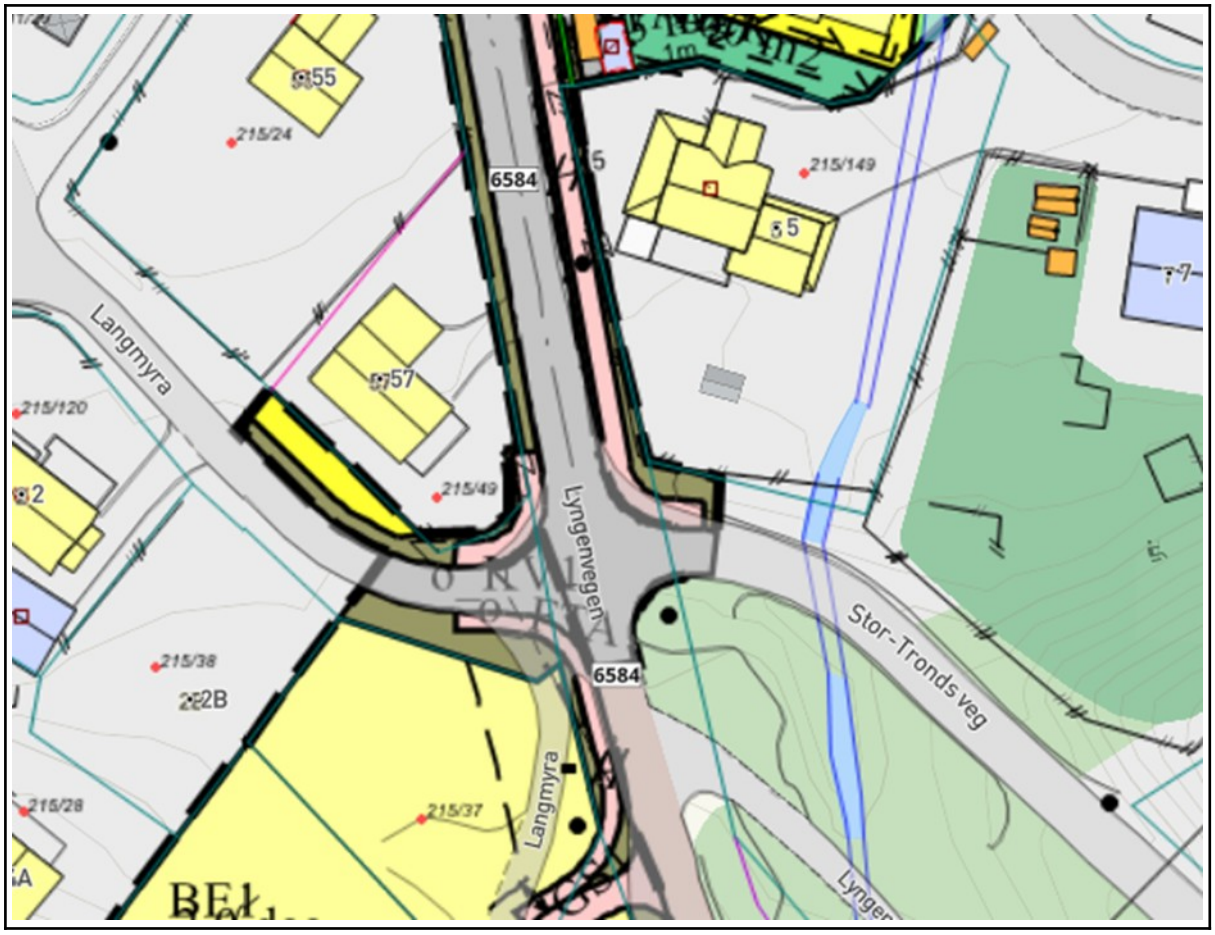
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	4,5	2	2,5			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


55
215/24
6584
215/149
5
57
Langmyra
215/120
2
215/49
Lyngenvegen
215/38
2B
6584
Stor-Trondsveg
215/28
215/37
Langmyra
A

Prosjektnavn:	**Fortau Mussugata - Ler**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Fortau langs eksisterende veg. Lengde: 168m Bredde: 3,5m Iht. Vedtatt reguleringsplan: Områdeplan Ler sentrum (2018)
Prosjektutløsende:	Manglende fortau langs kjøreveg mot Ler stasjon. Gir dårlig tilgjengelighet og trafikksikkerhet for syklende og gående.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket bidrar til å etablere en sammenhengende og trafikksikker forbindelse for gående og syklende mellom Ler sentrum og kollektivknutepunkt. Tiltaket er i tråd med kommunens arealstrategi og mål i byvekstavtalen om å fremme gange og sykling i hverdagsreiser.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket legger til rette for at flere kan gå og sykle i stedet for å bruke bil til hverdagsreiser i Ler. Bedre trafikksikkerhet og sammenhengende trasé gjør det mer attraktivt å velge miljøvennlige transportformer, i tråd med nullvekstmålet i byvekstavtalen.
Lokale delmål:	Prosjektet støtter opp om kommuneplanens mål om at infrastrukturen skal dekke innbyggernes behov og bidra til nullvekst. Det bidrar også til et trygt og godt oppvekstmiljø for barn og unge gjennom bedre trafikksikkerhet og tilgjengelighet. **Mål 2:** *Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten* - Tiltaket gjør det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle til tog og bussholdeplass. **Mål 3***: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.* - Tiltaket forbedrer fremkommeligheten til togstasjon. **Mål 4:** *By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle* - Tiltaket vil legge til rette for gående og syklende. **Mål 5:** *Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.* - Bedrer trafikksikkerhet langs strekning. **Mål 9:** *Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken* - Gir økt trygghet og framkommelighet. Legger mer til rette for å komme seg til togstasjon.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Merk at tiltaket er ferdig regulert, men avventer bevilgning før detaljplanlegging kan iverksettes.

