

Prosjektnavn:	Fortau Grim Saxeviks veg
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det er behov for et fullverdig fortau langs Grim Saxeviks veg på Hundhammeren i Malvik kommune. Grim Saxeviks veg er en trafikkert veg fra et større boligområde, og benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud nede ved Malvikvegen. Det er et ønske om at flere kan reise trygt og miljøvennlig. Det skal etableres et fortau med en bredde som sikrer muligheten for brøyting av fortauet i vinterhalvåret, samt en standard som er dimensjonert for gjeldende strekning og antall gående og syklende. Grim Saxeviks veg vurderes til å være en overordnet boliggate/boligveg. Fortausbredde bør være 2,5 meter asfaltert bredde og 0,25 meter grusskulder for å låse av asfalten og ha plass til rekkverk eller håndløper hvis det blir behov for dette. Bredden vil også sikre nok areal til vinterdrift.. Det anbefales at kjørebanelen anlegges med minimum 5,5 meters bredde.
Prosjektutløsende:	Vikhammer skole og ungdomsskole har elever fra Hundhammerområdet. Det er først og fremst beboere i Grim Saxeviks veg og Jamthaugvegen som vil kunne benytte et fremtidig fortau. Totalt innebærer dette ca. 420 personer i alle aldre. I tillegg vil fortauet bli et tilbud for beboere i øvre del av Væretrøa, som bruker snarveien mellom Væretrøa og Grim Saxeviks veg. Dette omfatter ca. 95 personer. Nytt fortau langs Grim Saxeviks veg vil være et trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter i hele dette området. Fra Grim Saxeviks veg er følgende målpunkt aktuelle: • Bustilbud fra Malvikvegen for transport både vestover mot Trondheim og inn mot Stjørdal • Buss ifm. med skoleskyss • Kjøpesenter/service • Gang-/sykkelveg langs Malvikvegen i retning Trondheim og Vikhammer
Helhet/sammenheng:	Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett. Fortauet vil sikre en gjennomgående og sammenhengende løsning mellom boligområdet med flere tiliggende områder, og andre viktige målpunkt i nærmiljøet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Sikrer en høyere standard og et bedre sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom boligområde og viktige målpunkt i nærmiljøet. Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett, som et helårstilbud.

Lokale delmål:	1. Det skal slippes ut mindre CO2. Høyere standard på gang og sykkelvegen vil sikre bedre vintervedlikehold og dermed bedre fremkommelighet som vil bidra til økt bruk av myke trafikanter. 2. Flere skal reise miljøvennlig. Prosjektet vil bidra til at flere velger gange eller sykkel pga. bedre og mer sammenhengende gang og sykkelnett. 3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. Fortauet vil sikre en gjennomgående og sammenhengende løsning mellom boligområdet med flere tilliggende områder til skole, butikk og andre viktige målpunkt i nærmiljøet. 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Fortau med høyere standard og sammenkobling med tilliggende gang og sykkelveger vil gjøre tilbudet mer attraktivt 5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Høyere standard på fortauet vil medføre tryggere ferdsel og økt bruk av fortauet. I tillegg vil myke trafikanter ledes mot eksisterende gangfelt over Malvikvegen, noe som vil kunne redusere faren for villkryssing. 6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes. Luftkvaliteten anses å være tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket. 7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og dermed redusere trafikkstøy. 8. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Ny fortausløsning vil medføre mer trafiksikker og helhetlig løsning, og vil ha stor betydning for alle myke trafikanter i hele området samt for skoleelever som benytter strekningen som skoleveg.
----------------	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging(reguleringsplan) / Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Grim Saxeviks veg er regulert i en eldre reguleringsplan fra 1968. Dersom løsningene er avhengig av utvidet areal i forhold til det som er bygget i dag, vil det kunne bli behov for en mindre reguleringsendring eller ny reguleringsplan for strekningen.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan-/endring, og byggeplan med kostnadsanslag for investeringsbeslutning innen 1. Juni 2027. Utbygging i 2028.
Samordning andre tiltak:	Ingen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ny reguleringsplan vil kunne påvirke fremdriften.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2025	50	
Merknad: Kostnadsanslaget er et forenklet anslag. Nytt og mere detaljert anslag(styringsramme) vil måtte gjøres i neste fase.			

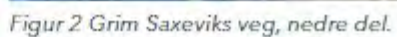
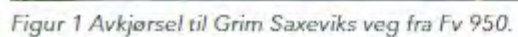
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

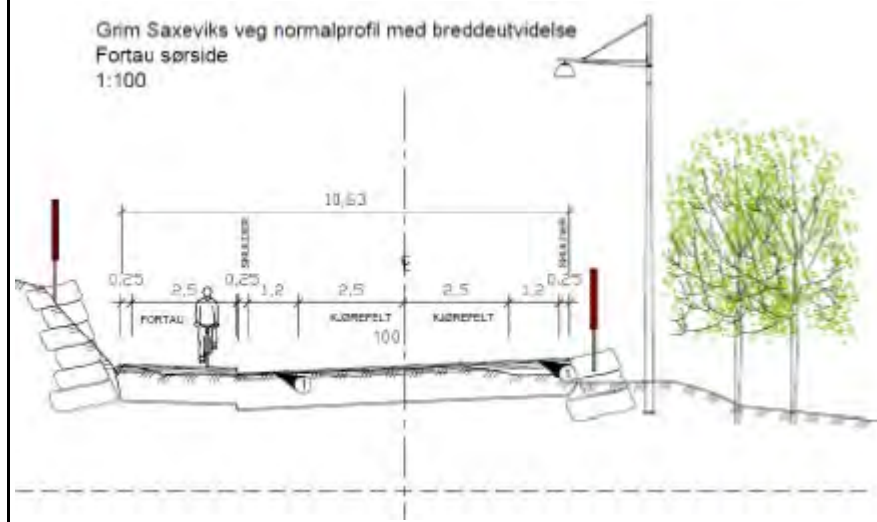
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	18		3	15		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Nytt normalprofil:



Prosjektnavn:	G/S veg Stasjonsfjæra friområde
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektidéen omfatter opparbeidelse av ny gang-/sykkelveg fra brua over Homla elv i øst fram til ny planlagt tverrforbindelse over jernbanen ved stasjonsområdet i Hommelvik sentrum, samt et gang-/sykkeltilbud videre vestover mot regulert naustområde. Det er i dag svak forbindelse for gående og syklende fra dagens boligbebyggelse langs Hommelvik sjøside til stasjonsområdet og Hommelvik sentrum. Mål på planlagt g/s veg: • Fortausbredde: 3,25 meter inkl. skulder • Lengde strekning: 615 meter • Bredde trafikkrabatt: 2,3 meter
Prosjektutløsende:	Det er en manglende gang- og sykkelforbindelse mellom boligene langs sjøsiden og Hommelvik sentrum. Det er også behov for å styrke forbindelsen mot kollektivtilbudet. G/S vegen vil være et mottak/tilbud for myke trafikanter sett i sammenheng med tverrforbindelsen over jernbanen. Gang-/sykkelveg og ny tverrforbindelse vil være positivt for beboere på Sjøsiden og beboere i Hommelvik sentrum. Langs Sjøsiden bor det i dag ca. 550 beboere, som med en ny gang-/sykkelveg og ny tverrforbindelse vil kunne få en bedre kontakt mot tilbudene i Hommelvik sentrum, og langt bedre kontakt mot kollektivtilbud som buss og tog. Innen i Hommelvik sentrum bor ca. 1070 beboere. For disse vil tilbudet med gang-/sykkelveg kunne benyttes for å komme seg til strand og friluftsområdet på Sjøsiden. Planforslaget legger opp til en utnyttelse på maksimalt 300 boenheter. For dette området vil det medføre ca. 630 personer. I tillegg kommer næringsareal med butikker, kontor mm.
Helhet/sammenheng:	G/S veg Stasjonsfjæra vil være et mottak/tilbud for myke trafikanter sett i sammenheng med tverrforbindelsen over jernbanen. Denne tverrforbindelsen er et miljøpakkeprosjekt i regi jernbanedirektoratet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet bidrar til en sammenhengende løsning for myke trafikanter, som sikrer en mer effektiv transportetappe til kollektivknutepunkt og andre viktige målpunkt. Ny gang- og sykkelveg vil motivere flere til å gå og sykle.
Lokale delmål:	1. Det skal slippes ut mindre CO2. Gode gang og sykkelalternativer bidrar til at behov for privatbil reduseres 2. Flere skal reise miljøvennlig. Gang og sykkel blir et reelt alternativ og kan bidra til redusert bruk av bil. Gode forbindelser til kollektivknutepunkt bidrar til flere reiser med kollektiv. 3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og trygghere å velge

	miljøvennlige transportmidler. Ny gang og sykkelveg vil koble sammen boligområdet langs sjøsiden med sentrumsbebyggelsen. (har vi tall på hvor mange innbyggere som bor der nå og hvor mange planlagt?) Tror det er rundt 260 boenheter totalt Forbindelser mot kollektivknutepunkt styrkes. Det er en avhengighet til sikker kryssing over Hommelvik stasjon som burde ses på. 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Prosjektet vil redusere den barrierevirkningen som jernbanen har i dag. Styrking av forbindelser og tryggere reise for gang og sykkel gir økt tilgjengelighet. 5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Ny gang og sykkelveg med høy standard og trafikk Rabatt mot kjøreveg vil gi et tryggere tilbud for gående og syklende. Det er ikke registrert alvorlige ulykker på dagens forbindelse, men ny løsning vil føre til et tryggere tilbud og fysisk skille myke trafikanter fra biltrafikken 6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes. Luftkvaliteten vurderes som tilfredsstillende og endres ikke som følge av tiltaket. 7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Tiltaket vil mest sannsynlig medføre mindre bruk av bil som transportmiddel og vil dermed bidra til mindre trafikkstøy 8. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Et bedre gang-/sykkeltilbud mellom boligområder og sentrum samt mot friluftsområder vil ha stor betydning for myke trafikanter i hele Hommelvik. Det vil bli langt mer attraktivt å gå og sykle framfor å kjøre bil.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Stasjonsområdet, forbindelse over jernbanesporet og ny gang- og sykkelveg langs Stasjonsfjæra inngår i detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby og Stasjonsfjæra friområde, vedtatt 02.10.2023
Forventet fremdrift:	Ferdig byggeplan og kostnadsanslag for investeringsbeslutning innen 1. Juni 2027. Utbygging i 2028/2029.
Samordning andre tiltak:	Samordnes/planlegges i dialog med prosjektet for tverrforbindelsen over jernbanen.
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17,5	2025	50	
Merknad: Kostnadsanslaget er et forenklet anslag. Nytt og mere detaljert anslag(styringsramme) vil måtte gjøres i neste fase.			

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
18	2025	50	01.06.2025		2026
Merknad/ref til PR-saksnr: 111/2025					

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

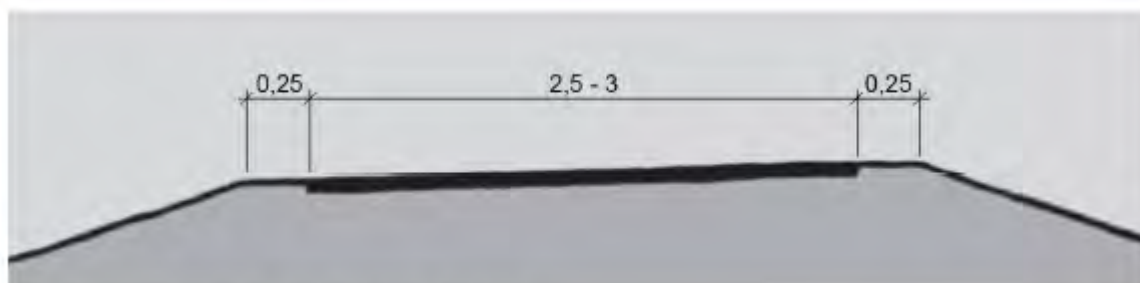
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	19		3	16		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

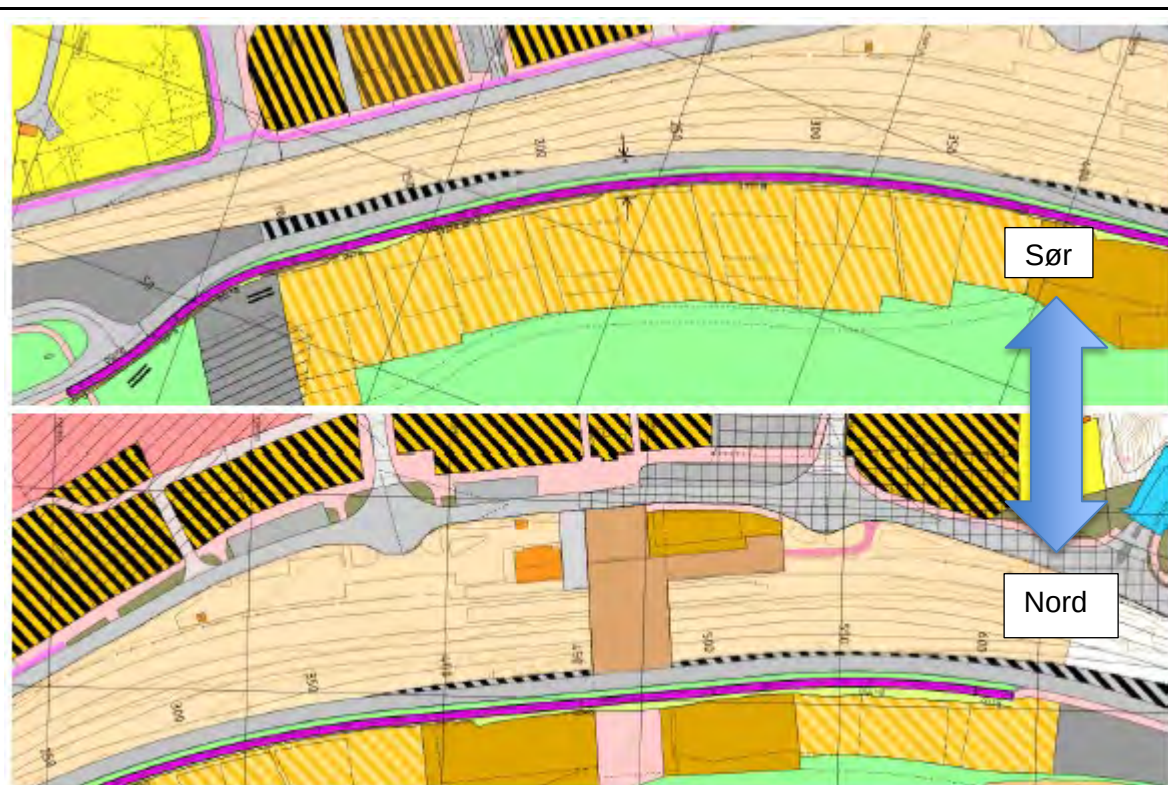
KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 2-2 Flyfoto av det aktuelle området.



Figur 4-1 Utforming gang - og sykkelveg, SVV N100



Figur 4-3 Foreslått trase for gang - og sykkelveg, med reguleringsplan, sett fra sjøsiden.

Det skal etableres en ny tverrforbindelse over jernbanen ved stasjonsområdet i form av en bro med heis og trapp på begge sider av jernbanen, som vil gi en sikker og god forbindelse for myke trafikanter mellom sørsiden og nordsiden av jernbanen. Det er i dag svak forbindelse for gående og syklende fra dagens boligbebyggelse langs Hommelvik sjøside til stasjonsområdet og Hommelvik sentrum. Gang-/sykkelveg og ny tverrforbindelse vil være positivt for beboere på Sjøsiden og beboere i Hommelvik sentrum. Langs Sjøsiden bor det i dag ca. 550 beboere, som med en ny gang-/sykkelveg og ny tverrforbindelse vil kunne få en bedre kontakt mot tilbudene i Hommelvik sentrum, og langt bedre kontakt mot kollektivtilbud som buss og tog. Inne i Hommelvik sentrum bor ca. 1070 beboere. For disse vil tilbudet med gang-/sykkelveg kunne benyttes for å komme seg til strand og friluftsområdet på Sjøsiden. Planforslaget legger opp til en utnyttelse på maksimalt 300 boenheter. For dette området vil det medføre ca. 630 personer. I tillegg kommer næringsareal med butikker, kontor mm.

Prosjektnavn:	GSV Bennavegen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6590 Bennavegen, fra Hermanstad til krysset ved fylkesveg 6578 Lebergsvegen (strekningen Langdalen–Hårråbakken). Total lengde ca. 2,2 km. Tiltaket inkluderer belysning og opparbeidelse av trafikksikre løsninger i tråd med gjeldende normer og standarder.
Prosjektutløsende:	Det er i dag manglende tilrettelegging for myke trafikanter på strekningen, elever langs strekningen har skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg. Særlig vinterstid er forholdene krevende og trafikksikkerheten lav.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med overordnede arealplaner. I kommuneplanens arealdel er det definert et rekkefølgekrav for utbygging av boligområdet B KV 3: «Før første bolig tas i bruk skal sammenhengende gang- og sykkelveg langs fv 695 mot Kvål være ferdigstilt.» Prosjektet understøtter dermed planlagt arealutvikling i området.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å legge til rette for trygg sykkel- og gangtransport.
Lokale delmål:	Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle - Øker tilgjengelighet og trygghet for gående og syklende Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres - Bedrer trafikksikkerhet langs strekning

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan forventet ferdigstilt ila 2025.
Forventet fremdrift:	Forventet utbygging tidligst 2026.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med VA-prosjekt
Usikkerhet i prosjektet:	Behov for grunnnerv, grunnforhold (kvikkleire)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
75	2023	50	2026

Merknad:

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	85	0,2	14	50	20	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Gimsøya
Ansvarlig etat:	Melhus kommune (er under avklaring med fylket)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av ca. 800 meter kommunal- og fylkesveg med tosidig gang- og sykkelveg. Etablering av 2 bussholdeplasser. Stenging av dagens Fv. Drammensvegen for gjennomkjøring. Veg og GSV bygges etter vegnormaler.
Prosjektutløsende:	Det er behov for å bedre trafikk sikkerheten langs Drammensvegen. Tiltaket står som prioritet nr. 2 i gjeldende trafikk sikkerhetsplan for Melhus kommune, i tillegg får skolebarn skoleskyss grunnet særlig farlig skoleveg langs denne strekningen. Ny veg vil gi et trafikk sikkert tilbud for myke trafikanter, og etablering av bussholdeplasser styrker kollektivtilbudet i området. Samtidig stenges Drammensvegen for gjennomkjøring og omgjøres til lokalveg med vesentlig lavere trafikk mengde. Dette vil gjøre det mer attraktivt for myke trafikanter å ferdes i området. Tiltaket legger til rette for boligfortetting i et sentrumsnært område med god tilgjengelighet til kollektivknutepunkt og samfunnsinfrastruktur, i tråd med gjeldende arealplaner og byvekstavtalen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en helhetlig utvikling av Melhus sentrum og er i tråd med gjeldende områdeplan og kommuneplanens arealdel. Det støtter opp under målsettingene i byvekstavtalen ved å legge til rette for gange, sykling og kollektivtransport fremfor bilbruk. Prosjektet inngår i en større satsing på bærekraftig mobilitet og fortetting i sentrumsnære områder, og bidrar til å redusere transportbehovet, øke trafikk sikkerheten og forbedre framkommeligheten for myke trafikanter. Samtidig bidrar tiltaket til å oppfylle kommunens forpliktelser knyttet til nullvekstmålet og styrker tilgjengeligheten til kollektivknutepunkt og viktige funksjoner i sentrum.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivreisende i et sentrumsnært område. Ny veg og gang- og sykkelveg, nye bussholdeplasser og stengning av Drammensvegen for gjennomkjøring reduserer biltrafikk og gjør det tryggere og mer attraktivt å velge miljøvennlige transportformer, i tråd med byvekstavtalens mål om redusert bilavhengighet og økt andel miljøvennlige reiser.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til følgende lokale delmål i Miljøpakken: Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. - Vil øke andelen ved å etablere gang- og sykkelveg, bedre trafikk sikkerhet og etablere bussholdeplasser.

	Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle - Universell utforming og bedre kollektivdekning gjør området mer tilgjengelig for alle. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres - Ny trase for kjørende og stenging av Drammensvegen for gjennomkjøring gir økt trafiksikkerhet, særlig for skolebarn. Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken - Løser et behov for trygg skoleveg og kollektivtilbud som gir høy brukertilfredshet. I tillegg bidrar tiltaket til følgende hovedmål i Melhus kommunes samfunnsdel: • Barn og unge: Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt • Bomiljø: Melhus er et godt sted å bo og leve • Infrastruktur: Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet Klima og energi: Melhus er et lavutslippssamfunn
--	--

STATUS OG FREMDRIFT					
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)				
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging				
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.				
Forventet fremdrift:	<table> <tr> <td>Detaljplanlegging</td><td>2026/2027</td></tr> <tr> <td>Utbygging</td><td>2028/2029</td></tr> </table>	Detaljplanlegging	2026/2027	Utbygging	2028/2029
Detaljplanlegging	2026/2027				
Utbygging	2028/2029				
Samordning andre tiltak:	Tiltak skal samordnes med kommunale VA-ledninger.				
Usikkerhet i prosjektet:	Behov for kvalitetssikring av kostnadsanslag, der spesielt disse usikkerhetene må avklares: etablering av flomvei (inkludert kryssing av ny fylkesveg og MeTro-ledning), overvannsavledning til Gaula, samt trafikkavvikling i anleggsfasen, særlig ved rundkjøringen i «Rema-krysset».				

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
64	2026	40	2026
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME*

Prosjektnavn:	Lenamælen
Ansvarlig etat:	Melhus Kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Ca. 600 meter fortau langs Lenamælen. Varierende bredde mellom 6,5-10 meter (inkl kjøreveg).
Prosjektutløsende:	I vedtatt områdeplan for Melhus sentrum er det tilrettelagt for en gang- og sykkelbru som skal knytte gang- og sykkeltrafikk fra vestsiden av Gaula til kollektivknutepunkt på østsiden av Gaula. Bru over E6 er etablert, og gang- og sykkelveg langs Lenamælen vil knytte denne brua med eksisterende Gimse bru og fremtidig gang- og sykkelbru over Gaula.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en «ringrute» for myke trafikanter i Nedre Melhus. I vedtatt områdeplan for Melhus sentrum er det tilrettelagt for en gang- og sykkelbru som skal knytte gang- og sykkeltrafikk fra vestsiden av Gaula til kollektivknutepunkt på østsiden av Gaula. Bru over E6 er etablert, og gang- og sykkelveg langs Lenamælen vil knytte denne brua med eksisterende Gimse bru og fremtidig gang- og sykkelbru over Gaula.
Bidrag til nullvekstmålet:	Et nytt fortau legger bedre til rette for gange som transportform, noe som kan bidra til at flere velger å gå fremfor å kjøre bil på korte reiser. Tiltaket er i Melhus sentrum og bidrar til å knytte øst-og vest. fortauet i sentrumsområdet styrker tilretteleggingen for gående, gir tryggere ferdsel og gjør det enklere å velge gange fremfor bil.
Lokale delmål:	Bidrar til følgende delmål. • Det skal slippes ut mindre CO2. • Flere skal reise miljøvennlig. • Samordnet areal- og • transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. • By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle • Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. • Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Tiltaket legger til rette for gange og kan bidra til at flere velger å gå fremfor å bruke bil. Fortauet gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, det vil bli bedre fremkommelighet og gi en synlig forbedring i trafiksikkerheten.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplan: klar for politisk førstegangsbehandling.

	Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan: tidlig 2027 Byggeplan: 2027 Utbygging: 2028/29
Samordning andre tiltak:	Skal legge til rette for fremtidig utbygging av ny gang- og sykkelbru over Gaula.
Usikkerhet i prosjektet:	Vedtak reguleringsplan, støyskjerm E6, støttemur og grunneierforhold.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
25,6	2026	50	2026
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	26,5	0	5	10	11,5	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Knutepunktet Melhus
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omfatter oppfølging av tiltak i områdeplan for Melhus sentrum; detaljregulering av knutepunktet. Hovedreguleringsformål for knutepunktet er bl a: <i>«samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering. Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.»</i> Det er også behov for utbedring av trafikksikkerheten. Jf eksisterende løsning for gående og syklende og avvikling av trafikken generelt.
Prosjektutløsende:	Dagens knutepunkt har behov for en forbedring mtp. trafikksikkerhet og kollektivavvikling. Det er behov for en helhetlig plan for å kunne gjøre knutepunktet mer attraktivt og brukelig som et kollektivknutepunkt. Det er blant annet ønskelig å legge til rette for sykkelparkering. Dagens situasjon er uoversiktlig og mindre trafikksikker. Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi.
Helhet/sammenheng:	Områdeplanen for sentrum legger til grunn utvikling i tråd med byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utvikling av knutepunktet vurderes som avgjørende for å redusere utslipp ved økt bruk av kollektivtransport. Tiltaket vil også bidra til attraktiv tettstedsutvikling bedre trafikksikkerhet i området.
Lokale delmål:	Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi. Kommunestyret har vedtatt for områdeplanen for sentrum blant annet følgende overordnet mål: <i>«Flere reiser kollektivt som følge av at kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig og har gode overgangsordninger mellom bil, buss, tog, sykkel og gange. Transportmulighetene er fleksible, trafikksikre og lesbar for alle transportgrupper (gående, syklende, kollektivbrukeren og bilisten).»</i> ... <i>«Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knutepunktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst og kunne betjene både det lokale og det regionale buss- og togtilbudet»</i> En detaljregulering av dette området bidrar til å kunne oppfylle mål i områdeplan for Melhus sentrum.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (reguleringsplan)
-------------------------	-------------------------------------

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Områdeplan for sentrum er vedtatt. Det stilles her krav om detaljregulering. Detaljreguleringen er igangsatt.
Forventet fremdrift:	Reguleringen forventet ferdigstilt i 2026/27
Samordning andre tiltak:	Evt utbygging i området
Usikkerhet i prosjektet:	Reguleringen anses som kompleks. Det er flere ulike grunneierinteresser i området samt mange funksjoner som skal ivaretas. Reguleringen kan bli mer omfattende enn antatt.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
31,40	2024	50	2026
Merknad:			

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	35	6	5	18	6	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

CF MØLLER
ARCHITECTS



PKA

bjørbeek
lindheim



Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

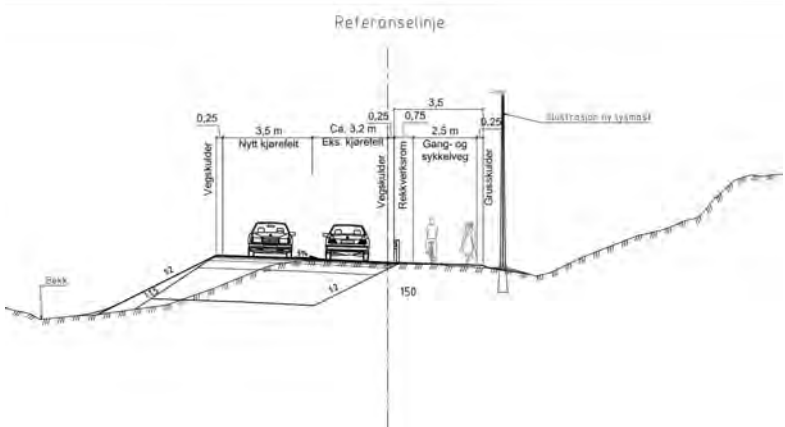
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	GSV Bennavegen
Tiltaksområde:	Melhus kommune
Formålet med prosjektet:	Formålet med prosjektet er å tilrettelegge for trygg ferdsel for gående og syklende mellom Langdalen og Hårråbakken langs Fv. 6590 Bennavegen. Dette vil bidra til å øke trafikksikkerheten.
Hva er prosjektutløsende:	Strekningen er definert som særlig farlig skoleveg. Det er i dag manglende tilrettelegging for myke trafikanter, og elever har rett til skoleskyss. Særlig vinterstid er forholdene krevende. I kommuneplanens arealdel er det rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg må være ferdigstilt før utbygging av boligområdet B KV 3.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det er vurdert flere trasealternativer for gang- og sykkelvegen, blant annet plassering på begge sider av vegen. Endelig løsning er valgt etter omfattende vurderinger av grunnforhold, hensyn til MeTro-vannledning, stigningsforhold og grunneierinteresser. Vegsenterlinjen forskyves flere steder for å sikre tilstrekkelig bredde.
Anbefalt konseptvalg:	Anbefalt løsning er etablering av gang- og sykkelveg (2,5 m bredde + 0,75 m rekkverksone + 0,25 m skulder) på nordsiden av Bennavegen, fra Lebergsvegen i nord til Hermanstad i sør. Løsningen inkluderer kollektivholdeplasser og universell utforming der terrengforholdene tillater det.

	 «Figur 24: Snitt som viser utforming av gang- og sykkelvegen opp mot eksisterende veg, nord i planområdet» Hentet Planbeskrivelse GSV Bennavegen
Målbare størrelser:	Lengde: ca. 2,2 km Asfaltert bredde GSV: 3,2-3,3 meter Kollektivholdeplasser: 2 nye
Interessentanalyse:	Samarbeid mellom Melhus kommune og fylkeskommunen. Hensynta MeTro-ledning (Trondheim kommune) Berørte grunneiere.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil bedre trafiksikkerhet og legge til rette for etablering av boligområde.
Regulering/ervert:	Reguleringsarbeid pågår i sluttfasen, behov for ervert.
Utsjekk av tekniske forhold:	Må hensynta Kvikkleire og MeTro-ledning.
Utredningsestimert (evt. styringsmål):	Kostnadsanslag utført i 2023 på 75 millioner. Usikkerhetsmoment: grunnforhold, MeTro-ledning. Eventuelle kuttmuligheter: Utbygging av kortere etappe.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å legge til rette for trygg sykkel- og gangtransport.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	nei	
Lokale delmål for Miljøpakken	Bidrar til	Hvis ja, på hvilken måte?

(jf. byvekstavtalen)	måloppnåelse (ja/nei)	(kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	nei	
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Tiltaket legger til rette for myke trafikanter.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	nei	
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Øker tilgjengelighet og trygghet for gående og syklende
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Bedrer trafikksikkerhet langs strekning
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	nei	

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående		
Reisetid Endret reisetid for syklende		
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter		
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter		

Helhet/sammenheng i transportnettverk	Tiltak vil gi et sammenhengende tilbud for myke trafikanter mellom eksisterende boliger, fremtidig boligfelt til skole og sentrum på Kvål.	Beboere: 335 barnehage og grunnskole :230 Ansatte: 50 Forventet boligvekst: 430 boliger i området Hermanstad/Brannåsen
Framkommelighet	Tiltaket gir god framkommelighet og universell utforming der terrengforholdene tillater det. Det fjerner en barriere for myke trafikanter og gir betydelig bedre standard og trafikksikkerhet enn dagens situasjon uten tilrettelagt trasé.	Ikke tilbud for myke trafikanter i dag – antatt få myke trafikanter langs strekning.
Trafikksikkerhet	<i>Registrerte ulykker:</i> 1987: Bil og moped 1990: 2 personbiler 1992: Bil og moped 2008: lastebil og personbil Tiltaket vil bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.	<i>ÅDT: 1020</i> <i>ÅDT, andel lange kjøretøy: 8%</i>
Opplevelsesverdi	Ja, positivt i noe grad Tiltaket gir tryggere og mer attraktiv ferdsel for gående og syklende.	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	Tiltaket utløser boligbygging i henhold til kommuneplanens rekkefølgekrav (B KV 3), og gir skoleelever en trygg skolevei. Dette kan redusere behovet for skoleskyss og bidra til bedre folkehelse gjennom økt aktiv transport.	
Rasjonelle tiltakspakker		

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistene og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra

av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

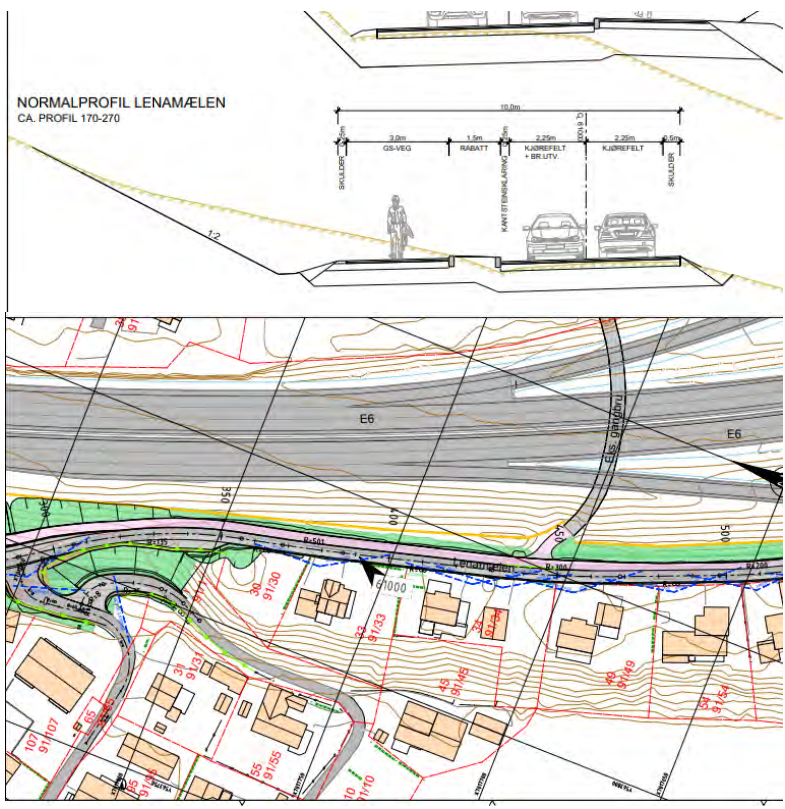
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/ervert
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	<i>Lenamælen</i>
Tiltaksområde:	<i>gange</i>
Formålet med prosjektet:	Behov for fortau langs Lenamælen. Gang- og sykkelbru over E6, som er finansiert av miljøpakken, går til denne vegen. Fortauet vil binde bru over E6 med planlagt gang- og sykkelbru over Gaula og eksisterende Gimse bru. Tiltaket vil legge mer til rette for myke trafikanter og bidra til en «ringrute» i sentrum.
Hva er prosjekttløsende:	I vedtatt områdeplan for Melhus sentrum er det tilrettelagt for en gang- og sykkelbru som skal knytte gang- og sykkeltrafikk fra vestsiden av Gaula til kollektivknutepunkt på østsiden av Gaula. Bru over E6 er etablert, og gang- og sykkelveg langs Lenamælen vil knytte denne brua med eksisterende Gimse bru og fremtidig gang- og sykkelbru over Gaula.
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Eksisterende støyskjerm mot E6 og eiendomsgrenser tett inntil eksisterende veg legger begrensninger for totalbredde på nytt gatetverrsnitt. Etablering av sykkelveg med fortau i tråd med Statens vegvesens håndbøker er av denne grunn ikke oppnåelig uten å utføre større grunnerverv eller tiltak på eksisterende støyskjerm. Dette medfører flere systemskifter for gående og syklende langs Lenamælen. Fysiske fartshumper i Lenamælen bør vurderes av trafiksikkerhetsmessige hensyn
Anbefalt konseptvalg:	Gang- og sykkelveg og kjørevege ha en varierende bredde på mellom 6,5-10 meter. Der det er minst plass er det også minst biltrafikk. De smale kjørefeltbreddene er et resultat av tilgjengelig bredde mellom eiendomsgrenser og støyskjerm, men det bidrar positivt som et fartsdempende tiltak. Den smale bredden vurderes som akseptabel på grunn av den lave trafikkmengden i dette området. På denne strekningen reguleres det også et fortau med en bredde på 2,75 m

	 NORMALPROFIL LENAMÆLEN CA. PROFIL 170-270
Målbare størrelser:	Lengde: ca 600 meter Bredde: varierende mellom 6,5-10 meter
Interessentanalyse:	Tiltaket er i nærhet av E6 (støyskjermer) og flere boliger.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en «ringrute» for myke trafikanter i Nedre Melhus. I vedtatt områdeplan for Melhus sentrum er det tilrettelagt for en gang- og sykkelbru som skal knytte gang- og sykkeltrafikk fra vestsiden av Gaula til kollektivknutepunkt på østsiden av Gaula. Bru over E6 er etablert, og gang- og sykkelveg langs Lenamælen vil knytte denne brua med eksisterende Gimse bru og fremtidig gang- og sykkelbru over Gaula.
Regulering/ervert:	Behov for reguleringsplan og grunnerverv – planen er klar for 1. gangsbehandling.
Utsjekk av tekniske forhold:	Reguleringsplan, støyskjermer E6, behov for støttemur.
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	25,6 mill. Usikkerhet: støyskjermer E6, grunnerverv.

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	et nytt fortau legger bedre til rette for gange som transportform, noe som kan bidra til at flere velger å gå fremfor å kjøre bil på korte reiser.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Tiltaket er i Melhus sentrum og bidrar til å knytte øst-og vest.
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	delvis	Bidrar delvis da tiltak legger til rette for gange og kan bidra til at flere velger å gå fremfor å bruke bil på korte reiser. Dette kan redusere biltrafikk og dermed CO2 utslipp, men effekten er begrenset da tiltak alene ikke nødvendigvis gir betydelige utslippskutt.
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	et nytt fortau gjør det tryggere og mer attraktivt å gå, noe som kan føre til at flere velger å gå fremfor å bruke bil på korte turer. Dette bidrar til økt andel miljøvennlige reiser.
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	ja	fortau i sentrumsområdet styrker tilretteleggingen for gående, gir tryggere ferdsel og gjør det enklere å velge gange fremfor bil.
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Gir bedre fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter.
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Gir bedre trafiksikkerhet ved at fortauet skiller myke trafikanter og kjørende.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Gir en synlig forbedring i trafiksikkerhet og fremkommelighet, som oppleves positivt for brukerne.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	<i>Ingen endring i reisetid da man kan gå langs vegen i dag, men tiltak legger bedre til rette for dette.</i>	Antall gående pr. døgn <i>Enkel beregning: Mellom 10-22 pr time på dagen. Antakeligvis svært få på natt.</i> <i>16(gjennomsnitt pr time på dag)*(kl07-20)= 208</i> <i>Antall gående pr døgn: mellom 170-250.</i>
Reisetid Endret reisetid for syklende	<i>Ingen endring i reisetid da man kan gå langs vegen i dag, men tiltak legger bedre til rette for dette.</i>	Antall syklende pr. døgn. <i>Enkel beregning: Mellom 2-5 pr time på dagen. Antakeligvis svært få på natt.</i> <i>3,5(gjennomsnitt pr time på dag)*(kl07-20)=</i> <i>Antall syklende pr døgn: mellom 30-60</i>
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	<i>Ikke relevant</i>	<i>Ikke relevant</i>
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	<i>Ikke relevant</i>	<i>Ikke relevant</i>
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Legger til rette for mer bruk av gang- og sykkelbru over E6.</i>	<i>Radius på 500m: Antall bosatte: 1192. Skoler: 3 Gimse barneskole: 400 m (292 elever og 36 ansatte) Gimse ungdomsskole: 550 m (375 elever og 45 ansatte) Melhus VGS. (499 elever) Forventer befolkningsvekst – jfr. boligbygging Gimsøya (450 boenheter)</i>
Framkommelighet	Fortauet vil være asfaltert og adskilt fra kjørende.	
Trafikksikkerhet	Tiltak vil bidra til en mer trafikksikker strekning.	

	Det er ikke registrert noen ulykker. (kilde: vegkart, SVV)	
Opplevelsesverdi	<i>Ja, positivt i stor grad Vil gi et stort løft til området å legge til rette for økt gange og sykling.</i>	
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	<i>En del av tilkobling av fremtidig gang- og sykkelbru over Gaula.</i>	
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Ikke relevant.</i>	<i>(Fylles ikke ut)</i>

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Regn	Dato:	kl.			overskyet	Dato:	kl.
	27.05.2026	1200-14:30				28.05.2026	07-09.
	Langs Lenamælen					Langs Lenamælen	
	Til	Fra				Til	Fra
Gående	31	25			Gående	7	18
syklende	3	3			syklende	1	8
sparkesykkel	0	0			sparkesykkel	2	0
	Over Gimse bru					Over Gimse bru	
	Til sentrum	Fra sentrum				Til sentrum	Fra sentrum
Gående	132	55			Gående	32	81
syklende	5	10			syklende	9	16
sparkesykkel	4	4			sparkesykkel	2	19

Det er i dag ikke tilrettelagt for gående langs Lenamælen.

Tellinger over Gimse bru er medtatt for å vise mengden av myke trafikanter som dra til/fra sentrum i tidsrommet.

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklister kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende

traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GIS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Prosjektnavn:	Furumoen
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kryssingen av Furumoen er noe uoversiktlig og det er høyt fartsnivå langs strekningen. I tillegg er tilbudet på vestsiden noe sideforskjøvet sånn at det ikke er mulig å krysse vegen i rett vinkel.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet mellom Orkanger sentrum og Råbygda.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/byggeplanlegging og gjennomføring.
Planstatus:	Detaljplanlegging ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Gjennomføres i 2027.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjente i dag.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1	25	10			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		1				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Gammelosveien – delstrekning Gammelosen - Grønørveien
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	På strekingen fra Grønørveien og fram til dagens tur-/sykkelveitrase i sørenden av Gammelosen er det i dag en «missing link» i sykkelnettet.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet langs Gammelosveien og inn mot Grønørveien.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og byggeplanlegging.
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanarbeid påstartes i 2026
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjente i dag.

STYRINGSRAMME*

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
20	25	30			

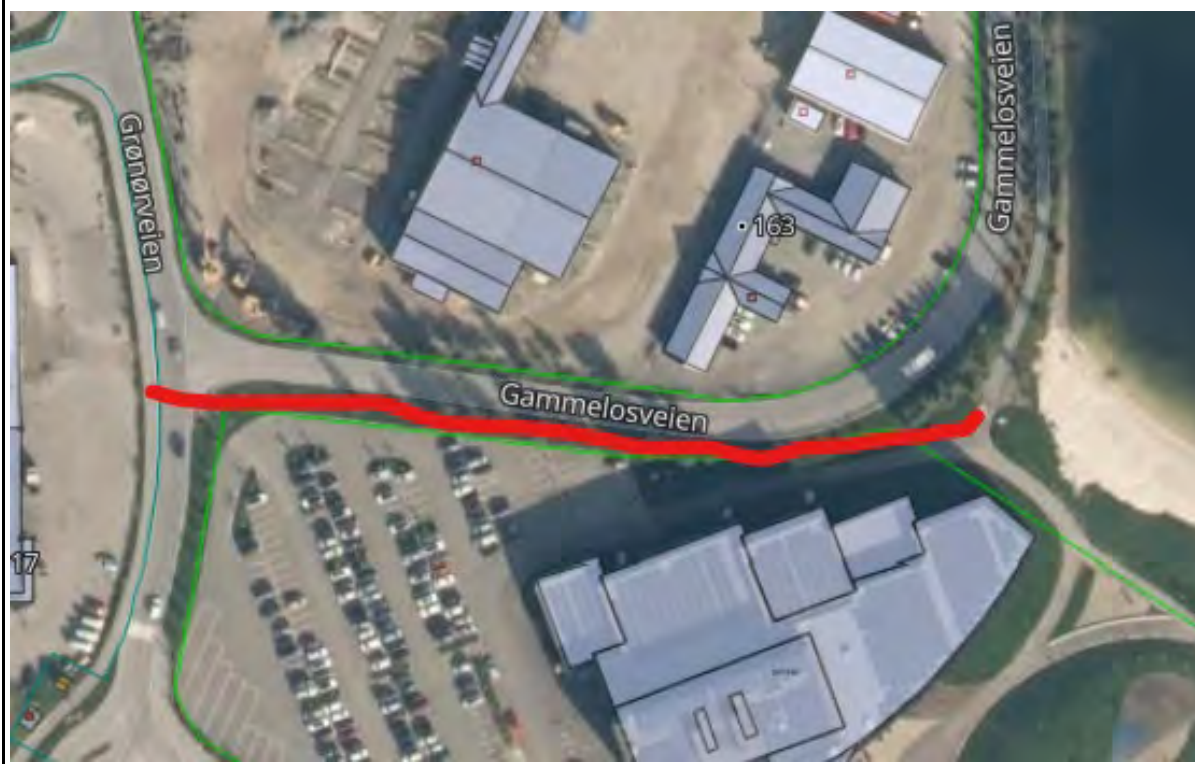
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		20				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Gammelosveien – GSV-bru - planlegging
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bru ved utløpet av Gammelosen har en bredde på i underkant av 2 m. Det er for smalt når to sykler skal møtes. I tillegg har brua tredekke som kan bli glatt i regnvær. Det foreslås å erstatte brua med en ny bru med 3,5 m bredde og slitelag av asfalt. På sikt bør det også vurderes å erstatte dagens kjørebru med bare et felt med en bru med to kjørefelt, eventuelt i kombinasjon med gang- og sykkeltilbudet.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet langs Gammelosveien.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og byggeplanlegging.
Planstatus:	Detaljplanlegging ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Påstartes i 2028.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjente i dag.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3	25	10			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		3				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Prosjektnavn:	Gammelosveien – sykkelvei - planlegging
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	I dag er det en kombinert sykkel- og turveg langs Gammelosen. Dette er et fint tilbud til gående og tursykling, mens det ikke er egent til transportsykling til og fra arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Tiltaket må planlegges/utredes.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet langs Gammelosveien.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanarbeid påstartes i 2027
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjent usikkerhet i dag.

STYRINGSRAMME*

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
5	25	10			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		5				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Grønørveien
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Langs Grønørveien er det i dag en løsning med et fortau på 3 m langs vegen. Fortau er i utgangspunktet ikke noe løsning tilpasset syklist. Løsningen er også forholdsvis smalt for å kombinere gående og syklende. Løsningen som foreslås er å utvide fortauet med 0,5 m og lage en buffer på 0,5 m med gatestein inn mot vegen.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet i Grønøraområdet
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling i Grønøraområdet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanarbeid påstartes 2026 og utbygging 2028.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjent usikkerhet i dag.

