



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 05.10.26

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder
Eugen Sørmo, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
David Sørli Nielsen, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kjetil Reinskou, Trondheim kommune
Merethe Baustad Ranum, Trondheim kommune
Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Emil Raaen, Statsforvalteren i Trøndelag
Marit Rønning, Jernbanedirektoratet

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Morten Bostad, Melhus kommune
Lavrans Skuterud, Orkland kommune
Petter Lindseth, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
John Kenneth Selven, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Torhild Aarbergsbotten, Trøndelag fylkeskommune
Tor Sæther, Statsforvalteren i Trøndelag
Geir Vangen, Jernbanedirektoratet
Ingveig Wahl, Jernbanedirektoratet
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg mandag 12. oktober kl. 09:00 – 14:00.

Møtetested: Fylkeshuset i Trondheim, Fylkestingssal A, 5. etg.

Saksnr	Tittel	Part
	Faste orienteringssaker:	
36/26	Status gateprosjektene	Trfk
37/26	Status jernbane	Jbdir
38/26	Statsbudsjettet og Miljøpakken	Svv
	Beslutningssaker:	
39/26	Miljøpakkens handlingsprogram 2027-2030	Sek
40/26	Tverrforbindelse Stjørdal stasjon - presisering av vedtak om finansiering	Stjørdal

41/26	Ila-Flakk: Konseptvalg	Trfk
42/26	Innherredsveien Trondheim	Trfk
43/26	Innherredsveien Stjørdal - ettersendes	Trfk
44/26	Prinsippavklaring Sluppen knutepunkt	Trfk
45/26	Innherredsveien Vest - Trondheim	Trfk
	Andre orienteringssaker:	
46/26	Byåstunnelen - orientering om fremdrift	Trfk
47/26	Ytterligere midlertidig til redusert pris på månedskort (Trfk	Sek
	Eventuelt	
	Status på GS Hårrisdalen-Nygård (Sk)	Sk

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet 28.09.26

Sak 63 - Oppgradering av støyskjermer langs E6 Omkjøringsvegen ved Nardo skole og barnehage (Tk): Gir sin tilslutning til at Statens vegvesen tildeles 3 mill i bompenger til planlegging av tiltak på eksisterende støyskjermer for å forbedre støysituasjonen i uteområdet til Nardo skole og Nardo barnehage. Midlene forskutteres fra neste års handlingsprogram. Trondheim kommune spiller inn prosjektet til Miljøpakkens handlingsprogram 27-30.

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Faste orienteringssaker

Sak 36/26:

Status gateprosjektene (Trfk)

Trøndelag fylkeskommune orienterer om status for gateprosjektene.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Sak 37/26:

Status jernbane (Jbdir)

Jernbanedirektoratet orienterer om status for jernbane i avtaleområdet, herunder takstsamarbeidet.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Sak 38/26:

Statsbudsjettet og Miljøpakken (Svv)

Statsbudsjettet kommer 7. oktober. Det orienteres om statsbudsjettets innhold mht. Miljøpakken.

Forslag til vedtak: Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Beslutningssaker

Sak 39/26:

Miljøpakkens handlingsprogram for 2027-2030 (Sek)

Vedlegg:

- *Handlingsprogram 2027-2030 - oversikt over prosjekter på grønn og hvit liste*
<https://infogram.com/handlingsprogram-2027-30-1h0n25oj17kgz4p>
- *Prosjektark og prosjektutviklingsrapporter*

Saken gjelder

Saken omhandler Miljøpakkens handlingsprogram (HP) for perioden 2027-2030. Kontaktutvalget bes avklare om forslag til HP 27-30 er klart for å sendes videre til behandling hos partene. Det inkluderer å avklare:

- prosjekter alle partene er enige om (hovedtabeller/"grønn liste")
- prosjekter det ikke er enighet om (hvit liste)

Bakgrunn

Miljøpakken utarbeider 4-årige handlingsprogram. Første år i HP 2027-2030 er årsbudsjett for 2027. Andre år representerer innspill til statsbudsjett 2028 og årsbudsjett 2028.

Prosess

Handlingsprogrammet er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene.

Proessen:

- *6. februar:* Kontaktutvalget behandlet føringene for arbeidet i sak 4/26. Dokumentet med føringene legges ved handlingsprogrammet.
- *1. juni:* Frist for innspill fra partene
- *28. september:* Programrådet behandlet HP. HP er justert etter møtet.
- *12. oktober:* Kontaktutvalget behandler saken.
- Etter behandling i Kontaktutvalget oversendes forslaget, med hovedtabeller og hvite lister (prosjekter med uenighet), til behandling hos partene. De politiske vedtakene bør inneholde en delegert fullmakt til ordførere, fylkesordførere og byrådsleder for eventuell avklaring av de forslagene det ikke er enighet om.
- *Januar/februar 2027:* Samordning av de lokalpolitiske vedtakene og tilbakemelding fra staten i Kontaktutvalget. De forslagene som da får felles tilslutning fra alle parter, tas inn i handlingsprogrammet.

Finansielle rammer

Det er et par spesielle forhold med denne handlingsprogram-prosessen. For det første er vi i gang med reforhandling av gjeldende byvekstavtale. Det betyr at vi lager handlingsprogrammet i overgangen mellom to avtaler. For det andre beveger vi oss inn i 2030 og går altså ut over avtaleperioden i gjeldende byvekstavtale. Det betyr at vi enn så lenge ikke har noen statlige avtalemidler for 2030, men kun bompenger. Bompengene innsparingen varer som kjent til 2033.

I Kontaktutvalgets vedtatte føringer for arbeidet med handlingsprogrammet (KU-sak 4/26), går det fram at vi ikke kan foregripe noen økonomiske rammer fra ny avtale. Det betyr at vi må forholde oss til eksisterende avtale og resterende midler som ligger i den.

Ut fra denne situasjonen vil dette handlingsprogrammet kun ha med finansielle forpliktelser ut 2029 som går fram av gjeldende avtale. Unntatt er bompenger.

Tabell 1 Inntekter					
Inntekter	2027	2028	2029	2030	2027-30
Kommunale midler	50	35	35		120
Fylkeskommunale midler	91	91	91		272
RV-midler, store prosjekt	200	165			365
Rv-midler, programområder	933	933	933		3732
Belønningsmidler, byvekstavtale	318	318	318		955
Belønningsmidler, red. kollektivtakster	63	63	63		188
Belønningsmidler, reduserte bompenger og bedre kollektiv	82	83	83		248
Investeringsstilskudd, Metrobuss	478	480	480		1522
Bominntekt, netto	1223	1067	1067	1067	3357
Merverdiavgiftkompensasjon	188	259	326		773
Sum	3646	3509	3446	1067	11619

De nye økonomiske rammene for Miljøpakken vil fremgå av ny avtale i løpet av våren 2027. Endringer i de økonomiske rammene kan gjøre at det blir behov for en snarlig budsjettrevisjon etter inngått avtale, eller at endringene løses gjennom arbeidet med neste handlingsprogram. Det viktigste nå er å få et mest mulig realistisk budsjett for 2027 og at år 2028 viser innspillene til statsbudsjettet.

Innspillene

Det har kommet innspill på prosjekter for 2 098 mill. i 2027, og totalt nesten 12,4 mrd i perioden 2027-30. I 2030 er det bare lagt inn prosjekter som har bompengefinansiering. Innspillene i 2027 lar seg finansiere med tilgjengelige bompenger og belønningsmidler.

Partenes dokumentasjon av prosjektutvikling er lagt ved i et eget dokument. Dette gir grunnlag for å kunne sammenligne og prioritere hvilke tiltak som skal gå fra

prosjektutvikling til detaljplanlegging.

Partene har hatt alle innspillene til HP 27-30 til gjennomgang. Partenes innspill inngår i sin helhet i handlingsprogrammet og er delt i to kategorier:

- **Hovedtabeller:** Innspill med felles enighet blant partene er oppført i hovedtabeller.
- **Hvit liste:** Prosjekter som partene er uenige om, plasseres i hvit liste. Det kan være ulike grunner til at prosjekter havner i hvit liste. Det kan være reell uenighet om at prosjektet hører hjemme i porteføljen til Miljøpakken. Det kan også skyldes mangelfull dokumentasjon eller realisme med tanke på prosjektgjennomføring. Tiltak hvor det ikke blir enighet i programrådet, blir plassert i hvit liste i versjonen av handlingsprogrammet som går videre til Kontaktutvalget.

Status etter møte i programrådet 28. september

Programrådet hadde en prinsipiell diskusjon om hva vi gjør med prosjekter som går inn i 2030 og bør avklares gjennom de pågående forhandlingene. I stedet for å sette disse prosjektene på hvit liste for alle 4 år i handlingsprogrammet, ble det enighet om å kun sette år 2030 på hvit liste.

Dette er selvfølgelig prosjekter hvor det er enighet om at dette er gode MP-prosjekter. Prosjekter hvor det er reell uenighet, havner i sin helhet (alle 4 år) på hvit liste.

Av innspillene til handlingsprogrammet er 19 prosjekter satt på hvit liste av partene. Det legges opp til at vi går igjennom disse prosjektene i møtet.

Etter møtet i programrådet er status slik:

- Partene er enige om (hovedtabeller): **9931,5 mill. kr.**
- Partene er uenige om (hvite lister): **2510,4 mill. kr.**

Prosjekter kommet til gjennom behandling i programrådet:

- *Oppgradering av støyskjermer langs E6 Omkjøringsvegen ved Nardo skole og barnehage (Tk): 3. mill. kr. i bompenger (jf. orienteringssak)*

Sekretariatets vurdering av saken

Sekretariatet viser til vurderinger lenger opp i saken og anbefaler at saken sendes videre til behandling hos partene

Behandling i programrådet

Generelle avklaringer

- *Svv: Det er spesielt å lage et 4-årig program i en periode hvor man ikke har avklart de økonomiske rammene for siste år i perioden. Vi har satt flere prosjekter på hvit liste fordi vi synes det er krevende å behandle det siste året, 2030.*
- *Det ble enighet om å ikke ta omkamp på prosjekter vi allerede er enige om gjennom eksisterende HP, men heller sette kun siste år (2030) på hvit liste.*

Kollektiv

- TRFK orienterte om økonomisk status på kollektiv. Foreslår å bruke av mindreforbruk til å dekke halvparten av merkostnadene som er skissert i 2028-29.
 - TK: viser til vedtak i 2024 som viser til at risikoen ligger på AtB. Pengene har de allerede fått
- Den totale underdekningen er 62 mill i perioden 27-29. Hvit liste.
- Mobilitetspakke: Grønn liste
- Teknologiprojektet: Dropper 2030, flytter pengene til 28.
- Bussdepot: Grønn liste for å ikke ta omkamp på HP 26-29

Sykkel:

- E6 Brattørbrua: TK ønsker mer informasjon og dialog. Grønn liste.
- Trfk: Rv. 706 Arkitekt Ebbells veg - Grilstadkleiva (Tdl. E6 Rotvoll - Malvik grense): Dette prosjektet har blitt mye dyrere. Ønsker en bedre redegjørelse til KU 12. oktober. Står på hvit liste til det er orientert, og evt. en ny enighet.
- Svv: Verftsbrua: Saken må sees i sammenheng med andre bruer (Rosenborgbassenget) og den totale løsningen og finansieringen. Her er vi ikke klar til å fatte vedtak. Må belyses bedre til KU. Hvis saken ikke kan belyses før KU blir den stående på hvit liste.
- Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns veg: Saken skal opp i KU 2. oktober. Står på hvit liste til KU.
- Tk: Sverresborgruta - Sverresborg lokalsenter: Ingen kostnadsøkning. Periodisering så kostnader er forskjøvet. Grønn liste.
- Tk: Persaunvegen (21101S, 21101S, 21101S): Har ikke blitt dyrere, men slått sammen til ett prosjekt og omperiodisert. Grønn liste.
- Kjøpmannsgata: Innhold må utdypes. Her må vi finne ut hva som er klart til å legges frem. Hvit liste.
- Fv 6656 - Bøckmans veg: Hvit liste

Gange

- Gatetiltak i Midtbyen: TK kommer tilbake til dette prosjektet. Hvit liste
- Selsbakk undergang:
 - TK: 212 husstander nedenfor undergangen. Skole RVU - 22 % kjøring til skolen, kjøring på linje med rurale områder. Resten av skolene i byen har 10%. Mange innspill til planen.
 - TRFK: Disse elementene må inn i prosjektbeskrivelsen.
 - TK kommer med tyngre argumentasjon
 - Hvit liste.
- Gyldenløves gate:
 - Omkamp.
 - TK: Prosjektet er snart ferdig regulert. Styringsmål satt i 2022. Vi mener det er bra prosjekt som støtter opp under skolevei, tilgang til metrobuss etc.
 - Leder: Kommunen må bruke mer tid på å dokumentere argumentene, og partene må være åpne for å se på de nye argumentene.
 - SVV: Vanskelig å stille spm. til standard og kostnader, opplever at det bare fører til forkorting av strekning og ikke nedjustering av standard.
 - Hvit liste
- Erling Skakkes gate vest:
 - KU så dette i sammenheng med Kongens gate. Løsningen i Kongens gate er ikke god nok, derfor må strekningen i Erling Skakkes gate utbedres.
 - TRFK: Ønsker grundigere beskrivelse.

- Grønn liste.
- Fortau Grim Saxeviks veg:
 - Er det plass til prosjektet innenfor Malvik sin ramme?
 - Siden Trfk er forsinket med noen av sine prosjekt, er det kanskje rom for begge deler?
 - Her må kommune og fylke snakke sammen
 - Hvit liste
- Lenamælen:
 - SVV: Prosjektet må kunne stå for seg selv, uavhengig av brua.
 - Melhus: Mener den står godt for seg selv og er innenfor den økonomiske ramma til Melhus
 - SvV og kommunen snakke sammen
 - Hvit liste inntil videre
- Bennavegen:
 - Dette prosjektet ble tatt ut av sist HP hvor det var en stor diskusjon om porteføljen til Melhus og er slik en omkamp.
 - Hvit liste.

Støy

- Støyskjerm Nardo: 3 mill. til planlegging på grønn liste.