Planstatus:	Ferdig regulert. Det foreligger ikke byggeplan
Forventet fremdrift:	Utbygging 2026.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med noe VA-arbeider.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2026	50	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	2		2			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


BFK 3
SN
BFK2
BF1
forretning
B3
Mussugata
Flå
Lersvegen
Gråbakken
Jernbane
E6
6594
BRE2
renovasjon
SKV2
kjøreveg
SGS2
gang-/sykkelveg
o_ST1

Prosjektnavn:	**Gimsøya**
Ansvarlig etat:	Melhus Kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av ca. 800 meter fylkesveg med tosidig gang- og sykkelveg. Etablering av 2 bussholdeplasser. Stenging av dagens Fv. Drammensvegen for gjennomkjøring. Veg og GSV bygges etter vegnormaler.
Prosjektutløsende:	Det er behov for å bedre trafikksikkerheten langs Drammensvegen. Tiltaket står som prioritet nr. 2 i gjeldende trafikksikkerhetsplan for Melhus kommune, i tillegg får skolebarn skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg langs denne strekningen. Ny veg vil gi et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter, og etablering av bussholdeplasser styrker kollektivtilbudet i området. Samtidig stenges Drammensvegen for gjennomkjøring og omgjøres til lokalveg med vesentlig lavere trafikkmengde. Dette vil gjøre det mer attraktivt for myke trafikanter å ferdes i området. Tiltaket legger til rette for boligfortetting i et sentrumsnært område med god tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og samfunnsinfrastruktur, i tråd med gjeldende arealplaner og byvekstavtalen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en helhetlig utvikling av Melhus sentrum og er i tråd med gjeldende områdeplan og kommuneplanens arealdel. Det støtter opp under målsettingene i byvekstavtalen ved å legge til rette for gange, sykling og kollektivtransport fremfor bilbruk. Prosjektet inngår i en større satsing på bærekraftig mobilitet og fortetting i sentrumsnære områder, og bidrar til å redusere transportbehovet, øke trafikksikkerheten og forbedre framkommeligheten for myke trafikanter. Samtidig bidrar tiltaket til å oppfylle kommunens forpliktelser knyttet til nullvekstmålet og styrker tilgjengeligheten til kollektivknutepunkt og viktige funksjoner i sentrum.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivreisende i et sentrumsnært område. Ny veg og gang- og sykkelveg, nye bussholdeplasser og stengning av Drammensvegen for gjennomkjøring reduserer biltrafikk og gjør det tryggere og mer attraktivt å velge miljøvennlige transportformer, i tråd med byvekstavtalens mål om redusert bilavhengighet og økt andel miljøvennlige reiser.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til følgende lokale delmål i Miljøpakken: **Mål 2:** Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten **Mål 3:** Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. - Vil øke andelen ved å etablere gang- og sykkelveg, bedre trafikksikkerhet og etablere bussholdeplasser. **Mål 4:** By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

	- Universell utforming og bedre kollektivdekning gjør området mer tilgjengelig for alle. **Mål 5:** Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres - Ny trase for kjørende og stenging av Drammensvegen for gjennomkjøring gir økt trafikksikkerhet, særlig for skolebarn. **Mål 9:** Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken - Løser et behov for trygg skoleveg og kollektivtilbud som gir høy brukertilfredshet. I tillegg bidrar tiltaket til følgende hovedmål i Melhus kommunes samfunnsdel: • Barn og unge: Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt • Bomiljø: Melhus er et godt sted å bo og leve • Infrastruktur: Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet • Klima og energi: Melhus er et lavutslippssamfunn

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging 2026/2027 Utbygging 2028/2029
Samordning andre tiltak:	Tiltak skal samordnes med kommunale VA-ledninger.
Usikkerhet i prosjektet:	Gjennomføringsavtale med fylkeskommunen, matjordplan.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
62	2026	40	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

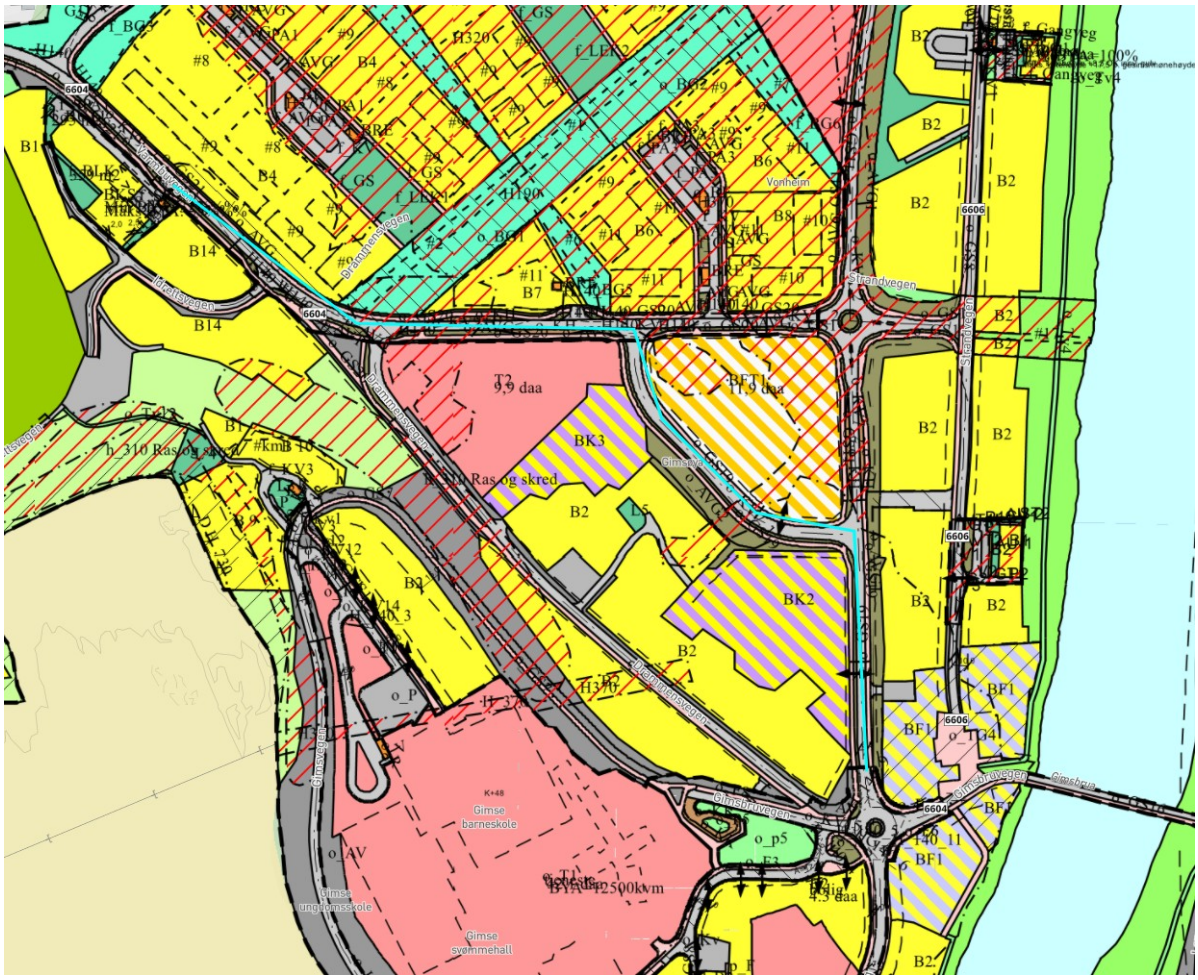
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	62	0	3	9	40	20
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	**GSV Fv. Hollumvegen**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av gang- og sykkelveg langs sørsiden av Hollumvegen, fra Tjurrupynten til krysset ved Hollum/Lete, en strekning på ca. 1,4km. Tiltaket omfatter bygging av GSV med bredde på 3,0 meter og 0,25 meter skuldre på hver side.
Prosjektutløsende:	Det er i dag manglende tilrettelegging for gående og syklende langs Hollumvegen på Brekkåsen. Formålet er å sikre trygge og effektive forbindelser for myke trafikanter mellom eksisterende boligområder, skole, idrettsanlegg og kollektivtilbud.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil knytte sammen boligfelt med skole, idrettsområde og kollektivtilbud i Brekkåsen. Det inngår i en planlagt sammenhengende gang- og sykkeltrasé mellom Brekkåsen og Melhus sentrum, og utgjør en viktig del av det lokale hverdagsnettverket for gående og syklende.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å gi et trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende i hverdagen, bidrar tiltaket til å redusere bilavhengighet og fremme miljøvennlige reisevalg, spesielt for skolevegen og lokale ærendsreiser.
Lokale delmål:	**Mål 4:** *By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle* - Øker tilgjengeligheten og tryggheten for gående og syklende **Mål 5:** *Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres* - Bedrer trafikksikkerhet langs strekning **Mål 9:** *Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken* - Bedrer fremkommeligheten og tryggheten for myke trafikanter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Tiltaket er inkludert i Områdeplan for Brekkåsen og vil ikke kreve egen detaljregulering.
Planstatus:	Områdeplan for Brekkåsen forventet vedtatt ila 2025.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanen vedtatt i 2025. Forventet utbygging tidligst 2027.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Behov for koordinering med grunnforhold og eksisterende metrovannledning. Deler av tiltaket kan komme i konflikt med en metrovannledning som ligger i området. Behov for nærmere koordinering i detaljprosjekteringen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
40	2023	50	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

