



Dato: 20.03.2026

MST 2029 – VEG- OG GATEINFRASTRUKTUR

OPPSUMMERING PROSJEKTUTVIKLING

Dette notat oppsummerer kort resultatet fra arbeidet med prosjektutvikling og utredning av infrastrukturtiltak til nytt bussanbud i 2029. Det gjelder både den innledende kartlegging og resultatet fra de delprosjekter som er utredet. Alle utredningsrapporter for de ulike delprosjektene er vedlagt.

1. Bakgrunn

I Miljøpakkens handlingsprogrammet 2025-2029 ble det vedtatt en avsetning på 455 mill. i 2025-kr til infrastrukturtiltak ifm. mobilitetsanbudet 2029. Rammen for avsetningen omfatter alle prosjektfaser fra utredning til og med utbygging, og skal disponeres på tvers av vegeiere. Tidlig i 2025 ble det nedsatt en prosjektgruppe og en koordineringsgruppe bestående av ressurser fra Trondheim kommune, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune for å utrede infrastrukturtiltak i Trondheim ifm. mobilitetsanbudet. Prosjektutviklingsfasen har blitt ledet av Trøndelag fylkeskommune.

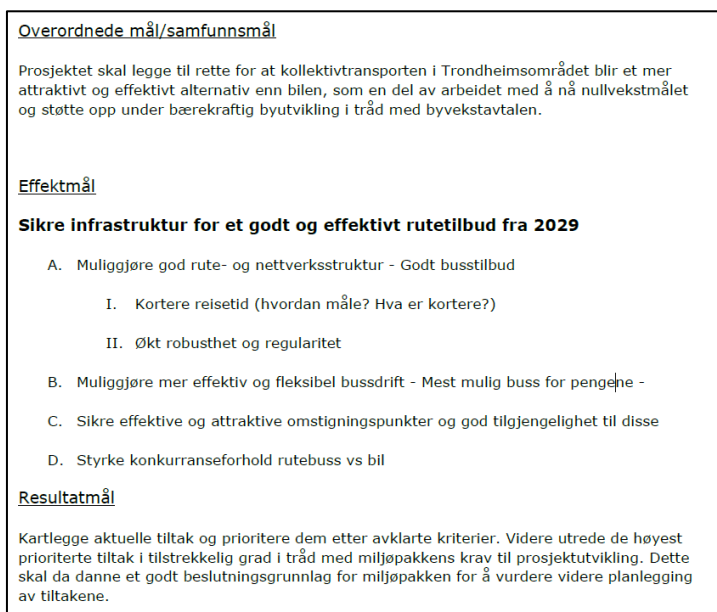
Det har vært tett dialog mellom prosjektgruppen og AtB ilar utredningsfasen. I den innledende fasen i prosjektet var det dialog om aktuelle tiltak og prosjektets prioritering av disse til videre utredning. Prioritering av tiltak ble ferdigstilt sommeren 2025, og på høsten startet utredningene av delprosjektene. AtB har vært deltager på månedlige prosjektgruppemøter siden oktober 2025. I overnevnte møter og i andre fora har det vært jobbet for å sikre god koordinering mellom infrastrukturtiltak og rutestruktur.



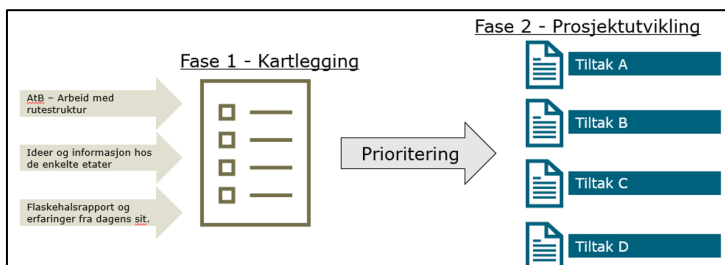
2. Prioritering og utredningsnivå

For å avklare hvilke prosjekter som skulle utredes var det viktig å gjennomføre en kartlegging og prioritering. Innledningsvis ble det derfor definert mål og prioriteringskriterier som skulle legges til grunn for valg av tiltak. Deretter ble det gjennomført en kartleggingsfase for å avdekke aktuelle tiltak og en prioritering basert på de vedtatte målene for å sikre de tiltakene med størst effekt ble utredet først.

