



Handlingsprogram 2026–2029



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1 Handlingsrom	4
2. Miljøpakkens mål	5
3. Prosess og politiske vedtak	6
3.1 Prosess	6
3.2 Politiske vedtak	7
4. Finansielle rammer	8
4.1 Veiledende inntektsrammer 2026-2029	8
4.2 Kostnader 2026-29	11
5. Veg	12
6. Kollektiv	13
7. Jernbane, stasjoner og knutepunkt	15
8. Sykkel	16
9. Gange	20
10. Annet	22
11. Omegnskommuner	24
12. Avslutninger	26
13. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet	27

1. Innledning

Handlingsprogrammet for 2026-29 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene.

Første år i handlingsprogrammet 2026-2029 vil være årsbudsjett for 2026. Andre år er budsjett for 2027 og innspill til statsbudsjett 2027.

I handlingsprogrammet for 2025-29 ble nesten all inntekt i perioden fordelt på prosjekter i miljøpakkeområdet. Innspillene til det nye handlingsprogrammet omfatter både økte kostnader og forslag til nye prosjekter. Det er imidlertid ikke midler til alt dette.

Dette handlingsprogrammet er for de 4 siste årene i avtaleperioden 2019-2029. Dermed er det veldig viktig med realistiske budsjettinnspill på prosjekter som lar seg gjennomføre til 2029. Partene bes om å ta en kritisk gjennomgang av egen prosjektportefølje med dette for øye. Det er viktig at Miljøpakkens midler kommer i produksjon og ikke bindes opp i prosjekter som ikke lar seg gjennomføre innen 2029.

Partene må bli enige om et balansert handlingsprogram. Det innebærer i utgangspunktet at nye prosjekter bare kan tas inn dersom andre prosjekter kuttet fra den vedtatte porteføljen. Prosjekter partene ikke er enige om, settes i hvite lister, mens prosjektene det er enighet om settes i grønne tabeller. Nytt av året er at det foreslås innført en marginalliste. Det er prosjekter som det ikke er finansiering til nå, men som kan bygges før 2029 hvis det skulle bli ledige midler.

Etter et arbeidsmøte mellom partene ble det bestemt at prosjektene i handlingsprogram 2026-29 skal deles inn i seks kategorier:

- Veg
- Kollektiv
- Jernbane
- Sykkel
- Gange (inneholder prosjekter for trafiksikkerhet, gange og gate)
- Annet (administrasjon, prosjektutvikling, mobilitetsprosjekter og støyprosjekter o.l.)

Samtlige av partenes prosjekter blir delt inn i disse hovedkategoriene. Et kapittel med omegnskommunenes prosjekter og rammer gir en oversikt over hvor mye av rammene som gjenstår.

Avslutningskapittelet inneholder en oversikt over hva som tas ut og hvor mye midler som frigjøres til nye prosjekter og kostnadsøkninger.

Det vil senere bli utarbeidet et vedlegg der finansieringsplanen for perioden blir beskrevet.

1.1 Handlingsrom

Handlingsrommet i Miljøpakken for perioden 2026-2029 er definert av avtalte og gjenværende økonomiske rammer og de politiske prioriteringene som gjøres innenfor disse.

Tilgjengelige midler for perioden frem til 2029 ble i stor grad fordelt i fjorårets prosess (HP 25-29), med unntak av en rest på 181 mill (26-kr). Det betyr at Miljøpakken nå skal bedrive reell porteføljestyring. Eventuelle kostnadsøkninger eller nye prosjekter som ønskes inn, må i stor grad løses med omprioriteringer innenfor gjeldende portefølje.

I tillegg til restmidlene på 181 mill. kr, er det også noen andre midler som bidrar til et lite økonomisk handlingsrom. Inntekten på bompenger fra 2024 er høyere enn budsjettert, noe som tilfører Miljøpakken 132 millioner. Ytterligere 33,9 millioner i bompenger ble tilført gjennom vedtak i KU 26. september (sak 34/25 om budsjettendringer 2024). Trfk har solgt hus i Elgeseter gate, noe som tilfører Miljøpakken 16,3 mill. Det var Miljøpakken som tilbake i tid finansierte kjøp av disse bygningene. Netto salgsinntekter med fradrag for fylkeskommunens kostnader til salg, drift og sikring av byggene, tilbakeføres til Miljøpakken.

Til sammen gir dette et handlingsrom per nå på **363,2** mill. kroner:

- Restmidler fra HP 25-29:	181,0 mill
- Bompenger:	132,0 mill
- Frigjorte bompenger	33,9 mill
- <u>Salg av hus i Elgeseter gate</u>	<u>16,3 mill</u>
Totalt	363,2 mill

Ut over dette handlingsrommet, må det bedrives porteføljestyring i Miljøpakken.

2. Miljøpakkens mål

Nullvekstmålet er det overordnede målet for byvekstavtalen. Målet skal sikre at veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

En videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk, kom på plass i 2020: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»*. I tillegg har Miljøpakken en tilleggsformulering: *«Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling»*.

Miljøpakken har vekst i personbiltransporten. Dette viser byindeksen, som er hovedindikator for om Miljøpakken når målet sitt om nullvekst i personbiltransport. Samtidig med økt personbiltransport har byområdet vekst i de grønne reisene. Dette er mulig som følge av befolkningsvekst i byområdet.

I tillegg til det overordna målet har Miljøpakken vedtatt 9 lokale delmål. Noen av disse henger tett sammen med målformuleringen til nullvekstmålet. I Byvekstavtalen har også partene arealforpliktelser de skal følge opp for å bygge opp under infrastrukturen som bygges. Rapportering på disse arealforpliktelsene og en evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse er å finne i denne rapporten:

https://miljopakken.ams3.digitaloceanspaces.com/wp-content/uploads/2025/06/20123843/Evaluering-av-maloppnaelse-2024_20250430.pdf

Prosjektene som tas inn i Handlingsprogrammet må bidra til nullvekstmålet, og sikre bedre framkommelighet totalt sett. Spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil nå og for framtidig befolkning.

3. Prosess og politiske vedtak

3.1 Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2026–2029 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byvekstavtalen.