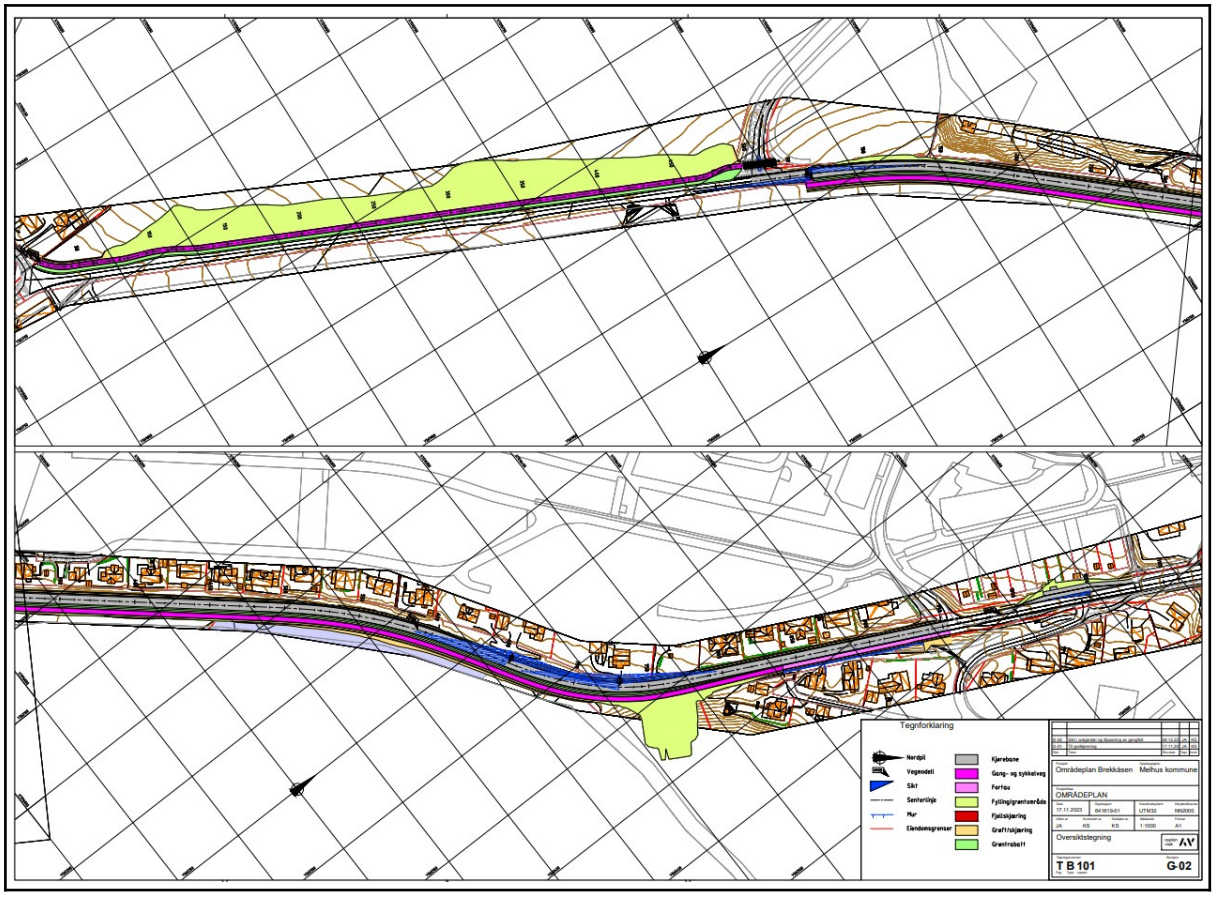
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	45	0	2	3	20	20
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Tegnforklaring
Nordpil
Vegmodell
Sikt
Senterlinje
Mur
Eiendomsgrense
Kjørebane
Gang- og sykkelveg
Fortau
Fylling/grøntområde
Fjellskjæring
Grøft/skjæring
Grøntrabatt
Områdeplan Brekkåsen
Melhus kommune
OMRÅDEPLAN
Oversiktstegning
T B 101
G-02

Prosjektnavn:	**Knutepunktet Melhus**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omfatter oppfølging av tiltak i områdeplan for Melhus sentrum; detaljregulering av knutepunktet. Hovedreguleringsformål for knutepunktet er bl a: *«samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering. Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.»* Det er også behov for utbedring av trafikksikkerheten. Jf eksisterende løsning for gående og syklende og avvikling av trafikken generelt.
Prosjektutløsende:	Dagens knutepunkt har behov for en forbedring mtp. trafikksikkerhet og kollektivavvikling. Det er behov for en helhetlig plan for å kunne gjøre knutepunktet mer attraktivt og brukelig som et kollektivknutepunkt. Det er blant annet ønskelig å legge til rette for sykkelparkering. Dagens situasjon er uoversiktlig og mindre trafikksikker. Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi.
Helhet/sammenheng:	Områdeplanen for sentrum legger til grunn utvikling i tråd med byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utvikling av knutepunktet vurderes som avgjørende for å redusere utslipp ved økt bruk av kollektivtransport. Tiltaket vil også bidra til attraktiv tettstedsutvikling bedre trafikksikkerhet i området.
Lokale delmål:	Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi. Kommunestyret har vedtatt for områdeplanen for sentrum blant annet følgende overordnet mål: *«Flere reiser kollektivt som følge av at kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig og har gode overgangsordninger mellom bil, buss, tog, sykkel og gange. Transportmulighetene er fleksible, trafikksikre og lesbar for alle transportgrupper (gående, syklende, kollektivbrukeren og bilisten).» ... «Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knutepunktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst og kunne betjene både det lokale og det regionale buss- og togtilbudet»* En detaljregulering av dette området bidrar til å kunne oppfylle mål i områdeplan for Melhus sentrum.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)