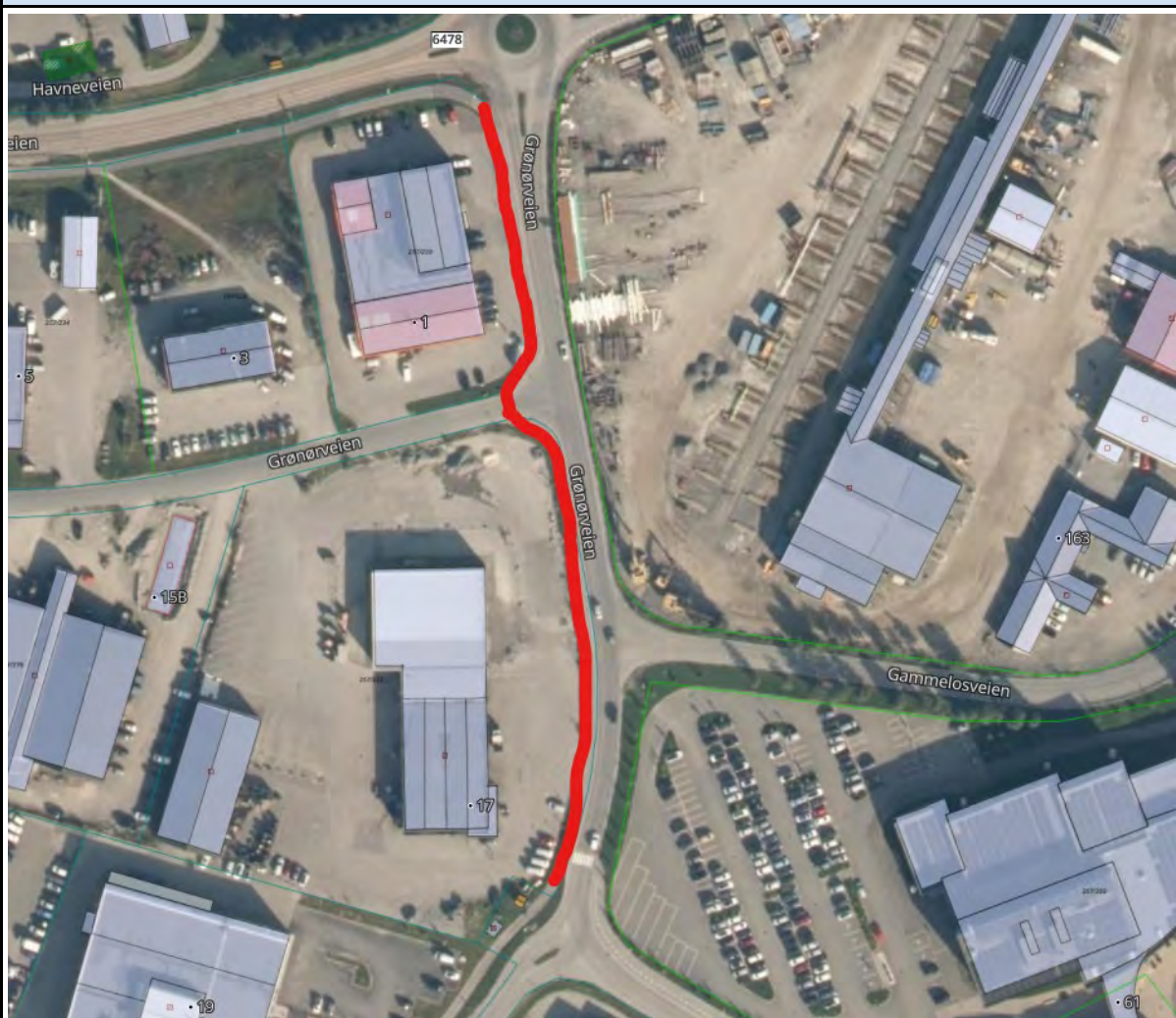
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10,5	25	20			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		10,5				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Nærvikfjora (G/S-veg)
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	I dag ligger sykkeltilbudet på nordsiden av Gammelosveien på en strekning på rundt 170 m. Sykkelvegen er ikke asfaltert. I tillegg er det behov for kryssing av kjørevegen på to steder på en kortere strekning. Det er derfor ønskelig å legge gang- og sykkelvegen på sørsiden av vegen på hele strekningen.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet langs Gammelosveien.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanarbeid påstartes i 2026 og utbygging 2028.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Geoteknisk rapport utarbeidet for strekningen i 2025. Kvikkleireområde.

STYRINGSRAMME*

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
8	25	40			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		8				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Strekningstiltak Orkanger sentrum
Ansvarlig etat:	Orkland

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Nytt hovedsykkeltilbud mellom Thamshamn parallelt med hovedgata. Det tilrettelegges med skilting, forkjørregulering, sykkelgate osv.
Prosjektutløsende:	Bedring av sykkeltilbudet gjennom Orkanger sentrum
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av tiltakene fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel» som ble vedtatt i KU sak 16/26 – Sykkeltilbud i Orkanger sentrum - porteføljeavklaring
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt bruk av sykkel
Lokale delmål:	Tryggere sykling gjennom Orkanger sentrum

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Byggeplan må lages.
Forventet fremdrift:	Byggeplan og utbygging i 2027.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak fra rapporten «Orkanger sentrum Utredning sykkel»
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen kjent usikkerhet i dag.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4	25	20			
Merknad/ref til KU-saksnr: 16/26					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):		4				
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Eggkleiva til Venn
Ansvarlig etat:	Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn, ca 3,7 km.
Prosjektutløsende:	Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen. Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børse, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet. Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser. I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun. Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Eggkleiva til Venn. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA. I Venn er det oppvekstsenter og spredt boligbebyggelse. Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende. Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børse.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafiksikkerhetsplan). Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børse. Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjengelige for alle. Trafiksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er

	det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må prosjektutvikles. Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025 og 2026.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er ikke regulert.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan i 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

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

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Børskrysset til Eggkleiva
Ansvarlig etat:	Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang og sykkelveg fra Børskrysset til Eggkleiva, ca 4,8 km.
Prosjektutløsende:	Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen. Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børsa, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet. Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser. I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun. Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Børsa til Eggkleiva. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA. Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende. Tiltaket må ses i sammenheng med videre gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafikk sikkerhetsplan). Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjengelige for alle. Trafikksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må prosjektutvikles. Det må blant annet ses på om traseen skal gå langs fv. 709 eller om man bør velge annen trasè, feks langs Børselva. Deretter detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er ikke regulert.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan i 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.		2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	4		2			
Merknad:						

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Stjørdal Stasjon – tverrforbindelse
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune og jernbanedirektoratet (delt ansvar pga finansieringskildene i Statsbudsjettet)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr (budsjettindeks), til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere Parter. På Stjørdal stasjon har Bane NOR utarbeidet en detaljreguleringsplan for deler av stasjonsområdet. Reguleringsplanen definerer omfang og plassering av tverrforbindelsen. Reguleringsplanen ble vedtatt den 16.06.2023
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Helhet/sammenheng:	Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene. Tilrettelegge for et effektivt knutepunkt med tilgang til plattformer for togreisende og effektiv adkomst med ulike transportmidler og overgang mellom disse. Knutepunktutvikling med tverrforbindelser på Stjørdal Stasjon er en sentral del av byvekstavtalen og det er allerede satt av midler til to tog i timen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon vil bedre sammenhengen mellom bydelen i Stjørdal øst og vest for jernbanen og gjøre det lettere for gående og syklende å bevege seg i byen og skape god tilgang til knutepunktet. Det vil være et steg på vegen mot til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon er en viktig brikke i tilretteleggingen for 2 tog i timen. Økt frekvens på Trønderbanene vil bidra til at flere kan reise miljøvennlig. Universelt utformet tverrforbindelse øker tilgjengelighet for alle. Det er forventning om at økt frekvens og god tilgjengelighet til knutepunkt og overgang mellom transportformer øker brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er

	laget en plan for midlertidig driftssituasjon for knutepunktet etter at tverrforbindelse er bygd.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftssituasjon etter at tverrforbindelse er bygde.
Forventet fremdrift:	BaneNor har satt i gang bygging av prosjektet november 2025 og forventes ferdig i 2027.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket skal samordnes med utvikling av øvrige knutepunktfunksjoner som avklares i områdeplanen. Utredningene så langt tilsier at tverrforbindelsen kan bygges og fungere i sammenheng med flere alternativer som er utarbeidet. Valg av alternativ er fortsatt i prosess. Målsettingen er god tilrettelegging av knutepunktfunksjoner og tilhørende god byutvikling i og rundt knutepunktet.
Usikkerhet i prosjektet:	Anbudspriser ligger til grunn for investeringsbeslutning, samlet ramme 121,88 mill. Herav en margin for uforutsett på 31,5 mill

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad: Fremskrevet med indeks for riksvegprosjekter basert på Bane NOR sin beregning med kostnadsestimat i 2021-kroner. Kostnaden skal fordeles med finansiering fra Bane NOR prosjektet 2 tog i timen, miljøpakken og andre. For mer opplysninger se notat Tverrforbindelse Stjørdal Stasjon-Finansieringssak. Andel finansiert av miljøpakken er justert opp til i henhold til Formannskapsvedtak i Stjørdal kommune sak 162/2024 25.09.24 og vedtak i miljøpakkens handlingsprogram sak 3/25 10.02.2025			

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
153.415.845,- Herav Miljøpakken 108,4 mill	2025	<10 %	Basert på gjennomsnittlig anbudspriser høst 2025	Tilbud i makedet	2026
Merknad/ref til KU-saksnr: 48/25. Miljøpakkens andel godkjent med 108,4 mill. BaneNor sitt utbyggingsprosjekt bærer prosjektrisiko. I vedtatt handlingsprogram er					

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	2031
Beløp (mill):	39 Herav 8 mill jb.dir	77,64 Herav 42 mill jb.dir				

Revidert juni 2026 til Miljøpakkens handlingsprogram 2027 – 2030

Miljøpakkens andel finansieres av knutepunktmidler (Jernbanedir), Sykkelmidler ref handlingsprogram 26-29

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Illustrasjon av ramper og tverrforbindelse i henhold til vedtatt reguleringsplan.



Rampe med midlertidig driftssituasjon før videre utbygging av knutepunktet (Bane NOR Utbygging). Reetablert situasjon.

Prosjektnavn:	Stjørdal Stasjon – Stasjonsutvikling knutepunkt
Ansvarlig etat:	Beskrevet av Stjørdal kommune i påvente av beslutning om hvem som skal være ansvarlig

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunks-, by- og tettstedsutvikling. Stasjonsbyer og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet. Det er et mål å ivareta behovet for, og planlegging av, nødvendig infrastruktur for kollektiv og sømløs omstigning i forbindelse med knutepunktutvikling. Midlene som settes av i dette prosjektet skal gå til å fullføre tiltak for gående og syklende, tilfredsstillende løsning for buss og overganger til andre transportformer så langt det er nødvendig og som ikke finansieres av andre prosjekter (to-tog i timen, prosjekt tverforbindelse på stasjonen, sanering av planovergang i Innherredsvegen)
Prosjektutløsende:	Utvikling av knutepunkt i tråd med byvekstavtalen
Helhet/sammenheng:	Tilrettelegge for et effektivt knutepunkt med tilgang til plattformer for togreisende og effektiv adkomst med ulike transportmidler og overgang mellom disse, helhetlige forbindelser for gående og syklende og bussløsninger i og rundt knutepunktet og Innherredsvegen som ikke løses av andre pågående prosjekter i området.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Universelt utformet knutepunkt øker tilgjengelighet for alle. Det er forventning om at økt frekvens og god tilgjengelighet til knutepunkt og overgang mellom transportformer øker brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Områdeplan for hele knutepunktet har vært på høring og skal ferdigstilles i 2026 - 2027. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon for knutepunktet etter at tverrforbindelse er bygd. Basert på områdeplan og prosjektgjennomføring to tog i timen skal tiltak som gjenstår identifiseres og avklares hvorvidt de skal finansieres av dette prosjektet
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid

Forventet fremdrift:	Tverrforbindelse på stasjonen ferdigstilles i 2027. Midlertidig løsning for buss mm etableres. Gjenstående tiltak på gang og sykkelveg nord-sør forbi knutepunktet og tilpasninger i Innherredsvegen avklares i områdeplanen. Identifisering av tiltak forvetnespåstartet i slutten av 2026.
Samordning andre tiltak:	Midlene som er satt av her skal bidra til å tilrettelegge infrastruktur i selve knutepunktet og tilgrensende område og til tilgrensende knutepunktfunksjoner. Eksempelvis bør en vurdere behovene for tilrettelagt regulering av buss i rutesystemet rundt i tilknytting til andre ruteholdeplasser ved behov.
Usikkerhet i prosjektet:	Ansvar for gjennomføring av tiltakene og hvilke tiltak som skal gjennomføres er ikke avklart. Det skal gjøres en nærmere vurdering av tiltak og kostnader med utgangspunkt i vedtatt områdeplan.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
74 mill	2025	stor	2026
Merknad: Midlene er avsatt i Handlingsplan 2026 – 2029 Detaljering av tiltak og kostnadsestimat gjenstår			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	2031
Beløp (mill):		39,6	39,67			
Revidert juni 2026 til Miljøpakkens handlingsprogram 2027 – 2030. Dette e å betrakte som en rammeavsetning. Midler til detaljplanlegging og kostnadsestimater forutsettes avklar i bevilgningssak til programrådet.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
Illustrasjoner henhold til reguleringsplan som har vært på høring våren 2026. Forbehold om

at det kan komme endringer som følge av merknader og innsigelser.



Illustrasjonsplan i henhold til reguleringsforslag som var på høring vår 2026

Midlene skal kunne brukes til

Oppstillingsplasser buss i rute og annentilrettelegging for buss, som ikke dekkes av annet prosjekt.

Bygging av sykkelveg med fortaus så langt det er hensiktsmessig

Kiss and ride som ikke dekkes av andre prosjekter

Listen er ikke uttømmende

Detaljer om dette avklares senere i prosessen



Illustrasjon busstopp nordgående i Innheredsvegen



Illustrasjon busstopp sørgående ved sporene Stjørdal stasjon og i Ole Vigs gate

PROSJEKTDATA (oppdatert juni 2026)	
Prosjektnavn:	Ringvegen. Fra E-14 til Fjellhallen
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune gjennomfører planlegging i samråd med vegeier Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Et nytt, sammenhengende G/S-nettverk langs Ringvegen fra E14 til Fossli Fjellhall og alternative kryssløsninger ved Ole Vig vgs og Husbyberga. Kryssing av Ringvegen for myke trafikanter ved avkjøring E14. Det skal legges til rette for sykkelveg med fortau langs hele strekningen. Kryssingssteder for myke trafikanter skal vurderes særskilt.
Prosjektutløsende:	Det er behov for et sammenhengende G/S-nettverk og alternative kryssløsninger ved Ole Vig vgs, Husbyberga og kryssingsbehov ved Ringbanen for å bedre trafikksikkerhet. Ønske om å tilrettelegge bedre for buss. Store boligområder ved Ringvegen gjør at mange går /sykler langs og krysser Ringvegen til fots eller sykkel for å komme til barnehager, skoler, idrettsanlegg, svømmehall og bysentrum.
Helhet/sammenheng:	Hovednett for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk, trafikksikkerhet og kollektivreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging - reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Gamle planer med varierende standard.
Forventet fremdrift:	Arbeid med reguleringsplan og detaljplanlegging 2026 - 2027.
Samordning andre tiltak:	Behov for samkjøring og koordinering med TRFK.
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65 mill.	2025	+/- 40 %	2024 g 2025
Merknad: 3 mill. til regulering og detaljplanlegging. 62 mill. til utbygging.			

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3			34	34,47	
Merknad: Tidlige midler bevilget brukes til planlegging. Sak 3/25 Samordning Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2029 er det vedtatt: 5 c. I forbindelse med behandlingen av handlingsprogram for 2026-29 skal det vedtas et planleggingsprogram for «Planmidler til tiltak etter 2030». (ref. tabell 1) i. Det forutsettes at Ringvegen i Stjørdal kommune inngår i planleggingsprogrammet. Dersom porteføljestyringen tilsier det, vil prosjektet Ringvegen kunne igangsettes i perioden. På denne bakgrunn planlegges deltrekninger. Sak om finansiering fremmes basert på oppdatert plan.						

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

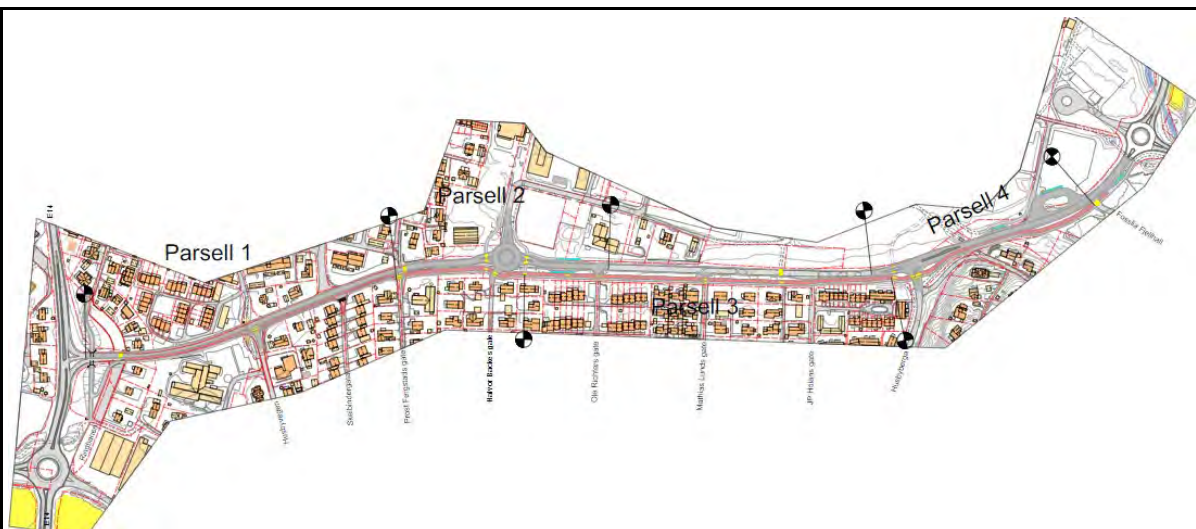
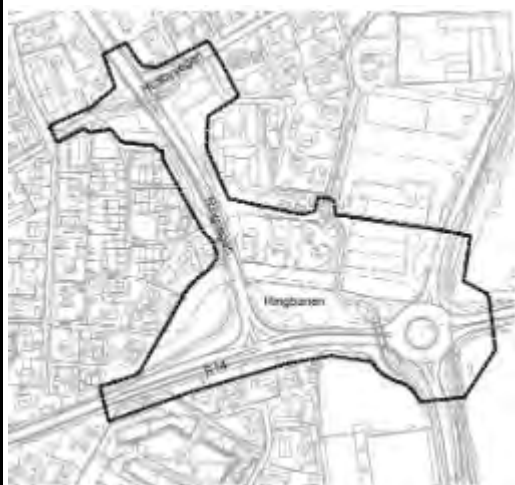


Fig 1 skisse for hele strekningen

Planarbeid igangsatt i 2026 for delstrekning PlanID 5056 Detaljregulering av Ringvegen fra E14 til Husbyvegen:



Prosjektnavn:	E6 Brattørbrua
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	275		110			
Merknad: Miljøpakkens andel av totalt finansieringsbehov 110 mill 25-kr.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer. Reguleringsplanlegging kan starte i 2027 dersom finansiering.
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2027
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikkert.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
150	2025	Stor usikkerhet	
Merknad: Anslag ikke gjennomført.			

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

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

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

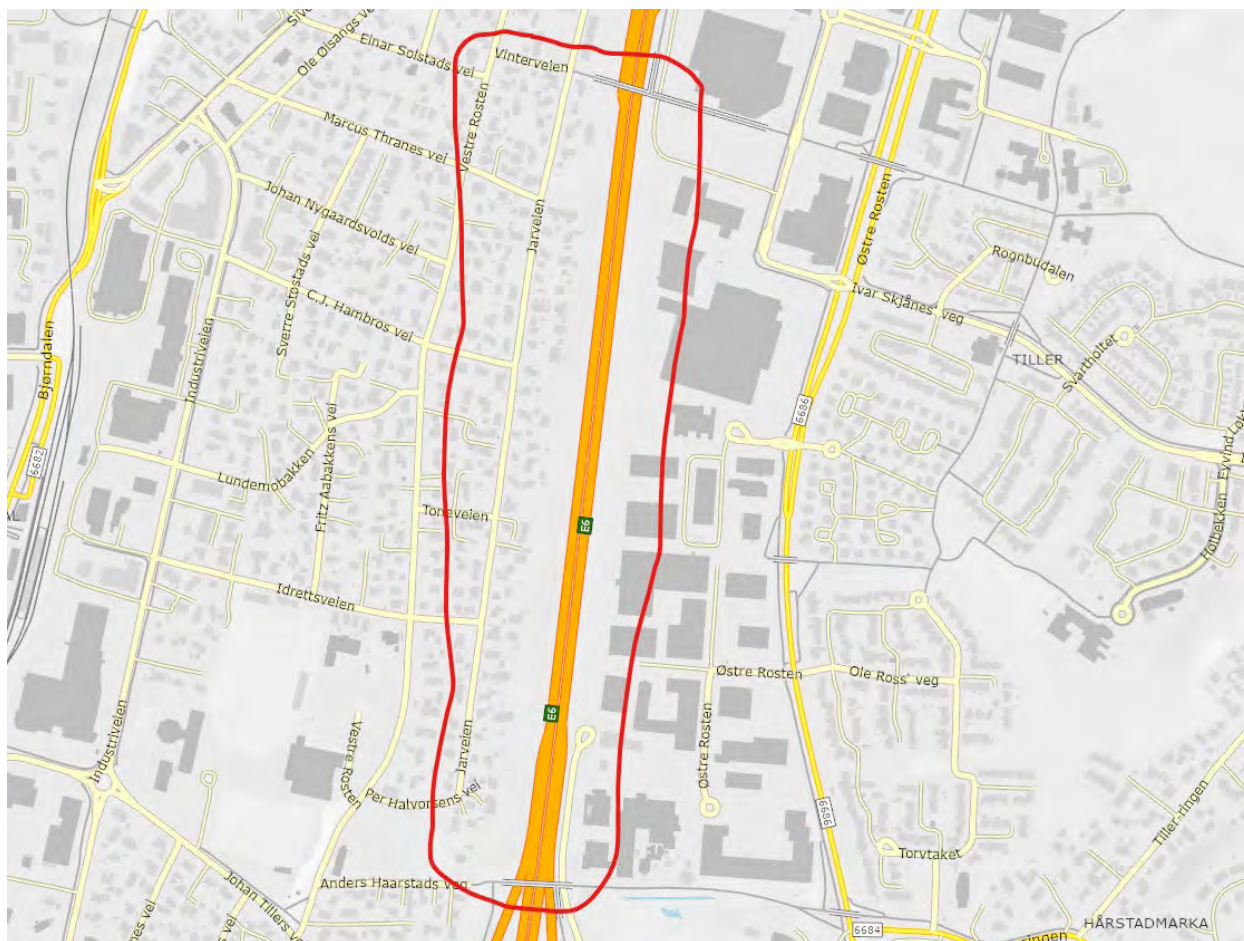
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	161	0	4	3		153,7
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Nytt kart, Hårstadkrysset



Prosjektnavn:	E6 Melhus nord (Melhus sentrum-Jaktøyen)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ingen planer pr 2026. Reguleringsplanlegging ikke startet.
Forventet fremdrift:	Oppstart reguleringsplan 2027, forutsatt tildeling.
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR som utarbeider reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikker.