Handlingsprogrammet er behandlet i flere etapper:

1. Føringer ble drøftet i Programråd 18.03.25 og avklart i Kontaktutvalg 28.03.25.
2. Forslag til høringsutkast blir lagt fram for Programrådet 01.10.25.
3. Forslag til høringsutkast blir lagt fram for Kontaktutvalg 17.10.25.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram 2026-29
18.mars 28. mars	Føringer behandlet i PR. Føringer vedtatt i KU. Sekretariatet sender bestilling til partene.
April	Partene koordinerer og bearbeider innspill.
1. juni Juni	Frist for innspill fra partene og innsending av dokumentasjon. Sekretariatet avklarer og kvalitetssikrer partenes innspill. Sekretariatet lager utkast til handlingsprogram.
August	Drøfting av handlingsprogram i AU.
September	Dialogmøter. Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram.
1. oktober 17. oktober	Forslag til handlingsprogram behandles i PR. Forslag til handlingsprogram behandles i KU. Høringsutkast sendes til partene og brukerutvalg.
November	Høringssvar fra brukerutvalg sendes til partene.
Desember	Forslag behandles lokalpolitisk.
Januar 2026	Samordning i KU.
Februar-mars 2026	Handlingsprogram behandles i politisk styringsgruppe.

3.2 Politiske vedtak

Miljøpakkens handlingsprogram blir behandlet i fylkestinget, bystyret i Trondheim, kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland i november/desember 2025.

Vedtakene blir satt inn her når de foreligger.

4. Finansielle rammer

4.1 Veiledende inntektsrammer 2026-2029

Tiltakene i Miljøpakken finansieres med en rekke statlige-, fylkeskommunale- og kommunale midler, i tillegg til bompenger. Hver finansieringskilde har ulike bevilgningskriterier og føringer for hvor de kan benyttes:

- Enkelte finansieringskilder gis som en fast årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift.
- De enkelte finansieringskildene har føringer for hvilke typer tiltak de kan finansiere, dette er hovedsakelig knyttet til retningslinjer fra de bevilgende etater og inngåtte avtaler mellom partene i Miljøpakken.
- Bruk av estimer: For bominntektene legges det til grunn et estimat på netto bominntekter fra bompunktene. Tilsvarende er det lagt til grunn estimer for kommunal- og fylkeskommunal merverdiavgiftskompensasjon. Når de faktiske verdiene blir kjent erstattes estimatene, dette blir ivaretatt i grunnlaget for kommende handlingsprogram.
- Bruk av indekser: Finansieringskilder og -rammer blir indeksjustert til gjeldende kroneverdier, 26-kr i dette handlingsprogrammet. Dette er nærmere beskrevet i Byvekstavtalen 2023-2029, vedlegg 5.

Tabell 1 finansiering 2026-29, fordelt på finansieringskilde.

Inntekter (tall i mill. 26-kr)	2026	2027	2028	2029	2026-2029
Kommunale midler	36	32	50	39	158
Fylkeskommunale midler	101	91	91	91	372
Rv-midler, store prosjekt	200	200	65	0	465
Rv-midler, programområder	933	933	933	933	3732
Belønningsmidler, byvekstavtale	307	307	307	307	1227
Belønningsmidler, red. kollektivtakster	63	63	63	63	250
Belønningsmidler, red. bomtakster	42	42	42	42	167
Belønningsmidler, bedre kollektiv	0	83	42	42	167
Investeringsstilskudd, Metrobuss	194	478	480	480	1522
Jernbane, knutepunkt- og stasjonsutvikling	39	39	0	47	125
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	1041	934	934	934	3844
Merverdiavgiftskompensasjon	223	668	246	131	1268
Sum inntekter	3177	3870	3252	3108	13298

Kommunale og fylkeskommunale midler: Grunnlaget er avtalt forpliktelse/egenandel i byvekstavtalen. Midlene indeksjusteres årlig med kommunal deflator som legges til grunn i forslag til statsbudsjett.

Merverdiavgiftskompensasjon: Alle innspill til handlingsprogrammet er inkl. merverdiavgift (mva). Kommunale og fylkeskommunale tiltak gir grunnlag for å kreve kompensasjon fra staten for merverdiavgift etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven. Det gjelder for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Statlige tiltak omfattes ikke av Merverdiavgiftskompensasjonsloven.

I Miljøpakkens handlingsprogram er det benyttet et mva-estimat på 15%¹ knyttet til kommunale og fylkeskommunale prosjekter innspill.

I Miljøpakken håndteres dette slik:

- Merverdiavgift inngår i alle prosjektrammer som behandles i handlingsprogrammet.
- Alle finansieringskilder (tabell 1) belastes med prosjektkostnader ekskl. mva.
- Merverdiavgiftskompensasjon som kommuner og fylkeskommune mottar, tilbakeføres til Miljøpakken (ingen transaksjon, men årsrapportering på prosjektnivå).
- I Miljøpakkens handlingsprogram estimeres merverdikompensasjonen med bakgrunn i kommunenes og fylkeskommunens planlagte aktivitet på kompensasjonsberettiget virksomhet. Dette avregnes årlig mot faktiske merverdikompensasjon etter at årsoppgjørene er foretatt. Kommuner og fylkeskommune rapporterer hvor mye de har mottatt av merverdikompensasjon per prosjekt til Miljøpakkens årsrapport. Estimerte tall erstattes av faktiske tall i Miljøpakkens finansieringsplan og hensyntas dermed i inntektsrammene (tabell 1) for neste års handlingsprogram.
- Merverdiavgiftskompensasjon kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse, jf. Byvekstavtalen.

Statlige midler: Felles for de statlige midlene er at de i henhold til statens økonomireglement skal benyttes i tildelingsåret.

Riksvegmidler, store prosjekt (post 30): For utbyggingen av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ble det inngått en finansieringsavtale mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om finansiering og gjennomføring av prosjektet. Prosjektet ble finansiert både med statlige midler og bompenger. Bompengene forskutterer andelen av statlige midler, dette vil bli refundert i perioden 2024-2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning.

I utkast til statsbudsjett 2026 er refusjonen på xxx mill. kr.

Riksvegmidler, programområdemidler (post 30/66): Det er åpnet for mer fleksibel bruk av statlige midler til investeringstiltak for kollektivtransport, sykling og gange. Dette forutsetter at tiltaket enten er på riksveg, fylkesveg med riksvegfunksjon eller på lokalt vegnett hvor tiltaket viser større måloppnåelse eller bedre kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn tilsvarende tiltak på riksveg.

Iht. Byvekstavtalen kan midlene kun benyttes til investering (inkl. grunnnerv), midlene utbetales fra Statens vegvesen etter forbruk etter at utbygging er igangsatt. Midlene kan derfor ikke finansiere arbeid som påløper frem til vedtatt reguleringsplan.

¹ Ivaretatt at interne kostnader og grunnnerv er fritatt for merverdiavgift.

Belønningsmidler (post 66): Midlene består av 4 ulike statlige tilskudd, med ulike føringer knyttet til hvor de kan benyttes. Felles for disse statlige tilskuddene er at de bevilges med bakgrunn i en fast indeksjustert andel pr år.