Programrådets innstilling til vedtak:

- 1. Forslag til handlingsprogram 2027-2030 justeres i henhold til drøftingene i møtet.***
- 2. Kontaktutvalget oversender forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2027-2030 til behandling hos partene.***
- 3. Prosjekter som partene er omforente om, fremgår av hovedtabellene.***
- 4. Prosjekter uten omforent tilslutning, fremgår av hvite lister.***

Sak 40/26:

Tverrforbindelse ved Stjørdal stasjon – presisering av vedtak om finansiering (Stjørdal)

Vedlegg:

- KU-sak 48/25 Tverrforbindelse ved Stjørdal Stasjon – finansieringsbeslutning

Dokument ikke vedlagt:

- Notat fra Bane Nor utbyggingsprosjektet, «Finansieringsplan gang og sykkelkulvert Stjørdal stasjon», datert 10.10.2025
- Notat fra Bane Nor utbygging «Ny tverrforbindelse Stjørdal stasjon» 05.06.2024
- «Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon – en mulighetsanalyse» (januar 2023)

Faktiske opplysninger

Prosjektet ble igangsatt i 2025 og er i full produksjon.

Denne saken belyser at finansieringsbeslutningen i KU-sak 48/25 bør rettes opp. Tallene i grunnlaget for saken viser seg ved nærmere ettersyn å ikke være helt riktig brukt i forslaget til vedtak.



Kontaktutvalget gjorde finansieringsbeslutning i sak 48/25 (21.11.25). Følgende vedtak ble fattet:

Vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner bygging av tverrforbindelsen ved Stjørdal stasjon med kostnadsramme på Kr 121 879 214 (2025)

- Miljøpakkens andel i prosjektet godkjennes med inntil 108,4. mill. kr
- BaneNor sitt utbyggingsprosjekt bærer prosjektrisikoen.
- Det forutsettes at eventuelle gjenstående midler etter gjennomført prosjekt kan disponeres til andre prosjekter i Miljøpakken.
- Det etableres en avtale mellom kommunen og Bane Nor for bruken av de samlede midlene.

I beslutningssaken 48/25 står følgende:

Tverrforbindelsen har en finansiering både fra miljøpakken og fra infrastrukturmidler i BaneNOR . Det refereres til infrastrukturavtale E19 mellom BaneNor og Jernbanedirektoratet.

Prosjektkostnad	Kr 121 879 214	Ref notat fra Banenord 10.10.2025, alle tall for 2025
Finansiering fra miljøpakken	Kr 108 400 000	
Finansiering fra Banenor Infrastrukturtiltak	Kr 45 015 845	
Margin	Kr 31 536 631	

Samlet kostnad var da forutsatt å være NOK 153 415 845.- (2025-kroner)

Marginen var ment å være disponibel for prosjektet og er vedtatt, men det blir upresist når det i vedtaket står at en vedtar en kostnadsramme på kr 121 879 214,-

Vurdering

Endring av kostnadsramme fra Kr 121 879 214 til 153415845.- (2025-kroner) har ingen konsekvens for Handlingsplanen 2026-2029 da det i samme vedtak er bevilget det som var forutsatt å dekke prosjektkostnad og margin sånn som det er fremstilt i tabellen over. Miljøpakkens andel Tverrforbindelse Stjørdal Stasjon sykkel og Knutepunktmidler som er omtalt i handlingsplanen utgjør fortsatt 108,4 millioner som er vedtatt i sak 48/25 som inkluderer del av marginen omtalt i saken.

Første del av vedtaket skulle derfor ha vært:

Kontaktutvalget godkjenner bygging av tverrforbindelsen ved Stjørdal stasjon med kostnadsramme på Kr 153 415 845.- (2025)

Forslag til vedtak

Programrådets innstilling:

- 1. Kontaktutvalget godkjenner bygging av tverrforbindelsen ved Stjørdal stasjon med kostnadsramme på Kr 153 415 845.- (2025)**
- 2. Miljøpakkens andel i prosjektet godkjennes med inntil 108,4. mill. kr**
- 3. BaneNor sitt utbyggingsprosjekt bærer projektrisikoen.**
- 4. Det forutsettes at eventuelle gjenstående midler etter gjennomført prosjekt kan disponeres til andre prosjekter i Miljøpakken.**
- 5. Det etableres en avtale mellom kommunen og Bane Nor for bruken av de samlede midlene.**

Sak 41/26:

Ila-Flakk-Klett, konseptvalg (Trfk)

Sammendrag

I gjeldende byvekstavtale er det lagt til grunn at strekningen Ila-Flakk-Klett skal planlegges i avtaleperioden, og at finansiering kan vurderes i forbindelse med kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet en prosjektutviklingsrapport for strekningen. Rapporten viser at utfordringsbildet på Ila-Flakk og Flakk-Klett er vesentlig forskjellig. På Ila-Flakk er hovedutfordringen skredfare og sikkerhet, mens utfordringene på Flakk-Klett i hovedsak er knyttet til vegstandard, framkommelighet og forhold for gående og syklende.

Fylkeskommunen anbefaler at videre arbeid konsentreres om strekningen Ila-Flakk. Tunnel mellom Trolla og Flakk vurderes som det tiltaket som gir størst reduksjon i skredrisiko og best måloppnåelse samlet sett.

Prosjektet har et utredningsestimat på om lag 3 mrd. kroner i 2026-prisnivå. Gjennomføring vil kreve bompengefinansiering og må sees i sammenheng med kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Bakgrunn

Fv. 715 mellom Ila og Flakk har over lang tid vært blant de mest skredutsatte strekningene i Trøndelag. Flere hendelser illustrerer utfordringsbildet. I 2005 raste en steinblokk på om lag 75 tonn ut ved Rolta. I 2023 havnet rundt seks tonn stein i vegbanen mellom Trolla og Flakk. St. Olavsspranget er fortsatt det mest skredutsatte punktet på strekningen.

I byvekstavtalens punkt 2.6 er det lagt til grunn at strekningen Ila-Flakk-Klett skal planlegges i avtaleperioden. Videre framgår det at finansiering kan vurderes ved reforhandling av byvekstavtalen, herunder gjennom bompenger og eventuelle statlige skredsikringsmidler.

På denne bakgrunn har Trøndelag fylkeskommune gjennomført en prosjektutviklingsrapport for strekningen.

Hovedfunn fra utredningen

Prosjektet omfatter fv. 715 mellom Ila og Flakk og fv. 707 mellom Flakk og Klett. Samlet er strekningen om lag 35 kilometer lang.

Utredningen viser at de to delstrekningene har ulike utfordringer og bør vurderes forskjellig.

Ila-Flakk

På Ila-Flakk er hovedutfordringen skredfare. Utredningen har vurdert ulike løsninger for tunnel, kryss og dagsoner.

Den viktigste problemstillingen gjelder valg av løsning mellom Trolla og Flakk. Det er vurdert både lang tunnel direkte til Flakk og kortere tunnelalternativer kombinert med utbedring av eksisterende veg.

Utredningen anbefaler en lang tunnel mellom Trolla og Flakk. Denne løsningen gir størst reduksjon i skredrisiko, færrest inngrep i eksisterende bebyggelse og best framkommelighet. Samtidig er dette den mest kostnadskrevende løsningen.

Flakk-Klett

På Flakk-Klett er utfordringene knyttet til vegstandard, kurvatur, framkommelighet og forhold for gående og syklende.

Utredningen anbefaler flere punktvis tiltak på strekningen. Tiltakene vurderes som fornuftige og samfunnsnyttige, men retter seg ikke mot skredproblematikken som er bakgrunnen for prosjektet.

Vurdering

Strekningen Ila-Flakk skiller seg tydelig fra strekningen Flakk-Klett. På Ila-Flakk er hovedutfordringen knyttet til skred og sikkerhet, mens utfordringene på Flakk-Klett i hovedsak gjelder standard og framkommelighet.

Det sentrale spørsmålet er derfor ikke hvilke tiltak som gir best framkommelighet isolert sett, men hvilke tiltak som i tilstrekkelig grad reduserer skredrisikoen på Ila-Flakk, og hvordan dette kan gjennomføres innenfor realistiske økonomiske rammer.

Trøndelag fylkeskommune vurderer at en lang tunnel mellom Trolla og Flakk er den løsningen som best svarer på utfordringsbildet. De kortere tunnelalternativene innebærer fortsatt trafikk på rasutsatte strekninger og gir dermed ikke samme effekt.

Tiltakene på Flakk-Klett vurderes å ha nytteverdi, men bidrar ikke til å løse hovedutfordringen som ligger til grunn for prosjektet. Det anbefales derfor at disse håndteres gjennom ordinære prioriteringer og gjennom Miljøpakkens handlingsprogram.

Finansiering og videre arbeid

Det er ikke gjennomført trafikkmodellering som grunnlag for vurdering av nullvekstmålet. Slike analyser må gjennomføres i neste planfase.

Gjennomføring av prosjektet vil kreve bompengefinansiering. I den pågående bompengeutredningen for Miljøpakken er det lagt til grunn at det kan etableres innkrevingspunkt på strekningen.

Bompenger vil være nødvendige for å finansiere prosjektet, men vil samtidig kunne bidra til å begrense trafikkvekst. Endelig vurdering av takstnivå og innkrevingsløsning må skje gjennom egne politiske prosesser.

Prosjektet vil også kunne være aktuelt for bruk av statlige skredsikringsmidler. En omfattende bruk av slike midler over tid vil imidlertid redusere handlingsrommet for

andre skredsikringsprosjekter i fylket.

Utredningsestimatet for videre planlegging er om lag 3 mrd. kroner i 2026-prisnivå. Tunnel mellom Trolla og Flakk utgjør om lag 2,1 mrd. kroner av dette.

Anbefaling

Trøndelag fylkeskommune anbefaler at videre arbeid avgrenses til strekningen Ila-Flakk.

Det anbefales at det arbeides videre med reguleringsplan for hele strekningen Ila-Flakk, med sikte på trinnvis gjennomføring og med tunnel mellom Trolla og Flakk som første prioritet.

Konseptvalget vil inngå som en del av grunnlaget for videre dialog om prosjektets plass i kommende reforhandling av byvekstavtalen.

Programrådets behandling

TRFK: Ønsker å få avklart dette før vi kommer til ny byvekstavtale. Ønsker å få dette regulert.

TK: Mandatet til TK inn i reforhandling av byvekstavtalen er relevant for TRFK i denne sammenhengen.

J.dir: Hva betyr "innenfor rammen i byvekstavtalen"?

Trfk: Skal planlegges i gjeldende avtaleperiode

SVV: Store betenkeligheter til dette prosjektet, men må forholde oss til byvekstavtalen. Må gjøres en jobb med å rettferdiggjøre prosjektet sin plass i byvekstavtalen.

Programrådets innstilling til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at det ikke arbeides videre med strekningen Flakk-Klett som eget prosjekt**
- 2. Kontaktutvalget slutter seg til at det igangsettes reguleringsplanlegging av strekningen Ila-Flakk, innenfor rammene i gjeldende byvekstavtale**

Sak 42/26:

Innherredsveien øst Trondheim – vurdering permanent stenging (Trfk)

Vedlegg: Trafikknotat

Prosess

Saken ble behandlet i Kontaktutvalget 2. oktober og utsatt til dette møtet da Trondheim kommune ønsket tid til å forankre saken internt.

Innledende kommentar

Denne saken fremmes som en administrativ oppfølging av tidligere behandling i Kontaktutvalget. I forbindelse med orientering om gateprosjektene i sak 10/26 ble det vist til at AtB så behov for å endre rutetabellen i negativ retning i forbindelse med trafikkåpning, og det ble blant annet reist spørsmål om det er riktig å tillate biltrafikk i gata. I sak 25/26 sluttet Kontaktutvalget seg til at den midlertidige trafikkreguleringen skulle videreføres mens alternative løsninger ble vurdert, og ba om at det ble lagt fram en ny sak med anbefaling. Sammen med gjennomført medvirkning og de trafikale vurderingene som foreligger, fremmer fylkesdirektøren en administrativ anbefaling i saken. Som et resultat av medvirkning, anbefaler fylkesdirektøren en justert variant av alternativ 1, der kjøring til eiendommene tillates.

Bakgrunn

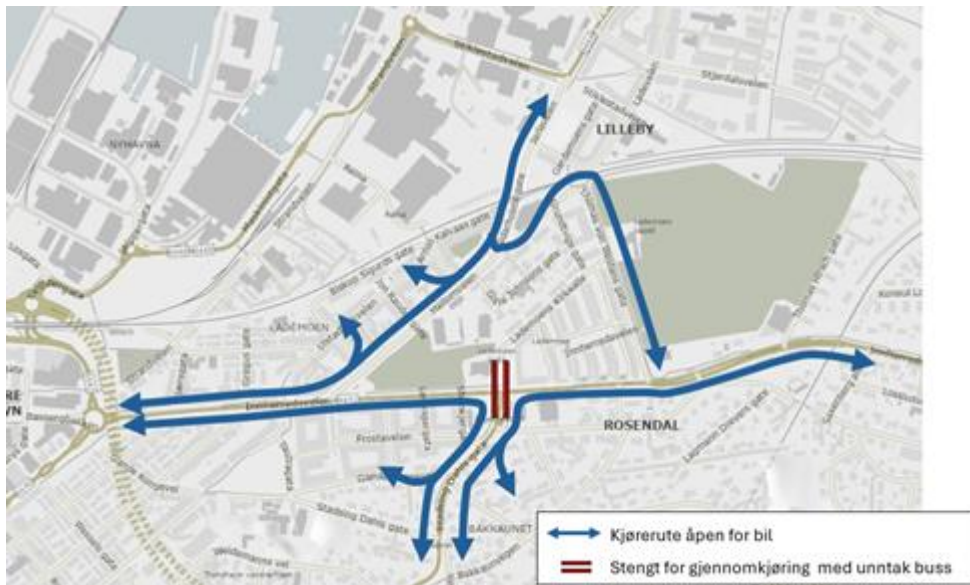
Denne saken er en oppfølging av sak 25/26 som ble behandlet i KU våren 2026. I sak 25/26 ble følgende vedtak gjort:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at dagens midlertidige trafikkregulering videreføres inntil det foreligger en nærmere vurdering av alternativ 1,2 og 3 i saken.**
- 2. Kontaktutvalget ber om at det legges fram en sak med anbefaling innen september 2026, etter nærmere dialog mellom partene og med berørte lokale aktører.**

I original sak var det drøftet 4 forskjellige alternativer. Etter tilbakemelding gjennom medvirkning og interne drøftinger, er det vurdert at alternativ 1 og 3 er de aktuelle alternativene for videre drøfting. Det er derfor disse som omtales i denne sak.