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

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

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

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

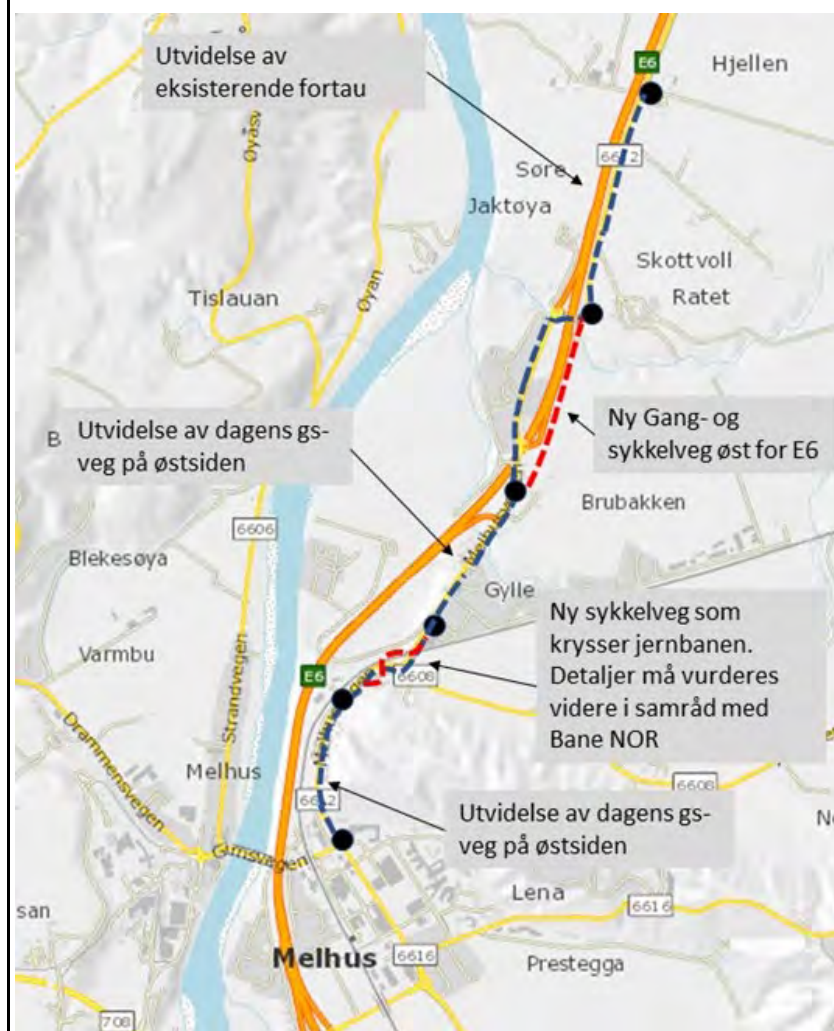
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	232,75			3	3	226,7

Merknad:

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Rv. 706 Arkitekt Ebbells veg – Grilstadkleiva, hovedsykkelveg (Tdl. E6 Rotvoll-Malvik grense, hovedsykkelveg)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

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

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
300	2025	40	
Merknad: Usikker sum. Nytt anslag gjennomføres sommer/høst 2026			

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

STYRINGSRAMME*

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	311,37	10	0	50	150	111,4
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 18.11.2021.
Forventet fremdrift:	Utllysning høst 2026.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Hangarbrua ble tatt ut av prosjektet våren 2023 og gjennomføres gjennom delstrekning 2 Leangbrua-Dalenbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

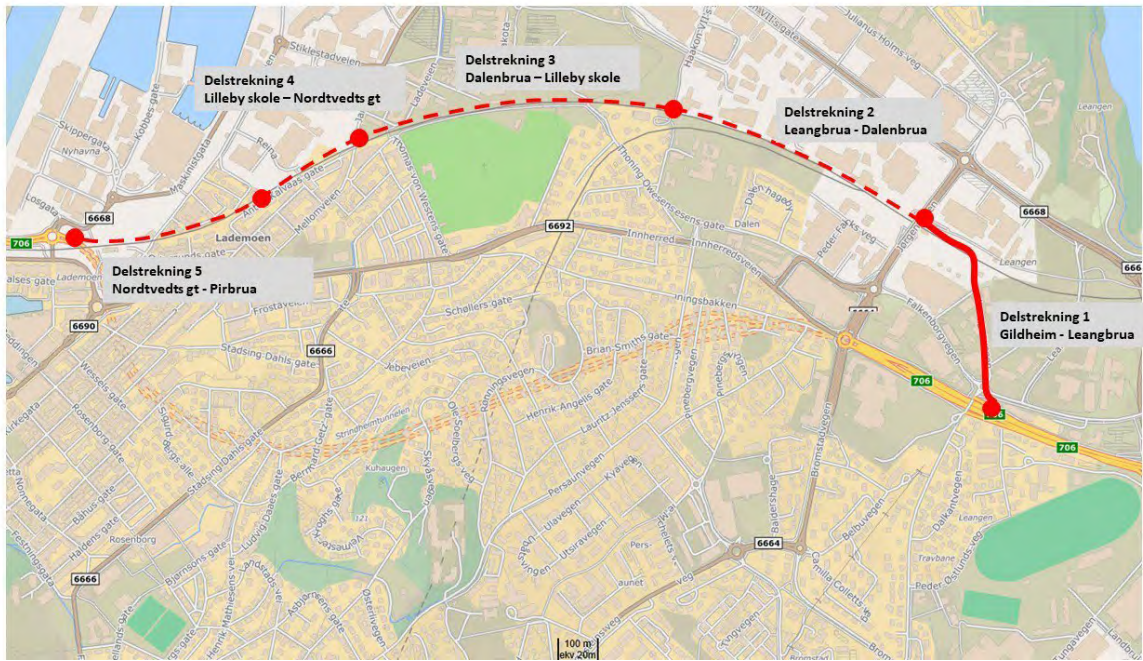
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
101,7	2022	10	06.10.2023	SVV-metodikk	
Merknad/ref til PR-saksnr: Nytt anslag hvor Hangarbrua er tatt ut av prosjektet og overført til Leangbrua-Dalenbrua,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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	60,25	58,1	50	10,3		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Rv. 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate, hovedsykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Byggefase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt desember 2022.
Forventet fremdrift:	Prosjektet har fått oppstartsbevilgning i 2025. Utlysning sommer 2026, byggestart høst 2026.
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim - Lilleby skole og Nordtvedts gate – Pirbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkert når man får utlyst og om det blir bygging i 2026.

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

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
195,1	2023	10	
Merknad: Jf. Anslag mars 2024.			

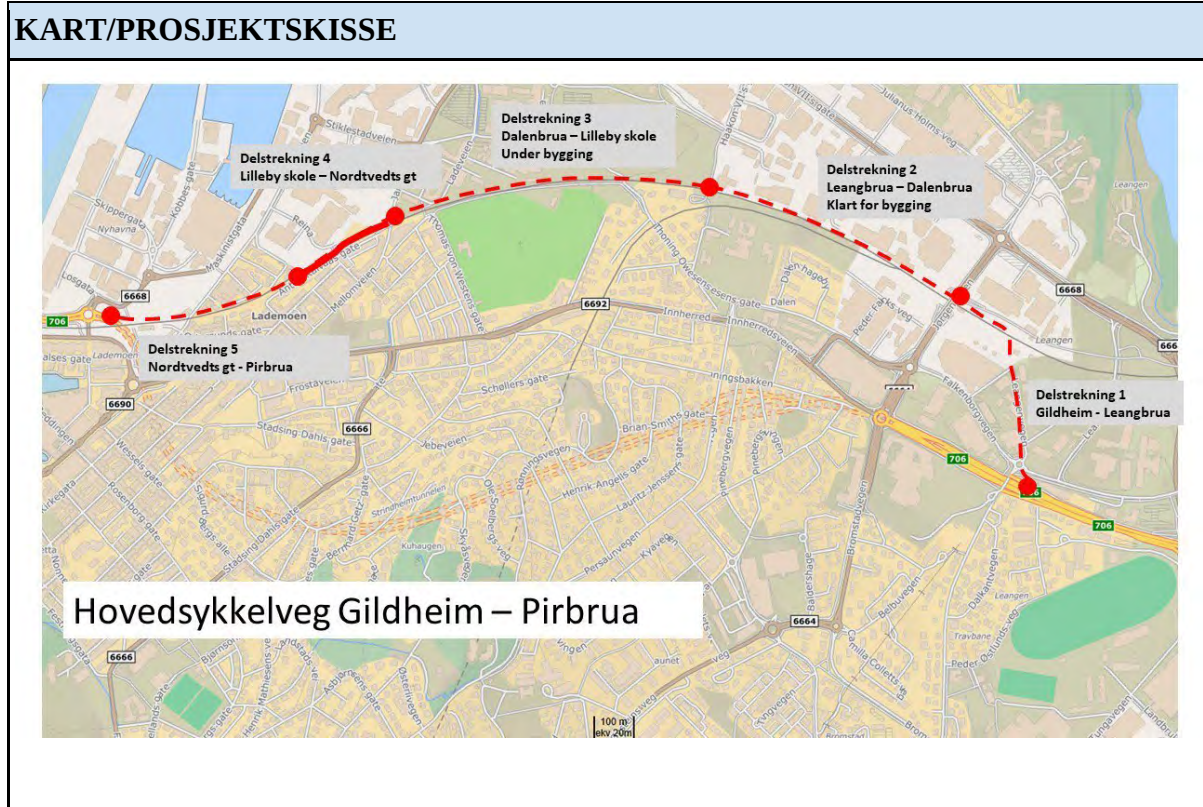
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
220,20	2024	10	30.09.25	SVV metode	
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	123,9	119,3	70	10		43,9
Merknad: 43,9 er foreløpige reserver i prosjektet.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



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

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	11,32			11,32		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanlegging pågår i regi av BaneNOR.
Forventet fremdrift:	Uklart om vedtak vil skje i 2026 eller 2027.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Det er i tillegg behov for å samordne med andre tiltak og andre aktører på Nyhavna, herunder Bane Nor utbygging, Bane Nor Eiendom, Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Nyhavna Utvikling.

Usikkerhet i prosjektet:	Framdrift og avtaler med de andre aktørene (se forrige punkt) kan medføre endringer i framdriften.
--------------------------	--

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

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
468,3	2023	10	28.08.2024	SVV metode	
Merknad/ref til PR-saksnr: Det er ikke vedtatt formell SVV-styringsramme, men Miljøpakken har vedtatt 445'' 26-kr i gjeldende HP f.o.m. 2027. Det er gjennomført anslag på tre alternativer. Alt A: 304,1'' 23-kr. Alt B: 468,3'' 23-kr. Alt C: 315,6'' 23-kr. SVV anbefaler alternativ B.					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	524,64	5,5	30	200	200	94
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	RV706 Stavne – Ila, hovedsykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau.
Prosjektutløsende:	Strekningen mangler tilrettelegging for syklende.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket en del av et vedtatt hovednett for sykkel. Tiltaket understøtter kommuneplanens arealdel og følger opp en helhetlig og sammenhengende utvikling av sykkelrute langs RV706. (Bl.a. syklistenes alternativ til Marienborgtunnelen).
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge med ny sykkelveg med fortau, som bidrar til at flere velger å gå eller sykle.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer Påbegynt reguleringsplan for deler av strekningen i forbindelse med planlagt utbygging på Marienborg (BaneNOR).
Forventet fremdrift:	Kan starte reguleringsplan i løpet av 2027 (dersom det bevilges planmidler).
Samordning andre tiltak:	Reguleringsplanlegging for Marienborgområdet (BaneNOR)
Usikkerhet i prosjektet:	Tilpasninger mot jernbaneområdet, eventuelle behov for sideforskyving av vegen, behov for murer m.m. Dårlige grunnforhold i området

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
50	2022	40	
Merknad:			

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

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

Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	58,19			3	3	52,2
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Prosjektnavn:	E6 Omkjøringsvegen (Tunga – Rotvoll), hovedsykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	E6 Tunga-Rotvoll: Ny sykkelveg med fortau på 2100 meter fra Granåsveien til Kochhaugveien. Av dette er ca 700 meter ferdig etablert sykkelveg med fortau. På 1200 meter anbefales utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg eller fortau, mens ca 200 meter helt ny forbindelse over Kochhaugveien inkl. 100 meter bru. Se prosjektskisse.
Prosjektutløsende:	Tilretteleggingen for syklende er mangelfull og fragmentert på strekningen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett for sykkel. Tiltaket understøtter kommuneplanens arealdel og følger opp en helhetlig og sammenhengende utvikling av sykkelrute langs E6.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ingen planer. Deler av strekningen er tatt inn i gjeldende reguleringsplaner; - Brundalsforbindelsen - Ingvar Ystgaards veg som del av Bromstadruta Videre reguleringsplanlegging ikke startet.
Forventet fremdrift:	Kan starte reguleringsplan i 2027, dersom det blir bevilget midler.
Samordning andre tiltak:	Må koordineres med Bromstadvegens forlengelse og planer for utbygging på Øvre Rotvoll
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold knyttet til eiendomsserverv, avklaringer mot øvrig utbygging m.m

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

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
100	2022	40	
Merknad:			

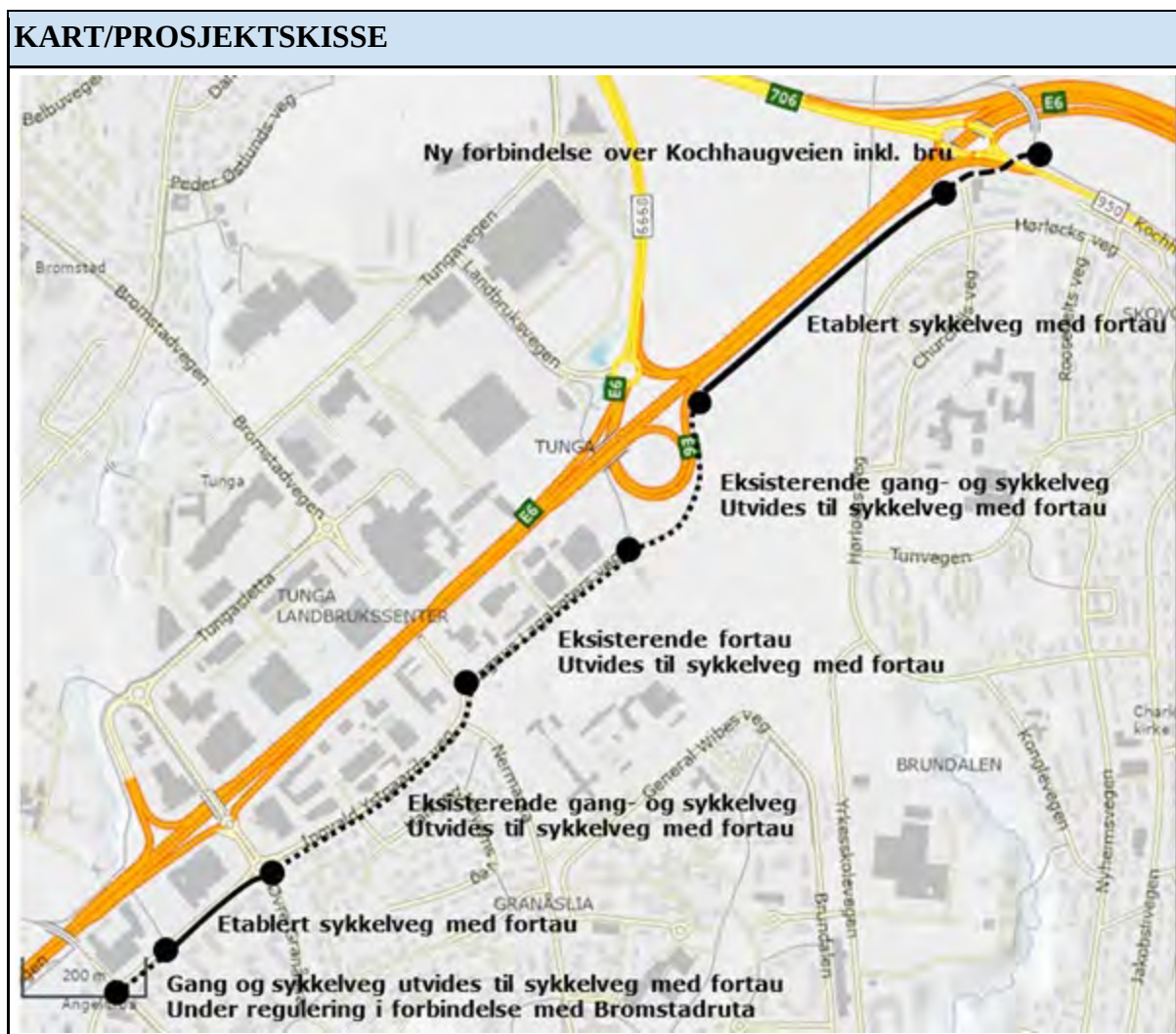
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 →
Beløp (mill):	116,37			3	3	110,37
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



--

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Johan Tillers vei del 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kontaktutvalget vedtok 19/4-24 at alternativ 1 (veg i dagen) legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2. Tiltaket og innebærer en ombygging av vegen med ny påkobling til E6. Prosjektet omfatter etablering av gang- og sykkelveger langs og på tvers av Johan Tillers veg. Utbyggingen vil sannsynligvis medføre riving av enkelte boliger samt omlegging av kryss og private avkjørsler og oppføring av støyskjermer på deler av strekningen. Strekningen er ca. 500 meter lang.
Prosjektutløsende:	Heimdal er et område som i dag har mye biltrafikk. I tråd med overordnede planer og strategier skal Heimdal sentrum i fremtiden utvikle seg med bymessig fortetting. For at det skal være lett å reise miljøvennlig, og attraktivt å oppholde seg i Heimdal sentrum, er det behov for å avlaste Heimdal sentrum for gjennomgangstrafikk med en mer effektiv kobling til hovedveg via Johan Tillers veg del 2. Dette vil også gi en kortere veiforbindelse mellom Heimdal sentrum og Tiller, noe som gir nye muligheter for gode bussforbindelser mellom de to stedene.
Helhet/sammenheng:	Johan Tillers vei del 1 ble ferdigstilt i november 2018. Utbyggingen inkluderte ny tofelts kjøreveg med fortau mellom Heimdalsvegen og Industriveien, kulvert under Dovrebanen og ny rundkjøring i Industriveien. Ved å etablere Johan Tillers vei del 2 fullføres vegforbindelsen mellom Heimdal og Tiller. For å oppnå mindre biltrafikk og et mer attraktivt Heimdal sentrum må dette prosjektet sees i sammenheng med Tiltakspakke Heimdal.
Bidrag til nullvekstmålet:	Statens vegvesen har på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune gjennomført trafikkberegninger med Regional transportmodell (RTM) for å belyse effekt på nullvekstmålet. Beregningene viser at antallet bilturer kan øke. Samtidig tyder beregningene på at Johan Tillers vei del 2 kan gi noe nedgang i kjørte kilometer som betyr positiv effekt på nullvekstmålet. Det er derfor viktig at prosjektet legger til rette for attraktive løsninger for gående og syklende som vil påvirke nullvekstmålet i positiv retning.
Lokale delmål:	1. Lavere utslipp. Dersom prosjektet lykkes med å skape færre kjørte km, vil det totalt sett også bli lavere utslipp i Trondheim. 2. Økning i miljøvennlige reiser. Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau og kortere bussforbindelse vil trolig antall miljøvennlige reiser

	øke. 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig. Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau vil det bli enklere og mer attraktivt å reise miljøvennlig. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder. Heimdal sentrum vil bli mer tilgjengelig for syklende og gående og trolig også for kollektivreisende dersom biltrafikken i Heimdal sentrum reduseres. 5. Redusere trafikkulykker Bedre tilrettelegging for gående og syklende vil generelt bidra til å redusere antall trafikkulykker. I Johan Tilles veg skal trafikken øke betraktelig og da er det viktig å ivareta god trafiksikkerhet. 6. Overholde krav til luftkvalitet. Prosjektet skal ivareta krav til luftkvalitet. 7. Redusere trafikkstøy. Tiltaket skal ikke overskride gjeldende krav til støy fra vegtrafikk. 8. Grønn og effektiv næringstransport. Etablering av JT2 vil gi kortere vei mellom flere destinasjoner for næringstransport. Dette gjør tiltaket mer effektivt for næringstransport. 9. Øke brukertilfredshet Brukertilfredsheten vil trolig øke for de som får bedre gang- og sykkeltilbud. Brukertilfredsheten vil trolig øke for de som får mer effektiv adkomst til hovedveg. Brukertilfredsheten i Heimdal sentrum vil øke dersom det blir færre biler der og bedre tilrettelegging for gående og syklende.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket må reguleres
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplanen i 2027. Byggeplanlegging, grunnerverv i 2027 - 2029. Oppstart bygging tidligst i 2029.
Samordning andre tiltak:	Tiltak skal koordineres med tiltak i Industrivegen og må trolig koordineres med VA prosjekt og Tiltaksplan Heimdal.
Usikkerhet i prosjektet	Flere boliger må rives for å få etablert JT2. Dette er inngripende for mange folk og en usikkerhet for fremdriften i prosjektet. I løpet av reguleringsplanfasen vil en avdekke flere usikkerheter både til framdrift og økonomi.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
274 *	2023	25	2025
Merknad: *TRFK gjennomførte prosjektutvikling og anslag i april 2023. Sak 1324 i KU 19/4 -2024: Det ble vedtatt et styringsmål på 261 mill og var basert på anslaget. Anslaget inkluderte ikke midler til prosjektutvikling og reguleringsplanarbeid som nå er inkludert i oppgitt styringsmål.			

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

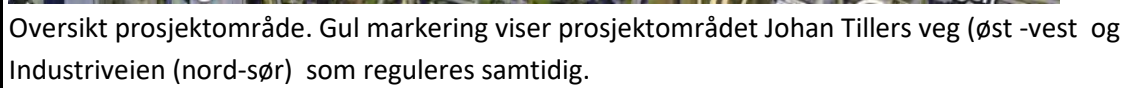
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	310	9		15	30	50
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Brundalsforbindelsen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Konkurransefase for anskaffelse av utførende entr. pågår
Forventet fremdrift:	Planlagt anleggsstart: Høst 2026 Ferdigstillelse: Sommer 2029
Samordning andre tiltak:	Koordineres med kommunalteknikk VA, Lunera energi for fjernvarme, Tensio for høyspent og utbyggere i området
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

Merknad:

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

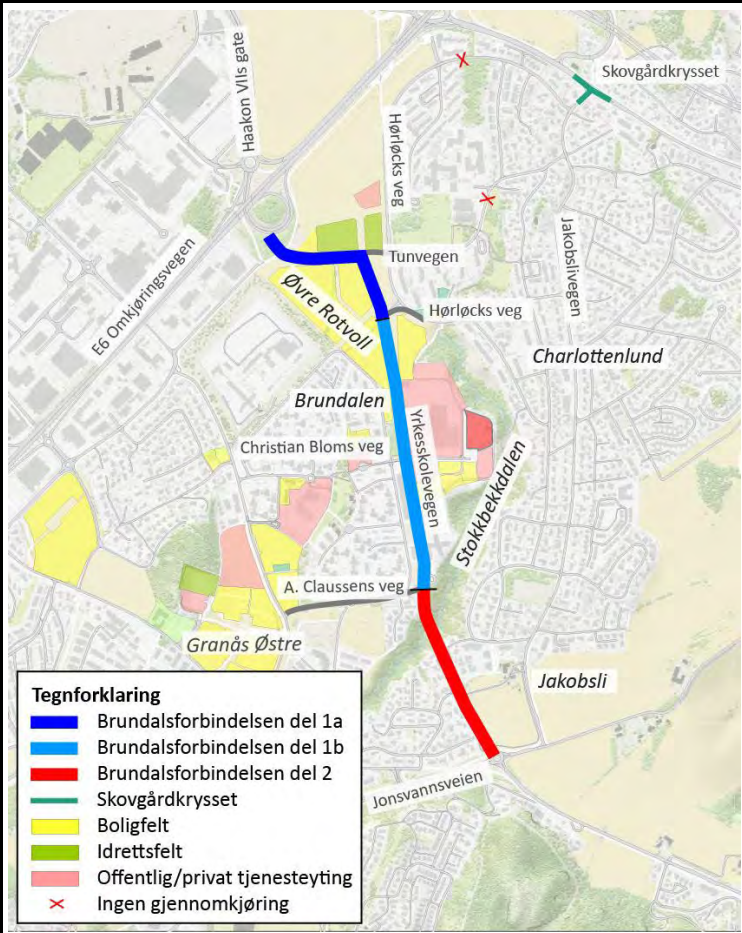
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
595	2026				
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	615,8	94,5	237	236	48,3	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Brøsetruta (del 1-3, 5 og 6)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Del 1-3: Nordahl Bruns veg – Harald Bothners veg (ca. 300 m) På denne første delstrekningen etableres det sykkelveg med fortau. For å skåne private hager og kirkeareal i området, benyttes en arealeffektiv løsning på en ca. 65 meter lang delstrekning. Her legges det til rette for at syklistene kan sykle mot kjøreretningen i en envegsregulert veg. Del 5: Lillebergvegen til Kong Øysteins veg (ca 350): Her oppgraderes eksisterende fortau på nordsiden, mens det etableres en helt ny, separat sykkelveg på sørsiden. Del 6: Kong Øysteins veg til Brøsetvegen (650): Dagens kombinerte gang- og sykkelveg bygges om til en moderne løsning med adskilt sykkelveg og fortau. Kryssutbedringer og trafikkregulering. For å få plass til de nye sykkeltiltakene og øke trafiksikkerheten, gjennomføres flere grep langs hele traseen: • Trafikkregulering: Deler av vegnettet vil bli envegsregulert for å frigjøre nødvendig areal til sykkelveg og fortau. • Kryssutbedringer: Kryssene ved både Kong Øysteins veg og Brøsetvegen bygges om.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en viktig forbindelse til Eberg barneskole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole samt idrettsanlegg. I dag er denne strekningen svært varierende kvalitet og system for myke trafikanter og er svært lite tilrettelagt for syklende, noe som også går på bekostning av de gående. Strekningen er en del av vedtatt hovednett for sykkel og for at det skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet for syklende og gående forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og i øst kobler den strekningen seg til Bromstadruta som er under detaljplanlegging.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring.

Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafiksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.
----------------	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og grunnerverv
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltak i tråd med vedtatt reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging pågår. Utbygging tidligst 2027.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket var samordnet med VA- prosjekt, men i løpet av byggeplanperioden er VA - prosjektet skrinlagt.
Usikkerhet i prosjektet:	- Skrinlegging av VA-prosjektet medfører trolig merkostnader for prosjektet, men det vil ta mindre tid å bygge. Avklaringer rundt dette pågår. - Grunnerverv

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

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
88,5	2023	10	08.05.2023	SVV metode	2024
Merknad/ref til PR-saksnr:					

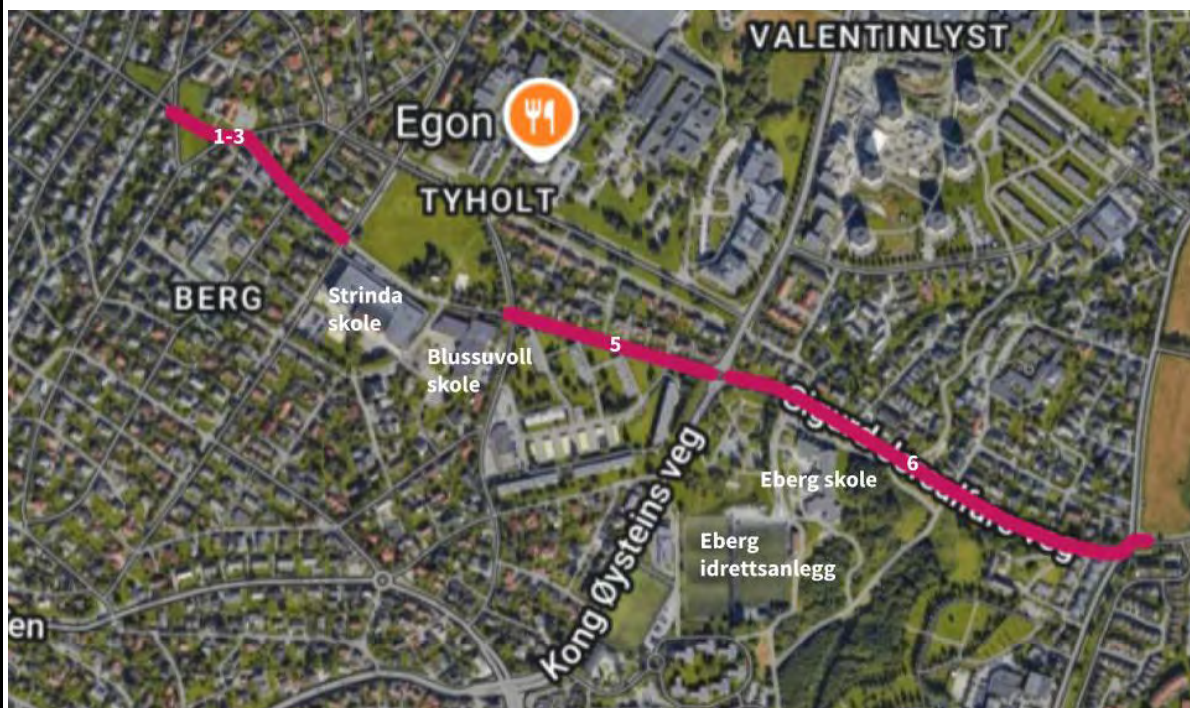
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	100	50,5		10	20	20

Merknad: *

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med rosa.

6

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetvegen sør (fra Frode Rinnans veg til Kirkvollen)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkelveg med fortau langs Brøsetvegens østside. 350 m fra krysset Frode Rinnans veg til Kirkvollen ved Strinda kirke.
Prosjektutløsende:	Strekningen er en del av hovednett for sykkel og har ikke separate løsning for syklende og gående. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som dårlig. For at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen kobler seg også mot Brøsetruta og Bromstadruta med samme løsning.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle.
Lokale delmål:	2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og grunnerverv
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplanen ble vedtatt i april 2024.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging og grunnerverv i 2025-2027 Utbygging: 2027-2028
Samordning andre tiltak:	Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes under byggeplanfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

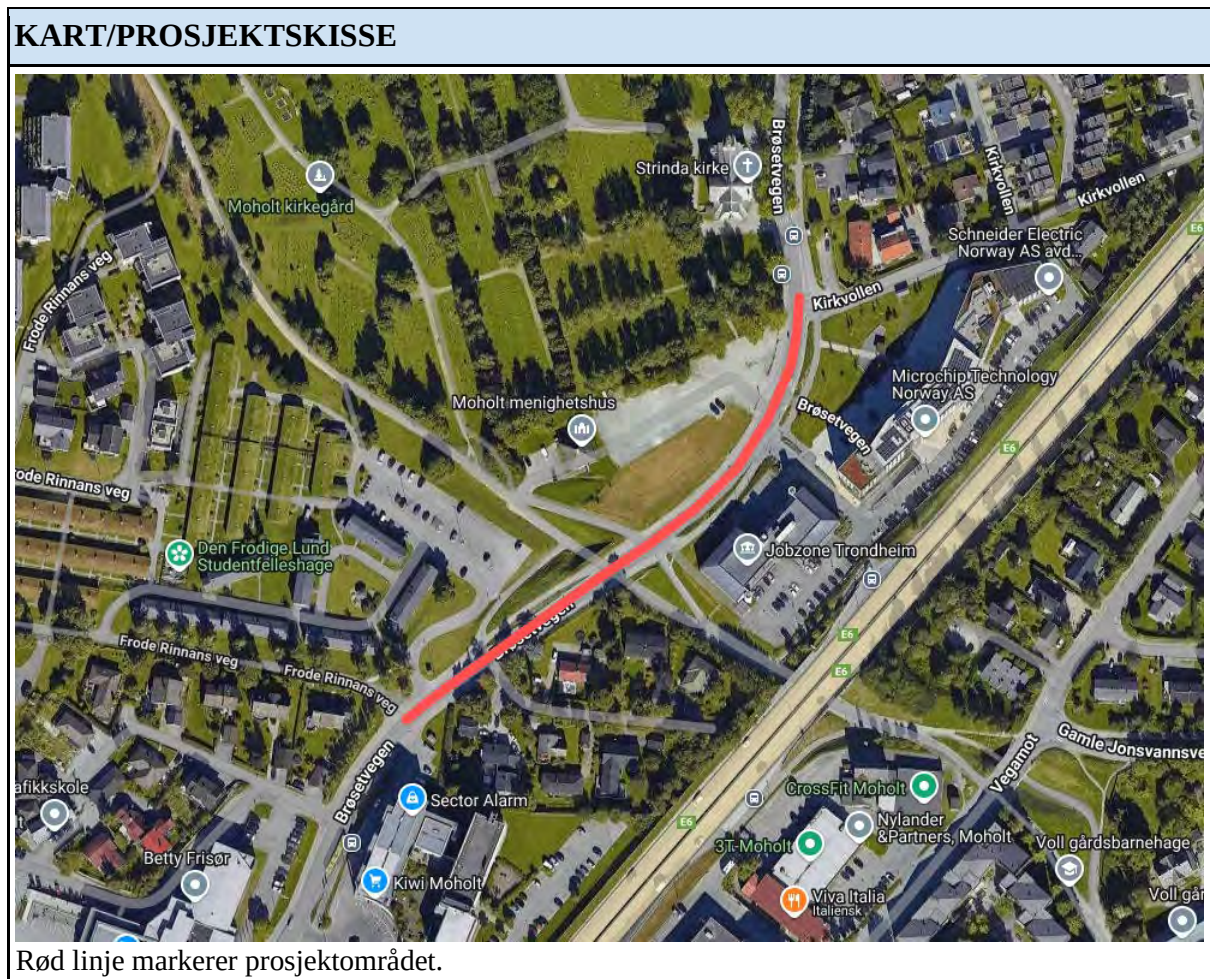
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
21,7	2023	11	23.05.2023	Svv	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	24,6	7		17,6		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Prosjektnavn:	Bru Rosenborgbassenget
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. Politisk nivå har valgt det ytterste alternativet i forbindelse med fastsetting av planprogram, noe som gir konsekvenser for forventet kostnad. Brua vil bli ca 85 meter lang på den ytterste plasseringen. Ny bru vil gi en god tidsbesparelse sammenlignet med å gå i de omkringliggende gatene, og vil inngå i en fin trasé langs elva, uten biltrafikk.
Prosjektutløsende:	Formålet med brua er å gi en trygg og effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Solsiden/Midtbyen og ny bebyggelse på Nyhavna. Jernbanen og riksveg 706 ligger som en barriere for gående og syklende mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn. Ny bru over Rosenborgbassenget vil gi en ekstra adkomst til Nyhavna fra Nedre Elvehavn, og vil bidra til bedre tilgjengelighet for nye beboere på Nyhavna til både Nedre Elvehavn og Midtbyen.
Helhet/sammenheng:	Brua er et felles rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. Brua er vist som ny sykkelvei i kommuneplanens arealdel.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående fordi dette gir en kortere avstand til mange viktige reisemål.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for gående og syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket gir kortere avstand til viktige reisemål. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det etableres en løsning som er trafiksikker og adskilt fra biltrafikk. 9. Øke brukertilfredshet spesielt fordi det etableres en ny og kortere forbindelse til viktige reisemål.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid pågår
Forventet fremdrift:	2027: Reguleringsplanarbeid ferdig. 2028: Forhandling om finansieringsavtale. 2028: Plan- og designkonkurranse.

	2029-2030: Byggeplan og grunnnerv. 2031-2032: Utbygging.
Samordning andre tiltak:	Koordinering med prosjekt bro over Rosenborgbassenget, utvidelse av Verftsbrua og ny Brattørbro.
Usikkerhet i prosjektet:	Tidligere angitte usikkerheter: - Grunnnerv og avklaring om medfinansiering fra i forbindelse med rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. - Konsekvenser dersom valg av plassering lander på det ytterste alternativet. Gjennom prosjektperioden er det foretatt omfattende utredninger av to hovedalternativer for plassering av brua. Utredningene indikerer at det indre alternativet balanserer lave kostnader, minimale tekniske og miljømessige inngrep best. Det foreligger nå et politisk vedtak om valg av det ytre alternativet. Valget ble fattet før prosjektets faglige beslutningsgrunnlag var ferdigstilt og tilgjengeliggjort som beslutningsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget som indikerer omfattende merkostnader ved det ytre alternativet var ikke kjent i sitt fulle omfang for administrasjonen på det tidspunktet vedtaket ble fattet. Det politiske vedtaket innebærer en vesentlig endring av prosjektets rammebetingelser. De mest sentrale konsekvensene er: • Økonomi: Estimerte merkostnader på 110 -230 mill kr inkl tilpasning for Verftsbrua. • Risiko: Økt kompleksitet knyttet til tekniske installasjoner, forurensning, brukonstruksjon og erverv/erstatning med mer. • Trafikksikkerhet: Tiltak for tilpasning av Verftsbrua for å ivareta en sikker trafikkavvikling for gående, syklende og varelevering/renovasjon.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
183	2025	-30%/+50%	2026
Merknad: Utredningsestimat er oppdatert etter politisk valg av det ytre alternativet. Opprinnelig var det tenkt å gjøre kostnadsberegning for de to ulike alternativene for plassering etter høringsperioden for planforslagene.			

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	196	16		10	10	20
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
 Illustrasjonen viser de to alternativene (R1 og R2) som er utredet i tidlig fase. Det er det ytre alternativet, R2, som er valgt av politisk nivå.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Prosjektark Verftsbrua
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Verftsbrua, som er 150 meter, skal utvides fra 4,5 meter til ca 6,5 -7 meter. Prosjektet må koordineres med planene for Rosenborgbassenget og Brattørbrua. Det er politisk vedtatt å regulere det ytre alternativet for bru over Rosenborgbassenget. En sentral del av arbeidet er derfor å skape en god kobling mellom Verftsbrua og det valgte bruplasseringa for bru over Rosenborgbassenget . En må også se utvidelsen av Vertsbrua i sammenheng med planer for Brattørbrua. Verftsbruas særpreg med blomsterkasser skal beholdes, samtidig som belysningen oppgraderes. Det overordnede målet er å sikre trygge ferdselsårer og attraktive byrom. For å forbedre tilgjengeligheten og redusere stigningen, vil det bli sett på muligheten for å heve terrenget på TMW-kaia.
Prosjektutløsende:	Verftsbrua har i dag et høyt antall gående og syklende brukere, men Verftsbrua er for smal til å kunne gi brukerne et tilfredsstillende tilbud. I dag har gående svært lite plass på brua. Ulikt hastighetsnivå og smale felt fører til konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor behov for å øke bredden/kapasiteten på Verftsbrua, som er en svært viktig trase mellom Midtbyen og Nedre Elvehavn. Når Nyhavna transformeres fra industri til boliger og arbeidsplasser vil det bli ytterlige behov for økt kapasitet på brua.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er en del av hovedsykkelnettet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Utvidet bru vil gi større kapasitet og færre konflikter mellom gående og syklende (inkludert elsparkesyklende). Dette vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til en mer attraktiv forbindelse. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Brua er regulert i en bredde som er noe bredere enn dagens bru, så en ren utvidelse av broa vil trolig kunne gjennomføres uten reguleringsplan. Med ytre alternativ for bru over Rosenborgbassenget vil det kreves en kobling mellom Verftsbrua og Rosenborgbassenget. Forprosjektet vil avdekke om det vil være behov for ekstra peler i Nidelva som følge av dette eller ikke. Dette vil trolig være utslagsgivende for om vi må regulere tiltaket eller ikke.
Forventet fremdrift:	Fremdrift legger til grunn utforming av bro som vedtatt i politisk sak i januar 2025. Forprosjekt: 2026 - 2027 Byggeplan: 2027-2028 Bygging fra: 2029 Eventuell behov for reguleringsplan inkluderes i prosjekt bru over Rosenborgbassenget.
Samordning andre tiltak:	Koordinering med prosjekt bru over Rosenborgbassenget og Brattørbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Valg av trasé for bru over Rosenborgbassenget har påvirket kompleksitet, økonomi og fremdrift for Verftsbrua. Dersom vi må ha peler i elva må tiltaket reguleres. Dette vil avdekkes i løpet av forprosjektperioden.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
100	2026	-30%/+50%	2026
Merknad: Utredningsestimat er oppdatert etter at valg av ytre alternativ for bru over Rosenborgbassenget er valgt. Dette har medført at Vertsbrua må ha en god kobling mot denne brua slik at det blir sikker og god fremkommelighet for både gående og syklende.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	102	5,7	4	10	60.0	22.3
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



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

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

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

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

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

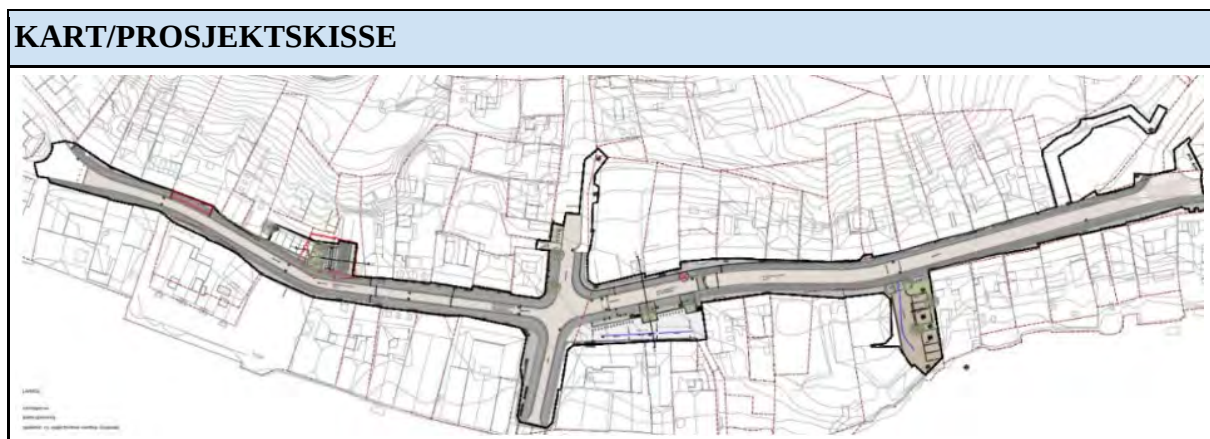
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

100*	2025				2026
Merknad/ref til PR-saksnr: Ny styringsramme vedtatt i KU 32/25 *3 millioner overføres til Vollabakken for gjennomføring av krysset med Lillegårdsbakken.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	103,9*	83,6	20,3			
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Bygges innenfor gjeldende reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdig våren 2024. Oppstart bygging utsatt til høsten 2026 pga andre pågående arbeider i området. Forventet ferdigstillelse 1. halvår 2028.
Samordning andre tiltak:	Tiltak på Bakklandet, VA-tiltak i Vollabakken og Singsakerområdet
Usikkerhet i prosjektet:	Koordinering med andre tiltak i området. Ukjente forhold i grunn. Anleggsgjennomføring i krevende område.

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
40,5*	2023	8,6	01.11.2023		2024
Merknad/ref til PR-saksnr: 131/23					
*inkl. 3 millioner overført fra til Vollabakken for gjennomføring av krysset med Lillegårdsbakken.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

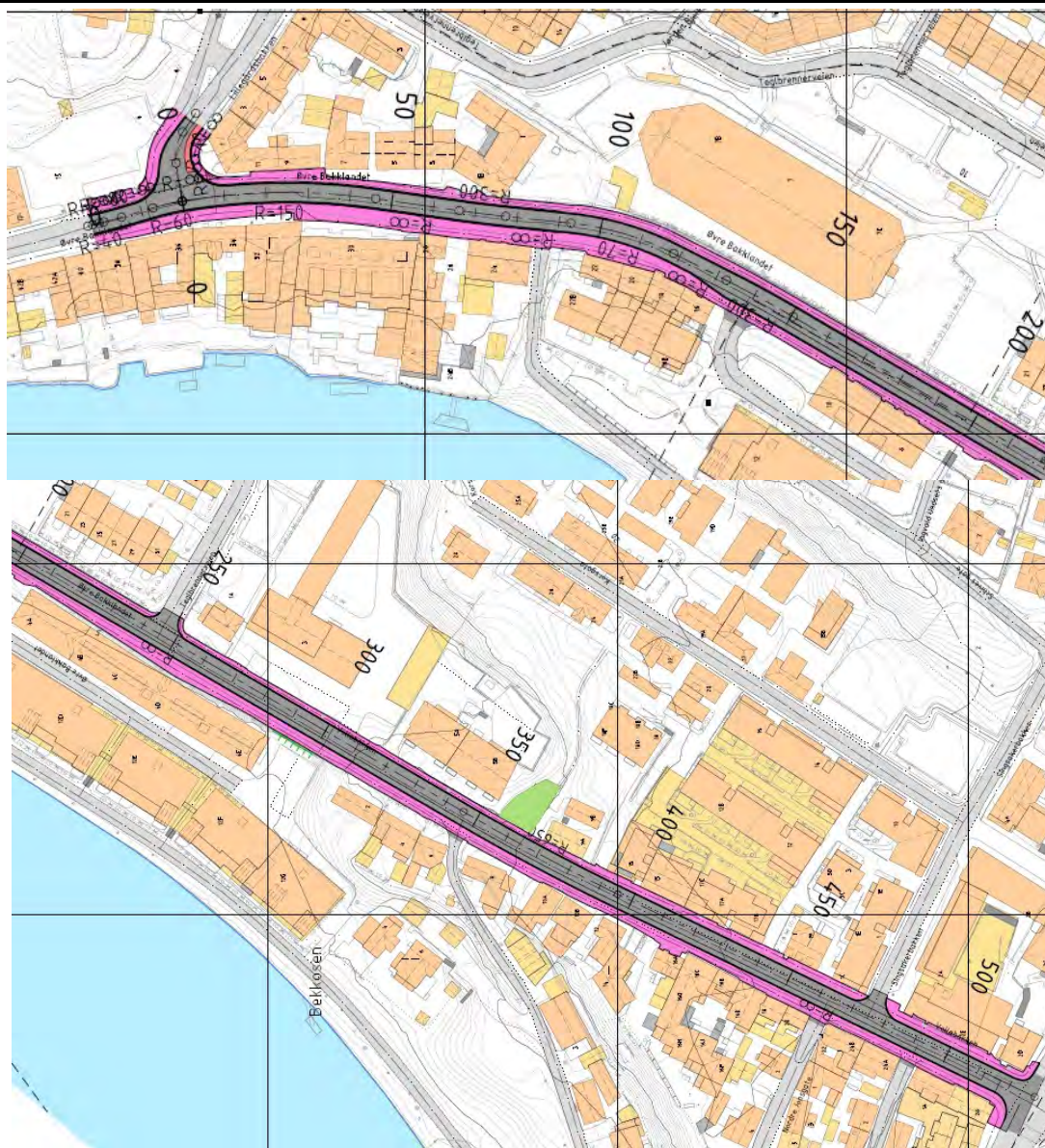
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	50,4	27,5	6,9	16		

Merknad: Behov styringsramme økt med 10% fra iht. mottatte tilbud.