Planstatus:	Områdeplan for sentrum er vedtatt. Det stilles her krav om detaljregulering. Detaljreguleringen er igangsatt.
Forventet fremdrift:	Reguleringen forventet ferdigstilt i 2026.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket vil ses i sammenheng med gang og sykkelbro over Gaula og pendlerløsning for buss lokalt.
Usikkerhet i prosjektet:	Reguleringen anses som kompleks. Det er flere ulike grunneierinteresser i området samt mange funksjoner som skal ivaretas. Reguleringen kan bli mer omfattende enn antatt.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 000 000	2024	50	2025
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
31,40	2024				
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	34	4	2	5	18	5
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
Fra mulighetsstudiet (Asplan Viak AS):


COOP EXTRA
BYROM/PARK
HØVDINGEN
MELHUSVEGEN
JERNBANEVEGEN
SPINNERIVEGEN
BUSSOPPSTILLING
BUSSOPPSTILLING
SKYSSTASJONEN
INKL. SYKKEL-HOTELL
STASJONS-PLASSEN
PER BØRTENS VEG
ESSO
TAXI og KISS and RIDE
PENDLERPARKERING
22,8
15
UNDERGANG
15
EKSISTERENDE SPOR JERNBANE
EVT NYTT SPOR JERNBANE
P-kjelle
T

Prosjektnavn:	**Løvsetvegen**
Ansvarlig etat:	MK

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omfatter regulering av ca. 1 km. ny veg og gang- og sykkelveg, med hovedfokus på forbedret trafikksikkerhet og framkommelighet for kollektivtrafikken ved Høyeggen skole. Fylkeskommunen utarbeidet et forprosjekt i 2022 på denne strekningen. Der det ble anbefalt å gå videre med delstrekning 1 av Løvsetvegen (Fv. 6616), fra Melhus sentrum til Loddgårdstrøa.
Prosjektutløsende:	Behovet er særlig knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter og forbedret fremkommelighet for buss, spesielt ved Høyeggen skole. Dagens veg er smal, har høy stigning og dårlig sikt. Det er registrert utfordringer med sig i skråningene og svikt i vegens skulder, som også truer samfunnssikkerheten.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket følger opp anbefalingene fra forprosjektet fra 2022 og er i tråd med byvekstavtalens målsettinger. Tiltaket styrker transportsystemet inn mot Melhus sentrum og inngår som en naturlig del av Miljøpakkens satsing på trygg og effektiv mobilitet. Tiltaket ligger som prioritet 2 i trafikksikkerhetsplan for Melhus kommune 2019-2024, og vil sannsynligvis være høyt prioritert ved rullering av trafikksikkerhetsplan 2025-2029. Tiltaket er i tråd med langsiktig tiltaksplan vedtatt i Melhus kommunestyret 2021 (PS 32/21) der bl.a. følgende ble vedtatt; - *Det antas at miljøpakketiltak i nedre Melhus vil ha størst effekt.* - *Det sikres gode gang- og sykkelløsninger og kollektivløsninger i Melhus sentrum, og mellom Melhus sentrum og nærliggende boligområder.*
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket støtter nullvekstmålet ved å: • Forbedre kollektivtilgjengeligheten og redusere bilbruk • Tilrettelegge for trygg sykling og gange langs hele strekningen
Lokale delmål:	**Mål 1:** *Det skal slippes ut mindre CO2* - Tiltaket reduserer CO_2-utslipp ved å gjøre kollektivtransport og sykkel mer konkurransedyktig enn bil, og ved å forbedre framkommelighet for buss reduseres unødvendig tomgang og kø. **Mål 2:** *Flere skal reise miljøvennlig.* - Tiltaket gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, sykle og reise med buss. **Mål 3:** *Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre detlett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion*. - Tiltak forbedrer framkommelighet for kollektivtrafikken

	Mål 4: *By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle* - Øker tilgjengelighet og trygghet for buss, gående og syklende **Mål 5:** *Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres* - Bedrer trafikksikkerhet, særlig ved skole **Mål 9:** *Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken* - Gir økt trygghet ved Høyeggen skole og bedre framkommelighet for buss.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Behov for reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan – 2027/28, byggeplan og utbygging – etter 2029
Samordning andre tiltak:	Ikke aktuelt
Usikkerhet i prosjektet:	Utfordrende grunnforhold

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2026	50	2026
Merknad: Estimat for reguleringsplan			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

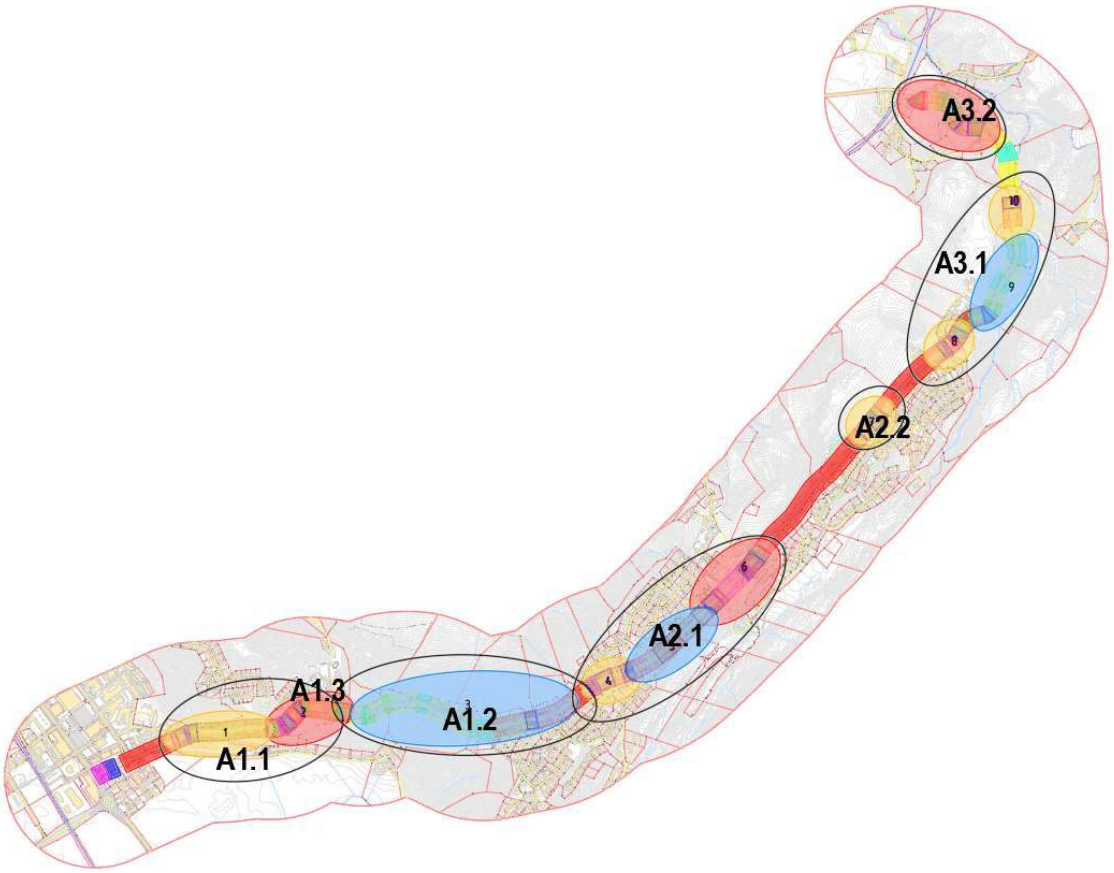
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):			3	2		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov