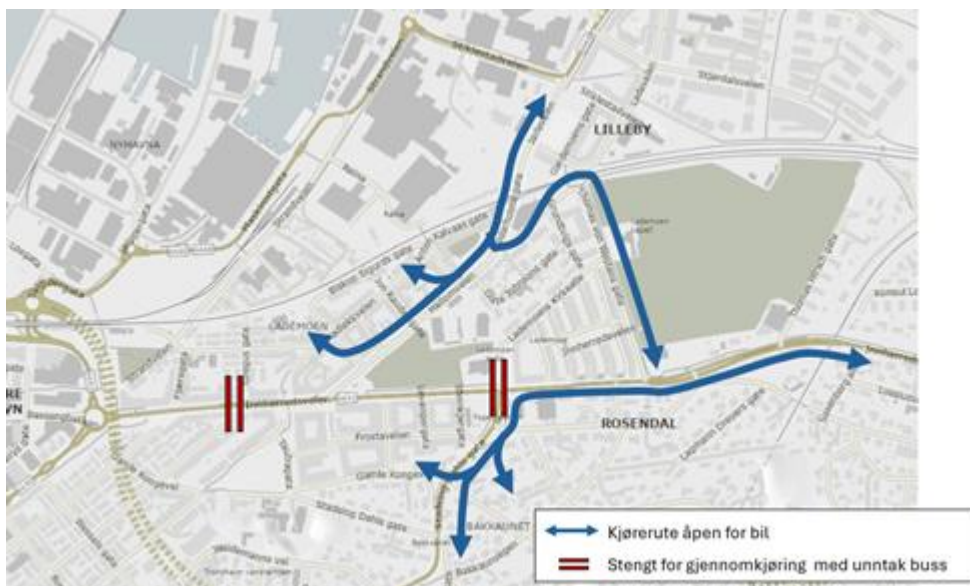
Innherredsveien nærmer seg ferdigstillelse. Under anleggsperioden har den vestre del av gaten vært helt stengt for ordinær biltrafikk og kun tillatt for buss. Vedtatt skiltplan sier at gaten skal åpne for trafikk slik det var i prøveprosjektet, som dannet grunnlaget for den permanente løsningen. Denne løsningen innebærer at det er tillatt å kjøre i Innherredsveien frem til Stadsingeniør Dahls gt, men at det ikke er tillatt å kjøre hele Innherredsveien mot Rønningsbakken/Strindheim. I tillegg vil det være åpent for å kjøre til og fra Mellomveien, som også har vært stengt i anleggsperioden. Kjøremønsteret for det som er planlagt for er illustrert

på figur under.



Figur 1: Planlagt kjøremønster for Innherredsveien øst

I perioden sommeren 2023 og frem til sommeren 2026 har Innherredsveiens vestre del vært stengt for ordinær biltrafikk. Trafikkmønsteret har da prinsipielt vært som vist på figur under.



Figur 2: Kjøremønster under anleggsperioden

Bakgrunnen for ønsket om å videreføre stengingen er å sikre kollekttrafikkens fremkommelighet. Innherredsveien er utformet som en tofeltsgate med svært høy busstrafikk, som da kan gi store negative virkninger for kollektivfremkommeligheten ved høy biltrafikk.

Trafikkvurdering

For å få et faglig grunnlag har Trøndelag fylkeskommune fått utarbeidet et fagnotat som drøfter ulike alternativer av å stenge Innherredsveien øst og virkningen av dette på et overordnet nivå.

Dette notatet er vedlagt saken.

Grunnlag

Løsningen som ligger til grunn for planlagt trafikkåpning bygger på prøveprosjektet fra 2017. Evalueringen viste redusert biltrafikk, økt gang- og sykkeltrafikk og god framkommelighet for kollektivtrafikken.

Registrerte kjøretider viser at bussframkommeligheten i Innherredsveien er relativt god. Forskjellen mellom lavtrafikk og rush er begrenset, men det registreres noe økt tidsbruk i rushperiodene, særlig mot sentrum. Vurderingene tilsier at ytterligere reduksjon i biltrafikken kan gi forbedring av framkommeligheten for kollektivtrafikken.



Figur 3: Beregnet trafikk (ÅDT) i Innherredsveien som passerer et snitt i vestre del (ved Fjæregata) ved innføring av planlagt kjøremønster

Alternativer og metode for vurdering

Det ble innledningsvis sett på fire alternative trafikkreguleringer. Etter forrige behandling i KU er det gjennom blant annet medvirkning vurdert at kun to av disse er aktuelle. Det er derfor disse to hovedalternativene som beskrives under. Hovedalternativ 1 har to varianter, ett som anleggsperioden og ett med tillatt kjøring til eiendommene.

Vurderingene bygger på tidligere evalueringer, trafikkregistreringer, RTM-analyser og

registrerte kjøretider for buss.

Følgende alternativer som ble utredet belyses i denne sak:

ALTERNATIV 1A

Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (som i anleggsfasen)



ALTERNATIV 1B

Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (tillatt kjøring til eiendommene i Mellomveien)



ALTERNATIV 3

Mellomveien stengt for gjennomkjøring (tillatt kjøring til eiendommene fra begge retninger)



Trafikale virkninger

Med utgangspunkt beregnet trafikk (vist på figur 3) gjøres skjønnsmessige betraktninger for å beregne virkningene av å stenge veien. Alle tiltak er sammenlignet med planlagt skiltplan (vist i figur 1)

Alternativ 1a: Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (som i anleggsfasen)



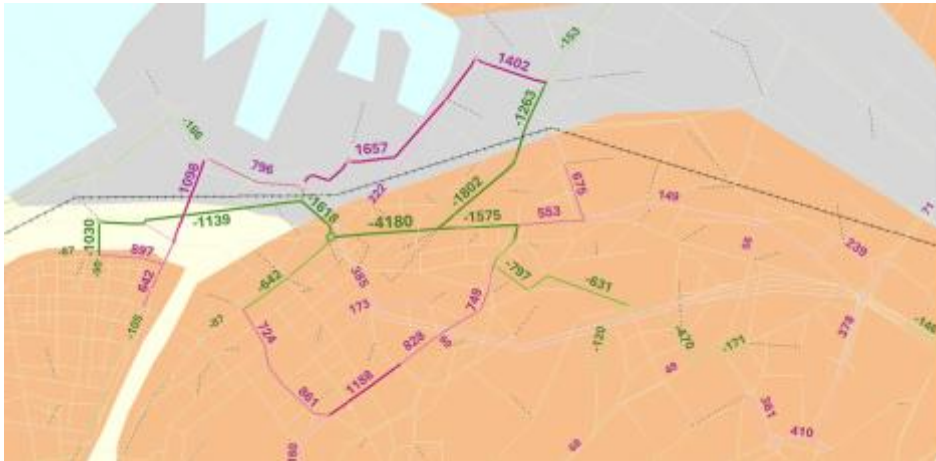
Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging (tiltak 1). Buss og taxi i parentes:



Trafikkvurderingen viser en kraftig reduksjon i trafikk sammenlignet med nivået under prøveprosjektet. Dette gjelder både i Innherredsveiens vestre del og Mellomveien

Statens vegvesen har gjennomført en RTM-beregning av dette tiltaket og figur under gir en indikasjon på hvordan dette påvirker omkringliggende vegnett. Her er rosa linje økt trafikk og

grønne linjer redusert trafikk



Figur 4: Beregner i RTM

Alternativ 1b: Innherredsveien stengt for biltrafikk i begge retninger (tillatt kjøring til eiendommene i Mellomveien)

En alternativ løsning som har tilnærmet samme virkning som 1a, vil være å tillate kun kjøring eiendommen i Mellomveien fra rundkjøring ved Solsiden. Dette må løses med å skilte gjennomkjøring forbudt. Det er gjort en tilsvarende løsning i Sivert Thonstads veg i Trondheim. Det vil gjøre at det er tillatt å kjøre til næring- og boligeiendommer i Mellomveien og disse vil få tilgang fra både Solsiden og fra Lade. Trafikkbelastningen vil bli tilnærmet lik som alternativ 1a, men med noe økt trafikk for adkomsttrafikk. Det vil også kunne antas at det vil innebære noe mer ulovlig kjøring med dette alternativet og man vet fra erfaring av disse skiltene ikke blir strengt håndhevet av politiet.



Alternativ 3: Mellomveien stengt for gjennomkjøring (tillatt kjøring til eiendommene fra begge retninger)

Alternativ 3 innebærer at det er tillatt å kjøre Innherredsveien til Stadsingeniær Dahls gt, men gjennomkjøring via Mellomveien til Lade ikke er tillatt. Det skal fortsatt tillates kjøring til

eiendommer langs Mellomveien



Anslått trafikk som passerer et snitt i Innherredsveiens vestre del etter stenging av Mellomveien i tiltak 3.



Buss og taxi i parentes:

Alternativet gir en tydelig reduksjon av trafikkmengden i Innherredsveien vestre del sammenlignet med planlagt løsning. En reduksjon fra ÅDT ca 6800 til ÅDT ca 4400. På grunn av gjennomkjøringsforbudet i Mellomveien mot Lade vil det gi en tydelig reduksjon av trafikk i Mellomveien, men opprettholder samme trafikk i Innherredsveien østre del som planlagt løsning.

Oppsummert viser vurderingene følgende:

ALT 1 - Full stenging av Innherredsveien for biltrafikk:

- Størst trafikkreduksjon og betydning for bussene sammenlignet med planlagt løsning
- Størst fordeler for beboere i nærmiljøet
- Størst ulemper for næringsliv og tilgjengelighet
- Størst ulemper av omfordelt trafikk til Nyhavna, Rosenborg og i Nonnegata

ALT 3 - Stenging av Mellomveien i nord:

- Trafikkmessig en mellomløsning mellom planlagt løsning og alt 1, men med færre negative konsekvenser
- Fjerner risikoen for stor trafikkøkning i Mellomveien/Innherredsveien pga

utbygging Lade/Nyhavna

- Gunstig for beboere langs Mellomveien
- Mindre belastning på næringsliv enn tiltak 1
- Unngår trafikkøkning i bolig gatene sør for Innherredsveien

Andre prosesser og byutvikling

I tillegg til de trafikale virkningene som er drøftet over er det flere andre pågående prosesser og fremtidig byutvikling i området som også vil bidra til virkninger. Under oppsummeres enkelte av disse kort.

Byutvikling på Lade, Lilleby og Nyhavna

Det pågår en stor endring og utvikling av de østre bydeler. Nyhavna skal bli en ny bydel, Lilleby skal også videreutvikles noe og det planlegges en transformasjon av området rundt Haakon VII's gate hvor eldre industri/handelsområder bygges om til boliger og sentrumsformål. Summen av dette vil kunne gi et økt transportbehov og potensielt mer trafikk, selv om det meste av økningen skal skje med miljøvennlig transport. Beregninger fra arbeidet med Metrobuss over Nyhavna viser at trafikken i Mellomveien kan få en betydelig økning fra dagens ca 3500 kjt pr døgn til opp mot 6000 kjt pr døgn i fremtidig situasjon, vist på figur under.



Figur 5: Fremtidig trafikkutvikling i Mellomveien

Det har gjennom arbeidet med ulike plansaker og reguleringsprosessen for ny Metrobusstrase over Nyhavna kommet flere bekymringer for at trafikken i Mellomveien/Innherredsveien øker. Denne økningen vil da komme som følge av både økt trafikk og evt kapasitetsutfordringer over Nyhavna, dette vil igjen føre til at Mellomveien/Innherredsveien fungere som et «overløp».

Områdeløft Møllenberg og Lademoen

Trondheim kommune jobber med områdesatsning i utvalgte områder av kommunen.

Dette innebærer at det satses på både fysiske tiltak og tjenester i disse områdene. De alternativene som reduserer trafikk langs Innherredsveien vil være positivt bidrag til bomiljøet på Lademoen, men de mest restriktive tiltakene vil kunne omfordele trafikk til Nonnegate som kan være negativt for Møllenbergområdet. Så virkningene for områdene er litt ulike i de ulike alternativene. Gjennom samhandling mellom områdesatsingen og utbyggingsprosjektet i Innherredsveien øst har det også blitt besluttet å stenge en eksisterende kulvert under Innherredsveien og redusert trafikk vil være med å støtte opp og ytterligere forsvare denne

beslutningen.

Videre utvikling av Innherredsveien vest (forbi Solsiden)

Trøndelag fylkeskommune jobber med utvikling av Innherredsveien vest som en del av Metrobussporteføljen i Miljøpakken. I dette prosjektet er krysset mellom Innherredsveien og Bassengbakken et sentralt punkt for bussfremkommeligheten. For Innherredsveien vest vil være positivt å redusere biltrafikken fra Innherredsveien øst slik at det er enklere å prioritere buss på strekningen.