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Kløbuveien, Gløshaugveien - Vollabakken
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2023 (campusplan /Statsbygg/NTNU)
Forventet fremdrift:	Oppstart byggeplanlegging 1.kvartal 2026 med forventet ferdig byggeplanlagt 1. kvartal 2027. Forventet anleggsstart: 2. kvartal 2027 Forventet ferdigstilling: 1. kvartal 2028
Samordning andre tiltak:	Utbygging av NTNU campus ved Statsbygg, VA og Tensio.
Usikkerhet i prosjektet:	Koordinering med andre tiltak i området (Statsbygg, andre pågående VA prosjekter)

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

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

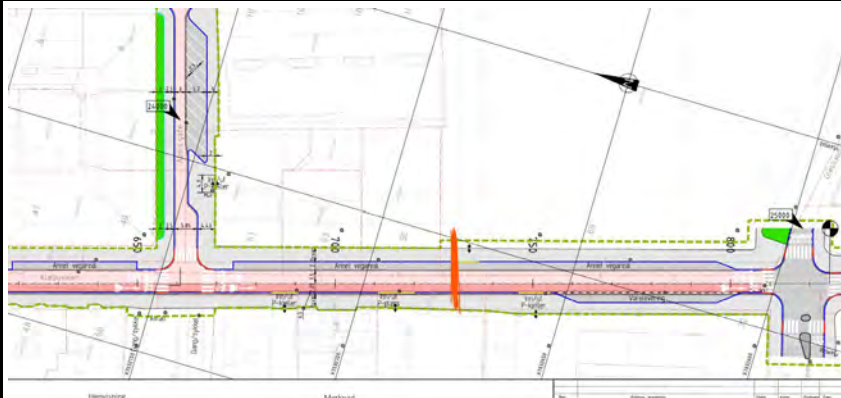
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

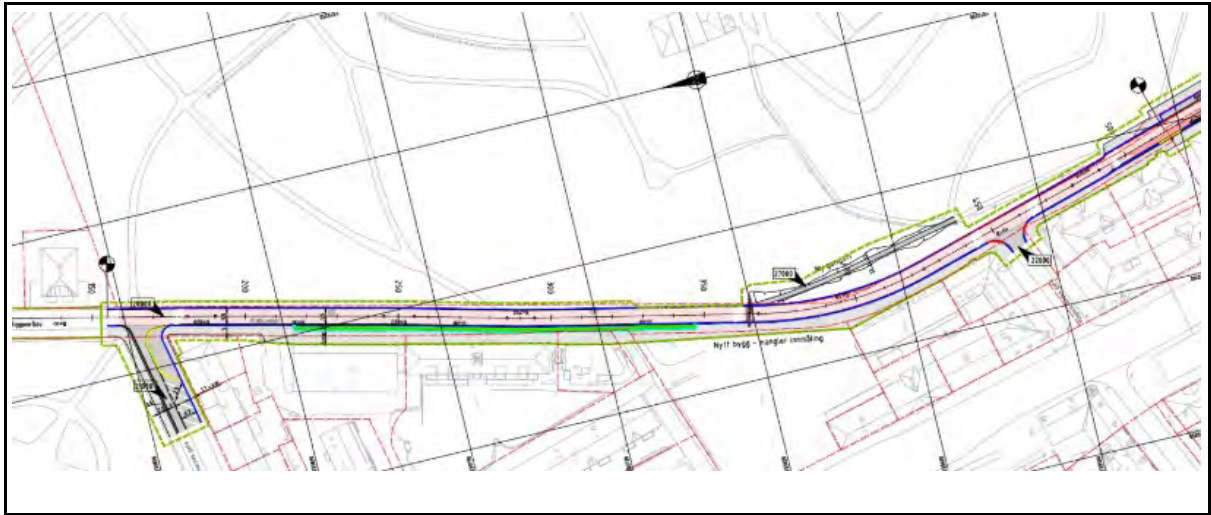
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
45	2023	13	09.02.2024	SVV	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	50,9	12,5	2	36,4		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE




Prosjektnavn:	Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det er planlagt å bygge to nye separate sykkelbruer - bru over Holtermanns veg og bru over Klæbuveien - parallelt med eksisterende bruer. Eksisterende bruer omgjøres til rene gangbruer.
Prosjektutløsende:	Gang- og sykkeltrafikk på strekningen mellom Stavne bru og eksisterende sykkelsti langs Strindvegen parallelt med Stavne-Leangenbanen går idag over 2 gang- og sykkelbruer - over Holtermanns veg og Klæbuveien. Området har i dag svært mange gående og syklende som må dele areal på brua. Dette gir utrygghet og dårlig framkommelighet.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er på Miljøpakkens kjernenett og kobler Byåsen, via Stavnebrua, til områder med mange arbeidsplasser, NTNU, St. Olavs med mer.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for gående og syklende. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det etableres en løsning som er trafiksikker. 9. Øke brukertilfredshet spesielt fordi det etableres en ny separat bru som eliminerer konflikter med gående.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan Campus NTNU, vedtatt 2023
Forventet fremdrift:	Pågår arbeid med teknisk forprosjekt for bruene som forventes ferdigstilt i sommer 2026 Oppstart detaljprosjektering sommer/høst 2026 Forventet byggestart 1. kvartal 2028
Samordning andre tiltak:	Avklares underveis
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til jernbanen og eksisterende brukonstruksjoner samt grunnforhold

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

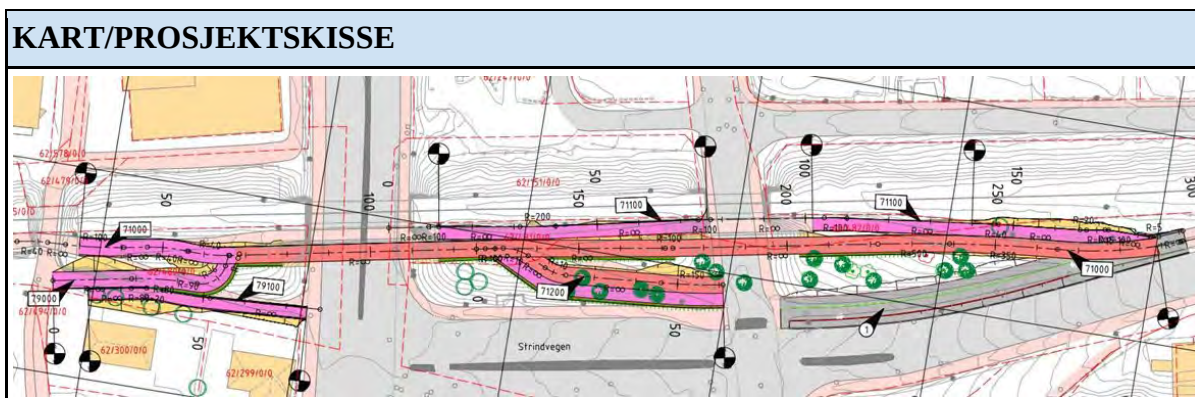
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

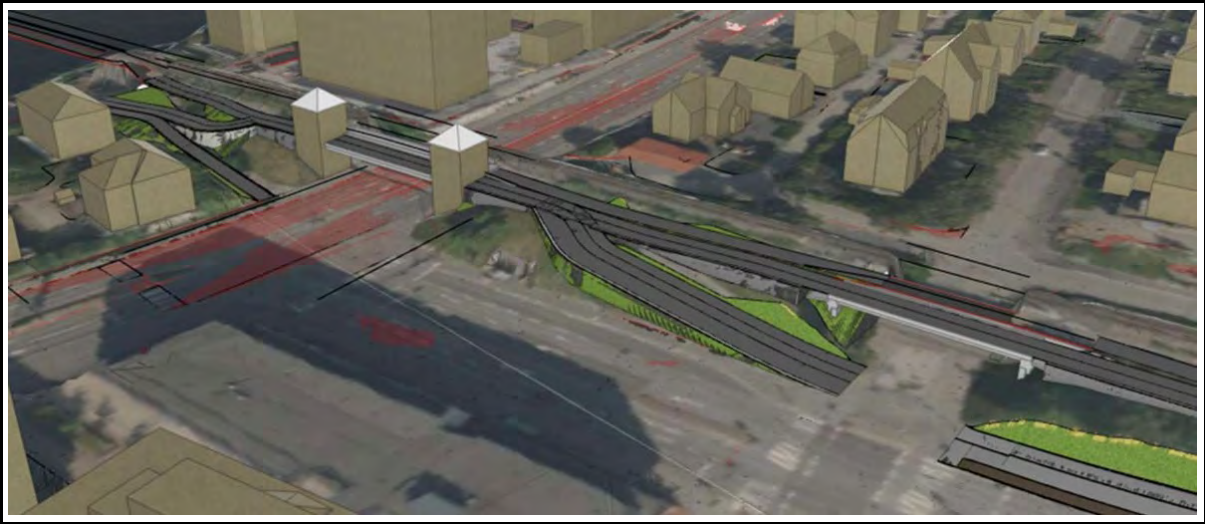
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
117	2025	11	04.05.2026	Svv-Anslag	
Merknad/ref til PR-saksnr: Tidligere HP26 la til grunn styringsramme på kr 75 mill. Nytt revidert anslag medfører behov for økning av styringsramme til kr 117 mill.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	125,3	6	5	50	64,3	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnerverv)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet framdrift:	Byggeplanlegging 2024 - 2026 Utbygging fra 2027 - 2028
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med Tensio som skal legge nye viktige kabler her, samt VA som skal utføre fornyelse av ledningsanlegg.
Usikkerhet i prosjektet	- Fremdrift knyttet til grunnerverv - Koodinering med Tensio

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

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

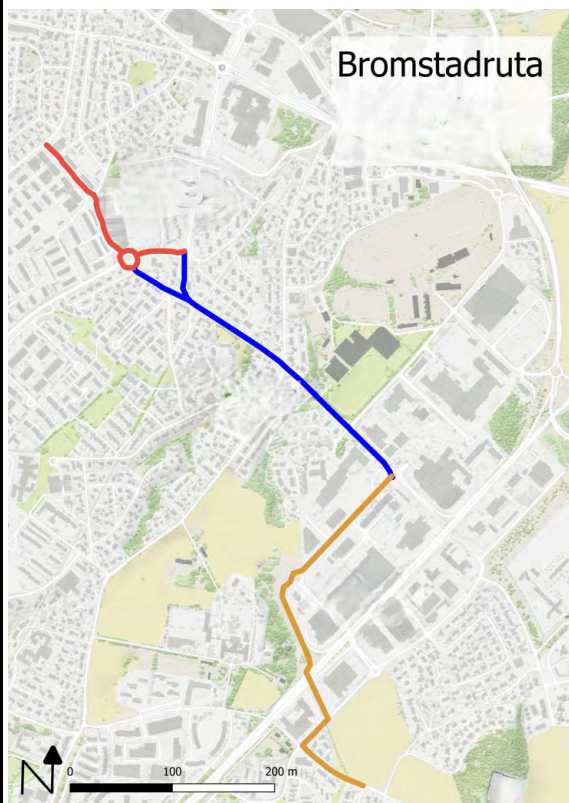
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
60	2025	10	04.03.25	SVV-metode	2026
Merknad: Usikkerhet ang. kostnadsfordeling mellom MP, TK (VA- prosjekt) og Tensio					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	64	30,6		33,6		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnnerv)er
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet framdrift:	Byggeplanlegging og grunnnerv 2025 - 2027 Utbygging 2028 - 2029
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med investeringsbehov for Tensio og VA på store deler av strekningen
Usikkerhet i prosjektet	- Fremdrift knyttet til grunnnerv - Koordinering med kabeletater; leveringssikkerhet og finansiering - Koordinering med og tidspunkt for bygging av tilgrensende prosjekt. - Tidspunkt for bygging og evt rekkefølgekrav eller ikke i pågående reguleringsplan som grenser til Bromstadekra, Bromstadvegen og Kong Øysteins veg.

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

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

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

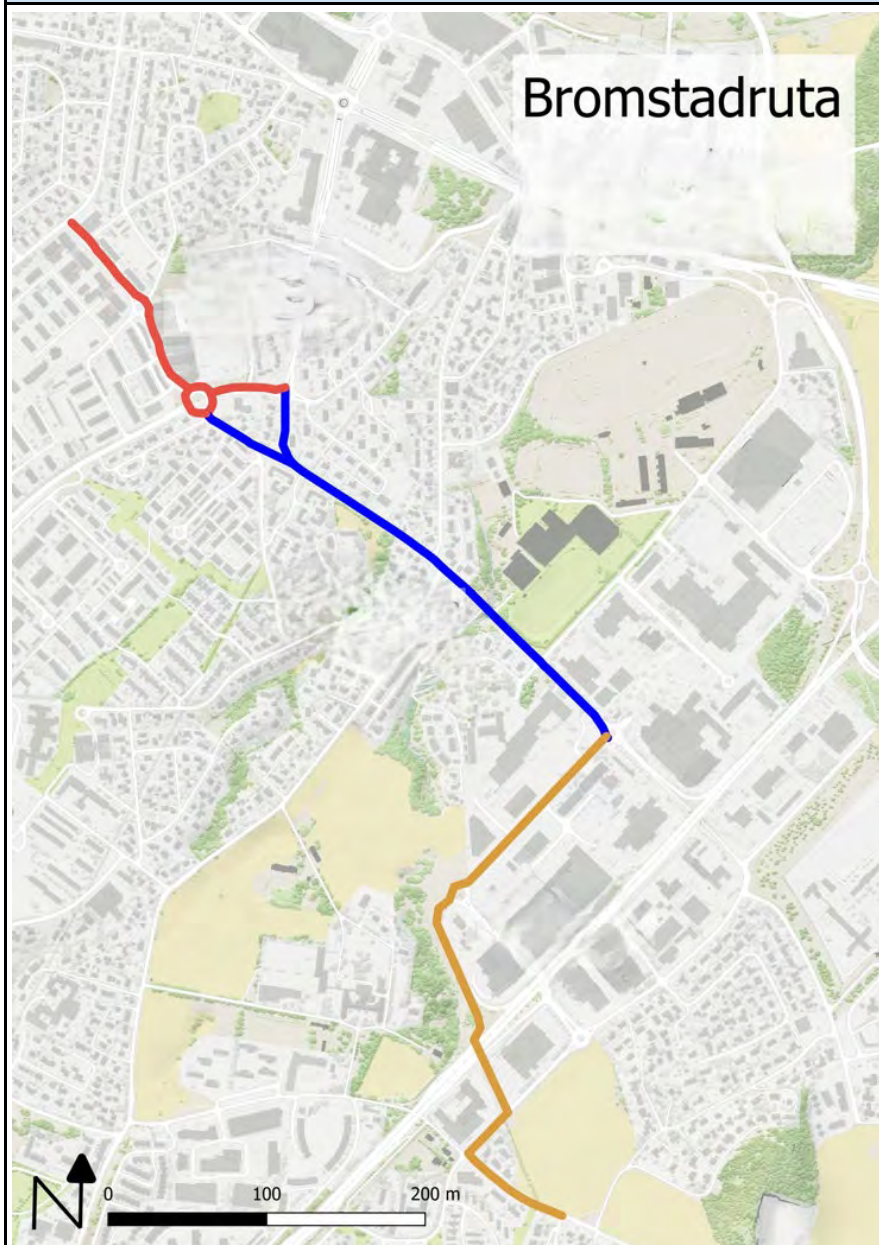
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	123	27		30	45	19

Merknad: Anslag på byggeplanivå foreligger høsten 2026

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

	fremkommelighet enn tidligere.
--	--------------------------------

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan og grunnerverv)
Planstatus:	Tiltaket er ferdig regulert.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging 2027 - 2029 Utbygging fra 2030
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med investeringsbehov for Tensio og VA på store deler av strekningen
Usikkerhet i prosjektet:	- Fremdrift knyttet til grunnerverv - Koordinering med kabeletater; leveringssikkerhet og finansiering

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

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

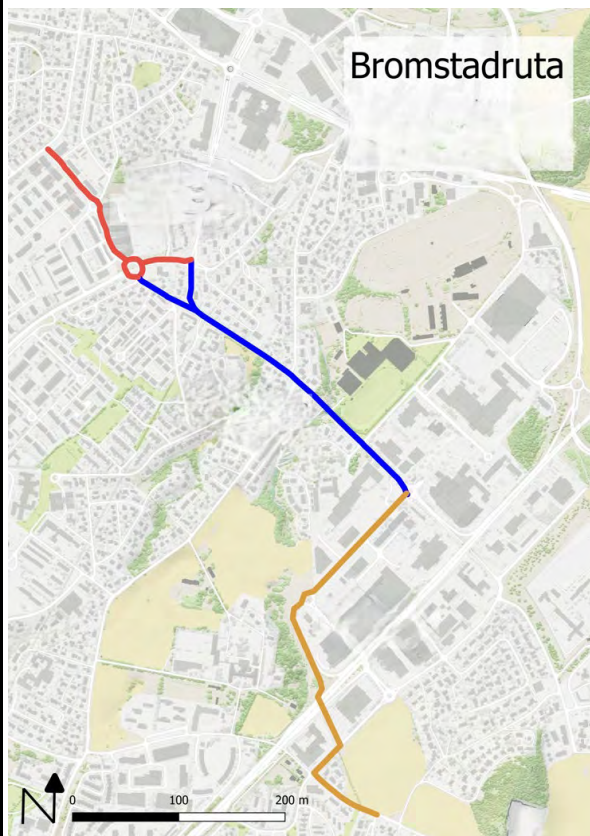
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	91	9	10	10	15	30
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektområdet er en strekning på ca 330 meter i Nidarholms gate/Jarleveien på Lademoen. I dag er dette en firefelts bilvei med fortau hevet opp på mur. Fortauene går i kulvert under en jernbanebro. Det mangler anlegg for sykkel her per i dag. På grunn av muren og den brede kjørebanelen blir de fleste syklistene "tvunget" inn på fortauet hvor det stedvis er smalt. Lenger nord i Jarleveien er det allerede etablert sykkelvei med fortau langs veiens østside. Foreslått tiltak er en 3,0 meter bred sykkelvei langs østsiden av Nidarholms gate. Dette viderefører eksisterende løsning lenger nord. Sykkelveien og grøntribbe erstatter to av fire kjørefelt. (Det ene kjørefeltet er lite brukt per i dag). I deler av ribben vil det være plass til trær. For å koble seg på Vegvesenets hovedsykkelrute, foreslås en rampe opp til sidegata Ladeveien videre inn på hovedsykkelruta. Kryssene mot Mellomveien sør i prosjektområdet gjøres opphøyd, som et trafikksikkerhetstiltak. Her merkes sykkelløsningen tydelig opp med skilt og veimerking. Det er foreslått et nytt gangfelt over Jarleveien ved Jarleveien 4, da dette er et egnet krysningssted mellom Reina-området og rampe mot Ladeveien
Prosjektutløsende:	Formålet med prosjektet er å videreføre eksisterende sykkelanlegg i Jarleveien fram til Mellomveien slik at man får et sammenhengende sykkeltilbud. I tillegg skal man koble seg på Statens vegvesens Hovedsykkelrute Øst. Tiltaket vil bidra til å skape en bedre forbindelse mellom sentrum og bydeler i sterk vekst.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er en del av kommunens vedtatte og planlagte hovedsykkelnett. Deler av strekningen ligger i den vedtatte sykkelstrategien, mens resten av strekningen er foreslått i ny KPA (Kommuneplanens arealdel).
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende. Strekningen er en viktig trasé mellom sentrum og Nyhavna/ Lade, bydeler i vekst. Prosjektet bidrar særlig mot målene om samordnet areal- og transportplanlegging, at flere skal reise miljøvennlig, at området skal bli mer tilgjengelig, målet om færre trafikkulykker og reduksjon i andre ulemper ved biltrafikk.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder

	5. Redusere trafikkulykker 7. Redusere trafikkstøy 9. Øke brukertilfredshet. Ved å gi syklende ny sykkelvei-lenke i et sammenhengende nettverk mellom sentrale bydeler, vil man skape en mer trafiksikker og attraktiv bygata.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Forprosjekt/ detaljplanlegging.
Planstatus:	Sykkelløsningen er med i ett av alternativene for Reina-planen. (r20180039 - Reina)
Forventet fremdrift:	2027/2028: Reguleringsplanarbeid ferdig, via Reina-planen. Resterende fremdrift er avhengig av om sykkeltiltaket blir et rekkefølgekrav eller ikke. Og om sykkeltiltaket i det hele tatt blir en del av planen. Nedenfor følger et forslag til mulig fremdrift: Byggeplanlegging 2028 - 2029 Utbygging 2029 - 2030
Samordning andre tiltak:	Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes i detalj-/byggeplanfasen. Prosjektet må koordineres med flere andre byggeprosjekt og reguleringsplaner i området.
Usikkerhet i prosjektet:	- Flytting av Metrobuss-trasé før bygging: Dette er et ønske fra fylkeskommunen. - Mulige rekkefølgekrav knyttet til utforming av kommunens sykkelprosjekt for reguleringsplan Reina.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
27	2026	-20 – 40	2026
Merknad: Indexjustert til			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	27,9	2			25,9	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkeltilbud i Erling Skakkes gate iht. tiltak etter gatebruksplan: #11 Øst (Prinsens gate - Kjøpmannsgata, 370 m sykkelfelt) Inkludert oppgradert fortau, gate
Prosjektutløsende:	Bare delvis tilrettelagt for sykling i dag, med motstrøms sykkelfelt. Sykling i trafikk samt feil bruk av sykkelfelt i dag gjør at det ikke føles trygt for mange å sykle langs strekningen i dag. Gatebruksplan for Midtbyen (Bystyret 25. mars 2021).
Helhet/sammenheng:	Del av sekundærnett for sykkel i vedtatt Gatebruksplan for Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.
Lokale delmål:	• 1. Lavere utslipp • 2. Økning i miljøvennlige reiser • 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig • 5. Redusere trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	På pause. Prosjektet har gjennomført forprosjekt. Det kan være behov for justeringer som følge av den uklare situasjonen knyttet til kjøremønsteret i Midtbyen. Endrede forutsetninger kan medføre behov for endrede løsninger. Prosjektet går ikke videre før det foreligger mer kunnskap om kjøremønsteret i Midtbyen.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Ikke aktuelt.
Forventet fremdrift:	Antatt framdrift: Byggeplanlegging: 2027-2028 Utbygging: 2028-2029
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbyen
Usikkerhet i prosjektet:	Politisk beslutning på kjøremønster i Midtbyen.

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

27,4	2022	40%	2023
Merknad:			

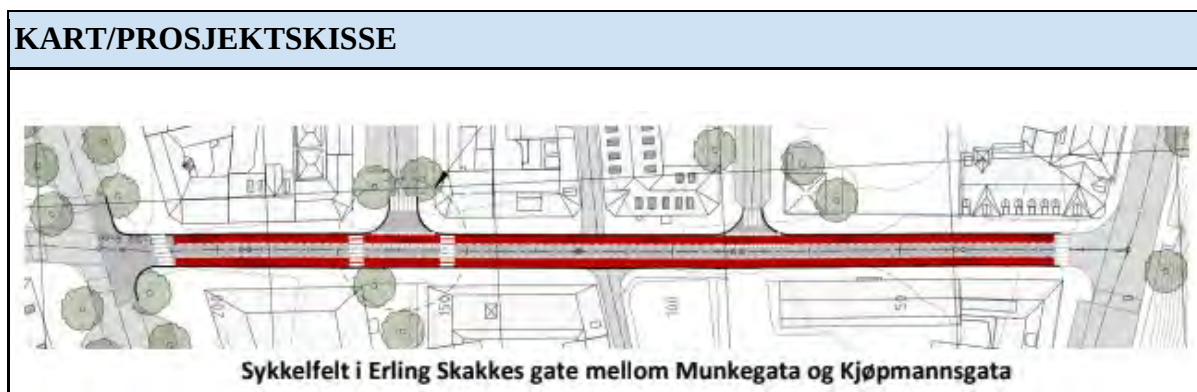
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	27,4	2,2	2	10,2	15	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Prosjektnavn:	Kjøpmannsgata
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter ombygging av Kjøpmannsgata og Bispegata til en enveiskjørt trivselsgate, der konseptet “bilen som gjest” legges til grunn for utformingen. Hovedelementer i omfanget: • Enveiskjøring av hele strekningen i Kjøpmannsgata frigjør areal til bedre og tryggere gangtilbud. • Etablering av brede, helårsdriftede fortau, trygg tilrettelegging for syklende, samt oppgraderte og sikrere kryssingspunkter. • Bylivstiltak langs gateløpet, inkludert sitteplasser, beplantning, "lommeparker" og bruk av belegningsstein/naturstein. • Forbedringer for myke trafikanter og byliv ved Brovaktstorget, Gamle Bybro, Elsa Laula Renbergs plass, og deler av Kongens gate. • Tiltaket gir en sammenhengende oppgradering for gående fra Gamle bybro til Torget.
Prosjektutløsende:	Prosjektet utløses av Kontaktutvalgets vedtak om å utarbeide en pakke for å oppnå reduksjon i gjennomgangstrafikken i Midtbyen, øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken og bedre forholdene for gående og syklende i og rundt Trondheim sentrum. Dagens situasjon preges av at Kjøpmannsgatas øvre løp fungerer som en hovedfartsåre med høy andel gjennomgangstrafikk, støy- og luftutfordringer. Kjøpmannsgata er en sentral rute for gående og syklende. Dagens tilbud for gående er ikke universelt utformet, har lav standard, utrygge kryssingspunkter og kan ikke vinterdriftes. Tilbudet for syklende oppleves utrygt av mange og har ikke tilfredsstillende løsninger med tanke på trafiksikkerhet i kryssene.
Helhet/sammenheng:	Kjøpmannsgata er del av hovednettet for sykkel i Trondheim og en viktig strekning for reiser til Midtbyen og andre sentrumsbydeler. Strekningen har potensial til å avlaste Bakklandet når det gjelder “gjennomsykling” i sentrum.
Bidrag til nullvekstmålet:	Det blir betydelig tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Konkurransforholdet mellom bil og gange/sykkel vil endres i favør miljøvennlige reiser, og dermed bidra til reduksjon i antall bilreiser.
Lokale delmål:	1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 6. Overholde krav til luftkvalitet