2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 25 – hentet fra forprosjekt Løvsetvegen
Delstrekning 1 er A1.1-3.

Prosjektnavn:	**Snarveg Gruva**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	100 meter snarveg fra Gimse skoleområde og ned til Gruva idrettsanlegg. Snarvegen vil få bedre dekke og blir belyst.
Prosjektutløsende:	Tiltaket er en utskifting av en «snarvei» som i hovedsak vil være aktuell for elever på Gimse barne- og ungdomsskole. Snarveien vil gi inntil 450 meter kortere skolevei for elever i Varmbu-området. Det er i dag en smal sti med bratt stigning, ingen belysning og uten muligheter for brøyting om vinteren. I områdeplan for Melhus sentrum er det regulert en ny trase i samme område som vil gjøre snarveien slakere. Vegen vil i tillegg få belysning og bedre dekke.
Helhet/sammenheng:	Snarveg er regulert i områdeplan for Melhus sentrum.
Bidrag til nullvekstmålet:	Snarvegen bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for gange. Snarvegen gir kortere veg enn andre alternativ og tiltaket vil være et mer attraktivt alternativ enn andre veger. I tillegg vil skolevegen for flere elever bli mer trafikksikker hele året enn ved dagens situasjon. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter.
Lokale delmål:	I Melhus kommunes trafikksikkerhetsplan for 2019-2014 er vegen langs Drammensvegen med. Snarvegen vil fungere som et alternativ for elever som skal til skolen, slik at de slipper å ferdes langs Drammensvegen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Ved endring av konsept, kan det være mulig med dispensasjon eller omregulering fra områdeplanen for Melhus sentrum.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan 2025, bygging 2026.
Samordning andre tiltak:	Snarvegpakke 2
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, grunnforhold, stigningsforhold, vintervedlikehold, konseptvalg (forventet avgjort politisk høst 2025).

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,5	2026	50	2026
Merknad: Tiltaket vil være delfinansiert av midler Melhus kommune har fått bevilget fra Statens vegvesen. Grunnet utfordringer med vintervedlikehold langs snarvegen, utarbeider vi nå flere konsepter der			

dette blir mulig. Dette medfører økte kostnader. Det er ansett som viktig å kunne ha snarvegen åpen om vinteren, da den er en viktig skoleveg. Alternativt tilbud går langs kjøreveg uten fortau.

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

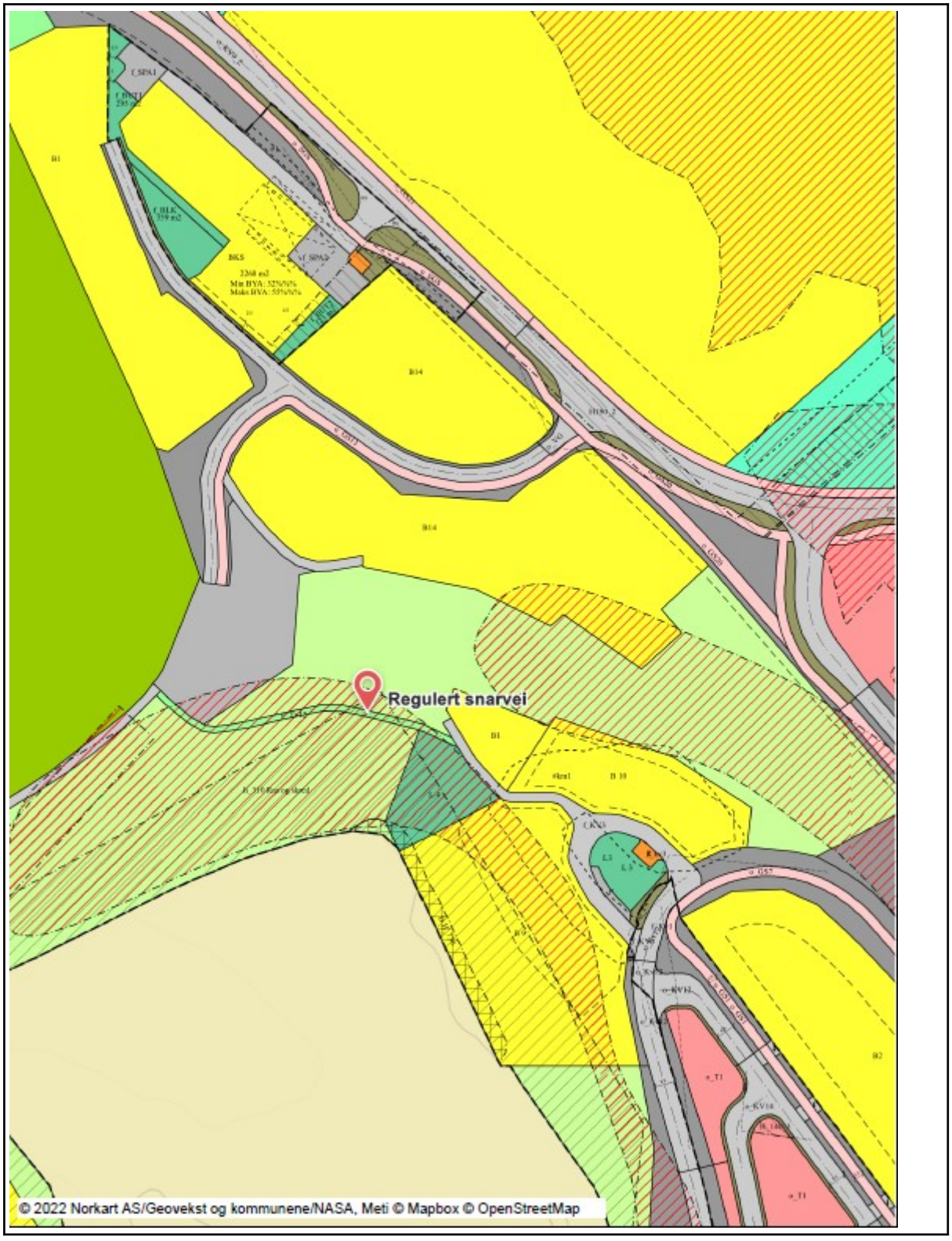
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	2	2,5				
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Regulert snarvei
© 2022 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Meti © Mapbox © OpenStreetMap