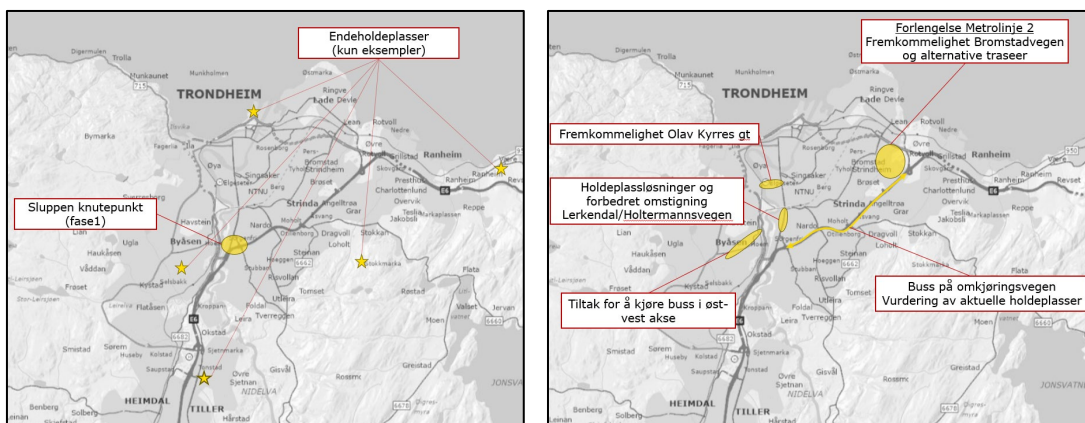
Overordnede mål for hele utredning og alle delprosjekter er følgende:



Figur 1: Mål for prosjektet



Figur 2: Prosess for kartlegging og prioritering



Figur 3: Tiltak for utredning



3. Utredende tiltak – Kort oppsummering

Under oppsummeres kort de ulike utredningene som er gjort i de ulike delprosjektene. For mer detaljer vedlagte rapporter for hver enkelt utredning.

3.1. Utredning endeholdeplasser (TRFK)

Prosjektmandat:

Basert på innspill fra AtB vil delprosjektet utrede muligheter for å utnytte eksisterende endeholdeplasser bedre og se på muligheter for å utvide/etablere nye endeholdeplass slik at ny rutestruktur er gjennomførbar.

Kort beskrivelse:

På hver enkelt endeholdeplass er det vurdert og prosjektert løsninger basert på behov fra AtB. Det er også drøftet og gjort innledende vurderinger mtp energi og sjåførfasiliteter. I tillegg er det gjort en utsjekk med Trondheim kommune om behov for regulering og andre forhold siden de fleste av disse lokasjoner ligger langs kommunal veg.

Anbefalt løsning og kostnader:

Anbefaling	<p>Endeholdeplasser er helt sentrale deler av bussinfrastrukturen og hvis de ikke er etablert kan ikke det nye tilbudet starte opp som planlagt. Det anbefales at følgende endeholdeplasser etableres for ny rutestruktur</p> <ul style="list-style-type: none">- Sluppen endeholdeplass- Nordre Flatåsen- Ringvål- Utvidelse Tonstad- Othilienborg endeholdeplass <p>Det pågår fortsatt justeringer i rutetilbudet fra AtB sin side. Slike justeringer frem mot utlysning av bussanbudet (sommeren 26) kan føre til at det er behov for justeringer av hvilke endeholdeplasser som justeres. Det er derfor viktig at vegeiere og AtB har tett dialog om videre prosess.</p>
Kostnader	For endeholdeplasser - kr 96 mill (+/- 40% 2025kr)

3.2. Sluppen knutepunkt fase 1 (TRFK)

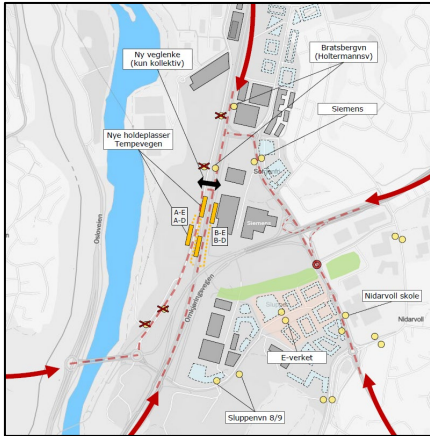
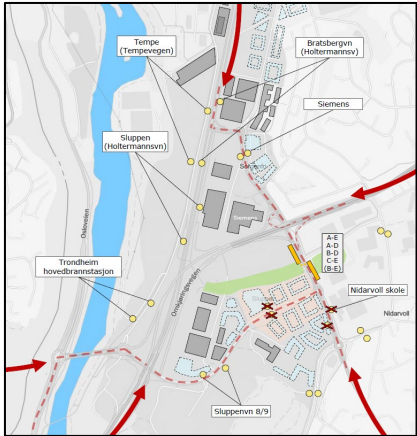
Prosjekt mål (effekt mål):

1. Sikre et effektivt og attraktivt omstigningspunkt for bussbytte mellom de sentrale reisestrømmer
 - a. Gangavstand mellom plattformer i knutepunktet – Effektivt byttepunkt
 - b. Orienterbarhet – Både lokalt i knutepunktet og i rutesystemet som helhet
 - c. Komfort for ventende og tilgang på servicefunksjoner
 - d. Trafikksikkerhet i omstigningspunktet og opplevd trygghet
2. Bygge opp under byutviklingen på Sluppen (fremtidig bolig- og næringspotensial) og styrke områdets kollektivdekning
 - a. Tilgjengelighet og flatedekning for kollektivtrafikk i ny Sluppen bydel – Hvordan blir ulike delområder berørt? – Måles med total reisetid fra ulike delområder mot målpunkter i aksene og med avstand fra ulike delområdet til knutepunktet
 - b. Plassering i bydelen – Bygge opp om ny sentrumsstruktur
 - c. Tilgjengelighet gående og syklende rundt knutepunktet
3. Sikre effektiv gjennomkjøringshastighet i kollektivaksene gjennom knutepunktet
 - a. Kjøretid for busser som kjører gjennom området
 - b. Regularitet for busser som kjører gjennom området
 - c. Relativ reisehastighet sammenlignet med bil – Konkurransforhold buss/bil