- Belønningsmidler (byvekstavtalen kap. 3.1.2), kan benyttes på alle porteføljene i avtalen og skal anvendes i tråd med nullvekstmålet. Belønningsmidler kan benyttes i hele avtaleområdet, samt til tiltak utenfor avtaleområdet gitt at disse tiltakene underbygger nullvekstmålet.
- Statlig tilskudd til reduserte bompenger (byvekstavtalen kap. 3.1.6), partene er enige om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til å styrke kollektivtilbudet i avtaleperioden. Konkretisering skal skje i handlingsprogrammet.
- Statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud (byvekstavtalen kap. 3.1.6), partene er enige (KU-sak 17/20, møte 13.05.2020) om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til å delfinansiere tiltakene som inngår i Metrobusstopporteføljen.
- Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk (byvekstavtalen kap. 3.1.7), tilskuddet benyttes til taksreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Partene er enige (KU-sak 37/21, møte 20.08.2021) om at midlene benyttes til:
 - Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20 år.
 - Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog (utvidet sone A til Melhus og Stjørdal). Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.
 - Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.
 - Billettprodukter som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.

Statlig investeringstilskudd til metrobusssprosjektet (post 63): Tilskuddet (byvekstavtalen kap. 3.1.3) skal gå til viktige fylkeskommunale høykvalitets kollektivtransportprosjekter med stor kapasitet. Metrobusssprosjektet skal gi et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell.

Iht. Byvekstavtalen kan midlene kun benyttes til investering (inkl. grunnerverv), midlene utbetales fra Statens vegvesen etter forbruk etter at utbygging er igangsatt. Midlene kan derfor ikke finansiere arbeid som påløper frem til vedtatt reguleringsplan.

Statlige midler til utvikling av stasjoner og knutepunkt langs jernbane (post 72): Midlene (byvekstavtalen kap. 2.1.2), er statens bidrag til mindre investeringer i stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbane. Partene er enige om en avtalt fordeling av midler mellom Trondheim Sentralbanestasjon, og stasjonene på Hommelvik og Stjørdal.

Bompenger: Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3 gir rammene for Miljøpakkens bomsystem. I perioden 2026-2029 er det lagt til grunn netto bominntekter på 3,324 mrd. 26-kr. Dette er beregnet med grunnlag i en konsumprisjustert gjennomsnittstakst fra bompengeproposisjonen multiplisert med antall bompasseringer, med et fratrekk for driftskostnader. Det er i tillegg lagt til inntekten fra 2024 som oversteg den budsjetterte inntekten, samt periodisering av inntektene fra 2025.

Bompengene kan i henhold til vegloven benyttes til infrastrukturprosjekter og til drift av kollektivtrafikken. I tråd med lokale parters ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen (ref. Prop. 1 S 2023-2024).

4.2 Kostnader 2026-29

I tabellen under vises alle kostnader i perioden sortert etter tiltaksområder, og delt i grønne og hvite lister. Tiltak inkludert i grønn liste er partene enige om. Tiltak inkludert i hvit liste har partene ikke kommet til enighet om.

Tabell 2 Kostnader, grønn liste

Tiltaksområde, grønn liste	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Veg	75,0	70,0	115,0	191,9	451,9
Kollektiv	1 001,3	1 052,7	1 520,6	2 146,2	5 720,8
Jernbane	39,0	39,0		47,0	125,0
Sykkel	494,0	765,5	1 247,6	1 243,2	3 750,3
Gange	78,3	93,9	45,6	60,5	278,3
Annet	79,4	120,2	120,7	94,8	415,1
Totalt	1767,0	2141,3	3049,5	3783,6	10 741,4

Tabell 3 Kostnader, hvit liste

Tiltaksområde, hvit liste	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Veg	50,0	175,0	175,0	171,9	571,9
Kollektiv	17,7	220,8	247,8	98,9	585,2
Sykkel	78,0	290,8	517,1	692,4	1578,3
Gange	105,3	207,6	141,0	77,0	530,9
Annet	107,6	91,0	82,1	2,1	282,8
Totalt	358,6	985,2	1163,0	1 042,3	3549,1

5. Veg

Vegtiltakene i Miljøpakken omfatter både utbygging og oppgradering av hovedveger og lokal-/fylkesveger, med mål om å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerhet – samtidig som de miljømessige konsekvensene reduseres. Vegprosjektene skal ikke bare omfatte tradisjonelle utbedringer. Prosjektfaser som planlegging og regulering vektlegges for å sikre kostnadskontroll og god samfunnsøkonomisk nytte.

Prioriterte vegtiltak inkluderer nye forbindelser som Johan Tillers veg del 2, Brundalsforbindelsen og Byåstunnelen. Det legges også vekt på løsninger som frigjør kapasitet for kollektivtrafikk, sykkel og gange, for eksempel ved utbedring av kryss, rampetilknytninger og langs riksveg og fylkesveg med «riksvegfunksjon».

Tiltakene for veg skal bidra til nullvekstmålet: at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Dessuten stilles krav om at nye veganlegg eller ombygging skal gi merverdi for trafikantene, som for eksempel gjennom økt bredde, sykkelfelt, fortau eller bedre universell utforming.

Tabell 4 Veg, grønn liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Johan Tillers veg	Trondheim kommune	(306,7)	8,0	15,0	30,0	50,0	103,0
Fv. 704 Tanem - Tulluan	Trøndelag fylkeskommune	775,7	40,0				40,0
Byåstunnelen	Trøndelag fylkeskommune	(2569)	25,0	45,0	70,0	120,8	260,8
Fv715 - Ila-Flakk	Trøndelag fylkeskommune		2,0	10,0	15,0	21,1	48,1
TOTALT			75,0	70,0	115,0	191,9	451,9

Tabell 5 Veg, hvit liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Brundalsforbindelsen	Trondheim kommune	607,5	50,0	175,0	175,0	171,9	571,9
SVV/Trfk: Nødvendig å få klarhet i MP sin andel.							

6. Kollektiv

Kollektivtiltakene i Miljøpakken har som hovedmål å styrke tilbudet og gjøre det mer attraktivt å reise uten bil. Tiltakene omfatter både utbygging av infrastruktur og forbedringer i drift, med vekt på høy frekvens, punktlighet og kapasitet. Sentralt står videreutvikling av metrobussystemet, bedre knutepunkter og effektive løsninger som reduserer reisetid og sikrer sømløse overganger mellom buss, tog og andre reisemidler.

Prioriterte kollektivprosjekter inkluderer egne kollektivfelt og bussveger, oppgradering av holdeplasser og terminaler, samt nye løsninger for å gjøre systemet mer universelt utformet. Det legges også stor vekt på digitalisering og sanntidsinformasjon, som skal bidra til økt brukervennlighet og forutsigbarhet.