Prosjektnavn:	**Snarvegpakke 2**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Snarvegpakke 1 inneholder følgende: • Snarveg fra Fv. Varmbuvegen til idrettsanlegg «Gruva» • Snarveg fra Hovin skole til Kv. Åsaringen Stiene har en totallengde på ca. 200 m. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær viktige reisemål. God tidsbesparelse i istedenfor å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Melhus kommune har fått erfaring med utbedring av noen små snarveger ila 2022-25 og ønsker å fortsette med dette. I tillegg er Trondheim kommunes arbeid med snarvegpakker brukt som inspirasjon for hva Melhus kommune ønsker. Melhus kommune har i tillegg startet et prosjekt der snarveger og turstier skal kartlegges. Tiltak er i tråd med miljøpakken sine mål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten
Lokale delmål:	I kommuneplanens samfunnsdel: *«Melhus skal være en foregangskommune innenfor folkehelsearbeid og skal ha fokus på forebyggende og helsefremmende arbeid, trivsel og livskvalitet for alle grupper av befolkningen. Dette skal gjenspeiles i kommunens planlegging, drift og tjenesteproduksjon.»* Snarvegene vil bidra til å øke brukertilfredsheten og legge til rette for gange. Dette vil være positivt for folkehelsa.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Forventet utbygging ila 2026.

Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2026	50	2026
Merknad:			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

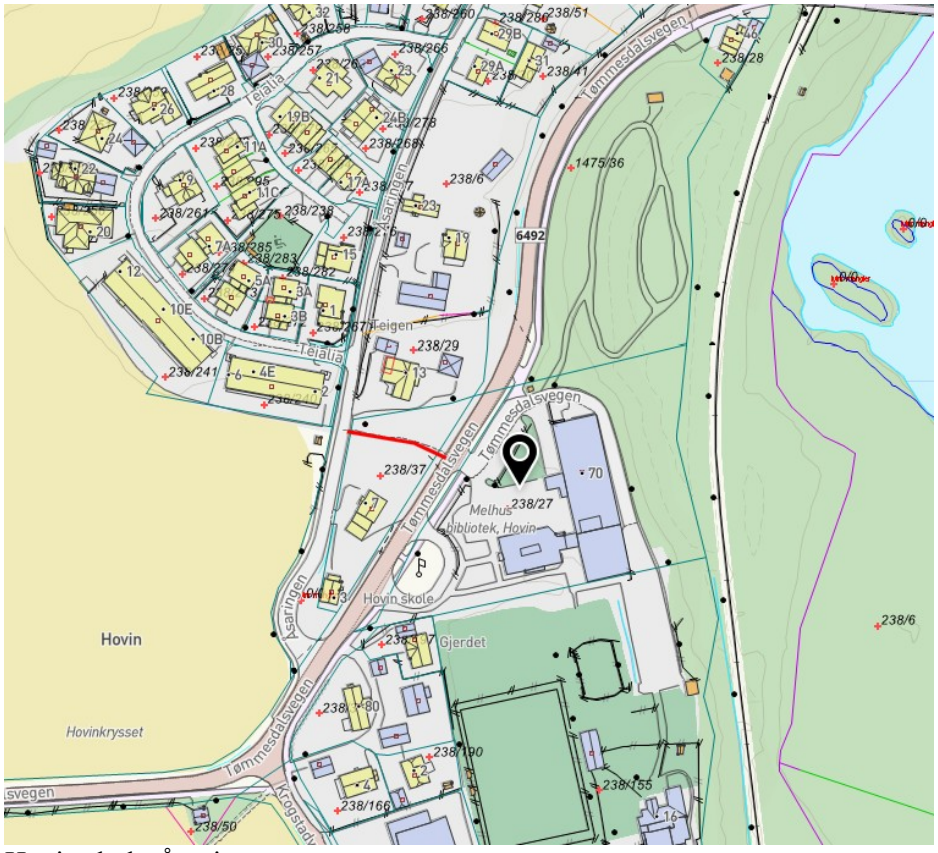
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	2	0	2			
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Varmbuvegen-Gruva



Hovin skole-Åsaringen

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fortau Fagottvegen nedre del med enveiskjøring (del 2)**
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Langs hele Fagottvegen finnes i dag ikke tilbud for myke trafikanter. I øvre del av Fagottvegen er det regulert fortau fra sør og ned til Trompetvegen. Langs nedre del mangler vedtak på løsning for myke trafikanter. Det er her boliger på begge sider og liten mulighet for breddeutvidelse. For Fagottvegen nedre del er det satt i gang planprosess med etablering av fortau og enveiskjøring for biler. Det er gjennomført oppstartsmøte. Videre prosess blir varsel om regulering.
Prosjektutløsende:	Det er behov for fortau langs hele Fagottvegen ned til Vikhammeråsvegen. Fagottvegen er en trafikkert veg fra et større område som benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum. I området bor totalt ca. 1200 beboere som skal kunne benytte aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum. Dette gjelder blant annet følgende aktiviteter/tilbud: • Barneskole • Ungdomsskole • Videregående skole • Idrettshall • Isbane for vinteraktivitet ute • Røde kors med sine lokaler • Kulturskole/kulturaktiviteter • Ungdomshus • Bussholdeplasser • Togstasjon
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil sikre en trygg forbindelse for myke trafikanter mellom bebyggelsen og Vikhammer sentrum med sine aktiviteter og tilbud.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1 Redusere CO_2 utslipp Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Det er innsendt planinitiativ og gjennomført oppstartsmøte.
Innspill til prosjektfase:	Regulering og detaljprosjektering.
Forventet fremdrift:	Regulering 2025. Prosjektering i 2025/2026 og utbygging i 2026.
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle tiltak i samme område
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
12,3 mill	2024	+/- 10 %	
Merknad: Estimatet er anslått august 2024.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill): 12,3 mill	1	1,5	10,8			
Merknad:						

**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

Fortau langs Fagottvegen nedre del med enveiskjøring (del 2):