Kort beskrivelse:

Utredning for å finne alternative løsninger for et knutepunkt på Sluppen som tar utgangspunkt i dagens veg- og gateinfrastruktur. Knutepunktet er viktig for å ha mulighet til å etablere flere tverrlinjer med god omstigning mot sentrum og betjene Sluppen/Nidarvoll bedre. Det er gjennomført en evaluering av 5 alternativer. Evaluering er gjennomført med vurdering av måloppnåelse, øvrige samfunnsvirkninger og kostnader

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<p>Utredningen anbefaler å starte en reguleringsprosess med utgangspunkt utredet alternativ 3 og alternativ 4. Gjennomreguleringsprosessen skal det avklares hvilket alternativ som bygges</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>Kostnader</p>	<p>Det anbefales å sette av kr 93,5 mill (+/- 40% 2025kr) – Dette tilsvarer anslåtte kostnader for alt 3 som er det mest kostbare av disse alternativene.</p>



3.3. Buss på omkjøringsvegen (SVV)

Prosjektmål (effektmål):

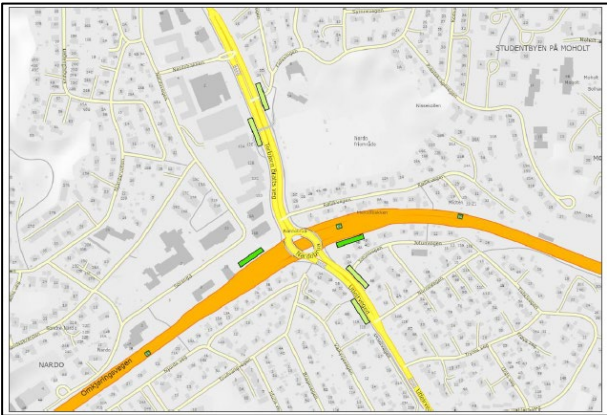
1. Sikre effektiv gjennomkjøringshastighet for ruter langs E6 Omkjøringsvegen og gjennom knutepunktene.
 - a. Kjøretid for buss (måling)
 - b. Relativ reisetid – Konkurransforhold buss/bil (måling)
2. Sikre effektive og attraktive omstigningspunkt for bytte mellom ruter på de sentrale reisestrømmene.
 - a. Gangtid- og gangavstand mellom plattformer ved omstigning (måling)
 - b. Trafikksikkerhet ved omstigningspunktet (vurdering)
 - c. Orienterbarhet – Knutepunkt og rutesystem (vurdering)
 - d. Attraktivitet – Komfort og trygghet ved opphold/venting (vurdering)
 - e. Tilgjengelighet til knutepunktet for gående og syklende (vurdering)

Kort beskrivelse:

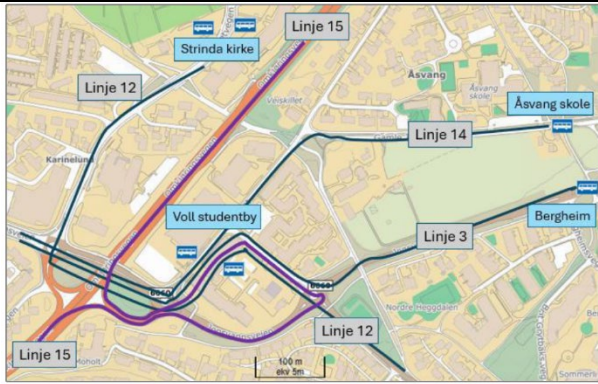
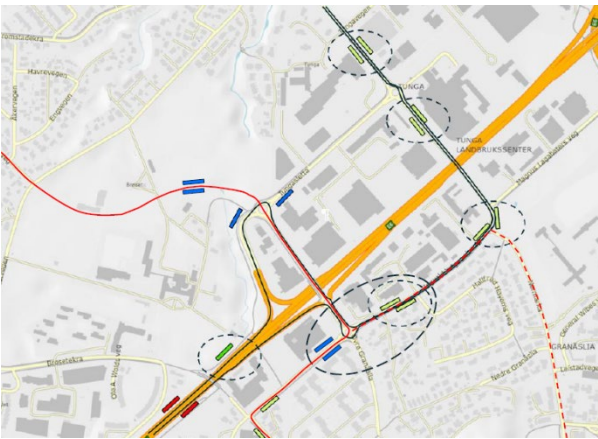
Utredning for å se på muligheten for la Omkjøringsvegen være en attraktiv kollektivakse. Da spesielt fokus på holdeplassstruktur og knutepunkt Moholt. Overordnet anbefaler utredningen og se på tre stoppesteder langs omkjøringsvegen tilnærmet som i dag; Nardo, Moholt og Tunga. Det ikke nødvendig med større investeringer for oppstart 2029, men avhengig av kapasitet og ambisjonsnivå kan ulike tiltak vurderes.