	7. Redusere trafikkstøy 9. Øke brukertilfredshet
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet er i en tidlig oppstartsfase.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging og bygging
Planstatus:	Trolig ikke aktuelt
Forventet fremdrift:	Bygging av midlertidig prosjekt i 2027, mens permanent ombygging anslås tidligst rundt 2030.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbyen og områdeplan for Kjøpmannsgata.
Usikkerhet i prosjektet:	- Historisk grunn: Økonomisk og teknisk usikkerhet knyttet til graving og anleggsarbeid i tett bygrunn med middelaldergrunn. - Tidlig porteføljeinnspill: Risiko for behov for fremtidige justeringer av prosjektomfang, tidslinje og kostnadsrammer.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
207,4	180 - 2026 30 - 2024	50%	2025
Merknad:			

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

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

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

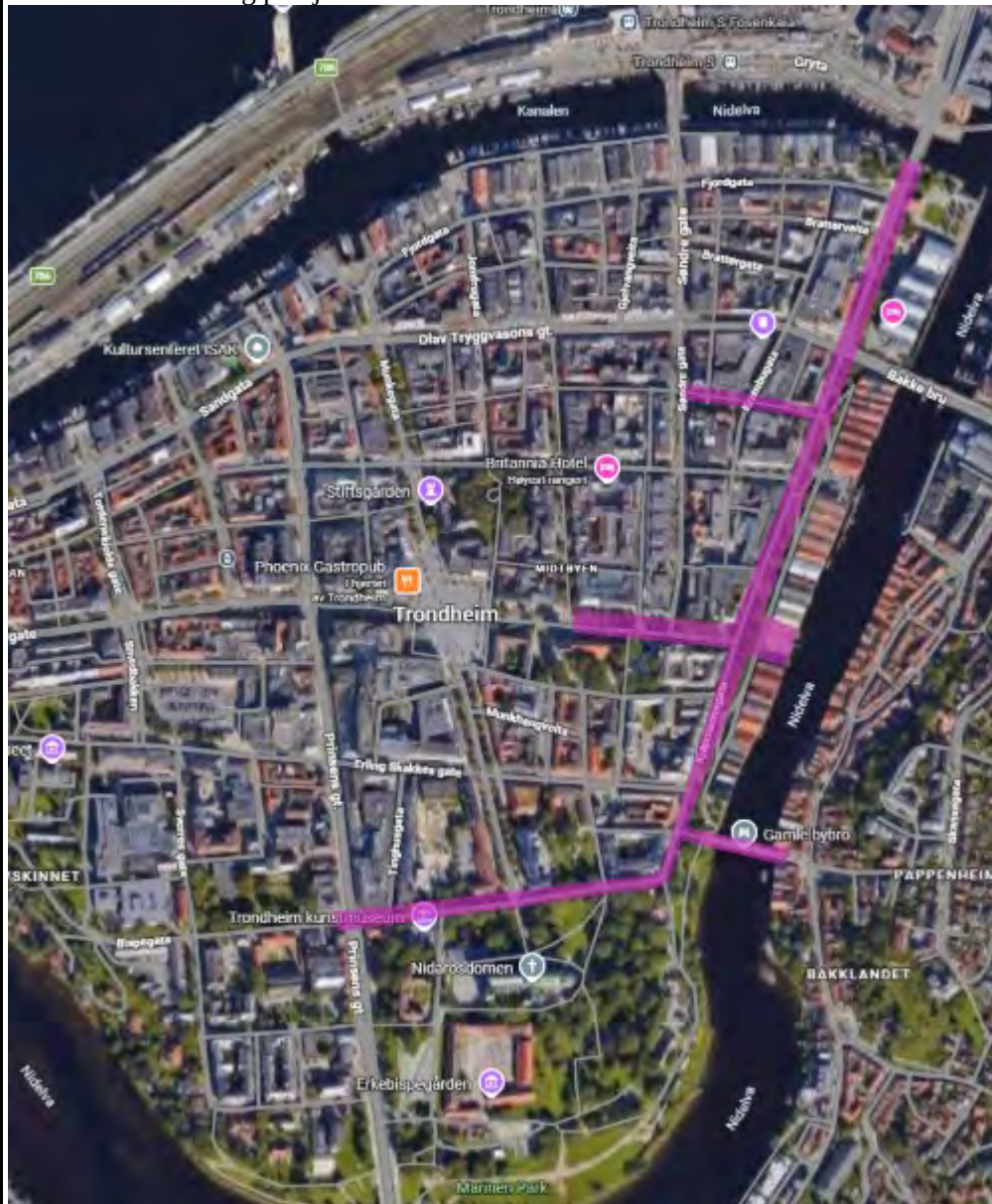
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	219	3	15	10	10	10

Merknad: 171 MNOK etter 2030.

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Kart som viser mulig prosjektområde:



Illustrasjon av mulig utforming av Kjøpmannsgata, basert på tidligere gjennomført arkitektkonkurranse:



Illustrasjon av dagens situasjon og mulig oppgradering av Brovaktorget, laget ved hjelp av Gemini.



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

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

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Tiltaket har fått dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan til å utføre tiltaket slik det er planlagt.
Forventet fremdrift:	Avhengig av reguleringplan Elgeseter gt som fylket er ansvarlig for.
Samordning andre tiltak:	Forsøker å få samordnet tiltaket med Elgeseterprosjektet i videre byggeplanlegging og bygging.
Usikkerhet i prosjektet:	- Politisk sak om reduksjon av parkering i gata. - Samordning av tiltak med TFK. - Koordinering med utskifting av VA-anlegg.

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	33,1	5,5		4	10	13,6
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
Kartutsnitt over prosjektområdet:



Prosjektnavn:	Tordenskiolds gate / Smedbakken
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 280 meter sykkelveg: • Smedbakken: 130 m sykkelveg med fortau på vestre side • Tordenskiolds gate: 150 m sykkelveg med fortau på vestre side • Stenging av Hans Hagerups gate - sammenhengende fortau • Ombygging av kryss med Kongens gate • Ombygging av kryss med Sandgata: gangfelt og sykkelsignal over vestre arm av krysset (forutsatt godkjenning fra TRFK)
Prosjektutløsende:	Strekningen er ikke tilrettelagt for syklende i dag. Inngår i Sekundærnettet for Midtbyen.
Helhet/sammenheng:	Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt <i>Gatebruksplan for Midtbyen</i> . Tiltak (5a) i <i>Plan for sykkeltiltak på kommunal veg</i> .
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved at det blir opplevd som tryggere og mer attraktivt å sykle og gå vil færre velge å kjøre bil. Slik bidrar tiltaket til oppfyllelse av nullvekstmålet (jf. byvekstavtalen 2023-29).
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål: • 1. Lavere utslipp, redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet: • 2. Flere miljøvennlige reiser ved at flere velger å sykle og gå. • 5. Med trafikkssikker kryssing av høyt trafikkerte veier med trikk reduseres trafikkulykker, både i antall og i alvorlighetsgrad.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Delstrekking 1: Pausad Delstrekking 2-4: Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Delstrekking 1: Pausad Delstrekking 2-4: Utbygging (totalentreprise)
Planstatus:	Krever ikke reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Delstrekking 1: Uavklart. Det ble satt på pause i forbindelse med samferdselsplanen og nytt kjøremønster. Mulig utbygging i 2030. Delstrekking 2-4: Ferdigstilling av byggeplan: 2026 Forventet ferdigstilling av utbygging: 2027/2028.
Samordning andre tiltak:	Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann) v/TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR)
Usikkerhet i prosjektet:	Dialog med TRFK kring løsninger i kryssene.

	Fremdrift på delstrekning 1 er uavklart.
--	--

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
58	2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Indeksjustert til 66 MNOK			

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

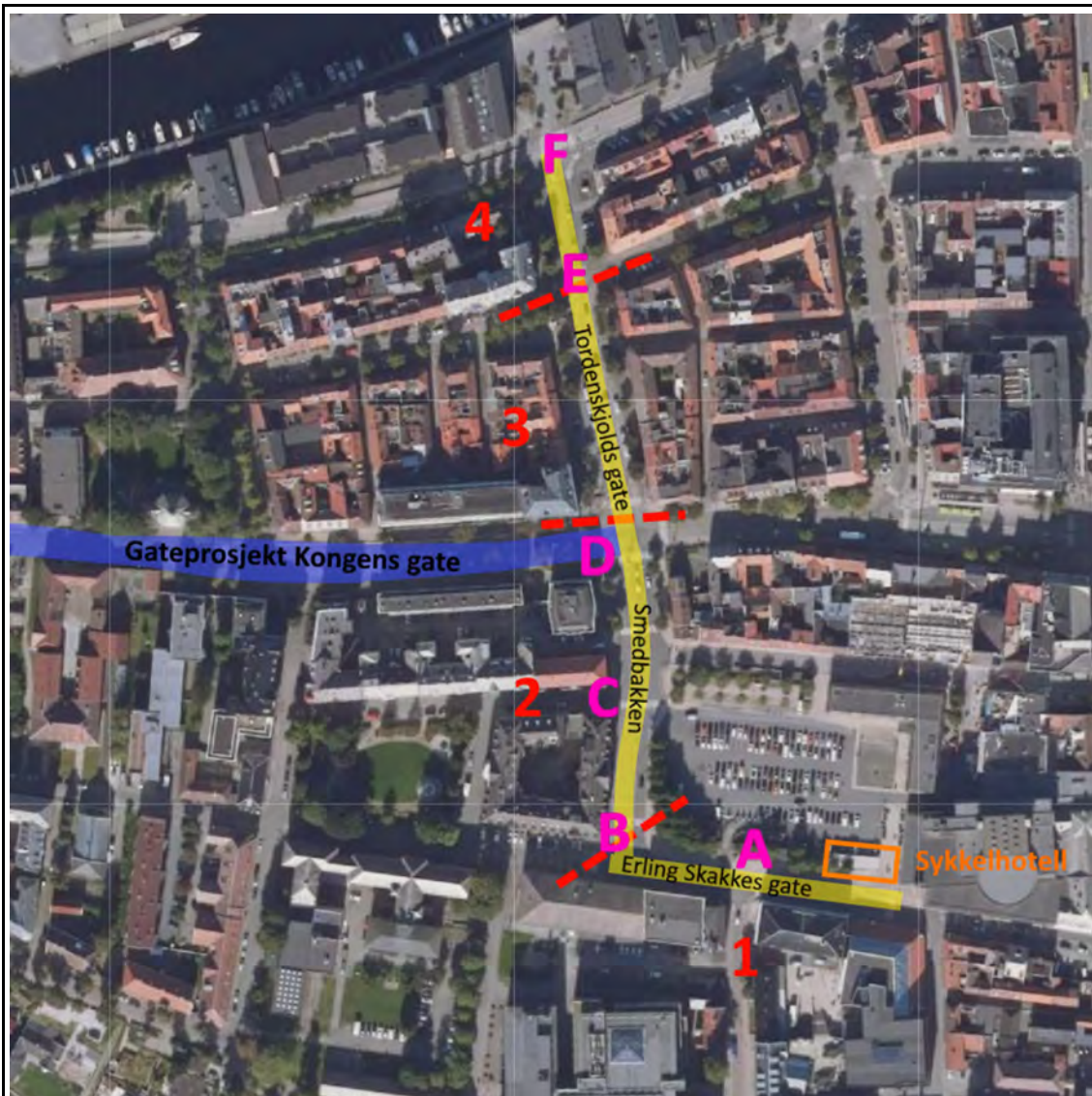
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	66	5,5	53,7	1,5	5,3	
Merknad:						

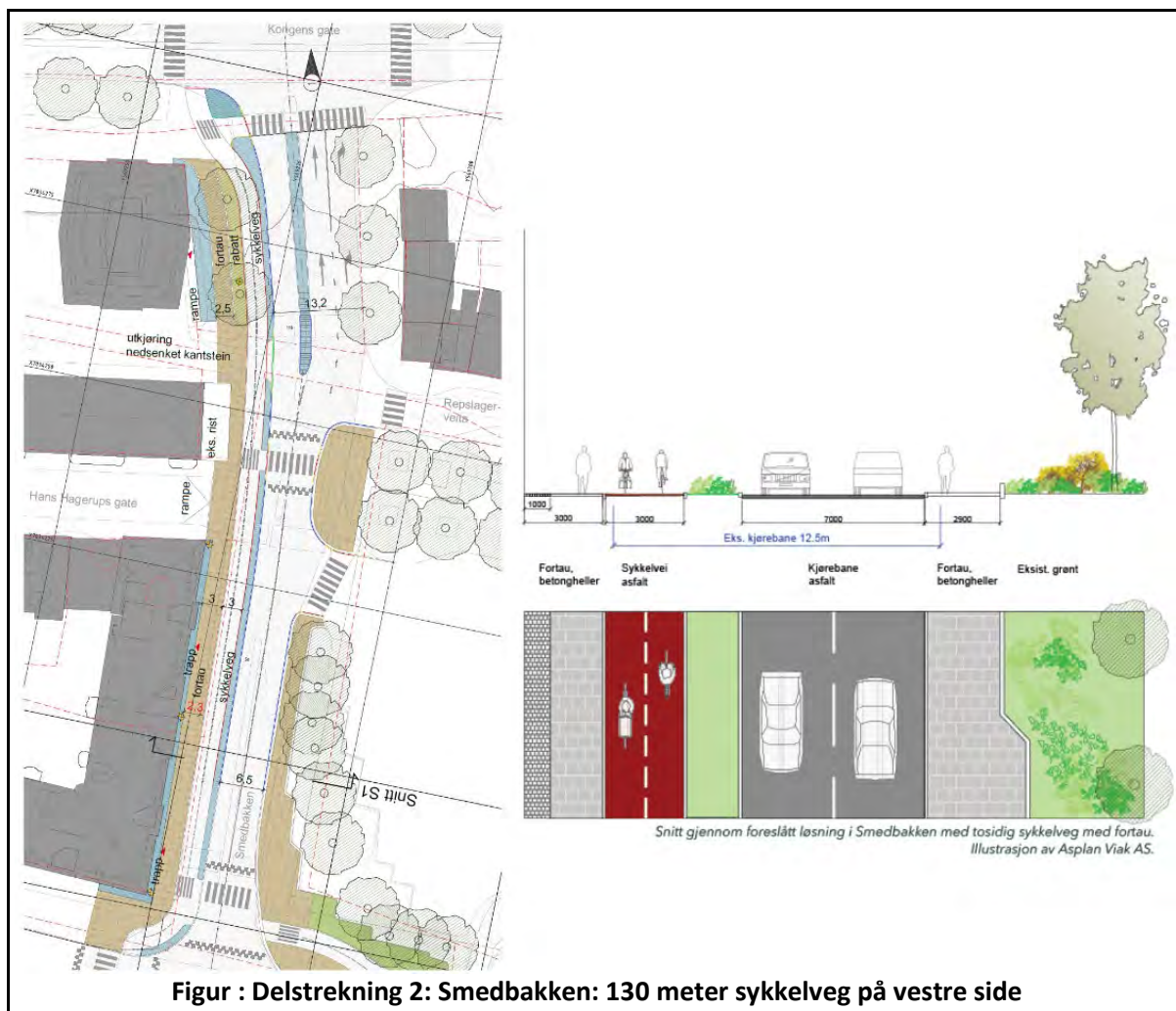
Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

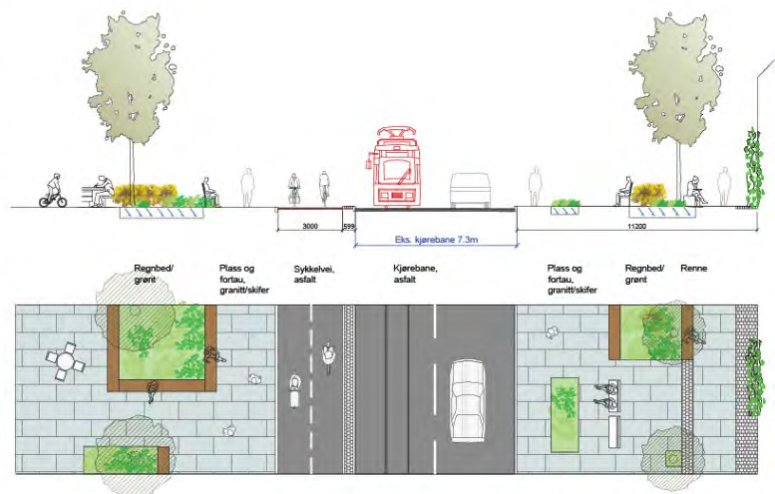
KART/PROSJEKTSKISSE



Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken.

Prosjektet inkluderer delstrekning 2,3 og 4. Delstrekning 1 har tidligere vært en del av prosjektet. Men, den vil bli spilt inn som et separat prosjekt når detaljplanlegging er ferdig.





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

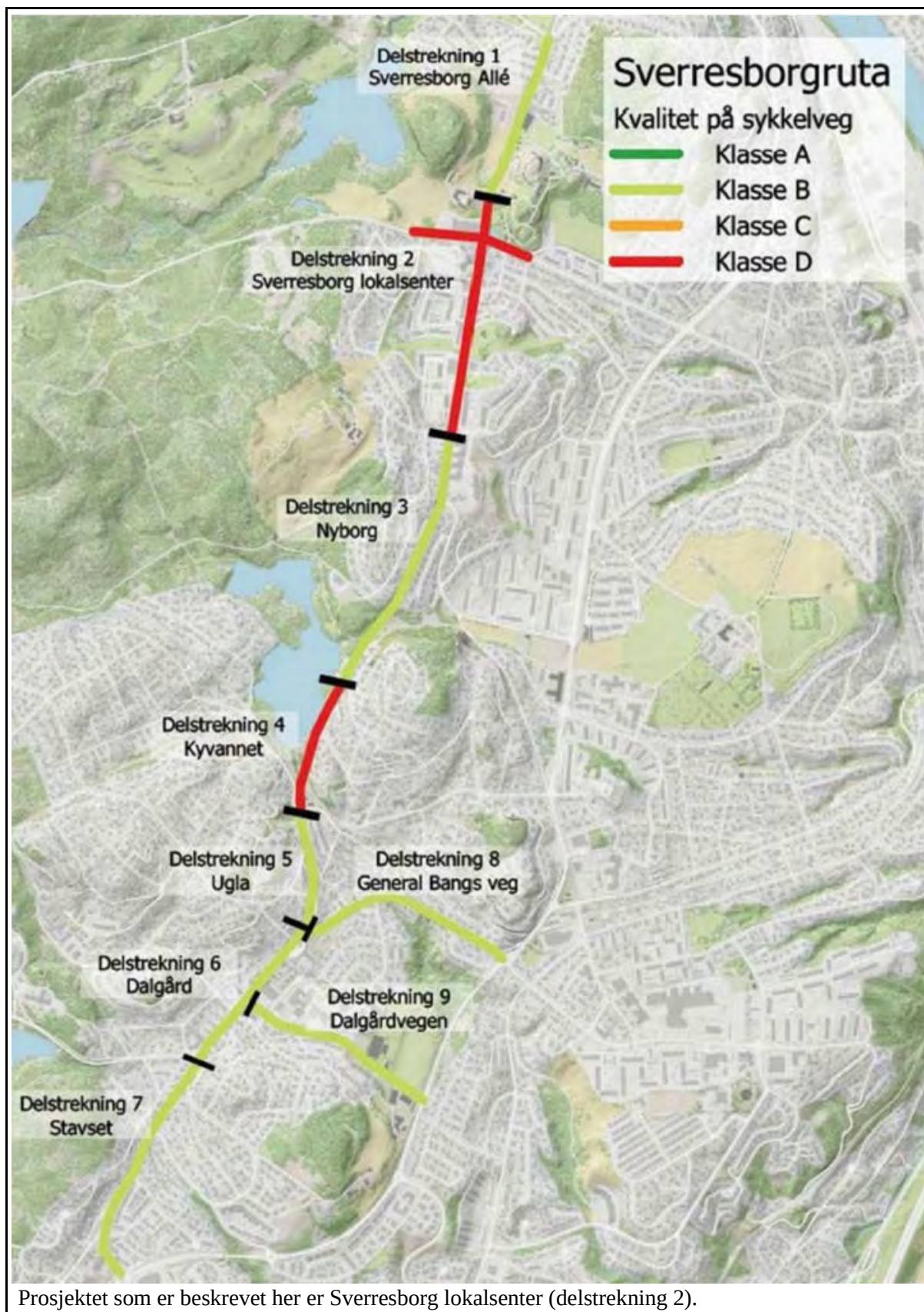
Figur: Parsell 3-4: Tordenskiolds gate: 150 meter sykkelvei på vestre side

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sverresborg lokalsenter (delstrekning 2)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Strekning Sverresborg lokalsenter strekker seg langs Gamle Oslovei fra Byåsen butikkssenter til kryss Torshaugvegen, samt Fjellsetervegen og Breidablikkvegen ved kryss Sverresborg butikkssenter. Tiltaket omfatter 1055m sykkelveg (3,0 m) med fortau (2,5m) og sanering og reetablering av 9 kollektivholdeplasser. Dagens lyskryss ved Breidablikkvegen/Fjellsetervegen erstattes med rundkjøring. Eksisterende lyskryss med Torshaugvegen skal sideforskyves og reetableres. Tiltaket strekker seg forbi Sverresborg senteret og Byåsen butikkssenter samt 2 dagligvarebutikker, Prix og Bunnpris, som i varierende grad blir påvirket av tiltaket. Anleggene har fokus på å etablere vegetasjon og trær samt få til miljøgunstig overvannshåndtering der det er mulig. I lokalsentrumet vil det bli etablert soner med benker, sykkelparkering og vegetasjon.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse. Strekningen har varierende sykkeløsninger i dag, sykkelfelt på deler av strekningen og ikke noe tilbud for syklende for andre deler. Prosjektet vil legge til rette for bedre framkommelighet for syklende med helhetlige og lesbare løsninger uten systemskifter. Syklistene vil separeres fra kjørevegen, noe som gir tryggere sykling. Det vil også separeres mellom gående og syklende for å gi raskere sykling og gjøre det tryggere for fotgjengere.
Helhet/sammenheng:	Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen? Sverresborgruta er en del av hovednettet for sykkel og vil være i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektet som er beskrevet her er Sverresborg lokalsenter (delstrekning 2).

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Prosjektutvikling pågår. Enkle og moderate tiltak som ikke krever regulering
Forventet fremdrift:	Forløpende kartlegging, planlegging og gjennomføring 2025-2029
Samordning andre tiltak:	Koordinering med TRFK og SVV i kryss med ulike vegeierskap
Usikkerhet i prosjektet:	Avklares underveis

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

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	33,1	12	5	10	6,1	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Persaunvegen fra Thoning Owesens gate - Tyholtveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter etablering av sykkelveg med fortau langs hele Persaunvegen, fra Thoning Owesens gate i nord til Tyholtveien i sør. Den samlede strekningen er ca. 1 750 meter lang og innebærer en betydelig oppgradering av både trafikksikkerhet og kollektivtilbud. Ved å se hele strekningen under ett i reguleringsplanfasen, sikres en rød tråd i utformingen av sykkeltilbudet og en bedre balanse mellom tekniske løsninger og hensynet til tilstøtende grøntarealer og kulturminner. Veggeometri og sideterreng For å få plass til det nye veganlegget og optimalisere arealbruken, varierer vegbanens plassering og utvidelsesretning langs strekningen: Thoning Owesens gate – Rønningsbakken: Vegbanen sideforskyves vestover for å gi plass til sykkelveg og fortau på østsiden. Rønningsbakken – Fernanda Nissens veg: Kjørebanelen beholder i hovedsak dagens plassering, mens utvidelsen med sykkelveg og fortau skjer på østsiden. Fernanda Nissens veg – Rønningsvegen: Vegen sideforskyves mot nord for å skjerme kulturminnet Persaunet leir. Her legges sykkelvegen og fortauet på sørvestsiden. Rønningsvegen – Tyholtveien: Traseen kobles på eksisterende anlegg i Tyholtveien. Her forskyves vegen mot nordvest for å begrense behovet for støttemurer på sørøstsiden. Dette medfører noe fjellskjæring og inngrep i grøntdraget mot Kuhaugen/Skyåsparken. Konstruksjoner og murer I den sørlige delen av prosjektet er det nødvendig med tekniske konstruksjoner for å håndtere høydeforskjeller: - Nedenfor adkomsten til Luftkrigsskolen etableres en ca. 150 meter lang mur. - På sørøstsiden planlegges en ca. 80 meter lang mur i tilknytning til den nye bussholdeplassen. Oppgradering av bussholdeplasser Som en del av prosjektet skal busstilbudet moderniseres gjennom oppgradering og samlokalisering av holdeplasser: Totalt seks eksisterende holdeplasser på strekningen oppgraderes eller flyttes.