Kollektivsatsingen skal være et bærende element for å nå nullvekstmålet, ved å ta unna transportveksten i byområdet. Investeringene skal sikre at kollektivtransporten fremstår som det mest effektive, miljøvennlige og konkurransedyktige alternativet til privatbil.

Tabell 6 Kollektiv, grønn liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings- ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Knutepunkt Melhus	Melhus kommune	34	2,0	5,0	18,0	5,0	30,0
Stasjonsutvikling, kollektivknutepunkt Stjørdal	Stjørdal kommune			37,0	37,0		74,0
Innfartsparkering E39 Buvika	SVV	28,0	7,0				7,0
Holdeplasspakke 3 Fv	Trøndelag fylkeskommune	19,5	3,0	10,0	3,6		16,6
Levetidsforlengelse Gråkallbanen	Trondheim kommune/ Trøndelag fylkeskommune	(196,7)	65,0	65,0	64,7		194,7
Trikk tiltakspakke	Trondheim kommune		28,0	28,0	28,0	28,0	112,0
Planlegging og regulering av bussdepot Stor-Trondheim	Trøndelag fylkeskommune	(27,6)	9,6				9,6
Drift kollektivtransport (rammeavtale)	Trøndelag fylkeskommune		254,6	254,6	254,6	254,6	1018,4
Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	Trøndelag fylkeskommune		62,5	62,5	62,5	62,5	250,0
Ekstra driftstilskudd	Trøndelag fylkeskommune		53,8	53,8	53,8	53,8	215,2
Drift lokalbuss omegnskommuner	Trøndelag fylkeskommune		26,9	26,9	26,9	26,9	107,6
Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim	Trøndelag fylkeskommune		91,6	91,6	91,6	91,6	366,4
Aldersvennlig transport	Trøndelag fylkeskommune		10,9	10,9	10,9	10,9	43,6
Reduserte takster	Trøndelag fylkeskommune		53,8	53,8	53,8	53,8	215,2
Mobilitetspakke	Trøndelag fylkeskommune		17,2	17,2	8,6		43,0
Utredningsarbeid mot MST 2029	Trøndelag fylkeskommune		0,4	2,4			2,7
MST 2029 infrastruktur	Trøndelag fylkeskommune	470,9		60,0	180,0	233,0	473,0
TOTALT Kollektiv			686,3	778,7	894,0	820,1	3179,0

Gateprosjekt - Fv 6650 - Kongens gate	Trøndelag fylkeskommune	575,5	177,0	152,0	17,6		346,6
Gateprosjekt - Fv. 6690 Elgeseter Gate nord	Trøndelag fylkeskommune	319,1	20,0	44,0	150,0	98,0	312,0
Gateprosjekt - Fv. 6690 Elgeseter Gate sør	Trøndelag fylkeskommune	(68,6)				19,1	19,1
Gateprosjekt - Fv. 6692 Innherredsvegen øst	Trøndelag fylkeskommune	461,8	101,0	24,0			125,0
Gateprosjekt - Fv. 6668 Metrobusstrasé Nyhavna (22163M)	Trøndelag fylkeskommune	495,4	6,0	14,0	112,0	347,0	479,0
Gateprosjekt - Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate	Trøndelag fylkeskommune	(283,8)			7,0	219,0	226,0
Gateprosjekt - Fv 6668 - Haakon VIIs gate	Trøndelag fylkeskommune	(731,7)	6,0	15,0	250,0	460,0	731,0
Gateprosjekt - Fv 6690 - Innherredsveien vest	Trøndelag fylkeskommune	(306,1)	5,0	25,0	90,0	183,0	303,0
TOTALT Metrobuss			315,0	274,0	626,6	1326,1	2541,7

Tabell 7 Kollektiv, hvit liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Bussdepot Stor-Trondheim	Trøndelag fylkeskommune	(1 111)	15,0	195,0	222,0	73,1	505,1
SVV: Prioritering fra HP 25 står ved lag. MP gir tilskudd. Tilskudd til bussdepot kan økes med 100 utover 125 dersom vedtakspunkt 5a iii er oppfylt i KU-sak 03/25							
Ekstra for tog i sone A	Trøndelag fylkeskommune		2,7	25,8	25,8	25,8	80,1
SVV: Summene bør avklares. Avventer sak fra JD og TRFK.							
TOTALT			17,7	220,8	247,8	98,9	585,2

7. Jernbane, stasjoner og knutepunkt

Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet.

Knutepunktsmidlene i byvekstavtalen er fordelt på utvikling av Trondheim S (206 mill. 2019-kr) og planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus (77 mill. 2019-kr).

Tabell 8 Jernbane, stasjoner og knutepunkt, grønn liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Stjørdal stasjon	Jernbanedirektoratet		8,0	39,0			47,0
Hommelvik stasjon	Jernbanedirektoratet					47,0	47,0
Trondheim S	Jernbanedirektoratet		31,0				31,0
TOTALT			39,0	39,0	0,0	47,0	125,0

8. Sykkel

Sykkeltiltakene i Miljøpakken skal bidra til at flere velger sykkel fremfor bil på korte og mellomlange reiser. Innsatsen er rettet mot både utbygging av sammenhengende hovednett for sykkel og lokale løsninger som gjør hverdagsreiser tryggere og mer effektive. Det satses på brede sykkelveger, sykkelfelt, snarveger og bedre kryssløsninger, slik at syklistene får høyere fremkommelighet og økt trafiksikkerhet.

Prioriterte prosjekter omfatter ferdigstilling av viktige strekninger i hovednettet, bedre tilrettelegging for sykkel i og rundt sentrum, samt tiltak som kobler sykkel sammen med kollektivknutepunkter. Det legges også vekt på vinterdrift og god standard på vedlikehold, slik at sykkel skal være et attraktivt alternativ året rundt.

Sykkelsatsingen er en nøkkel for å nå nullvekstmålet. Med økt trygghet, komfort og tilgjengelighet blir sykkel en konkurransedyktig reisemåte for både skole, arbeid og fritid.