På lang sikt (etter 2040) kan byutvikling og endrede reisevaner føre til etterspørsel etter mer kraftfulle tiltak for å gi enda mer attraktivt kollektivtilbud. Det er derfor ikke foreslått tiltak som legger hindringer for framtidige større tiltak. Dersom det innebærer kraftige tiltak langs Omkjøringsvegen, eksempelvis større kryssombygginger, betrakter vi det som betydelig mer enn det som ligger til grunn for anbudsgrunnlag i MST2029. Dette kan for eksempel være kollektivfelt og større ombygging av Moholt for å etablere nytt kollektivknutepunkt

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p><u>Nardo</u></p> <p>På Nardo er det ingen andre bylinjer enn L15 som gjennomgående benytter holdeplassene på E6-rampene. Med økning til seks stopp i timen pr retning for L15 vil dagens holdeplass fremdeles være tilstrekkelig kapasitetsmessig, med minimal risiko for to samtidige busser. Men for robusthet og fleksibel betjening av flere linjer i framtiden kan dette være aktuelt.</p> </div> </div>
-------------------	---



		<p>Moholt Holdeplassen Voll studentby på Moholt er skjermet fra E6 og fungerer godt som omstigningspunkt, men omkjøringen via Jonsvannsveien og Vegamot gir lengre reisetid. Det er sett på alternative holdeplasser som gir kortere reisetid for L15.</p>
		<p>Tunga Med utgangspunkt i det rutesystemet det legges opp til vil det være mest fleksibelt å etablere omstigning mellom L10 og L15 ved Ingvald Ystgaards veg/ Tungasletta. Her går begge rutene i begge retninger, og muliggjør effektivt bytte mellom alle byttekombinasjoner.</p>
<p>Kostnader</p>	<p>Nardo: Kostnader for utvidelse av dagens holdeplasser er beregnet til kr 31 mill (+/- 40% 2025kr)</p> <p>Moholt: Opprettholde dagens løsning – Ikke økte kostnader</p> <p>Tunga: Kostnader for evt supplering av nye holdeplasser er beregnet til kr 30 mill (+/- 40% 2025kr)</p>	



3.4. Tiltak Bromstadvegen (utvidelse av L2) (TK)

Prosjektmål (effektmål):

1. Bussen i Bromstadvegen, Tungavegen og Landbruksvegen skal sikres svært god fremkommelighet og ikke regelmessig stå i bilkø etter fremtidige utbyggingene i området
 - a. Sikre løsninger som prioriterer buss foran biltrafikk- Da med mål om å styrke konkurranseforhold til buss sammenlignet med bil
 - b. Metrobuss skal prioriteres foran øvrige busslinjer i kryss hvor ulike busslinjer møtes
 - c. Fremkommeligheten for buss i sidegater skal ivaretas på et akseptabelt nivå
2. Etablere en holdeplasstruktur på strekningen som gir en god balanse mellom reisetid og flatedekning

Kort beskrivelse:

Delprosjektet skal utrede ulike tiltak for å forbedre fremkommeligheten langs en forlengelse av Metrolinje 2 langs Bromstadvegen, Tungavegen og Landbruksvegen. Det innebærer blant annet:

- Bromstadvegen/Tungevegen/ Landbruksvegen - Fremkommelighetstiltak og utrede virkninger av å stenge for gjennomkjøring
- Bromstadvegen – Vekselvis kollektivfelt nord- og sørgående i dagens tverrsnitt
- Bromstadvegen – Ulike kryssløsninger Kong Øysteins veg

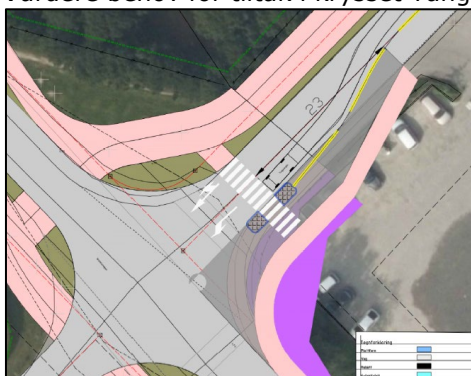
Anbefalt løsning og kostnader:

Anbefaling	<p>Prioritet 1 – Tiltak før 2029</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablere holdeplasser i Tungavegen (mot Landbruksvegen) 
------------	---

- Vurdere etablering av kollektivfelt mot rundkjøring ved Rv706/omkjøringsvegen



- Vurdere behov for tiltak i krysset Tungavegen/Bromstadvegen



Prioritet 2 – Tiltak fremkommelighet

På basis av analyseresultatene anbefaler prosjektet at tiltakene med omdisponert kollektivfelt i Bromstadvegen og ombygging av rundkjøring til signalregulert kryss, ikke gjennomføres. Aimsun-analysene med data fra ATP-modellen viser at gevinsten ved å etablere et stengepunkt tilsvarende alternativ A eller C er atskillig større enn gevinstene som vil komme av ombygginger. Med en kostnad på 20-40 millioner per tiltak for ombyggingene, synes det vanskelig å rettferdiggjøre en anbefaling.