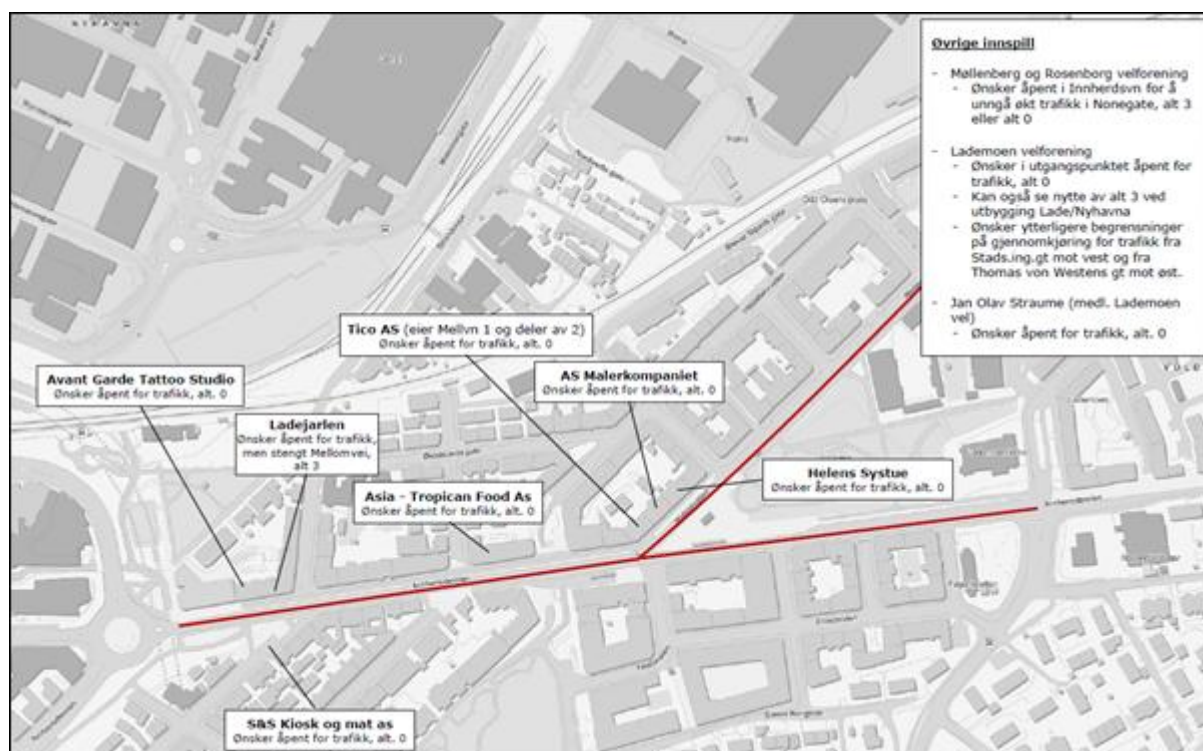
Medvirkning næringsaktører

Basert på vedtak i KU sak 25/26 ble det gjennomført en medvirkningsprosess i området med næringsdrivende og andre sentrale aktører. Trøndelag fylkeskommune gjennomførte en interessentanalyse i samarbeid med Trondheim kommune og delte ut/sendte informasjon til følgende aktører:

- Møllenberg og Rosenborg velforening
- Lademoen velforening
- Rosendal teater
- Lademoen kirke / Bakklandet og Lademoen menighet
- Lilleby skole
- Bispehaugen skole
- Mellomveien pub
- Helenes systute
- Malerkompinet
- Feel trening
- Nidaros brukt og antikk
- Simens isbar
- Mikrogartneriet
- Z-hanna D'Art frisør
- OK Bingo
- Bunnpris
- Asia og tropical Food
- Brød og sånt Buran
- S&S
- Avant garden tattoo

De aktørene som gav tilbakemelding, ville i stor grad at planlagt skiltplan (som tidligere prøveprosjekt) skulle innføres ved åpning. På figur 6 oppsummeres kort de innspill som kom inn.

Alle innspillene er lagt ved i sin helhet.



Figur 6: Innspill i medvirkningsprosess

Behov for videre prosess for realisering av tiltaket.

For å realisere de ulike tiltakene vil det kreve at det fattes nye skiltvedtak og deretter er det oppsetting av disse. Tiltakene krever ikke fysisk ombygging og er derfor svært rimelige. Med denne bakgrunn er de også enkle å reversere hvis det skulle vise seg at virkningene blir større enn antatt eller det erfare andre virkninger enn det som er kartlagt på forhånd. Det vil også være mulig å teste ut tiltak for en periode og gjøre erfaringer før det etableres permanent.

Drøfting

For Trøndelag fylkeskommune er det viktigste målet med vurderingen av tiltakene å sikre fremkommelighet og regularitet for kollektivtrafikken. Med bakgrunn i den store transformasjonen og byutviklingen som skal skje på Lade/Nyhavna er det også svært viktig for fylkeskommunen og sikre forutsigbarhet og trygghet for bussens fremkommelighet i Innherredsveien også på lang sikt. Det er også et felles ønske om å forbedre kollektivtrafikkens attraktivitet mot bil, og da er reisetid et effektivt virkemiddel.

AtB har opplyst at åpning for ordinær biltrafikk i Innherredsveien vil medføre behov for å øke rutetiden med om lag ett minutt i lav- og normaltrafikk, og om lag to minutter i rushtid. Dette er AtBs vurdering av nødvendige driftsmessige tilpasninger for å ivareta framkommelighet og regularitet i kollektivtilbudet, dersom den bestemte skiltplanen følges.

Alternativ 1a vil være det som isolert sett gir best måloppnåelse for kollektivtrafikken langs Innherredsveien. Samtidig har dette alternativet størst negative virkninger for næringsliv og trafikksituasjon i omkringliggende gater. Dette alternativet gjør også Nonnegata viktigere som adkomstveg mellom sentrum og Møllenberg-/Rosenborgområdet.

Alternativ 1b vil gi samme positive effekt som alternativ 1a for kollektivtrafikken, og gir samtidig

økt tilgjengelighet til beboere/næringsliv langs Mellomveien og Innherredsveien. Alternativet vil derfor ha noe mer biltrafikk enn alternativ 1a og øke risikoen for filkjøring

Alternativ 3 gir god effekt på måloppnåelse, gir en god sikkerhet for fremtidig trafikkvekst på østsiden av byen og gir ikke økt belastning på Nonnegata eller redusert tilgjengelighet til Møllebergområdet.

Anbefaling

Løsningen som ligger til grunn for planlagt trafikkåpning bygger på prøveprosjektet fra 2017. Siden den gang har både kunnskapsgrunnlaget og virkemiddelbruken for å nå nullvekstmålet utviklet seg, samtidig som anleggsperioden har gitt flere års levende erfaring med en Innherredsvei med svært begrenset ordinær biltrafikk. Innherredsveien har i denne perioden fått en tydeligere funksjon som kollektivåre, bygate og oppholdsrom.

Åpning for ordinær biltrafikk vil gi bedre tilgjengelighet med bil, men vil innebære en vesentlig økning av trafikken. Dette vil svekke prioriteringen av kollektivtransporten og attraktiviteten til gata. AtB har opplyst at planlagt trafikkåpning vil medføre behov for å øke rutetiden opptil to minutter.

Gjennomført medvirkning viser at flere lokale næringsaktører og velforeninger ønsker større tilgjengelighet med bil enn det full stenging vil gi. Disse hensynene bør tillegges vekt. Alternativ 1b ivaretar dette delvis ved at nødvendig kjøring til boliger og næringseiendommer i Mellomveien fortsatt tillates, samtidig som Innherredsveien ikke åpnes for ordinær gjennomkjøring. Løsningen opprettholder dermed hovedgrepet med begrenset biltrafikk, samtidig som tilgjengeligheten til eiendommene ivaretas.

Det er knyttet en viss risiko til at regulering med gjennomkjøring forbudt ikke etterleves fullt ut. Dette er likevel først og fremst et spørsmål om håndheving og etterlevelse, og må veies mot formålet med tiltaket. Skal nullvekstmålet og kollektivprioriteringen få praktisk betydning, vil det i enkelte tilfeller være nødvendig å gjennomføre trafikkregulerende tiltak selv om disse innebærer ulemper og stiller krav til oppfølging.

Alternativ 1b krever ikke fysisk ombygging, har lave gjennomføringskostnader og kan reverseres dersom erfaringene viser vesentlige uønskede virkninger. Dette gir mulighet til å videreføre det som i dag omtales som et vellykket prosjekt, med kollektivprioritering og et attraktivt nærmiljø.

Forslag til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til at alternativ 1b legges til grunn for trafikkreguleringen i Innherredsveien øst, med stenging for ordinær gjennomkjøring og adgang til kjøring til eiendommene i Mellomveien.**
- 2. Løsningen innføres i utgangspunktet som en prøveordning, og skal evalueres etter ett år. Evalueringen skal være med bakgrunn i trafikktellinger, kollektivframkommelighet, fordeling av trafikk og konsekvenser for næringslivet: Evalueringen legges frem for politisk behandling.**

Sak 43/26:

Innherredsveien Stjørdal – behov for ekstra midler (Trfk)

Fylkeskommunene orienterte om denne saken i sist programråd.

Det er behov for å få behandlet saken i Kontaktutvalget. Først er det ønskelig med et møte i samarbeidsgruppen og en behandling i programrådet via e-post.

Hvis man rekker dette, ettersendes saken til Kontaktutvalget.

Kontaktutvalget får så vurdere om det er grunnlag for å behandles saken.

Sak 44/26:

Prinsippavklaring Sluppen knutepunkt (Trfk)

Vedlegg:

1: Oppsummering av utredningsarbeid

2: Oppsummering av medvirkning

Innledende kommentar

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

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

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

1. Knutepunkt langs Holtermanns veg
2. Knutepunkt i Bratsbergvegen

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

Bakgrunn/innledning

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

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

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

Fylkesutvalget har vedtatt følgende føringer for planlegging av tiltaket i sak [176/26](#):

Fylkesutvalget sitt vedtak

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

Faktiske opplysninger

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

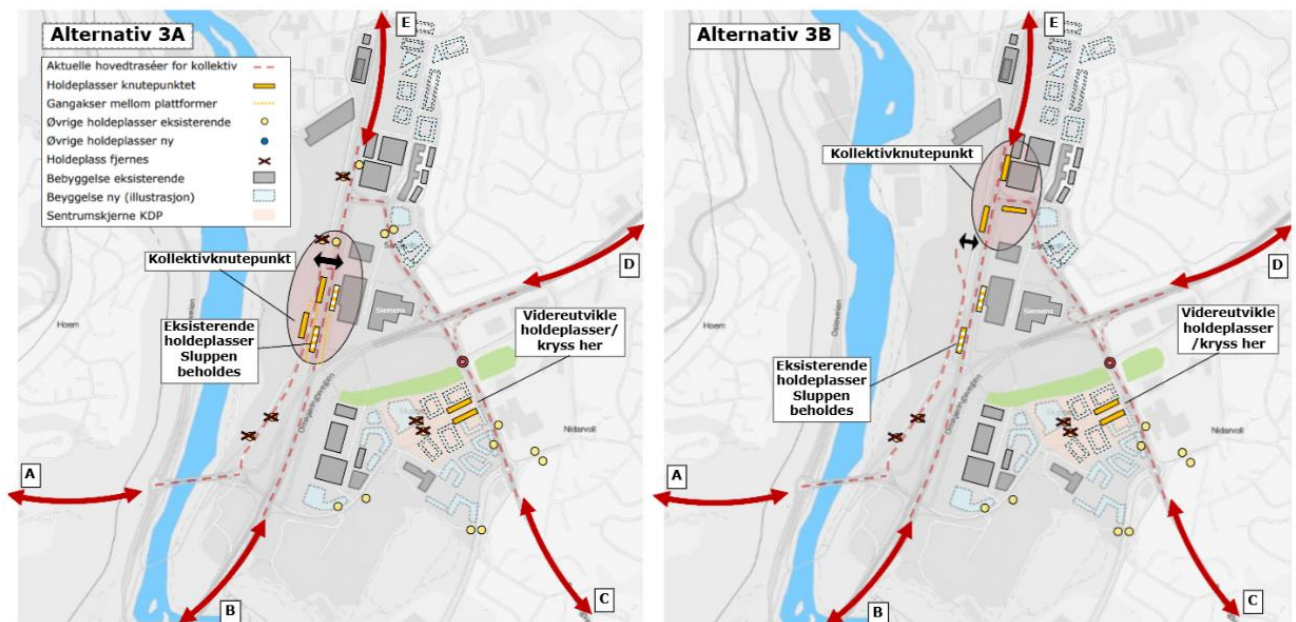
Alternativer som er utredet

Alternativ 3: Holtermanns veg

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

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

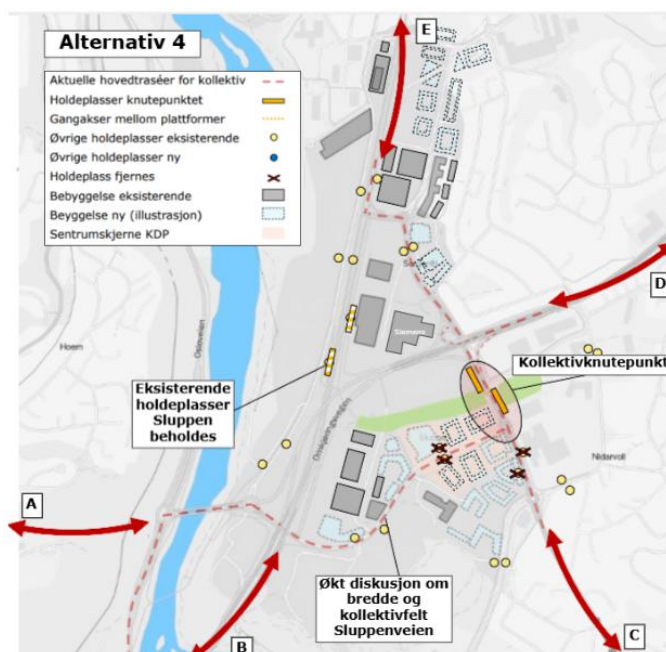
Prosjektgruppen vurderer at begge alternativ 3 legger til rette for gode omstigningsmuligheter mellom kollektivlinjene, samtidig som det ivaretar effektiv framkommelighet og gjennomkjøringshastighet i kollektivaksen. Særlig trekkes forbindelsene mellom Byåsen og sentrum, samt mellom Tiller og Lade, fram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



Figur 1: prinsiptegninger alternativ 3

Alternativ 4: Bratsbergvegen

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



Forkastede alternativer

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

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

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

Øvrige virkninger

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

Kostnader

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

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

Tilgrensende planer

Områdeplan Tempe og Sorgenfri

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

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

Sluppenområdet

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

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

Byåstunnelen

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

Involvering av sentrale aktører i området

I tråd med vedtak i FU-sak [118/26](#), er det gjennomført en innledende medvirkningsrunde med sentrale aktører i området. Trøndelag fylkeskommune utarbeidet en interessentanalyse i samarbeid med Trondheim kommune. Det ble identifisert 11 sentrale aktører som har fått mulighet til å uttale seg om alternativene 3 og 4 i saken. Utover denne innledende medvirkningsrunden, i tråd med medvirkningskrav i plan- og bygningsloven, vil alle berørte grunneiere og næringsaktører få mulighet til å komme med en uttalelse som en del av den kommende planprosessen.