Tabell 9 Sykkel, grønn liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings- ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026- 29
Sykkeltiltak omegnskommuner							
G/S veg Stasjonsfjæra	Malvik kommune	(18,1)	3,0		15,0		18,0
Tverrforbindelsen sykkel, Stjørdal	Stjørdal kommune	(113,3)	31,2	31,2			62,4
Innherredsveien, Stjørdal	Trøndelag fylkeskommune	238	10,0	18,0	90,0	62,0	180,0
MP Fv.800 Hårrisdalen-Nygården (Skaun)	Trøndelag fylkeskommune	(79,7)	5,0	10,0	50,0	11,3	76,3
MP Fv. 800 Thamshavn – Bårdshaug/Gjølme (Orkland)	Trøndelag fylkeskommune	(103,5)		5,0	17,0	77,5	99,5
Sykkeltiltak Trondheim kommune							
E6 Hårstadkrysset - Vinterveien, hovedsykelveg	Statens vegvesen	(150,4)	4,0	1,0	90,0	55,4	150,4
E6 Tonstad-Selsbakk, hovedsykelveg	Statens vegvesen	(191,5)	20,0	75,0	75,0	15,0	185,0
E6 Selsbakk-Sluppen, hovedsykelveg	Statens vegvesen	(227,9)	3,5		50,0	166,2	219,7
Rv. 706 Arkitekt Ebbells veg - Grilstadkleiva, hovedsykelveg	Statens vegvesen	(125,4)	0,0	0,0	80,0	36,9	116,9
Rv 706 Lilleby skole- Nordtvedts gate, hovedsykelveg	Statens vegvesen	(216,3)	15,0	75,0	27,6		117,6
E6 Brattørbrua	Statens vegvesen	(113,9)	3,9				3,9
Rv. 706 Gildheim - Leangbrua hovedsykelveg	Statens vegvesen	261,3	55,0	45,0	4,7		104,7
Rv. 706 Nydalsbrua, ny Sluppen GS-bru	Statens vegvesen	11,1	11,1				11,1
Brøsetruta del 1-3	Trondheim kommune	22,4	4,0	8,0			12,0
Brøsetruta del 5	Trondheim kommune	27,0	6,0	13,5			19,5
Brøsetruta del 6	Trondheim kommune	49,8		5,0	15,0	15,8	35,8
Brøsetvegen Sør	Trondheim kommune	24,3	5,0	14,3			19,3
Øvre- og Nedre Bakklandet	Trondheim kommune	101,8	34,4	20,0			54,4

Klæbuveien, Gløshaugveien - Vollabakken	Trondheim kommune	50,4	10,0	20,0	15,9		45,9
Klæbuveien, Hans Osnes gt. - Gløshaugveien	Trondheim kommune	14,0	9,2				9,2
Bromstadruta del 3, Bromstadvegen	Trondheim kommune	(123,1)	15,0	40,0	56,0		111,0
Bromstadruta del 4,5 og 6, Tungasletta - Granåsvegen	Trondheim kommune	(90)	6,0	15,0	30,0	30,0	81,0
Reppe-Vikåsen GSV	Trondheim kommune	51,4	10	20,9			30,9
Tiltak Lade - Nidarholms gate	Trondheim kommune	(19,6)	2,0	3,0	12,6		17,6
Tordenskiolds gate og Smedbakken	Trondheim kommune	(64,9)	20,0	38,8			33,4
Sammenhengende sykkeltilbud	Trondheim kommune	(32,8)	7,0	10,8	10,0		27,8
Kongsvegen og Øvre-/Nedre Flatåsveg	Trondheim kommune	8,5	6,0				6,0
Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (22113S)	Trøndelag fylkeskommune	224,1	52,2	90,0	55,0	15,7	212,9
Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen	Trøndelag fylkeskommune	(227,3)	4,1	22,0	110,0	78,2	214,3
Fv. 6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Blaklivegen, Sykkelveg med fortau/støyskj., reg.plan	Trøndelag fylkeskommune	134,6	57,5	42,0	20,5		120,0
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen	Trøndelag fylkeskommune	(163,9)	25,0	16,4	60,0	37,2	138,6
Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal-Selsbakk - Sjøbstadvegen - Okstadøy (del 1)	Trøndelag fylkeskommune	(377,5)	10,0	50,0	147,5	125,4	332,9
Fv. 6682 Hovedsykkelveg Heimdal-Selsbakk - Okstadøy - Selsbakk (del 2)	Trøndelag fylkeskommune	(382,9)	0,0	12,0	100,5	249,6	362,1
Fv 6692 Innherredsveien Saxenborg alle-Persauneveien - Sykkel	Trøndelag fylkeskommune	7,6	4,6				4,6
Fv 6668 H7 v/Rotvoll - Arkitekt Ebbells veg	Trøndelag fylkeskommune	11,9		8,0			8,0
Fv 6650 - Byåsveien Munkvoll - Breidablikkveien	Trøndelag fylkeskommune	(299,3)	4,0	10,0	65,0	200,3	279,3
Fv 6650 - Byåsveien Breidablikkveien - Ila	Trøndelag fylkeskommune	(286,3)				5,0	5,0
Fv 6656 - Bøckmans veg - Nedre del	Trøndelag fylkeskommune	(41)		5,0	10,0	20,4	35,4
Diverse sykkeltiltak							
FV Vinterdrift sykkel dKA	Trøndelag fylkeskommune		16,2	16,5	16,8	17,3	66,8
Vinterdrift sykkel	Trondheim kommune	58,0	14,0	14,5	15,0	15,8	59,3
Mindre tiltak sykkel	Trondheim kommune	12,4	3,1	3,1	3,1	3,2	12,5
Sykkelparkering	Trondheim kommune	0,0	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
Sykkelteilere	Trondheim kommune		2,0	1,5	0,5		4,0
TOTALT			494,0	750,1	1247,6	1243,2	3739,4