Prosjektet anbefaler i første rekke gjennomføring av stengepunkt A, med punkt C i bakhånd. Stengepunkt A gir simulert utmerket fremkommelighet for buss i de fleste tilfellene, og den eneste negative konsekvensen som er registrert, er at trafikkmengden i Kong Øysteins veg og Landbruksvegen vil øke. Dette resultatet hensyntar imidlertid ikke "fordampingseffekten" av at ulempen ved omvei motiverer reisende til å ta andre valg ved reisemåte. Alternativ C ventes å gi en lavere trafikkøkning i Kong Øysteins veg på bekostning av større trafikkøkning i Landbruksvegen og svakere virkning for bussen i Bromstadvegen.

Kostnader	<p>Tiltak prioritet 1 maksimalt 51 mill kr (+/- 40% 2025kr)</p> <p>Tiltak prioritet 2 vil være avhengig av løsning, evt avbøtende tiltak og behov for planprosess – Vurdert til 20-30 mill kr (+/- 40% 2025kr)</p>
-----------	--

3.5.Olav Kyrres gate (TK)



Prosjektmål (effektmål):

1. Bedre fremkommelighet for buss i Olav Kyrres gate
 - a) Redusere forsinkelser for buss, spesielt i ettermiddagsrush i østgående retning.
 - b) Optimalisere holdeplasstruktur i gata.
2. Styrke konkurranseforhold buss vs. Bil
 - a) Prioritere fremkommelighet for buss gjennom gata.
3. Ivareta gående og syklende
 - a) Sikre god tilgjengelighet for myke trafikanter
 - b) Ivareta trafiksikkerhet

Kort beskrivelse:

Fremkommeligheten for buss er utfordrende i denne gaten på ettermiddagen. Utredningen kan se på ulike tiltak for å forbedre denne.

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<p>Det anbefales å jobbe videre med en kombinasjon av utredet alternativ A og alternativ C</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div> <p>Alt A – Tvunget venstresving (mot sør) for alle utkjørende fra P-hus finalebanen</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div> <p>Alt C – Etablere eget kollektivsignal i midtre felt ut mot Elgeseter gat efor busser i begge retninger</p> </div> </div>
<p>Kostnader</p>	<p>Kostnader for alternativene er beregnet til kr 11 mill (+/- 40% 2025kr)</p>

3.6. Holtermanns veg-Lerkendal (TRFK)



Prosjektmandat:

Delprosjektet omhandler en utredning av muligheten for å forbedre omstigning fra tverrlinjer/bydelslinjer på Lerkendal/Sorgenfri. Delprosjektet vil ta utgangspunkt i dagens gateløp og se tiltak for både ruteplanen (sammen med AtB) og fysiske tiltak for å forbedre knutepunktet og omstigning for passasjerer. Arbeidet vil søke løsninger innenfor dagens vegareal og som ikke har behov for regulering. Dette for å sikre løsninger gjennomførbare på relativt kort sikt. Det vil si at delprosjektet ser ikke større strukturelle løsninger i området.

Kort beskrivelse:

Prosjektet er utredet en mulig endeholdeplass for buss på Lerkendal og vurderer ulike alternativer for oppgradering av omstigningspunktet basert på dagens gatestruktur.

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<p>Det anbefales å etablere en oppstillingslomme i Holtermanns veg og oppgradere Lerkendal omstigningspunkt.</p> <p>Oppstillingslomme Holtermanns veg</p>  <p>Lerkendal omstigningspunkt</p> 
<p>Kostnader</p>	<p>Oppstillingslomme Holtermanns veg kr 18 mill (+/- 40% 2025kr)</p> <p>Lerkendal omstigningspunkt kr 62 mill (+/- 40% 2025kr)</p>

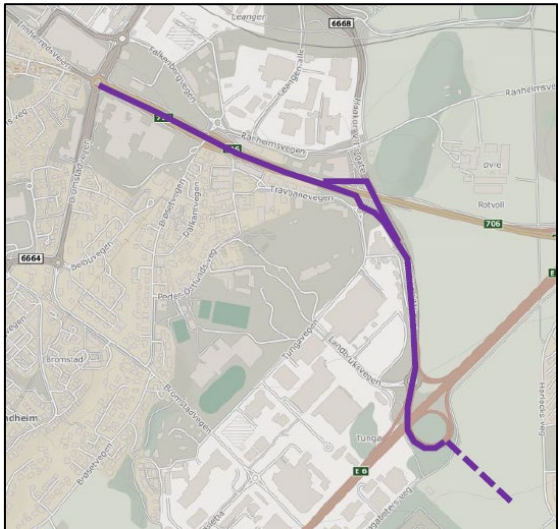


3.7. Ny kollektivtrase Strindheim – Brundalen via Falkenborgvn (alternativ trase for utvidelse av L2) (TRFK)

Prosjektmandat og beskrivelse:

Delprosjektet vil gjøre en utsjekk for å avdekke nytten og teknisk utfordringer/kostnader ved å bruke en annen trasé for Metrobuslinje 2 fra Strindheim til Brundalen. Utredningen skal se på alternative linjer som går i mer effektiv akse fra Brundalen via H7 mot Strindheim. Tiltaket vil kreve relativt store investeringer for å realiseres. Det er en oppfatning at det er lite sannsynlig at denne traseen kan være klar til 2029, så delprosjektet vil være et kunnskapsgrunnlag for en mulig endret langsiktig løsning

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<p>Det anbefales i utgangspunktet å utsette denne investeringen og satse på metrobusstrase over Bromstadvegen fra 2029. Av de utredede alternativer så anbefales det utredede alternativ B</p> 
<p>Kostnader</p>	<p>Kostnadsberegnet til kr 67 mill (+/- 40% 2025kr)</p>



3.8. Bøckmanns veg (TRFK)

Prosjektmandat og beskrivelse:

AtB planlegger en tverrlinje over Nydalsbrua og opp Bøckmanns veg i påvente av utbyggingen av Byåstunnelen. Nå Byåstunnelen er ferdig skal linjen flyttes over til denne. Bøckmanns veg er smal på enkelte steder og det må gjøres en vurdering om eventuelle behov for tiltak hvis det skal gå buss i denne gata. Delprosjektet gjøre kartlegging av behov og drøfter aktuelle tiltak, da spesielt enkle tiltak som kan gjennomføres på kort tid. Delprosjektet skal ikke se på komplette ombygginger av gata med tanke på alle trafikantgrupper, det må utredes senere og i andre prosjekter.

Anbefalt løsning og kostnader:

Anbefaling	<p>Med tanke på at tiltakene er midlertidig anbefales det ikke å utvide vegen. Det er behov for en reguleringsplanprosess og store investeringer som ikke står i forhold til midlertidigheten.</p> <p>Det anbefales mindre tiltak som siktutbedring, tilpassing av trafikkøy og avbøying av rekkverk. Det oppnås en positiv effekt med begrenset innsats.</p> <p>Det anbefales må også anlegges holdeplasser av en noe midlertidig karakter langs trassen.</p>
Kostnader	Kostnadsberegnet til kr 24,5 mill (+/- 40% 2025kr)



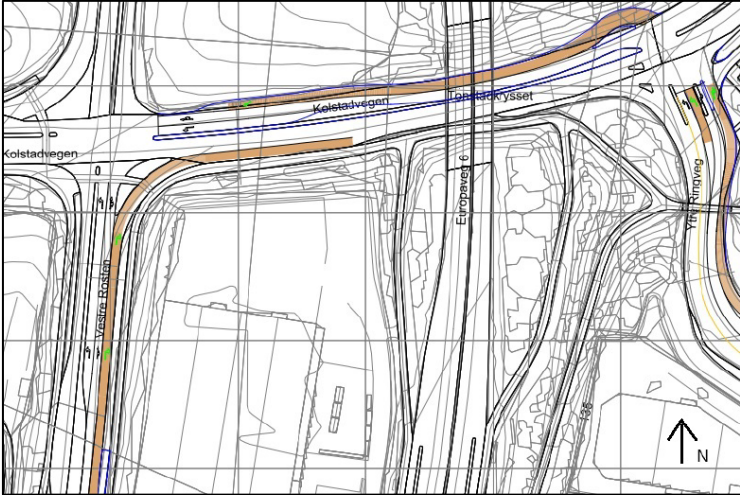
3.9. Tonstad – Bjørndalsbrua – Fremkommelighet (TRFK)

Prosjektmandat og beskrivelse:

Tonstad kollektivknutepunkt ble etablert til ruteendringene i 2019, og fungerer godt med forutsigbare rutetider og få forsinkelser for de kollektivrutene som lå til grunn for planleggingen. AtB beskriver området som et problempunkt både i sin Flaskehalsrapport fra 2021 og i Idealtidsanalysen fra 2023.

De fleste bussruter i området har god fremkommelighet, men linje 40 har store utfordringer på vei mot vest fra Tonstad knutepunkt mot Flatåsen. Denne strekningen var ikke trafikkert av buss da knutepunktet ble utviklet før 2019. Den gangen kjørte busser mot Flatåsen direkte fra sentrum, men tilbudet ble endret til matebuss til Tonstad omstigningspunkt fra 2019. Her kommer linje 40 ut fra omstigningspunktet og blir stående i kø sammen biltrafikken. Spesielt i ettermiddagsrush og lørdager oppstår det store forsinkelser.