Prosjektnavn:	**Fortau Grim Saxeviks veg**
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det er behov for et fullverdig fortau langs Grim Saxeviks veg på Hundhammeren i Malvik kommune. Grim Saxeviks veg er en trafikkert veg fra et større boligområde, og benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud nede ved Malvikvegen. Det er et ønske om at flere kan reise trygt og miljøvennlig. Det skal etableres et fortau med en bredde som sikrer muligheten for brøyting av fortauet i vinterhalvåret, samt en standard som er dimensjonert for gjeldende strekning og antall gående og syklende. Grim Saxeviks veg vurderes til å være en overordnet boliggate/ boligveg. Fortausbredde bør være 2,5 meter asfaltert bredde og 0,25 meter grusskulder for å låse av asfalten og ha plass til rekkverk eller håndløper hvis det blir behov for dette. Bredden vil også sikre nok areal til vinterdrift.. Det anbefales at kjørebanen anlegges med minimum 5,5 meters bredde.
Prosjektutløsende:	Vikhammer skole og ungdomsskole har elever fra Hundhammerområdet. Det er først og fremst beboere i Grim Saxeviks veg og Jamthaugvegen som vil kunne benytte et fremtidig fortau. Totalt innebærer dette ca. 420 personer i alle aldre. I tillegg vil fortauet bli et tilbud for beboere i øvre del av Væretrøa, som bruker snarveien mellom Væretrøa og Grim Saxeviks veg. Dette omfatter ca. 95 personer. Nytt fortau langs Grim Saxeviks veg vil være et trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter i hele dette området. Fra Grim Saxeviks veg er følgende målpunkt aktuelle: • Busstilbud fra Malvikvegen for transport både vestover mot Trondheim og inn mot Stjørdal • Buss ifm. med skoleskyss • Kjøpesenter/service • Gang-/sykkelveg langs Malvikvegen i retning Trondheim og Vikhammer
Helhet/sammenheng:	Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett. Fortauet vil sikre en gjennomgående og sammenhengende løsning mellom boligområdet med flere tilliggende områder, og andre viktige målpunkt i nærmiljøet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Sikrer en høyere standard og et bedre sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom boligområde og viktige målpunkt i nærmiljøet. Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett, som et helårstilbud.

Lokale delmål:	1. Det skal slippes ut mindre CO2. Høyere standard på gang og sykkelvegen vil sikre bedre vintervedlikehold og dermed bedre fremkommelighet som vil bidra til økt bruk av myke trafikanter. 2. Flere skal reise miljøvennlig. Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett. 3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. Fortauet vil sikre en gjennomgående og sammenhengende løsning mellom boligområdet med flere tilliggende områder til skole, butikk og andre viktige målpunkt i nærmiljøet. 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Fortau med høyere standard og sammenkobling med tilliggende gang og sykkelveger vil gjøre tilbudet mer attraktivt 5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Høyere standard på fortauet vil medføre tryggere ferdsel og økt bruk av fortauet. I tillegg vil myke trafikanter ledes mot eksisterende gangfelt over Malvikvegen, noe som vil kunne redusere faren for villkryssing. 6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes. Luftkvaliteten anses å være tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket. 7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og dermed redusere trafikkstøy. 8. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Ny fortausløsning vil medføre mer trafikksikker og helhetlig løsning, og vil ha stor betydning for alle myke trafikanter i hele området samt for skoleelever som benytter strekningen som skoleveg.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging(reguleringsplan) / Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Grim Saxeviks veg er regulert i en eldre reguleringsplan fra 1968. Dersom løsningene er avhengig av utvidet areal i forhold til det som er bygget i dag, vil det kunne bli behov for en mindre reguleringsendring eller ny reguleringsplan for strekningen.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan-/endring, og byggeplan med kostnadsanslag for investeringsbeslutning innen 1. Juni 2026. Utbygging i 2027.
Samordning andre tiltak:	Ingen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ny reguleringsplan vil kunne påvirke fremdriften.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2025	50	
Merknad: Kostnadsanslaget er et forenklet anslag. Nytt og mere detaljert anslag(styringsramme) vil måtte gjøres i neste fase.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	17,8		3	14,8		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE





Figur 1 Avkjørsel til Grim Saxeviks veg fra Fv 950.



Figur 2 Grim Saxeviks veg, nedre del.

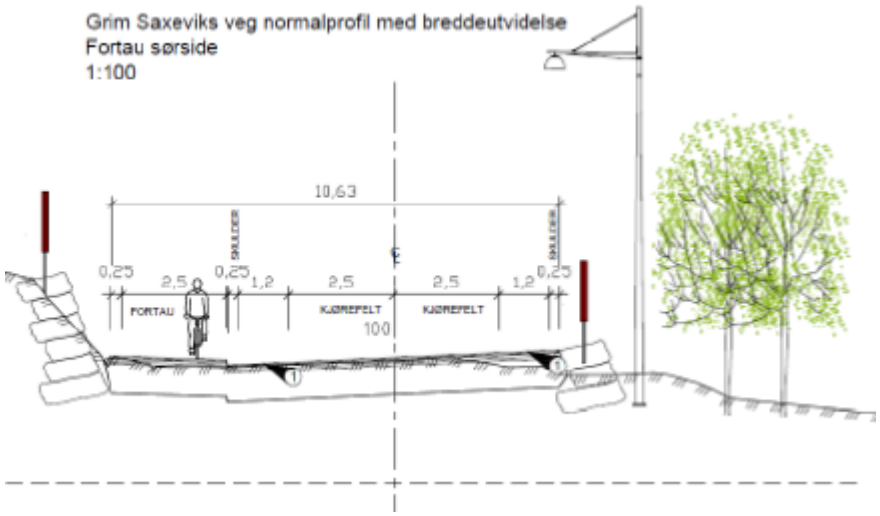


Figur 3 Grim Saxeviks veg, midtre del.



Figur 4 Grim Saxeviks veg, øvre del.

Nytt normalprofil:



Prosjektnavn:	**G/S veg Stasjonsfjæra friområde**
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektidéen omfatter opparbeidelse av ny gang-/sykkelveg fra brua over Homla elv i øst fram til ny planlagt tverrforbindelse over jernbanen ved stasjonsområdet i Hommelvik sentrum, samt et gang-/sykkeltilbud videre vestover mot regulert naustområde. Det er i dag svak forbindelse for gående og syklende fra dagens boligbebyggelse langs Hommelvik sjøside til stasjonsområdet og Hommelvik sentrum. **Mål på planlagt g/s veg:** • Fortausbredde: 3,25 meter inkl. skulder • Lengde strekning: 615 meter • Bredde trafikkrabatt: 2,3 meter
Prosjektutløsende:	Det er en manglende gang- og sykkelforbindelse mellom boligene langs sjøsiden og Hommelvik sentrum. Det er også behov for å styrke forbindelsen mot kollektivtilbudet. G/S vegen vil være et mottak/tilbud for myke trafikanter sett i sammenheng med tverrforbindelsen over jernbanen.
Helhet/sammenheng:	G/S veg Stasjonsfjæra vil være et mottak/tilbud for myke trafikanter sett i sammenheng med tverrforbindelsen over jernbanen. Denne tverrforbindelsen er et miljøpakkeprosjekt i regi jernbanedirektoratet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet bidrar til en sammenhengende løsning for myke trafikanter, som sikrer en mer effektiv transportetappe til kollektivknutepunkt og andre viktige målpunkt. Ny gang- og sykkelveg vil motivere flere til å gå og sykle.
Lokale delmål:	1. Det skal slippes ut mindre CO2. Gode gang og sykkelløsninger bidrar til at behov for privatbil reduseres 2. Flere skal reise miljøvennlig. Gang og sykkel blir et reelt alternativ og kan bidra til redusert bruk av bil. Gode forbindelser til kollektivknutepunkt bidrar til flere reiser med kollektiv. 3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. Ny gang og sykkelveg vil koble sammen boligområdet langs sjøsiden med sentrumsbebyggelsen. Forbindelser mot kollektivknutepunkt styrkes. 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Prosjektet vil redusere den barrierevirkningen som jernbanen har i dag. Styrking av forbindelser og tryggere reise for gang og sykkel gir økt tilgjengelighet.