Tabell 10 Sykkel, hvit liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings- ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Fv. 708 Vollmarka, Melhus	Trøndelag fylkeskommune						0,0
Trfk: For lav kost/nytte.							
Fv.6612 Melhus - Jaktøya	Trøndelag fylkeskommune	(227,9)	3,0	10,0	67,0	150,0	230,0
SVV: Aktivt prioritert ut i HP 25 til fordel for bru over Gaula. Økonomisk situasjon i pakken som helhet gjør at midlene best utnyttes til andre tiltak i byvekstområdet. SVV har planprosjekt, aktuelt for neste avtale. MeK: Ikke prioritert av kommunestyret i Melhus, fremdriften er ikke realistisk og styringsrammen er for lav.							
GSV Børsa - Eggkleiva	Skaun kommune	(130)		2,0			2,0
Trfk: Måloppnåelsen vurderes som svært lav, behov i fv. 800							
GSV Eggkleiva - Venn	Skaun kommune	(100)		1,5			1,5
Trfk: Måloppnåelsen vurderes som svært lav, behov i fv. 800							
Rv 706 Nordtvedts gate - Pirbrua, hovedsykkelveg	Statens vegvesen	519,2	0,0	100,0	165,0	250,1	515,1
Trfk: Støtter tiltaket, men økonomien må avklares. Noe etter 2029?							
Bru Rosenborgbassenget	Trondheim kommune	(88,6)	10,0	10,0	10,0	52,6	82,6
SVV: Oppstart mulig først i 2030 - ikke rasjonelt å holde av rammen i denne perioden. Rammen bør fristilles.							
Verftsbrua	Trondheim kommune	(65,5)	5,0	10,0	45,5		60,5
Trfk: Proteføljestyring. (TK har forslag til inndekning).							
Klæbuveien, Lerkendal trinn 1	Trondheim kommune	(20,1)	5,0	8,6			13,6
SVV: Virker som at mulig total kostnad muligens blir undervurdert?							
Vollabakken (Klæburuta del 7 og 8)	Trondheim kommune	42		10	4,5		
SVV: Prosjektomfang bør revurderes. Tildelte midler på P66 i 2025 bør omdisponeres (15 mill).							
Persaunvegen - del 1	Trondheim kommune	101,0	6,0	20,0	35,0	33,7	94,7
SVV: Prioritering fra HP 25 står ved lag. Om standard skal legges på nivå med innspillet, så burde kanskje hele prosjektet prioriteres for neste avtaleperiode i stedet for denne. (TK har forslag til inndekning).							
Bromstadruta del 1 og 2, F.N. veg og K.Ø. veg	Trondheim kommune	62,1	10,0	32,1	15		57,1
Tk: Justere ned for å dekke inn prosjekter med manglende finansiering.							
Erling Skakkes gt. øst	Trondheim kommune	(29,9)	2,0	15,0	10,4		27,4
SVV: Avhengig av vedtak i samf.plan. Etablering av sykkelfelt iht gatebruksplan. 370 m sykkelfelt, inkludert oppgradering av gate							
Kjøpmannsgata	Trondheim kommune	(32,8)	3,0	5,0	15,0	9,8	32,8
SVV: Avhengig av vedtak i samf.plan. Rammen bør omdisponeres.							
Klostergata	Trondheim kommune	(32,8)	5,0	5,0	10,0	10,3	30,3
Trfk: Omkamp, imot.							
Sverresborgruta, Sverresborg lokalsenter	Trondheim kommune	158,4	10,0	10,0	60,0	71,4	151,4
SVV: Prioritering fra HP 25 står ved lag. Ønsker ikke å gå med på økning i kostnad. Trfk: Prosjektet vurderes å være byforskjønnings og mulig utløst av VA. (TK har forslag til inndekning).							
Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns veg	Trondheim kommune	53,7	9,0	20,0	18,7		47,7
SVV: Virker som at total kostnad muligens blir undervurdert? To bruer over hhv. Holtermannsveg og Klæbuveien.							
Persaunvegen - del 2	Trondheim kommune	78,6		6,0	20,0	30,0	56,0
Persaunvegen - del 3	Trondheim kommune	83,5		6,0	20,0	30,0	56,0
SVV: Ikke prioritert. Trfk: Omkamp. Får 70 + indeksøkning - ev. tildeling i 2025. Premisset var at avsetningen var til hele							

strekningen, men Trfk er åpen for at kommunen prioriterer innenfor potten.							
Sverresborgruta, Sverresborg allé	Trondheim kommune	60,5	5,0	5,0	25,0	24,5	59,5
SVV: Aktivt prioritert ut i HP 25. Ingen grunn til å revurdere i år. Trfk: Nedprioriteres ettersom det allerede er tilbud på strekningen. Brorparten av strekningen er klasse B etter kommunens kartlegging.							
Sverresborgruta, Kyvannet	Trondheim kommune	70,4		5,0	5,0	30,0	40,0
SVV: Aktivt prioritert ut i HP 25. Ingen grunn til å revurdere i år. Trfk: Ikke eget prosjektark – ikke tydelig hva prosjektet er. Vurderer at det ikke er behov for klasse A på strekningen, strekningen grenser mot sykkeltilbud klasse B i begge ender.							
Forsøkslia, Selsbakk vn. og Damlia	Trondheim kommune	(14,6)	5,0	9,6			14,6
SVV: TK må foreslå inndecking. Trfk: Nedprioriteres grunnet begrenset økonomisk handlingsrom – uklar måloppnåelse.							
TOTALT			78,0	280,8	506,6	692,4	1557,8

9. Gange

Tiltak for gående i Miljøpakken skal gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å velge føttene som transportmiddel. Innsatsen retter seg mot utbygging og oppgradering av fortau, snarveger og gangfelt, samt bedre belysning og universell utforming som øker tilgjengeligheten for alle grupper.

Prioriterte prosjekter inkluderer etablering av snarveger, nye fortau langs viktige skole- og boligveger, utbedring av kryss og overgangsfelt, samt tiltak som reduserer fartsnivå og bedrer trafiksikkerheten. Samtidig legges det vekt på å skape trivelige og trygge byrom som inviterer til mer gåing i hverdagen.

Gangtiltakene bidrar både til nullvekstmålet og til folkehelsegevinster. Ved å gjøre det mer attraktivt å gå korte reiser, reduseres bilavhengigheten, samtidig som byen blir mer tilgjengelig, trygg og levende.

Tabell 11 Gange, grønn liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styrings- ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026- 29
Fagottvegen nedre, fortau og enveiskjøring	Malvik kommune	(13,4)	10,8				10,8
Trafikktekniske tiltak Malvik	Malvik kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Melhus	Melhus kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Orkland	Orkland kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Fortau Reksteret - Grøtte	Orkland kommune	(4,2)	3,2				3,2
Snarvegpakke Orkland	Orkland kommune	3	1,0	1,0			2,0
Gatelys langs kommunale skoleveger uten fortau-prosjektpakke	Orkland kommune	2	1,0				1,0
Trafikktekniske tiltak Skaun	Skaun kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Trafikktekniske tiltak Stjørdal	Stjørdal kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Stavset trygg skoleveg	Trondheim kommune	(21,8)	10,0	6,8			16,8
Mindre trafikktekniske tiltak	Trondheim kommune		5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
Eberg Trafikkgård	Trondheim kommune	3,7	0,9	0,9	1,0	1,0	3,8
Fortau Mikkelvegen	Trondheim kommune	20,2		11,7			11,7
Snarvegpakke 10 og 11	Trondheim kommune	(37,3)	17,3				17,3
Sanering av underganger Innherredsvegen	Trondheim kommune	(31,1)	5,0	11,0	10,1		26,1
Ringvålvegen fortau, Lund snuplass	Trøndelag fylkeskommune		1,55				1,55
Fv 950 Gang- og sykkelveg Homla bru (Malvik)	Trøndelag fylkeskommune	86,3	20,0	45,0	10,0	0,0	75,0
Fv.950 Kryssing Midtsand (Malvik)	Trøndelag fylkeskommune	(123)		10,0	17,0	52,0	79,0
TOTALT			78,3	93,9	45,6	60,5	278,3