Anbefalt løsning og kostnader:

<p>Anbefaling</p>	<p>Det anbefales å gå videre med alternativ 5.3, Kollektivfelt i Kolstadvegen og kollektivprioritering i kryss med Ytre Ringveg. Her anbefales det at det utredes videre med kort midtstilt kollektivfelt for venstresvingende buss. Det anbefales å bygge holdeplass som kantstopp i Vestre Rosten, og at linje 23 og 40 ikke betjener holdeplassen Tonstad T4.</p> 
<p>Kostnader</p>	<p>Kostnadsberegnet til kr 21,5 mill (+/- 40% 2025kr)</p>

3.10. Avsetning for mindre utbedringer som er nødvendig for ruteoppstart

Det vil mer stor sannsynlighet være behov for noen mindre justeringer og optimaliseringer før oppstart av nytt ruteanbud. Slike mindre tiltak bør i utgangspunktet tas av vegeier sine egne sekkeposter for mindre tiltak, men det kan være hensiktsmessig å samtidig sette av en avsetning for å sikre nødvendig infrastruktur er på plass til oppstart av nytt ruteanbud.



4. Prioritering og anbefaling

Med utgangspunkt i de fire målene som er definert for prosjektet, godt rute-nettverkstilbud, effektiv bussdrift, attraktive omstigningspunkter og styrke konkurranseforholdet til buss vs bil, er følgende prioritering og av tiltak gjort av prosjektet. Alle kostnader under har usikkerhet +/- 40% og er oppgitt i 2025kr

Tabell 1: Oppsummert prioritering

Prioritet 1 Basis – Kritisk for opstart 2029		
Endeholdeplasser	kr 96 mill	189,5 mill kr
Bromstadvegen basis	Kr 51 mill	
Bøckmanns veg	Kr 24,5 mill	
Holtermanns veg oppstilling	Kr 18 mill	
Prioritet 2 – Realiseres så raskt som mulig, helst før 2029		
Sluppen knutepunkt fase 1	kr 93,5 mill	218 mill kr
Olav Kyrres gt	Kr 11 mill	
Tonstad – Fremkommelighet mot Bjørndalsbrua	Kr 21,5 mill	
Lerkendal omstigning	Kr 62 mill	
Bromstadvegen fremkommelighet	Kr 30 mill	
Usikkerhetsavsetning/øvrige mindre tiltak		
Usikkerhetsavsetning/Øvrige mindre tiltak		42,5 mill kr
SUM TOTAL		450 mill kr

- Tiltak langs omkjøringsvegen prioriteres noe ned og kan heller gjennomføres i anbudsperioden hvis det skulle finnes midler til dette
- Alternativ trase for Metrobuss linje 2 mot Brundalen anbefales at det ikke jobbes videre med. Dette kan evt sees på som en langsiktig løsning ved et senere bussanbud.

Det anbefales at tiltak oppsummert i tabell 1 inngår i porteføljen overtiltak for infrastrukturtiltak og at det startes opp videre arbeid for disse delprosjektene. Det kan være behov for egne prinsippavklaringer i det videre arbeid med de ulike delprosjektene, men dette vurderes i hvert enkelt delprosjekt.

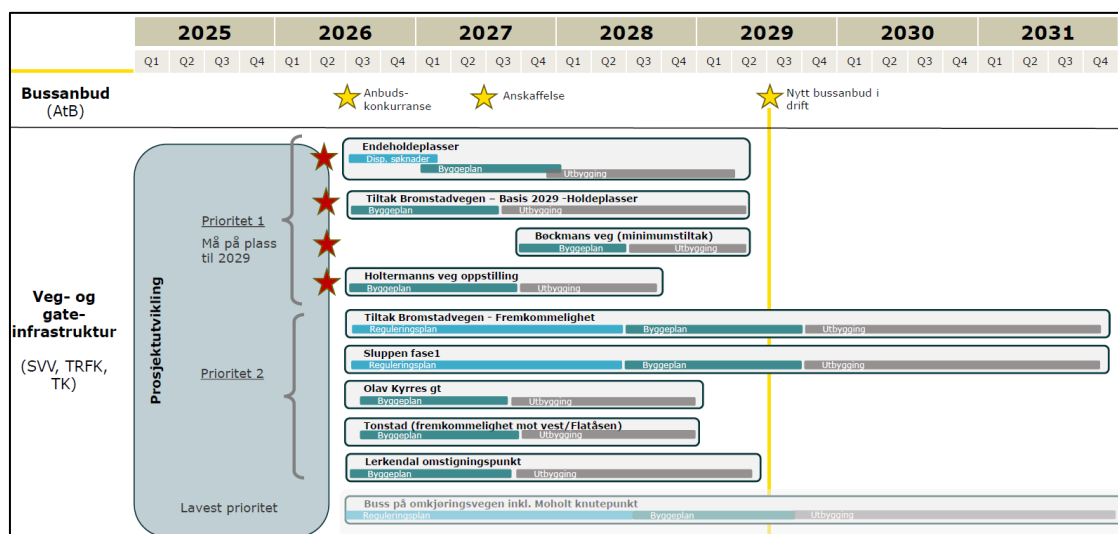
Det fortsatt usikkerhet rundt fremdrift og kostander for alle delprosjektene. Det er derfor en sterk anbefaling at delprosjektene porteføljestyres videre for å kunne gjøre overføringer mellom delprosjektene og evt vurdere om enkelte tiltak må utsettes for å ha kontroll på den totale budsjettrammen. Rutestrukturen i bussanbudet vil også være i utvikling frem mot opstart av ny anbudsperiode i 2029. Det er derfor viktig det i det videre arbeidet jobbes tett med AtB for god koordinering.