	5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Ny gang og sykkelveg med høy standard og trafikkrabatt mot kjøreveg vil gi et tryggere tilbud for gående og syklende. Det er ikke registrert alvorlige ulykker på dagens forbindelse, men ny løsning vil føre til et tryggere tilbud og fysisk skille myke trafikanter fra biltrafikken 6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes. Luftkvaliteten vurderes som tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket. 7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og vil dermed bidra til mindre trafikkstøy 8. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Et bedre gang-/sykkeltilbud mellom boligområder og sentrum samt mot friluftsområder vil ha stor betydning for myke trafikanter i hele Hommelvik. Det vil bli langt mer attraktivt å gå og sykle framfor å kjøre bil.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Stasjonsområdet, forbindelse over jernbanesporet og ny gang- og sykkelveg langs Stasjonsfjæra inngår i detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby og Stasjonsfjæra friområde, vedtatt 02.10.2023
Forventet fremdrift:	Ferdig byggeplan og kostnadsanslag for investeringsbeslutning innen 1. Juni 2026. Utbygging i 2027.
Samordning andre tiltak:	Samordnes/planlegges i dialog med prosjektet for tverrforbindelsen over jernbanen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17,5	2025	50	
Merknad: Kostnadsanslaget er et forenklet anslag. Nytt og mere detaljert anslag(styringsramme) vil måtte gjøres i neste fase.			

**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

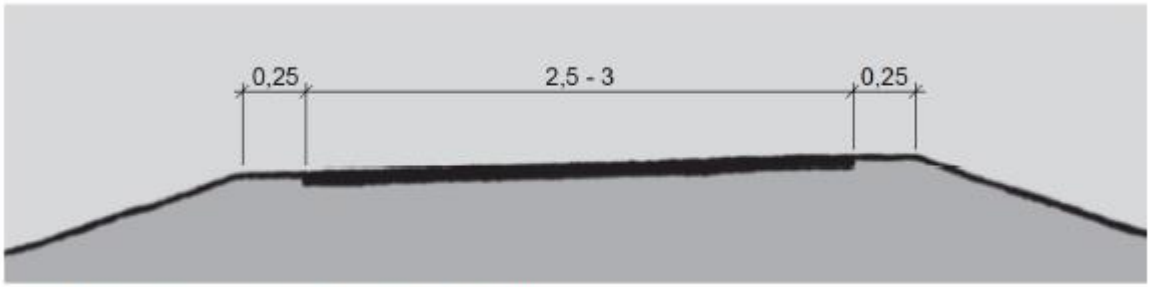
FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)						
	Finansierings-behov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2026	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	18,3		3	15,3		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2026 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

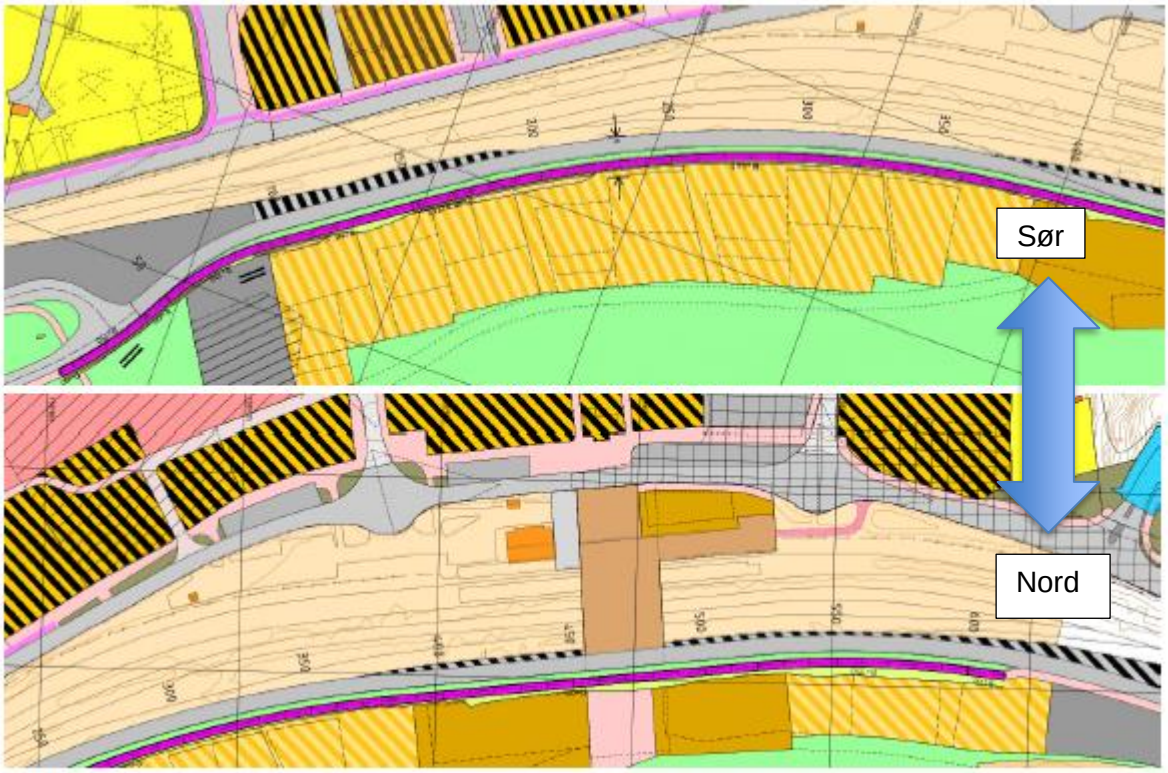
KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 2-2 Flyfoto av det aktuelle området.



Figur 4-1 Utforming gang - og sykkelveg, SVV N100



Figur 4-3 Foreslått trase for gang - og sykkelveg, med reguleringsplan, sett fra sjøsiden.