De identifiserte interessentene er primært større eiendomsaktører som utvikler og forvalter næringsseiendom i området, i tillegg til næringslivsforeninger og skoler. Fylkeskommunen mottok innspill fra tre aktører; EC Dahls Eiendom, R.Kjeldsberg AS og Siemens Energy AS. Aktørene vurderer at variantene innenfor alternativ 3 bør legges til grunn i det kommende planarbeidet.

For ytterligere detaljer om medvirkningsrunden og innspillene vises det til FU-sak [176/26](#) og vedlegg.

Partens vurdering

Fylkeskommunen fremla resultat av utredning av mobilitetstilbud i Trøndelag 2029 (AtB, 2025) i KU-sak [36/25](#). I sak [51/25](#) ga kontaktutvalget tilslutning til at nullalternativet skulle legges til grunn i det kommende anbudet i Trondheim, med mulighet for å utløse opsjoner for å oppjustere rutetilbudet til plussalternativet gitt økonomisk handlingsrom. Plussalternativet innrettes mot økt frekvens i nettverket og nye tverrlinjer i øst-/vestaksen i Trondheim. Knutepunkt på Sluppen er premissgivende for å lage en effektiv akse mellom Byåsen og Lade, med effektiv omstigning mot sentrum og Tiller/Heimdal.

Utredningsarbeidet har vært gjennomført som et samarbeidsprosjekt med Trondheim kommune og Statens vegvesen, ledet av fylkeskommunen. Alternativene som er utredet er reflekterer bredden i løsninger som hensyntar både byutviklingsperspektiv og kollektivprioritering. Alternativ 3 vektlegger i hovedsak byutvikling på Tempe og Sorgenfri,

Alternativ 3 anbefaler å etablere en ny rundkjøring i Bratsbergvegen lenger nord mot Omkjøringsvegen. Dette muliggjør for at eksisterende rundkjøring Bratsbergvegen x

Sluppenvegen kan bygges om til signalregulert kryss. Tiltaket vurderes å kunne bidra til tryggere krysningspunkter, bedre trafikkavvikling og en mer trafikksikker utforming tilpasset framtidig utvikling i området.

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

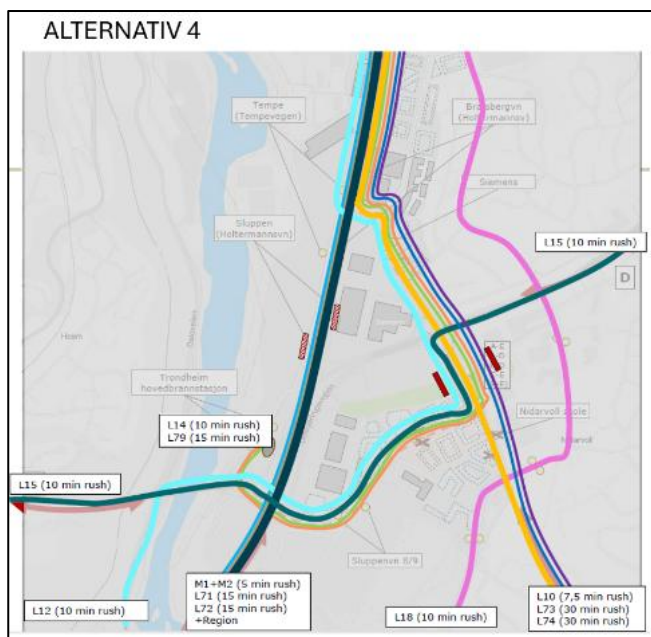
Prosjektgruppen har vurdert at alternativ 3 har en svak negativ virkning på byutvikling. Evalueringen er tilknyttet byutvikling av Sluppenområdet isolert. Alternativ 3 vektlegger byutvikling på Tempe og Sorgenfri, fremfor Sluppenområdet. Spesielt alternativ 3b foreslår et knutepunkt i byggesone 1 i KPA.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

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

Alternativ 4 – Bratsbergvegen

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

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



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

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

Tilstøtende planer

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

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

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

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

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

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

Konklusjon

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

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

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget vedtar faseovergang fra prosjektutvikling til detaljplanlegging for Sluppen knutepunkt. Følgende skal legges til grunn i planarbeidet:

- a. Knutepunktet på Sluppen planlegges med utgangspunkt i alternativ 3 langs Holtermanns veg.***
- b. Planarbeidet skal vurdere mulighet for å etablere nytt holdeplasspar ved krysset Sluppenvegen x Bratsbergvegen.***

Sak 45/26:

Innherredsveien vest – Trondheim (Trfk)

Vedlegg:

1: Alternativer til evaluering

2: Evaluering

Sammendrag (laget ved hjelp av Gemini)

Trøndelag fylkeskommune har utredet ulike løsninger for Innherredsveien vest i 2024 og 2025, med en økonomisk ramme på 294 millioner kroner (2025-priser). Utredningen viser at tyngdepunktet for trafikale utfordringer har flyttet seg østover til krysset Bassengbakken, mens fremkommeligheten for kollektivtrafikken i dagens gate er god, men kvaliteten på holdeplasser og ventearealer er utilfredsstillende. Prosjektets mål er å sikre en robust kollektivgate med god fremkommelighet for kollektivtrafikken og å knytte bydelen sammen med bedre forhold for myke trafikanter. Det er utredet ulike alternativer for delstrekningene Bakke bru, Solsiden og Bassengbakken, med kostnadsanslag fra 5 til 400 millioner kroner avhengig av omfang og ambisjonsnivå. Fylkeskommunen anbefaler en kombinasjon av tiltak som prioriterer kollektivtrafikk, forbedrer forholdene for gående og syklende, og er fleksible for fremtidig trafikkutvikling.

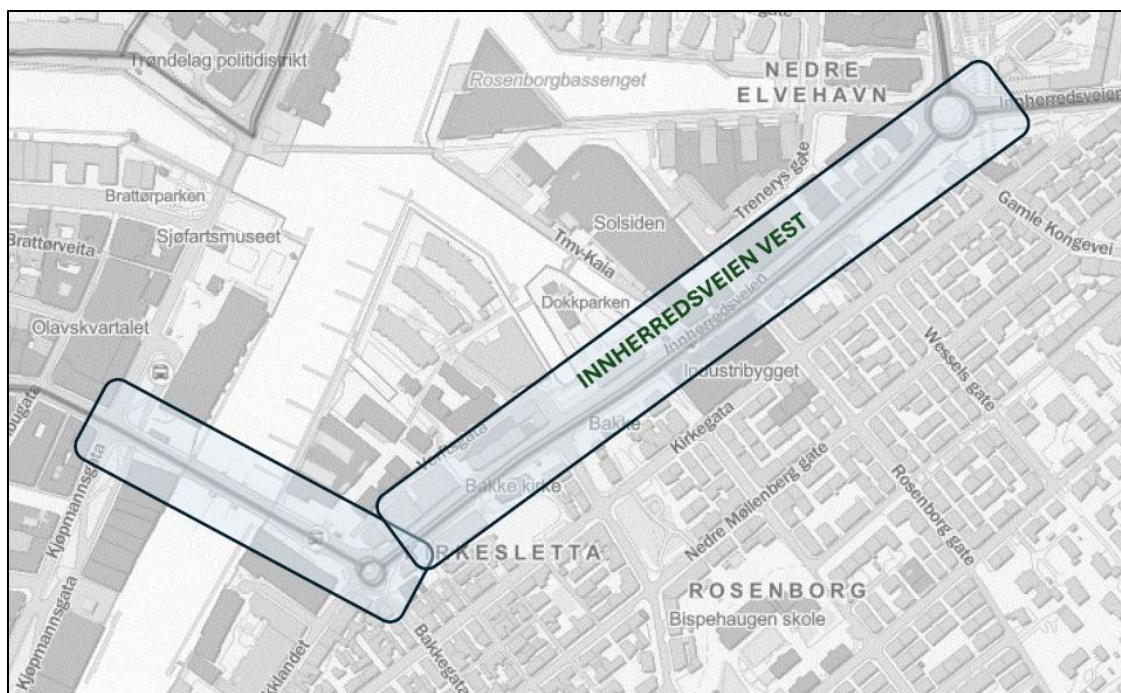
Prosess

Saken ble behandlet i programrådet 11.09.25 (sak 98/25) med vedtak om at den skulle sendes til politisk behandling (se lenger ned i saken).

Saken fremmes til kontaktutvalget uten forutgående politisk behandling i Trondheim kommune. Fylkeskommunen legger nå til grunn at det er vurdert at det ikke er behov for politisk behandling i kommunen.

Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune har gjennom 2024 og 2025 utreder ulike løsninger for strekningen Innherredsveien vest som strekker seg fra rundkjøring ved Bassengbakken og til og med over Bakke bru. Denne saken redegjør for denne utredningen og drøfter ulike alternativer for videre arbeid.



Figur 1: Prosjektområde

Innledende kommentar

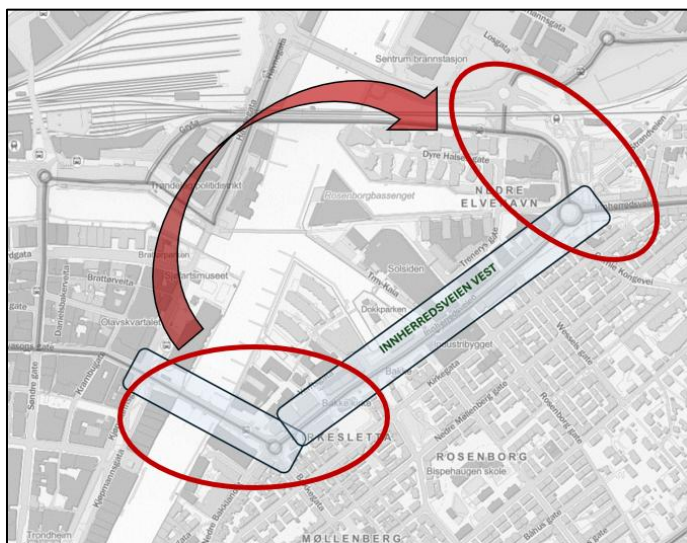
Trøndelag fylkeskommunen foreslår at programrådet slutter seg til at anbefalingene i saken sendes videre til politisk behandling, med etterfølgende behandling i Kontaktutvalget. Det legges til grunn at alle tiltak gjøres innenfor en ramme på 294 mill. 2025-kr.

Fylkeskommunens anbefaling er:

- Bassengbakken: Oppstart regulering av t-kryss, samt vurdere optimaliseringstiltak fra 0+ - alternativet samtidig med øvrige tiltak i gata som ikke krever regulering
- Solsiden: Oppstart prosjektering 0+ med mindre justering av alternativet. Det skal sikres at utformingen optimaliseres og tiltaket ikke gir negativ effekt for kollektivtrafikken
- Bakke bru: Oppstart prosjektering t-kryss.

Innledning

Gjennom arbeidet har det blitt tydelig at trafikksituasjonen i prosjektområdet har gått gjennom en endring med bakgrunn i utviklingen av vegnettet. I løpet av de siste tiårene har både Strindheimstunnelen og Nordre avlastningsveg blitt etablert som har påvirket trafikksituasjonen. Der hvor det tidligere var større trafikale utfordringer inn mot sentrum og over bakke bru, har prosjektet avdekt at det nå kan være vel så mye, og større, utfordringer med fremkommelighet ved krysset Bassengbakken og ned mot Strindheimstunnelen. Det vil si at tyngdepunktet for trafikk og utfordringer rundt dette har flyttet seg østover på strekningen som vist i figur under. Utbyggingen av Nyhavna og andre områder øst i byen og er også med å påvirke denne utviklingen.

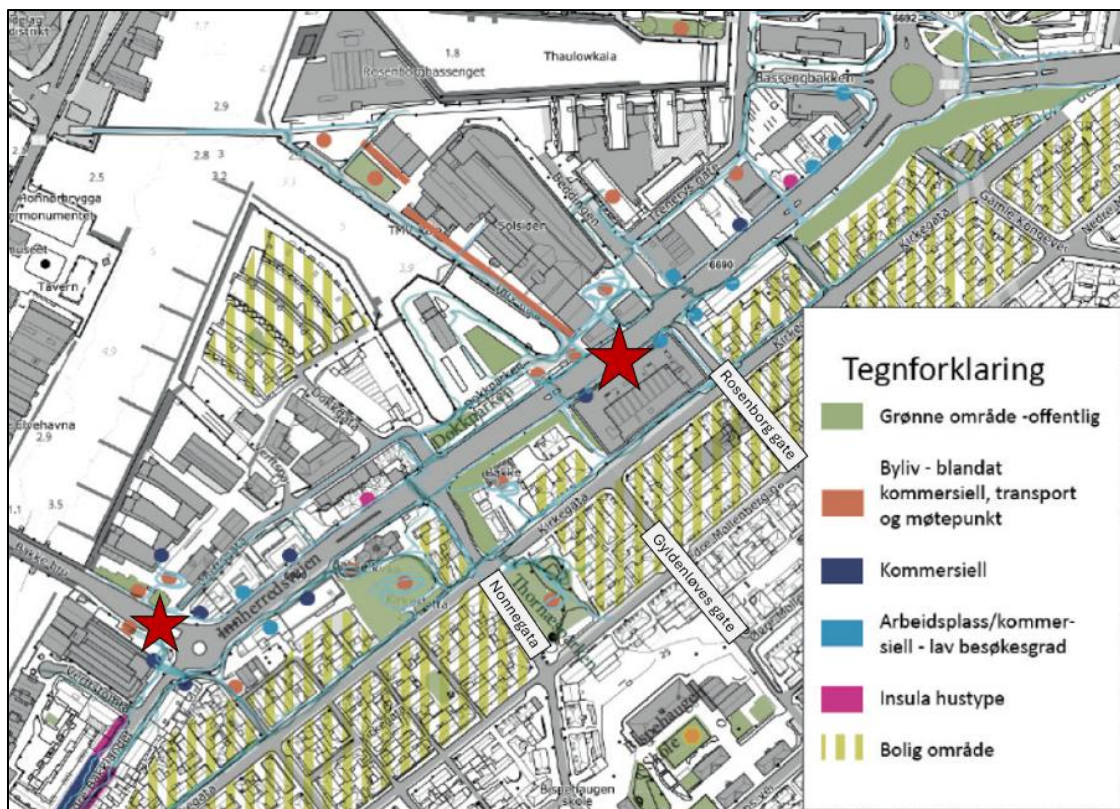


Figur 2: Illustrasjon av forflytting av trafikalt tyngdepunkt

Prosjektet har lagt til grunn kjøremønster i den vedtatt gatebruksplanen. Trondheim kommune jobber med en samferdselsplan som også kan påvirke og endre trafikksituasjonen noe, og ulike alternativer må sees opp mot evt virkninger dette kan få.