5. Vurdering av fremdrift og kritiske milepæler

Det er gjort en foreløpig vurdering av en overordnet fremdrift for å kartlegge og identifisere kritisk milepæler og prosesser. Fremdriftsoversikten er vist på figur under. Foreløpig vurdering indikerer at mange tiltak kan stå ferdig til 2029, da med unntak av Sluppen knutepunkt fase 1 og Bromstadveien fremkommelighetstiltak. Men for å realisere mest mulig før 2029 kreves det felles innsats fra alle offentlige etater og raske avklaringer.

Av tiltakene som har prioritet 1 er det arbeidet med nye endeholdeplasser som vil være mest krevende å få på plass. Det er derfor svært viktig å starte arbeide med endeholdeplasser umiddelbart for å avklare usikkerhet rundt dispensasjonssøknader og annen planvurderinger. Det bør lages en god gjennomføringsstrategi fra byggherren for å sikre at dette delprosjektet kan realiseres innen 2029



Figur 4: Foreløpig overordnet fremdriftsplan

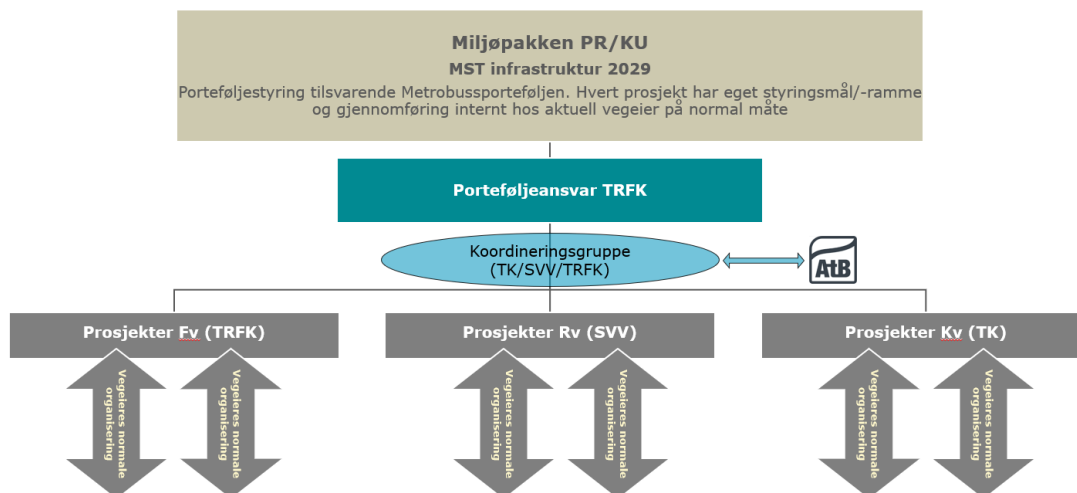


6. Videre organisering av arbeidet

Det anbefales at de prioritert tiltak jobbes videre med av den enkelte vegeier i sin organisasjon. Dette er i tråd med normal praksis i miljøpakken. Selv om delprosjektene jobbes videre som separate prosjekter hos hver enkelt vegeier er det viktig de fortsatt styres som en portefølje. Da får å både kunne omdisponere og håndtere økonomi- og fremdriftsrisiko.

Det bør også settes ned en koordinering-/samhandlingsgruppe som kan møtes jevnlig for å følge opp fremdrift og økonomi for alle delprosjekter. I denne gruppen bør de tre vegeiere, AtB og representanter for byplankontoret/byggesak delta. Gruppen skal bistå med å sikre effektiv dialog mellom de ulike vegeiere og forvaltningsledd. Koordineringsgruppen kan også levere grunnlag til TRFK sin rapportering mot miljøpakken.

Siden en effektiv gjennomføring av plan- og utbyggingsarbeid er kritisk for flere av delprosjektene vil en koordineringsgruppe kunne være svært effektiv for å sikre at nødvendig infrastruktur er på plass til 2029



Figur 5: Forslag til organisering av videre arbeid



7. Vedlegg

- V1 - Utredning endeholdeplasser (TRFK)
- V2 - Sluppen knutepunkt fase 1 (TRFK)
- V3 - Buss på omkjøringsvegen (SVV)
- V4 - Tiltak Bromstadvegen (utvidelse av L2) (TK)
- V5 - Olav Kyrres gate (TK)
- V6 - Holtermanns veg-Lerkendal (TRFK)
- V7 - Bøckmanns veg
- V8 - Ny kollektivtrase Strindheim – Brundalen via Falkenborgvn (alternativ trase for utvidelse av L2) (TRFK)