Tabell 12 Gange, hvit liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styringsramme (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Fortau Grim Saxeviks veg	Malvik kommune	(17,6)	3,0	14,6			17,6
SVV: Ikke rom i porteføljen til Malvik, viktig å prioritere Stasjonsfjæra for å få utløst knutepunktsmidler. Trfk: Nedprioriteres grunnet begrenset økonomisk handlingsrom – spørsmål rundt måloppnåelse.							
Lyngenvegen	Melhus kommune	(4,5)	2,5				2,5
Trfk: For lav kost/nytte.							
Løvsetvegen delstrekning 1	Melhus kommune	(5)	3,0	2,0			5,0
Trfk: kan prioriteres.							
GSV Hollumvegen	Melhus kommune	(44,3)	2,0	3,0	20,0	20,0	45,0SVV:
SVV: Lang strekning, en del nærmere bebyggelse. I helhet perifert fra sentrum og alle knutepunkt. Ikke riktig prioritering. Trfk: Lav måloppnåelse - ikke god kostnad/nytte.							
Gimsøya	Melhus kommune	(62)	3,0	9,0	40,0	20,0	72,0
SVV: Beredning av grunn for boligutbygging, på bekostning av bru over Gaula - lavere måloppnåelse enn tidligere portefølje. Trfk: Lav måloppnåelse - ikke god kostnad/nytte.							
Bennavegen	Melhus kommune	(83,1)	14,0	50,0	20,0		84,0
SVV: Langt unna sentrum og knutepunkt, ikke er ønsket arealutvikling som MP skal bidra til. Trfk: Ikke MP-prosjekt							
Snarveg Gruva	Melhus kommune	(4,5)	2,0				2,0
Trfk: For lav kost/nytte.							
Snarvegpakke 2	Melhus kommune	(2)	2,0				2,0
Trfk: For lav kost/nytte.							
Mussugata - Ler	Melhus kommune	(2)	2,0				2,0
Trfk: Ikke MP-prosjekt.							
Fv. 707 Berg - Høstadkorsen	Trondheim kommune (Trøndelag fylkeskommune)	111,0	23,0	59,0	23,0		105,0
SVV: Aktivt prioritert ut i HP 25 og tidligere år. Ingen grunn til å revurdere prosjektet.							
Gammellina fortau	Trondheim kommune	38,0	18,8				18,8
SVV/Trfk: TK må foreslå inndekning. (TK har forslag til inndekning).							
Hans Finnes gate fortau	Trondheim kommune	47,0	2,0	19,9			21,9
SVV: TK må foreslå inndekning. Trfk: Porteføljestyling, forutsatt at det har startet. (TK har forslag til inndekning).							
Steinberget	Trondheim kommune	(50)	5,0	10,0	15,0	17,0	47,0
SVV: Prioritering fra HP 25 står ved lag. Ønsker ikke å gå med på økning i kostnad som følge av ekstra delstrekning. Trfk: Står i prosjektarket at bygging er tidligst 2029 – delstrekningen bør utsettes til etter 29. Tk: Justere ned for å dekke inn prosjekter med manglende finansiering.							
Snarveipakke 12	Trondheim kommune	(20)	5,0	15,0			20,0
SVV: TK må foreslå inndekning. Trfk: Nedprioriteres grunnet begrenset økonomisk handlingsrom.							
Gyldenløves gate	Trondheim kommune	62,7	6,0	10,0	23,0	20,0	59,0
SVV/Trfk: Aktivt prioritert ut i HP 25. Ingen grunn til å revurdere i år.							
Selsbakk undergang	Trondheim kommune	(25,1)	10,0	15,1			25,1
SVV/Trfk: Aktivt prioritert ut i HP 25. Ingen grunn til å revurdere i år.							
TOTALT			105,3	207,6	141	77	530,9

10. Annet

Denne kategorien omfatter støttefunksjoner og tiltak som ikke faller direkte inn under veg, kollektiv, sykkel eller gange, men som likevel er nødvendige for å gjennomføre Miljøpakkens mål. Her inngår administrasjon, prosjektutvikling og ulike mobilitetsprosjekter som bidrar til mer effektiv planlegging og bedre samordning av tiltak. Slik bidrar «annet»-tiltakene til å styrke gjennomføringskraften i Miljøpakken, sikre god forvaltning av midlene og understøtte hovedsatsingene på veg, kollektiv, sykkel og gange.

I tillegg inngår prosjekter knyttet til støy. Støyskjerming og støyreducerende tiltak er ofte en integrert del av hovedprosjektene, slik at miljøgevinster ivaretas helhetlig. Egne støyprosjekter kan fases ut.

Tabell 13 Andre prosjekter, grønn liste

Prosjekt	Prosjekteier	Styrings- ramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026- 29
HjemJobbHjem	Trondheim kommune	53,8	13,6	13,6	13,6	13,5	54,3
Mobilitetsrådgivning	Trondheim kommune	13,3	4,0	3,1	3,1	3,1	13,3
Tiltakspakke Heimdal	Trondheim kommune	(44,8)		15,0	19,8		34,8
ATP-nettverk oppdateringer	Trondheim kommune	1,5	0,7				0,7
Teknologiprojekt	Trøndelag fylkeskommune		2,6	2,6	2,6	2,6	10,4
Smart park and ride	Trøndelag fylkeskommune		2,2	4,2	4,1	3,1	13,6
FV Tiltak etter trasébefaring	Trøndelag fylkeskommune		5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
FV Tiltak etter GSi	Trøndelag fylkeskommune		5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
FV Mindre trafikktekniske tiltak	Trøndelag fylkeskommune		4,0	5,0	5,0	5,0	19,0
Støypakke 1	Trøndelag fylkeskommune		4,3				4,3
Støypakke 2	Trøndelag fylkeskommune		3,0	11,22			14,2
Planleggingsmidler til etter 2029	Trfk/Tk/Svv			22,0	29,0	24,0	75,0
Prosjektutvikling FV	Trøndelag fylkeskommune		1,5	2,0	2,0	2,0	7,5
Prosjektutvikling Malvik	Malvik kommune		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Prosjektutvikling Melhus	Melhus kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Prosjektutvikling Orkland	Orkland kommune		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Prosjektutvikling Skaun	Skaun kommune		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Prosjektutvikling Stjørdal	Stjørdal kommune		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Prosjektutvikling SVV	SVV		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Prosjektutvikling TK	Trondheim kommune		4,0	2,0	2,0	2,0	10,0
Koordinering/adm FV	Trøndelag fylkeskommune		4,0	4,0	4,0	4,0	16,0
Koordinering/adm Malvik	Malvik kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Koordinering/adm Melhus	Melhus kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Koordinering/adm Orkland	Orkland kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Koordinering/adm Skaun	Skaun kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Koordinering/adm Stjørdal	Stjørdal kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2,0
Koordinering/adm TK	Trondheim kommune	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	17,2