Det har vært gjort flere tidligere utredninger i gata. I 2019 gjennomførte Statens vegvesen et forprosjekt på strekningen. Prosjektet har sett på dette og tatt med relevante funn og drøftinger derifra. Utredningen da vurderte at det ville gi best måloppnåelse og redusere til to kjørefelt, men trafikkmengende på det tidspunktet gjorde at det ble for utfordrende for bussfremkommeligheten. Videre ble denne delstrekningen satt i bero på daværende tidspunkt for å prioritere utbygging av Innherredsveien øst.

Innledningsvis i TRFK sin utredning ble det gjennomført en stedsanalyse for å kartlegge dagens situasjon og få en oversikt over kvaliteter/utfordringer.



Figur 3: Stedsanalyse oppsummering

Oppsummering fra stedsanalysen viser at flere mål med byliv og sosiale arena er konsentrert nær Solsiden. I tillegg er det også noe byliv og næringsaktivitet ved Bakke bru. Med renoveringen av Thornæs parken er akse langs Nonnegata viktig for bevegelse på tvers og som bidrar til en grønn gangpassasje som starter ved Dokkparken. Rosenborg gate har en fin visuell akse som kan være viktig for beboere som vil nå mål på Solsiden. Gyldenløves gate er en tverrgate mellom disse to og en viktig gangakse mot Solsiden og mot bussholdeplasser.

Faktiske opplysninger

Under oppsummeres kort de alternativer som ble utredet og evaluert. For mer detaljer se vedlegg hvor både alternativer og evaluering er detaljert drøftet.

Problembeskrivelse og mål

For kollektivtrafikken er fremkommeligheten i dagens gate god. Det er lite forsinkelse i rushtrafikken. Det som ikke er tilfredsstillende, er kvaliteten og synligheten til holdeplasser og ventearealer. Alle holdeplassene på strekningen ble bygget med en midlertidige standard og med korte eller ingen leskur og lav kvalitet på materialer. Dette er holdeplasser med svært mange bussavganger og svært mange på-/avstigende passasjerer. For å få etablert et kollektivsystem i tråd med ambisjonene fra byveksttalen bør det derfor være langt høyere kvalitet på holdeplasser og venteareal. Det er i dag lite areal tilgjengelig for ventende, og gang/sykkel-trafikk langs gata må i stor bevegelse seg gjennom ventearealet til holdeplassen. Det er også påpekt kapasitetsutfordring på holdeplass fra AtB. Dette gjelder da holdeplasser som ikke har tilstrekkelig lengde, da særlig ved Bakke bru, hvor da busser blir stående bak å vente for å kunne kjøre inn mot plattform.

For gående og syklende vil gata oppleves som en barriere og det er ikke godt tilrettelagt for langsgående ferdsel. Tilbudet til gående langs gata er i dag varierende. På deler av strekninger er fortauene meget smale, der gående beveger seg tett på trafikken. Flere steder er det krevende å passere for fotgjengere på grunn av murer, gjerder og trapper som stikker ut i fortauet. Dette er en enda større utfordring på vinterstid, da mangel på snøopplag forverrer situasjonen.

Med disse utfordringene som bakteppe ble følgende mål definert for arbeidet

A. Robust kollektivgate

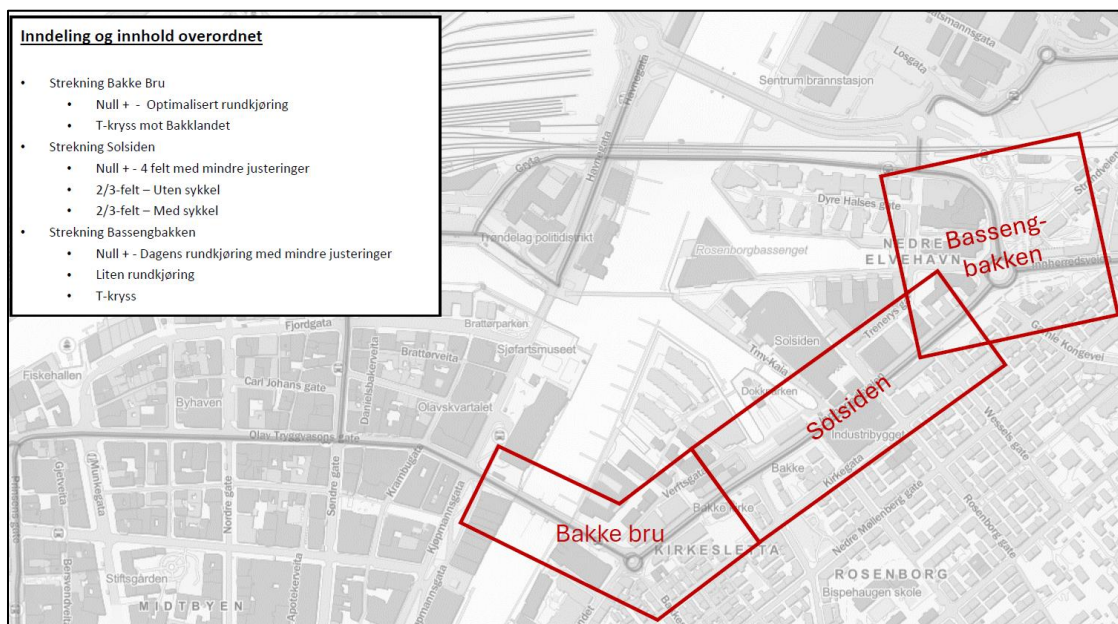
- Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss. Bidra til å styrke konkurranseforhold buss/bil i favør buss.
- Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken ved behov
- Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser.
- Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser.

B. Gaten skal knytte bydelen sammen

- God framkommelighet for myke trafikanter
- Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter
- Redusere gatens barriereeffekt
- Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering.

Alternativer utredet

I utredningen har det blitt tydelig at de ulike delstrekningene i prosjektet har litt ulik karakter og utfordringer. Basert dette og for gi beslutningstagere større mulighet til å styre ambisjonsnivået er strekningen delt i tre deler med ulike alternativer for hver delstrekning. Tanker er da at det skal være mulig å kombinere ulike alternativer for å kunne styre ambisjons- og kostnadsnivå. Overordnet er følgende alternativer utredet:



Figur 4: Alternativer utredet

Under vises noen illustrasjoner fra alternativene på de ulike delstrekningene.



Figur 5: Alternativer delstrekning Bakke bru

For Bakke bru er lagt til grunn oppgraderte holdeplasser og flytting av dagens sykkelfelt til tosidig sykkelveg på sørsiden av Bakke bru i begge alternativ. I Null + alternativ er rundkjøringen beholdt. I alternativ T-kryss bygges rundkjøringen om til T-kryss noe som frigjør store arealer som kan brukes til gående og syklende.



Figur 6: Alternativer delstrekning Solsiden

Her det sett på en null+ løsning som i opprettholder 4 felt i gata og dagens kjøremønster. Holdeplassene oppgraderes, og det sees på muligheter for å bedre forhold for gående og syklende og krysse Rosenborggata. Videre er det på to trefeltsalternativer både med og uten sykkelveg i gata. Løsning med sykkelveg i gata innebærer at det ikke er mulig å svinge fra Innherredsveien inn mot Solsiden (Beddingen).



Figur 7: Alternativer delstrekning Bassengbakken

For krysset med Bassengbakken er det sett på tre alternativer. 0+-alternativet gjør mindre kun mindre justeringer av dagens rundkjøring og etablerer gangfelt i arm mot Solsiden. Videre har det vært sett på en mindre rundkjøring og et T-kryss.

Evaluering

De tre delstrekningen ble evaluert med tanke på måloppnåelse, øvrige samfunnsvirkninger og det som er kalt prosjektvirkninger som innebære kostnader og kompleksitet for gjennomføring. Bakgrunnen for å dele opp i disse hovedkategoriene er at kan gi beslutningstagere grunnlag for å gjøre sin egen mening og vektlegging av nytten (måloppnåelsen) sett opp mot andre virkninger og kostnader. Under presenteres kort evalueringen for hver delstrekning. Det er også gjort et kostnadsanslag i utredningsfasen og det opplyses kort om de kostnadene hvert alternativ er beregnet til. For mer detaljer se vedlegg 2.

Delstrekning Bakke bru

	Null +	T-kryss (mot Bakklandet)								
<u>MÅL</u>										
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken - Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	0/+ <table><tr><td>0</td></tr><tr><td>0</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>0</td></tr></table>	0	0	++	0	+ <table><tr><td>0</td></tr><tr><td>0</td></tr><tr><td>+++</td></tr><tr><td>+</td></tr></table>	0	0	+++	+
0										
0										
++										
0										
0										
0										
+++										
+										
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata) - Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	++ <table><tr><td>++</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>+</td></tr><tr><td>+</td></tr></table>	++	++	+	+	+++ <table><tr><td>+++</td></tr><tr><td>+++</td></tr><tr><td>+++</td></tr><tr><td>+++</td></tr></table>	+++	+++	+++	+++
++										
++										
+										
+										
+++										
+++										
+++										
+++										
<u>SAMFUNNSVIRKNINGER</u>										
Trafikal virkning	0	0								
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	0	+++								
Kulturminner og kulturmiljø	0	+								
Driftskonsekvenser	-	-								
Trafikksikkerhet	++	+++								
<u>PROSJEKTVIRKNINGER</u>										
Kostnad (skala 0-5)	2	3								
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	2	3								
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	2	3								

Figur 8: Evaluering delstrekning Bakke bru

Kostnader oppsummert

- Null + - Kostnadsberegnet til mellom 75 og 105 millioner
- T-kryss - Kostnadsberegnet til mellom 135 – 170 millioner

Delstrekning Solsiden

	Null +	2/3-felt uten sykkel	2/3-felt med sykkel
MÅL			
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken - Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	0/+ - + + +	+ -- ++ ++ ++	+ --- +++ ++ +
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata) - Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	+ + 0 + +	++++ ++ ++++ +++ ++++	+++ ++++ ++ ++ ++
SAMFUNNSVIRKNINGER			
Trafikal virkning	--	--	--
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	+	+++	+
Kulturminner og kulturmiljø	0	+	0
Driftskonsekvenser	-	--	-
Trafikksikkerhet	++	++++	+++
PROSJEKTVIRKNINGER			
Kostnad (skala 0-5)	3	5	5
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	2	4	4
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	2	5	5

Figur 9: Evaluering delstrekning Solsiden

Kostnader oppsummert

- Null + - Kostnadsberegnet til mellom 150 og 190 millioner
- 2/3-felt uten sykkel - Kostnadsberegnet til mellom 300 og 400 millioner
- 2/3-felt med sykkel - Kostnadsberegnet til mellom 300 og 400 millioner

Delstrekning Bassengbakken

	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
MÅL			
MÅL A - Robust kollektivgate	0/-	-	0
- Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss	-	---	--
- Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken	0	+	+
- Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser	0	0	+
- Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser (ikke aktuell for denne delstrekning)			
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen	+	++	+++
- God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata)	0	+	++
- Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter	+	++	+++
- Redusere gatens barriereeffekt	+	++++	++++
- Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	+	++	+++
SAMFUNNSVIRKNINGER			
Trafikal virkning	-	----	--
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	+	++	+++
Kulturminner og kulturmiljø	0	0	+
Driftskonsekvenser	-	-	---
Trafikksikkerhet	+	+	+++
PROSJEKTVIRKNINGER			
Kostnad (skala 0-5)	0	2	2
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	1	5	5
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	1	5	5

Figur 10: Evaluering delstrekning Bassengbakken

Kostnader oppsummert

- Null + - Kostnadsberegnet til mellom 5 og 10 millioner
- Liten rundkjøring - Kostnadsberegnet til mellom 100 og 140 millioner
- T-kryss - Kostnadsberegnet til mellom 100 og 140 millioner

Prosjektet anbefaling

Trafikkberegningene, som har tatt utgangspunkt i dagens kjøremønster og tatt høyde for utvikling på Nyhavna, viser at det er krevende å redusere utstrekningen av kollektivfelt før trafikken reduseres eller det innføres mer restriktive tiltak i området.

Sett i lys av usikkerhet rundt fremtidig kjøremønster og dagens trafikkbilde anbefales det på kort sikt å realisere løsninger innenfor dagens vegareal som ikke trenger reguleringsplan. Dette vil bidra til god måloppnåelse og merverdi for både kollektivpassasjerer og øvrige myke trafikanter på relativt kort sikt. Samtidig anbefales det å starte en reguleringsprosess for å se på ny kryssløsning i Bassengbakken og eventuelt regulerer gateløpet forbi Solsiden hvis de overordnede trafikale føringer er mer avklart. En slik reguleringsplan bør ta utgangspunkt i løsningen med T-kryss på Bassengbakken som ut ser ut til å ha en god del positive virkninger for området.

Delstrekning Bakke bru

- Det anbefales å realisere løsning med T-kryss mot Bakklandet forutsatt at denne ikke har behov for reguleringsplan
- Dette vil gi oppgraderte holdeplasser og noe bedre bussfremkommelighet. I tillegg en tryggere og bedre sykkelløsning, samt bedre forhold for opphold i gaten og kryssing på tvers. Hvis det tiltaket skulle kreve regulering anbefales det å jobbe videre med alternativ 0+

Delstrekning Solsiden

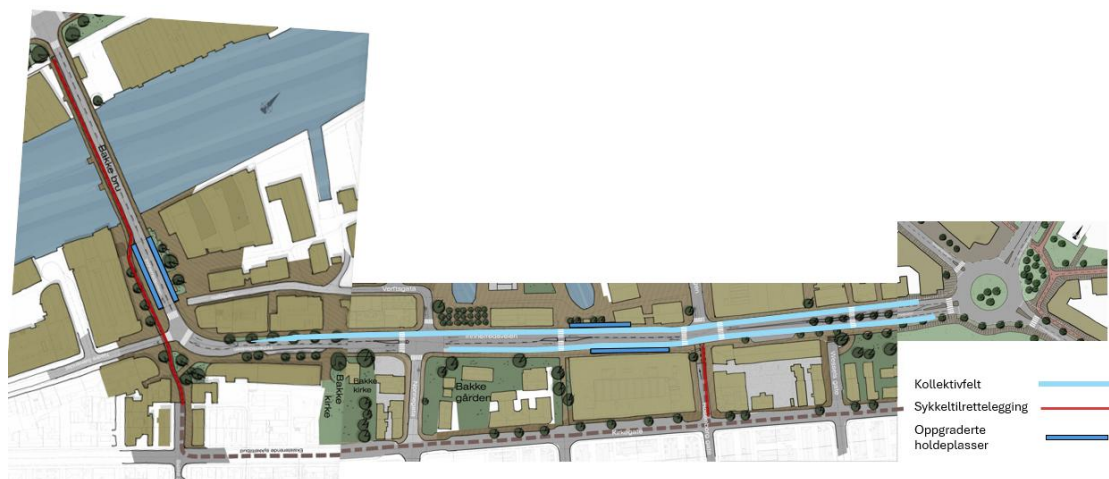
- Det anbefales å realisere alternativ 0+ i et omfang som ikke utløser krav om reguleringsplan.
- For delstrekning Solsiden kan omfang og mengden av tiltak tilpasses ambisjonsnivå og budsjett, men oppgraderinger av holdeplasser og forbedring av kryssing for gående ved Beddingen anbefales som et absolutt minimum
- Dersom budsjettet åpner for endringer utover dette bør det ses på oppstramming av kryss, forbedre sykkeltilgjengelighet på tvers og tiltak som vil øke trivselen langs gaten.

Delstrekning Bassengbakken

- Det anbefales og realisere alternativet 0+ på kort sikt.
- Dette innebærer å se på muligheten til å få til en gangkryssing over armen mot Innherredsveien vest og samtidig bruke tilgjengelig grøntareal til å beplante og forbedre forholdene for myke trafikanter uten store investeringer
- Videre anbefales det at det startes opp en reguleringsprosess med utgangspunkt i alternativ T-kryss.
Dette alternativet gir positive virkninger for syklende og gående og frigjør areal

som kan benyttes til andre formål. I tillegg gir det mulighet til å prioritere buss i den viktige aksen mellom Innherredsveien øst og vest.

Det anbefales at delstrekning Solsiden er inkludert i reguleringsplanen. Gjennom dette arbeidet vil det kunne avklares om fremtidig trafikkmønster og trafikkmengder gir mulighet for endring av tverrsnittet i gateløpet, samtidig som det opprettholdes akseptabel fremkommelighet for bussen. Det vil være naturlig å vurdere løsning med 2/3-felt i gaten som en del av dette arbeidet.



Figur 11: Illustrasjon av prosjektets anbefaling

Fylkeskommunens vurdering

Ved valg av anbefalt løsning og videre prosess for Innherredsveien vest mener Trøndelag fylkeskommune at det er vesentlig å ta utgangspunkt i byvekstavtalen og den økonomiske rammen som er avsatt til prosjektet, 294 mill. kr (2025-priser). Det er hittil kun brukt en mindre sum til innledende planlegging.

Prosjektområdet er en viktig kollektivtrasé i Miljøpakkens metrobusstoptefølje. Tiltakene må derfor sikre eller styrke kollektivtrafikkens fremkommelighet og attraktivitet, samtidig som forholdene for gående og syklende forbedres. Usikkerhet knyttet til fremtidig trafikkmønster som følge av utbygging på Nyhavna og mulige trafikkreguleringer i Midtbyen tilsier at løsninger bør være fleksible og kunne tilpasses over tid.

- For delstrekning **Bakke bru** anbefaler fylkeskommunen at T-kryss mot Bakklandet legges til grunn. Tiltaket gir bedre sykkel- og gangløsninger, oppgraderte holdeplasser og frigjør areal til opphold. Det har vært innledende dialog med planmyndigheten, og det må avklares i neste fase om tiltaket krever reguleringsplan. Dersom dette utløses, bør 0+ vurderes som et alternativ.

I den videre planleggingen skal det vurderes bedre sykkeltilrettelegging i kryssingen til Verftsgata. Videre bør det vurderes om deler av tiltaket kan

finansieres fra andre kilder enn post 63, ettersom tiltaket i hovedsak gir gevinst for sykkeltrafikken.

- For delstrekning **Solsiden** anbefales det å gå videre med alternativ 0+. Dette innebærer oppgradering av holdeplasser og forbedret gangkryssing ved Beddingen som minimum. Evalueringen viser en svak negativ virkning for bussfremkommelighet, særlig knyttet til ny kryssing. Dette må følges opp i prosjekteringen slik at tiltaket ikke gir negativ effekt for kollektivtrafikken. Videre bør kollektivfeltet gis et tydeligere visuelt uttrykk (for eksempel grå asfalt eller annen utforming) som underbygger kollektivprioriteten i byvekstavtalen.
- For delstrekning **Bassengbakken** anbefales enkle tiltak etter 0+-alternativet på kort sikt. Samtidig bør det startes reguleringsarbeid med utgangspunkt i T-kryss. En slik løsning gir bedre forhold for gående og syklende og åpner for bussprioritering i aksene øst-vest. Reguleringen bør sees i sammenheng med mulig framtidig metrobusslinje over Nyhavna. Samlet sett vurderer fylkeskommunen at disse tiltakene gir tydelige forbedringer for kollektivtrafikken, med høykvalitets holdeplasser i tråd med byvekstavtalen, samt bedre løsninger for gående og syklende. Det anbefales at styringsmål for prosjektet fastsettes i oppstarten av byggeplanleggingen.

Behandling

Programrådet

Diskusjon i Programrådet

- Svv: Strekning forbi Solsiden med bedre holdeplasser er en bra tilnærming. Stiller store spørsmål ved sykkelløsning over Bakke bru. Blir et systemskifte inn mot sentrum i et ganske heftig kryss mellom OT og Kjøpmannsgata. Bedre med systemskifte på Bakklandssiden med sykkelfelt over brua og lettere tilgang til sykkelfeltene i sentrum. Ellers støttes anbefalingen. Ved eventuell omgjøring av kryss ved Bassengbakken, må man vite hva man gjør. Man må ikke redusere fremkommeligheten for kollektivtrafikken.
- Leder: Synes dette er mye penger for små ting. Bidrar investeringen til måloppnåelse mht nullvekstmålet?
- Tk: Hva menes med tydelig visuelt uttrykk mht. kollektivfelt? Byantikvaren er opptatt av dette.
- Trfk: Det skal være tydelig at det er et ko.felt ut over veioppmerking. Er ikke tatt stilling til løsning, men en visuell profil.
- Trfk: Har anbefalt sykkelveg med fortau over Bakke bru ut fra at det gir bedre sykkelfremkommelighet.
- Leder: Bruker vi 294 mill på dette? Bør komme frem at det er midler til gode her.
- Trfk: Nei, vi tror ikke det.
- Jbdir: Dette er et gateprosjekt/metrobuss. Mener at sykkelløsning over Bakke bru ikke hører til 50/50-midlene, men må finansieres med andre midler. Hovedmålet i prosjektet er fremkommelighet for bussen.
- Leder: PR bør legge til grunn et lavere styringsmål.
- Svv: Man må tydeliggjøre hva som er 50/50-midler og sykkeltiltak som må finansieres med andre midler. Sykkeltiltaket må konkurrere med andre sykkeltiltak.

- Tk: Mht. sykkel er dette viktige strekninger som har et veldig dårlig tilbud i dag. Bør finne finansiering.

Vedtak i Programrådet 11.09.25

Programrådet sender saken til politisk behandling med følgende innstilling

1. Prosjektet Innherredsveien vest videreføres innenfor den økonomiske rammen på 294 mill. kr (2025-priser), med oppstart av byggeplanlegging og nødvendige reguleringsavklaringer.
 - a. For Bakke bru legges T-kryss mot Bakklandet til grunn. Det skal avklares med planmyndigheten om tiltaket krever reguleringsplan. Dersom regulering utløses, skal 0+ vurderes som alternativ.
 - b. For Solsiden legges alternativ 0+ til grunn. Dette innebærer minimum oppgradering av holdeplasser og forbedret gangkryssing ved Beddingen. Løsningen skal utformes slik at den ikke gir negativ virkning for kollektivtrafikkens fremkommelighet. Det vurderes å gi kollektivfeltet et tydelig visuelt uttrykk i gatebildet.
 - c. For Bassengbakken anbefales enkle tiltak etter alternativ 0+ på kort sikt. Det startes samtidig reguleringsarbeid med utgangspunkt i T-kryss.
2. Programrådet legger til grunn at forslag til revidert styringsmål for prosjektet legges fram for Kontaktutvalget i forbindelse med oppstart av neste fase.
3. Programrådet legger til grunn et lavere styringsmål enn skissert. Sykkeltiltakene må finansieres utenfor metrobuss-midlene.

Kontaktutvalget

Forslag til vedtak i Kontaktutvalget fra Trfk:

Kontaktutvalget vedtar å sette i gang prosjektet i tråd med fylkesutvalgets vedtak

Andre orienteringssaker

Sak 46/26:

Byåstunnelen – orientering om fremdrift (Trfk)

Bakgrunn og forutsetninger for prosjektet

Programrådet ble sist orientert om fremdrift i prosjektet i PR-sak 120/25. I tillegg har det vært korte orienteringer i Kontaktutvalget under eventuelt og i forbindelse med orientering om gateprosjekt. Denne saken orienterer om utviklingen siden PR-120/25, status i dialogen med Trondheim kommune og hvilke konsekvenser de gjenstående avklaringene kan få for prosjektets omfang, kostnader og framdrift.

Trøndelag fylkeskommune har satt i gang planarbeidet for Byåstunnelen. Planprogrammet ble sendt på høring sommeren 2025, med frist for innspill 5. oktober 2025. Hensikten med planarbeidet er å avklare trasé og påhuggsområde for tunnel mellom Nydalsbrua på Sluppen og Byåsen.

Prosjektet er planlagt videreført ut over byvekstavtalen, med sikte på fullfinansiering fram mot 2033. Dette med utgangspunkt i følgende utdrag fra byvekstavtalen:

2.6 Lokale veger

Investeringer på kommunale- og fylkesveger skal bidra til avtalens måloppnåelse og til å gi bedre framkommelighet for kollektiv, frigjøre tettbygde områder for trafikk og gi bedre trafiksikkerhet.

Store prosjekter i porteføljen inkluderer:

1. Byåsen tunnel

I inneværende avtaleperiode skal tunnelen planlegges og igangsettes. Det forutsettes at tiltaket planlegges som en prosjektpakke, med muliggjorte sykkeltiltak, kollektivtiltak og gåtiltak for å høste en samlet gevinst for god måloppnåelse.

Dette danner det overordnede målet for planarbeidet, noe som i planprogrammet er definert til at «Byåstunnelen skal bidra til redusert reisetid for kollektivtransport og næringstransport mellom Byåsen og Sluppen, avlaste Byåsveien og Bøckmanns veg, og gi bedre grunnlag for gang-, sykkel- og miljøtiltak. Prosjektet skal også bidra til bedre trafiksikkerhet og reduserte støyulempere.»

Planarbeidet har tatt utgangspunkt i utredningsarbeidet som Statens vegvesen gjorde i regi av Miljøpakken før 2019, og omfatter både tunneltrase, påhugg og nødvendig tilkobling til sekundærvegnettet på Byåsen. Parallelt planlegges tiltak i Byåsveien og Bøckmanns veg som egne reguleringsplaner. De tre planene sees i sammenheng slik at effektene av Byåstunnelen kan følges opp med blant annet trafikkavlastning og bedre forhold for gående og syklende.

Utgangspunktet for prosjektet har vært å bygge videre på tidligere utredninger og avklaringer og gjennomføre reguleringsplanarbeidet så effektivt som mulig. Konsekvenser for blant annet trafikk, nærmiljø og byutvikling skal samtidig belyses gjennom planprosessen og konsekvensutredningen.

Status og videre planarbeid

Planprogrammet ble komplettert av fylkeskommunen og oversendt Trondheim kommune for endelig fastsetting i februar 2026, med revidert versjon datert 14. april 2026. For øvrig vises det til orienteringssak 120/25 i Programrådet. Planprogrammet er per august 2026 ikke fastsatt.

For å begrense konsekvensene for framdriften har fylkeskommunen parallelt videreført de delene av prosjektarbeidet som har vært mulig å gjennomføre uten et fastsatt planprogram. Gjennom våren er det blant annet gjennomført feltundersøkelser, stedsanalyse, alternativsvurderinger og en kreativ fase med workshops hvor også representanter fra Trondheim kommune har deltatt. Hensikten har vært å utvikle kunnskapsgrunnlaget og være best mulig forberedt på konsekvensutredning og senere valg av løsning når planprogrammet er fastsatt.

I dialogen gjennom våren og sommeren 2026 har Byplankontoret samtidig løftet flere problemstillinger som får betydning for premissene for det videre planarbeidet. Det er i dialogen erkjent at enkelte av disse problemstillingene med fordel kunne vært løftet tidligere i planprosessen. Dette gjelder særlig sammenhengen mellom tunnelprosjektet og framtidig byutvikling på Munkvoll, hvilke trafikkforutsetninger som skal legges til grunn, dimensjoneringen av tunnelen og behovet for å utrede ytterligere eller nedskalerte løsninger.

Prosjektet har lagt til grunn at konsekvenser og dimensjoneringsbehov skal belyses både med forventet framtidig trafikkutvikling og i scenarioer der virkemidler for å nå nullvekstmålet inngår. Byplankontoret har gitt uttrykk for at planleggingen i større grad bør ta utgangspunkt i en situasjon der nullvekstmålet er oppfylt. I denne sammenhengen har Byplankontoret også stilt spørsmål ved behovet for fire felt og to tunnellop og bedt om at nedskalerte løsninger vurderes.