Sekretariatet	Sekretariatet	5,8	5,6	5,6	5,6	5,6	22,4
Evaluering og trafikkdata	Sekretariatet	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6	10,4
Informasjon	Sekretariatet	5,2	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0
TOTALT			79,4	120,2	120,7	94,8	415,1

Tabell 14 Andre prosjekter, hvit liste

Prosjektnavn	Prosjekteier	Styringsramme/ (utr.est)	2026	2027	2028	2029	SUM 2026-29
Koordinering/adm Sv	SVV		2,1	2,1	2,1	2,1	8,4
SVV: bør finansieres av parten selv. Omdisponering.							
Midtbypakke	Trondheim kommune	(263,9)	100,0	83,9	80,0		263,9
SVV: Avsetning i påvente av vedtak og tiltakspakke. Trfk: Svarer ikke ut vedtaket fra forrige HP. Må avklares økonomisk før ok							
Living labs Bylogistikk	Trondheim kommune	(15,5)	5,5	5,0	0,0	0,0	10,5
SVV: TK må foreslå inndekning. Trfk: Nedprioriteres grunnet begrenset økonomisk handlingsrom – uklar måloppnåelse.							
TOTALT			107,6	91,0	82,1	2,1	282,8

11. Omegnskommuner

Her er rammer og porteføljer til omegnskommunene Stjørdal, Malvik, Skaun, Orkland og Melhus oppsummert for seg selv. De er i tillegg inkludert i grønne og hvite hovedtabeller. Porteføljen av prosjekter det er enighet om, er summert på grønn linje. Rammen er totalrammen, trukket i fra det som er brukt før 2026 og rest er indeksjustert til 26-kr.

Tabell 15 Stjørdal kommune, oppsummert

STJØRDAL KOMMUNE	2026	2027	2028	2029	Totalt
Stjørdal prosjekter grønne	41,2	169,2	129,7	2	342
Stjørdal ramme					266
Rest					-76

Tabell 16 Malvik kommune, oppsummert

MALVIK KOMMUNE	2026	2027	2028	2029	Totalt
Malvik prosjekter grønne	32,8	57	29	101	220
Malvik ramme					232
Rest					23
HVIT Stasjonsfjæra GSV (marginalliste)	3	15,1			18,1
HVIT Fortau Grim Saxeviks veg	3	14,6			17,6

Tabell 17 Skaun kommune, oppsummert

SKAUN KOMMUNE	2026	2027	2028	2029	Totalt
Skaun prosjekter grønne	14	12	52	13,3	91,3
Skaun ramme					104,4
Rest					13,1
HVIT GSV Børse - Eggkleiva		2			2
HVIT Eggkleiva - Venn		1,5			1,5

Tabell 18 Orkland kommune, oppsummert

ORKLAND KOMMUNE	2026	2027	2028	2029	Totalt
Orkland prosjekter grønne	7,2	8	19	79,5	113,7
Orkland ramme					119,1
Rest					5,4

Tabell 19 Melhus kommune, oppsummert

MELHUS KOMMUNE	2026	2027	2028	2029	Totalt
Melhus prosjekter grønne	3,5	6,5	19'5	6,5	36
Melhus ramme					192,2
Rest					156,2
HVIT Løvsetvegen delstrekning 1	3,0	2,0			5,0
HVIT Fv.6612 Melhus - Jaktøya	3	10	67	150,0	230,0
HVIT Snarveg Gruva	2,0				2,0
HVIT Lyngenvegen	2,5				2,5
HVIT GSV Hollumvegen	2,0	3,0	20,0	20,0	45,0
HVIT Gimsøya	3,0	9,0	40,0	20,0	72,0
HVIT Snarvegpakke 2	2,0				2,0
HVIT Fv. 708 Vollmarka					0,0
HVIT Mussugata - Ler	2,0				2,0
HVIT Bennavegen	14,0	50,0	20,0		84,0

12. Avslutninger

Prosjekter som termineres, tas ut av porteføljen og dermed frigir midler til andre prosjekter.

13. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet

Ansv. etat = etaten som vil være ansvarlig for gjennomføring av fasen det bes om finansiering til, unntaksvis avviker dette fra vegeier.

TK = Trondheim kommune

StjK = Stjørdal kommune

MaK = Malvik kommune

MeK = Melhus kommune

SkK = Skaun kommune

OrK = Orkland kommune

TRFK = Trøndelag fylkeskommune

JD = Jernbanedirektoratet

PU = prosjektutvikling

DP = detaljplanlegging, inkluderer byggeplan og evt. reguleringsplan

UB = utbygging

Utredningsestimat: Prosjektets totale kostnad (fra og med detaljplanlegging) som fastsettes ved gjennomført prosjektutvikling og som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Nivået på usikkerheten (standardavviket) skal ligge på 30-50 prosent. Dette vises i kolonne 2 i tabellverket (i parentes) for de tiltak hvor styringsramme ikke er lagt fram.

Styringsmål: For store prosjekter (over 40 mill), kan det være nødvendig å sette et styringsmål etter utredningsestimat, der usikkerheten er 20-30 %.

Styringsramme: Prosjektets totale kostnad (fra og med detaljplanlegging) som fastsettes på bakgrunn av reguleringsplan/byggeplan og som legges til grunn for investeringsbeslutning. Usikkerhet +/- 10 prosent. Oppgis i kolonne 2 i tabellverket (uten parentes) der det er grunnlag for å legge fram styringsramme.

Kroneverdier: Utredningsestimat og styringsrammer er oppgitt i den kroneverdien som er spilt inn av partene (fremgår av det enkelte prosjektark). For de fleste prosjekter er styringsmål/-ramme indeksregulert til 2026-kr (budsjettindekser er lagt til grunn).

Prosjektident: I handlingsprogrammet er det etablert en prosjektident som skal følge tiltaket fra start til slutt. Den skal oppgis ved all rapportering, innspill til fremtidige handlingsprogram og ved fakturering mellom etater. De to første sifrene i prosjektidenten viser hvilket år tiltaket fikk første budsjettildeling, de neste tre sifrene er årlige løpenummer og bokstavene til slutt representerer tiltaksområdet.

Alle tall i handlingsprogrammet er oppgitt i millioner kroner og kostnadstall er inkl. merverdiavgift.