Byplankontoret har videre lagt stor vekt på at løsningen på Munkvoll må være forenlig med føringene i kommuneplanens arealdel og ønsket framtidig byutvikling i området. Det er blant annet vist til et ønske om et mer bymessig preg, med lav hastighet og kvartalsstruktur. Samtidig viser foreløpige trafikkberegninger at tunnelen vil kunne ha en trafikkmengde på om lag 15 000–17 000 kjøretøy i døgnet inn i området. Dette stiller særlige krav til hvordan trafikksystemet ved Munkvoll kan utformes og hvordan hensynet til trafikkavvikling, trafiksikkerhet og byutvikling kan kombineres.

I videre dialog mellom Trondheim kommune og prosjektet er det diskutert et bredere spekter av mulige løsninger, blant annet endret plassering av tunnelpåkugg, ulike rampe- og tunnellopsninger og muligheten for å utrede flere konsepter. Det er også reist spørsmål om behovet for ytterligere politiske avklaringer før prosjektet går videre til full konsekvensutredning.

Byplankontoret arbeider nå med et fagnotat til byrådet som skal danne grunnlag for videre politisk behandling av planprogrammet. Det er varslet at Byplankontoret blant annet vil anbefale at nedskalerte alternativer inngår i konsekvensutredningen. Før den videre behandlingen er gjennomført, er det derfor ikke endelig avklart hvilke premisser og hvilket alternativomfang som skal legges til grunn for den videre reguleringsprosessen.

Konsekvenser for prosjektet

Fastsettingen av planprogrammet er forsinket sammenlignet med opprinnelig framdriftsplan. Planprogrammet er styrende for det videre konsekvensutredningsarbeidet. Inntil programmet er fastsatt, kan prosjektet videreføre enkelte forberedende aktiviteter, men sentrale deler av konsekvensutredningen og den formelle medvirkningen kan ikke gjennomføres som planlagt. Muligheten for å kompensere for ytterligere forsinkelser gjennom parallelt arbeid er derfor begrenset.

De avklaringene som nå gjenstår, kan få betydning både for omfanget av planarbeidet og for selve prosjektomfanget.

Dersom det skal utredes flere eller vesentlig endrede alternativer, vil dette innebære behov for ytterligere analyser og fagutredninger. Et større alternativomfang vil også kunne kreve at deler av allerede utført arbeid må suppleres eller gjennomføres på nytt.

Prosjektets hittil foreslåtte dimensjonering bygger på gjeldende tunnelsikkerhetskrav og vegnormaler, samt tidligere avklarte prinsipper for tunnelløsningen. Dersom det skal utredes vesentlig nedskalerte alternativer, må det også avklares om disse kan tilfredsstille gjeldende sikkerhetskrav og hvilke konsekvenser dette eventuelt får for tunnelens utforming.

De byutviklingsmessige føringene på Munkvoll kan også få direkte betydning for selve tiltaket. Dersom hensynet til framtidig byutvikling innebærer at en større del av de trafikale funksjonene må håndteres utenfor overflaten på Munkvoll, kan det bli aktuelt å vurdere eksempelvis rampe- eller kryssløsninger i fjell og flere tunnelåpninger. Slike løsninger vil naturlig nok innebære en vesentlig endring av prosjektets omfang og økonomi.

Dersom de videre politiske behandlingene innebærer endringer i sentrale premisser for prosjektet, kan det også bli nødvendig å revidere plangrunnlaget. I ytterste konsekvens vil dette medføre behov for ny behandling av planprogrammet, med tilhørende høring og videre saksbehandling.

Ambisjonen har vært vedtatt reguleringsplan innen utgangen av 2027. Allerede i PR-sak 120/25 ble dette vurdert som en krevende og optimistisk tidsplan, avhengig av nødvendige avklaringer med Trondheim kommune. Det ble samtidig varslet at et vesentlig utvidet alternativomfang kunne forskyve framdriften med 6–12 måneder.

Med status i planprosessen i dag vurderes det som meget krevende å nå ambisjonen om vedtatt reguleringsplan i 2027. Prosjektet vurderer foreløpig at den samlede forsinkelsen kan bli i størrelsesorden 6–12 måneder, avhengig av den videre behandlingen av planprogrammet og hvilket utredningsomfang som blir lagt til grunn.

Dette innebærer at også ambisjonen om byggestart i 2029 nå vurderes som meget krevende.

Oppsummering

Planarbeidet for Byåstunnelen er kommet senere enn forutsatt, og flere sentrale premisser for det videre arbeidet er fortsatt til avklaring. Dette gjelder særlig trafikkgrunnlag og dimensjonering, forholdet til framtidig byutvikling på Munkvoll og

hvilket alternativomfang som skal inngå i den videre konsekvensutredningen.

Trøndelag fylkeskommune vurderer at disse avklaringene kan få vesentlig betydning for prosjektets omfang, kostnad og framdrift. Kostnadsvirkningene kan ikke tallfestes før premissene og prosjektomfanget er nærmere avklart.

Med dagens status vurderes det som meget krevende å ha vedtatt reguleringsplan innen utgangen av 2027, og dermed også meget krevende å opprettholde ambisjonen om byggestart i 2029.

Konklusjon

Trøndelag fylkeskommune vil innrette det videre planarbeidet etter de avklaringene som gjøres av Miljøpakkens organer og gjennom den videre politiske behandlingen (herunder planvedtak). Formålet med orienteringen er ikke å foregripe disse avklaringene, men å synliggjøre så tidlig som mulig hvilke konsekvenser ulike premisser og valg kan få for prosjektets omfang, kostnad og framdrift.

Programrådets behandling

Programrådet diskuterte samarbeidsformen i dette prosjektet og prosjekter generelt. Her er det potensial for forbedringer. Det er viktig at alle relevante aktører kobles på så tidlig som mulig for å få opp alle viktige problemstillinger/utredningstema så tidlig som mulig. Fylkeskommunen foreslo at det skal tenkes mer på å opprette en referansegruppe for prosjektet frem mot møtet i KU.

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget tar saken til orientering.

Sak 47/26:

Ytterligere midlertidig til redusert pris på månedskort (Trfk)

1. Saken gjelder

Trøndelag fylkeskommune orienterer Miljøpakken om en ny, statlig finansiert reduksjon i prisen på 30-dagers periodebillett (månedskort) for buss, trikk og hurtigbåt, som kommer i tillegg til den midlertidige rabatten fra 1. mai 2026. Den nye rabatten vil gjelde fra 1. september 2026 til 28. februar 2027, eller så lenge tilskuddet rekker.

Kontaktutvalget bes ta saken til orientering.

2. Bakgrunn

Som del av forliket om revidert nasjonalbudsjett (RNB) 2026 er det bevilget 495 millioner kroner nasjonalt til en utvidelse av den midlertidige tilskuddsordningen for reduserte priser på månedskort. Trøndelag er tildelt 37,125 millioner kroner av den totale bevilgningen. Trøndelag fikk tidligere i år tildelt 46,7 millioner kroner av bevilgning på totalt 695 millioner kroner i Statsbudsjettet 2026 for å redusere prisen på månedskort med om lag kroner 100, jf KU-sak 18/26. Ordningen er fullfinansiert av staten og gir ingen direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen eller for Miljøpakken så lenge rabattperioden ikke går utover perioden som dekkes av tilskuddet.

Rabatten på månedskortet vil nå finansieres av følgende:

Rabattrunde	Ordning	Beskrivelse
1	Statlig tilskudd Statsbudsjettet 2026	46,7 mill. kroner. Finansierer 100 kr i rabatt på buss og trikk, og 200 kr på hurtigbåt, i perioden 01.05.2026 - 28.02.2027,
1	Lokalt påslag	Ekstra 50 kr i rabatt på buss og trikk, finansiert gjennom takstendringene vedtatt i FT-sak 32/26 (bl.a. økt pris på enkeltbillett, ombordtillegg og justerte rabatter).
2	Statlig tilskudd RNB 2026	37,125 mill. kroner fra revidert nasjonalbudsjett 2026. De nye 160/80 kronene som denne saken gjelder.

Tabell 1: Rabattoversikt

Fylkesutvalget som fylkesting, behandlet saken 19.08.2026 i [FU-sak 146/26 Søknad om midler til ytterligere redusert pris på månedskort](#), og vedtok følgende:

1. Fylkesutvalget vedtar å søke om midlertidig tilskudd som tildelt til Trøndelag fylkeskommune på kr 37,125 millioner kroner, for å ytterligere redusere prisen på 30 dagers periodekort med følgende fra 01.09.2026 og gjeldende for resterende tidligere omsøkt periode med utløp 28.02.2027.

a. Buss og trikk:

- i. Kr 160,- for kategoriene voksen, ungdom, student og HjemJobbHjem
- ii. Kr 80,- for kategoriene barn og honnør

b. Hurtigbåt: Kr 160 for alle billettkategoriene

2. Fylkesdirektøren gis fullmakt til å søke om å avslutte rabattordningen før 28. februar 2027 dersom tilskuddsmidlene er brukt opp før periodens utløp.

3. Fylkesutvalget vedtar at 180-dagers periodebillett ikke skal tilbys så lenge ordningen med midlertidig redusert pris på 30-dagers periodekort gjelder, og så lenge prisen på 180-dagers billett overstiger prisen for seks 30-dagers periodekort.

4. Fylkesutvalget ber fylkesdirektøren følge forbruket av tilskuddsmidlene og utviklingen i billettsalget tett, og løpende orientere politisk nivå om utviklingen. Det bes videre om at utviklingen i bilbruk og effekten på nullvekstmålet følges nøye innenfor miljøpakkeområdet.

5. Vedtaket fattes i medhold av kommuneloven § 11-8 hastesaker, og gjeldende reglement for delegering av myndighet punkt 4.1. Melding om vedtaket vil bli lagt fram i kommende møte i fylkestinget

I tråd med vedtaket ble nye rabatter innført fra 01.09.26, og med disse nye priser som vist i kolonne 4 i tabell 2 under:

Månedskort for:	Pris før mai 2026	Pris fra mai 2026	Pris fra september 2026
Voksen	959	809	649
Honnør	385	235	155
Barn	385	235	155
Ungdom	575	425	265
Student	575	425	265
HjemJobbHjem	704	610	450

Tabell 2. Prisutvikling periodekort 2026

Fylkeskommunen valgte å redusere prisen på månedskort for barn og honnør med kr 80,- istedenfor kr 160, som for de andre billettkategoriene. Dette da kr 155 er en svært lav pris for et periodekort, og for at de to rabattene (kr 150 fra 01.05 og kr 160/80 fra 01.09) skulle kunne vare ut omsøkt periode.

3. Partens vurdering av saken

Salgsutvikling etter innføring av rabatter

Etter at den første midlertidige rabatten ble innført 1. mai 2026, har salget av 30-dagers periodekort økt, samtidig som salget av enkeltbilletter for buss/trikk har gått ned. Tabell 3 viser utviklingen fordelt på billetttype og transportmiddel, sammenlignet med samme måneder i 2025.

Billetttype	Mai			Juni			Juli			August		
	2025	2026	Endring	2025	2026	Endring	2025	2026	Endring	2025	2026	Endring
Månedskort	25764	35353	37,20 %	17557	26539	51,20 %	13957	22026	57,80 %	42226	53521	26,70 %
Enkeltbillett	728689	682425	-6,30 %	759671	698511	-8,10 %	551884	467011	-15,40 %	716054	599138	-16,30 %

Tabell 3. Utviklingen av billettsalg for buss og trikk mai – august 2026 sammenlignet med 2025

For billettype månedskort er de ulike periodekort omgjort til 30-dagers kort for både 2025 og 2026, slik at det skal bli enklere å sammenligne tallene. Etter at de midlertidige rabattene har blitt innført, så har ikke produktene 30-, 60-, og fra 01.09 også 180-dagers-billetten, blitt tilbudt for kjøp. Dette for å unngå at kundene kjøper billettprodukter som er unødig dyre, og dermed risiko for mange kundeklager og refusjoner til AtB. Det er bare 30-dagers billetten som har den midlertidige rabatten.

AtB opplyser at referanseperioden er for kort til å si noe sikkert om trenden. Juni- og jultallene er påvirket av at kollektivtilbudet i sommermånedene kjøres med reduserte sommerruter, med lavere frekvens og noe annet rutetilbud enn resten av året. Sommeren har generelt et avvikende reisemønster, og AtB peker på at det er krevende å skille rabatteffekten fra normal sesongvariasjon i disse månedene. Periodekortsalget har også vokst over tid uavhengig av rabatten. For å skille mellom kunder som bytter fra enkeltbillett til periodekort på grunn av takstendringer og nye kunder, er nødvendig med en kundeundersøkelse. Trendene vil også komme bedre frem dess lenger ut i rabattperioden vi kommer. Det vil også være interessant å se hvordan de siste rabattene vil påvirke salget av månedskort.

Virkning på nullvekstmålet

Etter AtB sine vurderinger referanseperioden foreløpig for kort til å få nærmere indikasjoner om økt salg av periodekort skyldes nye passasjerer eller om det er tidligere kjøpere av enkeltbilletter som nå kjøper periodekort. Salg av billetter og passasjerstatistikk, må sammenstilles med trafikkteellinger for å se om bilreiser faktisk har blitt redusert. Innføring av ny rabatt fra 01.09.26 vil trolig også forsterke salget av periodebilletter i forhold til andre billetttyper. Fylkeskommunen følger salget av billettprodukter nøye; særlig for å følge med at forbruket av tilskuddsmidler ikke overstiger forventet bruk i omsøkt periode.

Lavere pris kan også gi uønskede effekter, for eksempel dersom flere barn og unge uten rett til skoleskyss velger buss i stedet for å gå eller sykle. Dette kan gi kapasitetsutfordringer i rushtiden og trekke i negativ retning for både nullvekstmål og folkehelse, og inngår i den videre vurderingen av tiltaket.

4. Partens anbefaling og forslag til vedtak

Programrådet anbefaler at Kontaktutvalget tar saken til orientering

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Eventuelt

Status på GS Hårrisdalen-Nygård (Sk)

Dette er et prosjekt i Skaun der fylkeskommunen er vegeier og prosjekteier.

Statsforvalteren hadde innsigelse etter 2.gangs høring. Kommunen ønsker en status fra fylkeskommunen på veien videre, og når spaden kommer i jorda.