Prosjektutløsende:	Hele strekningen er en del av hovednettet for sykkel og betjenes av busslinje 22, men mangler i dag tilfredsstillende tilrettelegging for syklende og flere av holdeplassene er ikke universelt utformet. Hovedutfordringer ved dagens situasjon: Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som «komfortabel for få». For at sykkeltilbudet skal bli attraktivt for alle brukergrupper, er det behov for tiltak som forbedrer den opplevde og faktiske sikkerheten. Farlige hastighetsforskjeller i stigning: Strekningens topografi fører til at hastighetsforskjellen mellom syklist og motorisert trafikk blir spesielt høy i oppoverbakkene. Uoversiktlige systemskifter: Selv om deler av strekningen har eksisterende gang- og sykkelveg, skaper dagens utforming forvirring. Ved Rønningsbakken fører et uheldig systemskifte til at mange syklist som kommer nordfra velger å fortsette i kjørebane oppover i stedet for å benytte tilrettelagt veg. Konflikter ved kollektivknutepunkt: Ved holdeplassen Clara Holsts veg (mot sentrum) er det i dag store utfordringer med plassmangel. Her deler gående og syklende et 3 meter bredt areal som også fungerer som vente-, på- og avstigningssone for bussen. Dette skaper konflikter mellom de ulike trafikantergruppene.
Helhet/sammenheng:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel og kobler seg på Innherredsveien og Tyholtveien som har god tilrettelegging for sykkel. Nordre del av prosjektet ligger ca 2-300 meter unna Dalenbrua og ekspressykelvegen mellom Lilleby - Rotvoll.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Oppgradering av bussholdeplassene gjør det enklere å ta bussen.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle, gå og reise kollektivt. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafiksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Byggeplan)
Planstatus:	Under regulering. Har vært på høring.
Forventet fremdrift:	Antatt ferdig reguleringsplan i 2026.

	Delstrekning Hans Finnes gt - Fernanda Nissen (ca 250 m) koordineres med tiltak som Tensio og VA bygger - Byggeplanlegging 2026 - Utbygging 2026 - 2027 Øvrig strekning - Byggeplanlegging og grunnerverv 2027-2029 - Utbygging fra tidligst 2029
Samordning andre tiltak:	Omfattende utskifting av VA anlegg på strekningen. Andre kabeletater.
Usikkerhet i prosjektet	Koordinering opp mot Tensio og VA. Mulig behov for stenging av veg i byggeperioden. Fremdrift knyttet til grunnerverv. Den første delstrekning er avhengig av at reguleringsplan blir vedtatt i tide for å få bygget prosjektet som regulert, samtidig med at Tensio og VA prosjektet bygges.

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

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

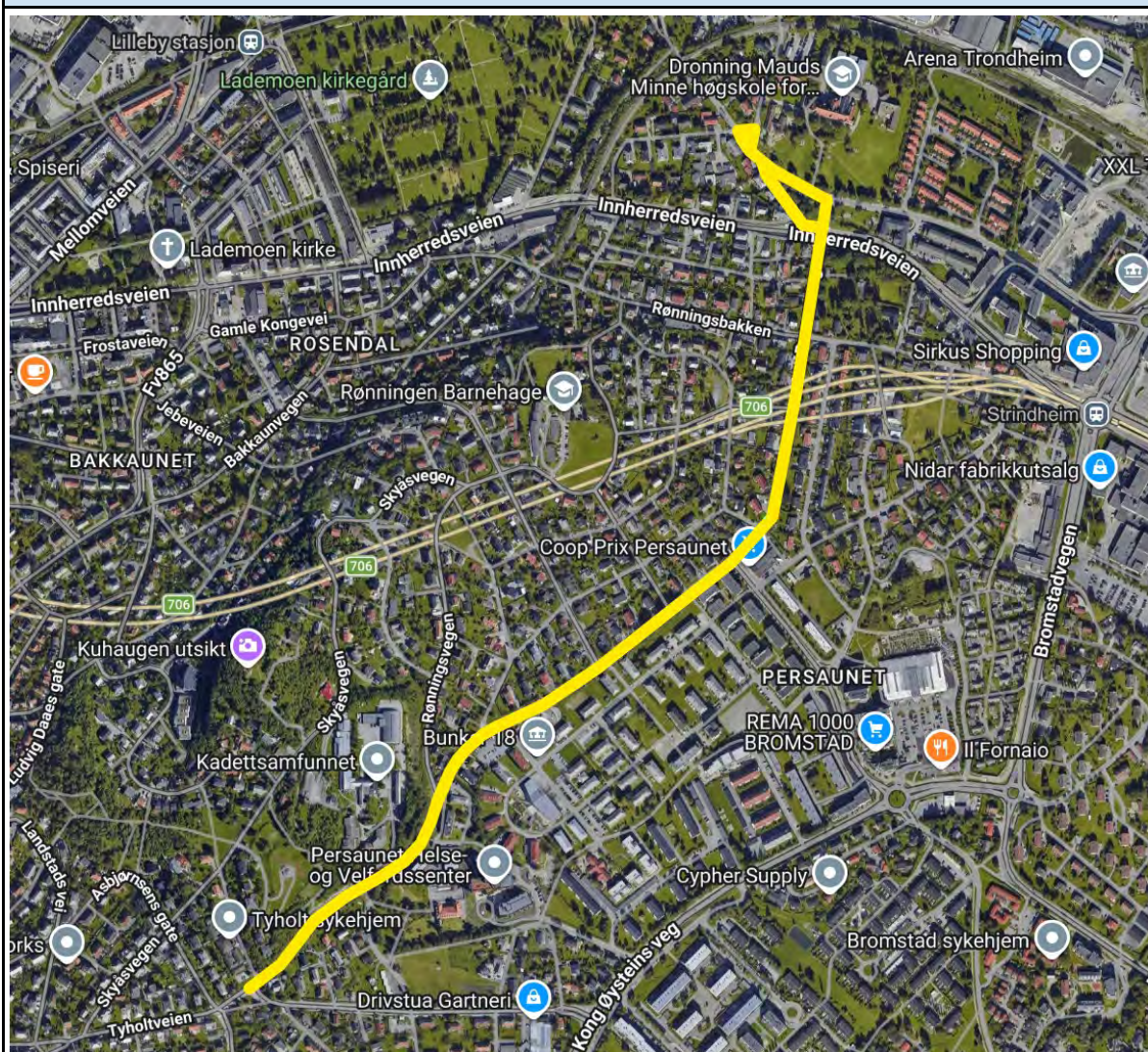
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
240	2024	13,5	28.04.2025	SVV	2026
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill.):	265	20,5	25	25	30	40
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Gul linje viser prosjektområde.

Prosjektnavn:	18101S Vinterdrift sykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter på kommunal veg for å sikre god framkommelighet og opplevd trygghet i vinterhalvåret. Fra og med årsbudsjett 2014 har forsterket vinterdrift inngått i Miljøpakken som et ledd for å nå målene om økt sykling. Siden 2014 har antall kilometer forsterket drift langs kommunal veg økt årlig. For årene 2026-2029 inngår forsterket drift som en opsjon på kommunens anbud på vinterdrift 2026-2031 som er under utlysning, med omfang cirka 37,5 km barvegstandard GsA og ca. 30 km vintervegstandard GsB, jamfør figur 1. Dersom markedspriser på GsA og GsB blir lavere enn rammen, vil Bydrift drifte vinterdriftsklasse GsC så langt det går, se figur 2.
Prosjektutløsende:	Framkommelighet og opplevd trygghet er dårlig ved ordinær kommunal vinterdrift av fortau, GS-veg og sykkelveg, der brøyting starter først ved snødybde 5 cm, og gjennomføringstid er 10 timer. Forsterket drift praktiseres etter tre standarder ihht håndbok R610: • Barvegstandard GsA: Kosting og salting brukes for å oppnå bar asfalt. Gjennomføringstid 2 timer mellom klokka 06-23. • Vintervegstandard GsB: Brøyting for å oppnå maks 2 cm løs snø. Gjennomføringstid 3 timer mellom klokka 06-23. • Vinterdriftsklasse GsC: Brøyting for å oppnå maks 3 cm løs snø. Gjennomføringstid 4 timer mellom klokka 06-21. Driftskostnad over kommunal standard finansieres av Miljøpakken.
Helhet/sammenheng:	Sikrer sammenheng i sykkeltilbudet året rundt.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket gjør det enklere å velge sykkel som transportmiddel også på vinteren. Bedre framkommelighet og opplevd trygghet langs viktige sykkelruter.
Lokale delmål:	Flere miljøvennlige reiser, bedre omdømme,

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring (drift)
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Løpende hver vintersesong
Samordning andre tiltak:	Forsterket drift på kommunal veg samordnes hvert år med drift på fylkesveg og riksveg for å oppnå sammenhengende kvalitet.

Usikkerhet i prosjektet:	Vinterværet og prisøkninger kan påvirke faktisk kostnad.
--------------------------	--

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

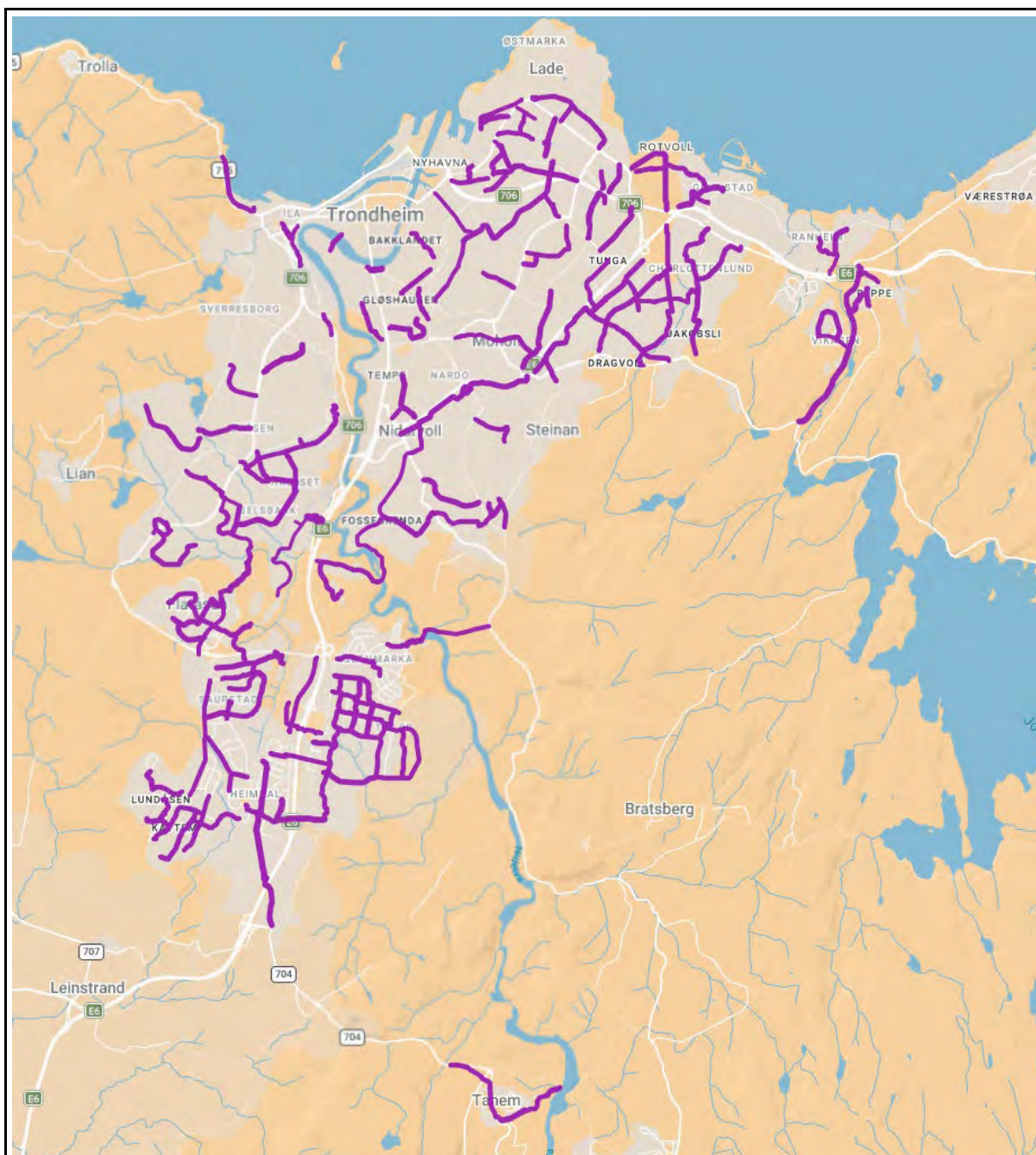
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	46,9	-	15	15,5	16,4	

Merknad: Kun behov i perioden oppgitt som finansieringsbehov

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 1: Nett langs kommunal veg hvor Miljøpakken yter driftstilskudd til barvegstandard GsA (ca. 37,5 km, vist i rødt) og vintervegstandard GsB (ca. 30 km, vist i blått)



Figur 2: Nett langs kommunal veg hvor Vinterdriftsklasse GsC er anbefalt (1. og 2. prioritet)

Prosjektnavn:	23125S Mindre tiltak sykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	En sekkepost for å kunne gjennomføre mindre tiltak der behov innmeldes eller som delfinansiering for bedre sykkelløsning der Trondheim kommune eller private utbyggere gjør tiltak på kommunal vei. Det kommer ofte opp tilfeller hvor man ved å bidra med ekstra finansiering kan oppnå bedre løsninger for sykkel der Trondheim kommune gjør tiltak i andre sammenhenger, eller hvor private utbyggere gjør tiltak på veg, GS, fortau og sykkelveg, som følge av f.eks rekkefølgekrav.
Prosjektutløsende:	Det er ofte mangelfull tilrettelegging for sykling, både i dagens situasjon og i forbindelse med utbygging og andre tiltak.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene gjøres på Trondheim sykkelnett for å sikre mest mulig sammenhengende tilbud.
Bidrag til nullvekstmålet:	Sykling bidrar til lavere andel kjørende.
Lokale delmål:	Bedre trafiksikkerhet.

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	24,8	12,1	3,1	3,2	3,2	3,2
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	23124S Sykkelparkering
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Høykvalitets sykkelparkering på flere plasser som gjør det enklere for folk å velge sykkel som transportmiddel. Eksempler på dette er: • Sykkelparkering i sentrumsområder • Sykkelparkering fritidsreiser • Sikker sykkelparkering og sykkel-skap • Sykkelparkering i boligsoner • Bedre utforming der det i dag er dårlige sykkel-p plasser. • Etablering av flere sykkel-skap og smarte stativ • Oppgradering av eksisterende stativ
Prosjektutløsende:	Dårlig og manglende sykkelparkering gjør at mange ikke velger å sykle fordi man er redd for å bli frastjålet sykkel.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er med på å øke andelen syklende og er derfor i tråd med kommunens sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektene fremmer nullvekstmålet ved å bidra til bedre og sikrere sykkelparkering, noe som er en viktig brikke i å få folk til å velge sykkel fremfor bil.
Lokale delmål:	Tiltakene bidrar til å nå målene i Miljøpakken ved å etablere et bedre tilbud for sikker sykkelparkering, noe som igjen fører til en økt andel syklister. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling , detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Flere parallelle tiltak fortløpende
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	

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

Merknad:			

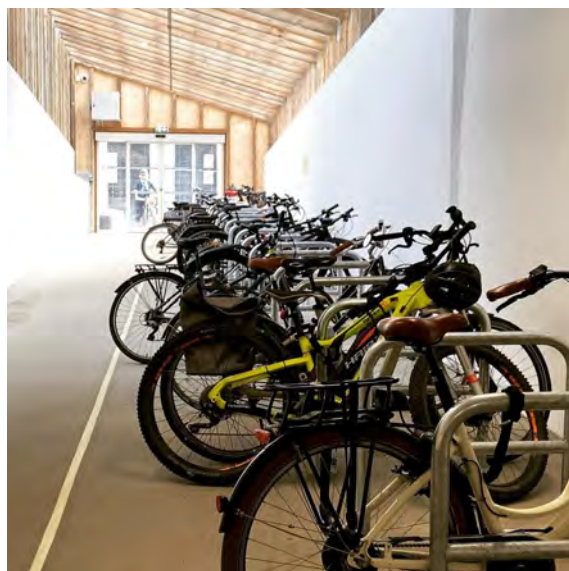
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	20		5	5	5	5
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE	
 Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - 8 sykkelskap ved Pirbadet	 Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - Leütenhaven sykkelhotell



Eksempler på smarte/sikre sykkelstativ. Nå i uttesting ved sykkelhotell på Leuthenhaven.

Prosjektnavn:	Sykkeltellere
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Innkjøp av gang- og sykkeltellere. Midler som spilles inn til skal brukes til å sette opp flere tellere på faste tellepunkter. Tellerne måler både antall syklende og gående og kan enkelt skille mellom dem. De faste tellepunktene gir et godt kunnskapsgrunnlag over hvordan folk ferdes. Jo flere tellere jo bedre blir kunnskapsgrunnlaget. Dette vil igjen være et godt verktøy for å identifisere problem og prioritere prosjekt for å oppnå Miljøpakkens mål og god samfunnsøkonomi. For motorisert ferdsel har en lenge hatt data over trafikkmengde som er tilgjengelig gjennom digitalt vegkart. Ønsket er at tellere skal gi et godt bilde av folks reisevaner i de ulike områdene i byen. Målet er at de faste tellerne fra de tre vegeierne skal kunne inngå i et “sykkelindeks” for Trondheim som Statens vegvesen har ansvar for. Leverandøren for tellerne Amparo Solutions har en nettside for publikum som viser målinger. Se link. I tillegg har vi en administratortilgang som gir flere muligheter til å hente ut data. Midler til dette prosjektet skal også dekke drift av de faste tellerne.
Prosjektutløsende:	Vi har i dag ikke gode data på trafikken med syklende og gående. Hvor sykler de, hvordan påvirker ulike tiltak/hendelser trafikken og hvordan er utviklingen over tid og i ulike sesonger?
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til nullvekstmålet:	Innhenting av kunnskap som viser endringer i reisevaner, som igjen vil gi indikasjon på om de tiltakene vi bygger gir god effekt.
Lokale delmål:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging, drift
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging, drift
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	-
Samordning andre tiltak:	Samordnes med faste tellere som eies av Statens vegvesen og TRFK.

Usikkerhet i prosjektet:	Inkludering i sykkelindeks fordrer at tellepunktene har typegodkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %).
--------------------------	--

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

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

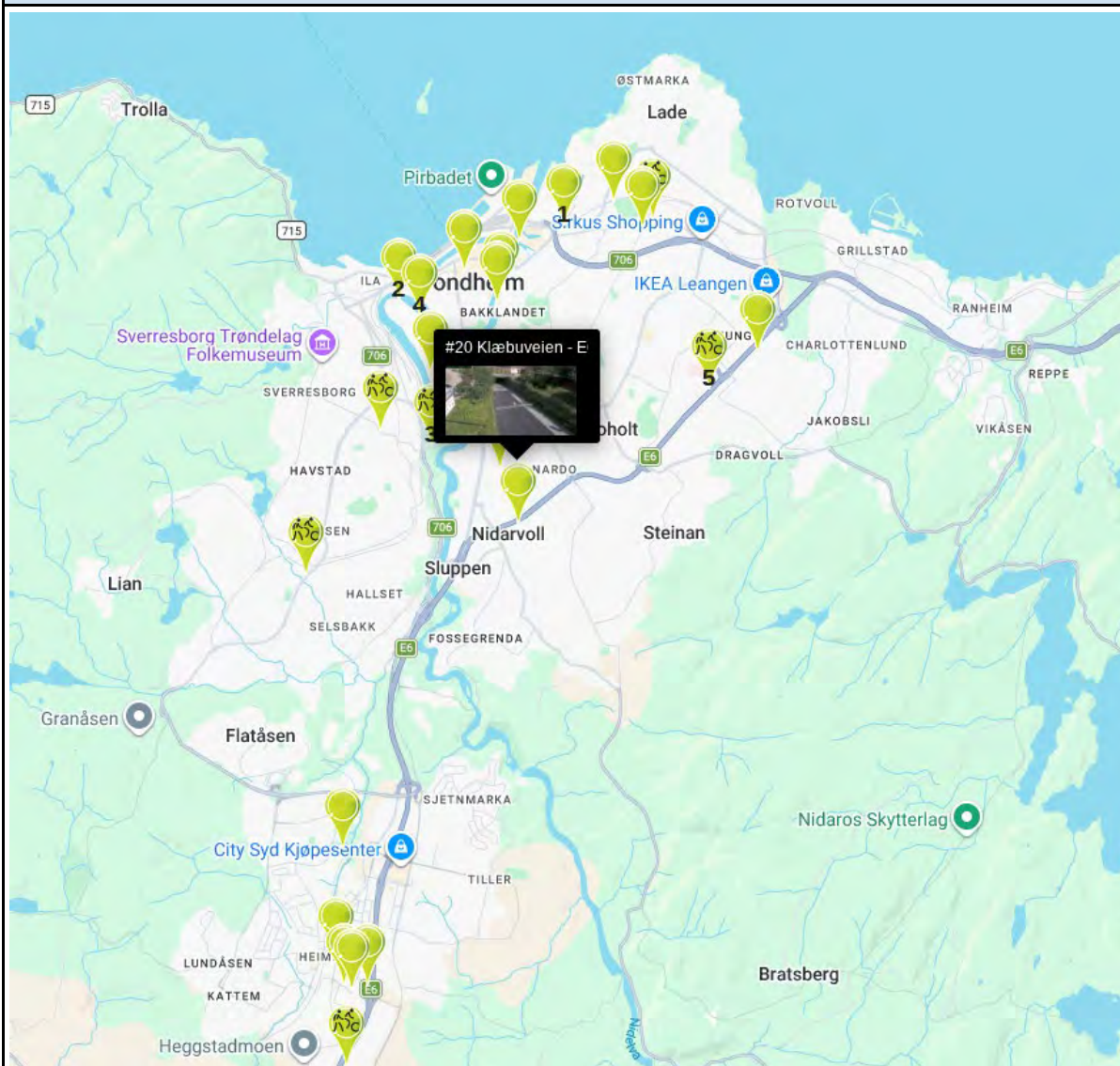
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	8,8	6,8	1,5	0,5		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur over viser publikumsløsningen for tellepunktene. Her ser man hvor i byen det er satt opp tellere per 2025. Når en trykker på et punkt, vises det hvor mange som går og sykler i dette snittet.

Prosjektnavn:	Selsbakkvn. og Damlia
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplanlegging)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplanlegging) og bygging
Planstatus:	Oppstart byggeplanlegging
Forventet fremdrift:	Oppstart byggeplanlegging 2.kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Samkoordineres med Bydrift for valg av løsning, spesielt knyttet til etablering av evt. bom
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt behov for ny reguleringsplan for ny gangbru Grunnforhold og nærhet til jernbanen

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13	2023	40%	2026
Merknad: Usikkerhet rundt kostnadsestimat knyttet til gangbru. Et nytt anslag gjennomføres 1. byggeplanleggings fase.			

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

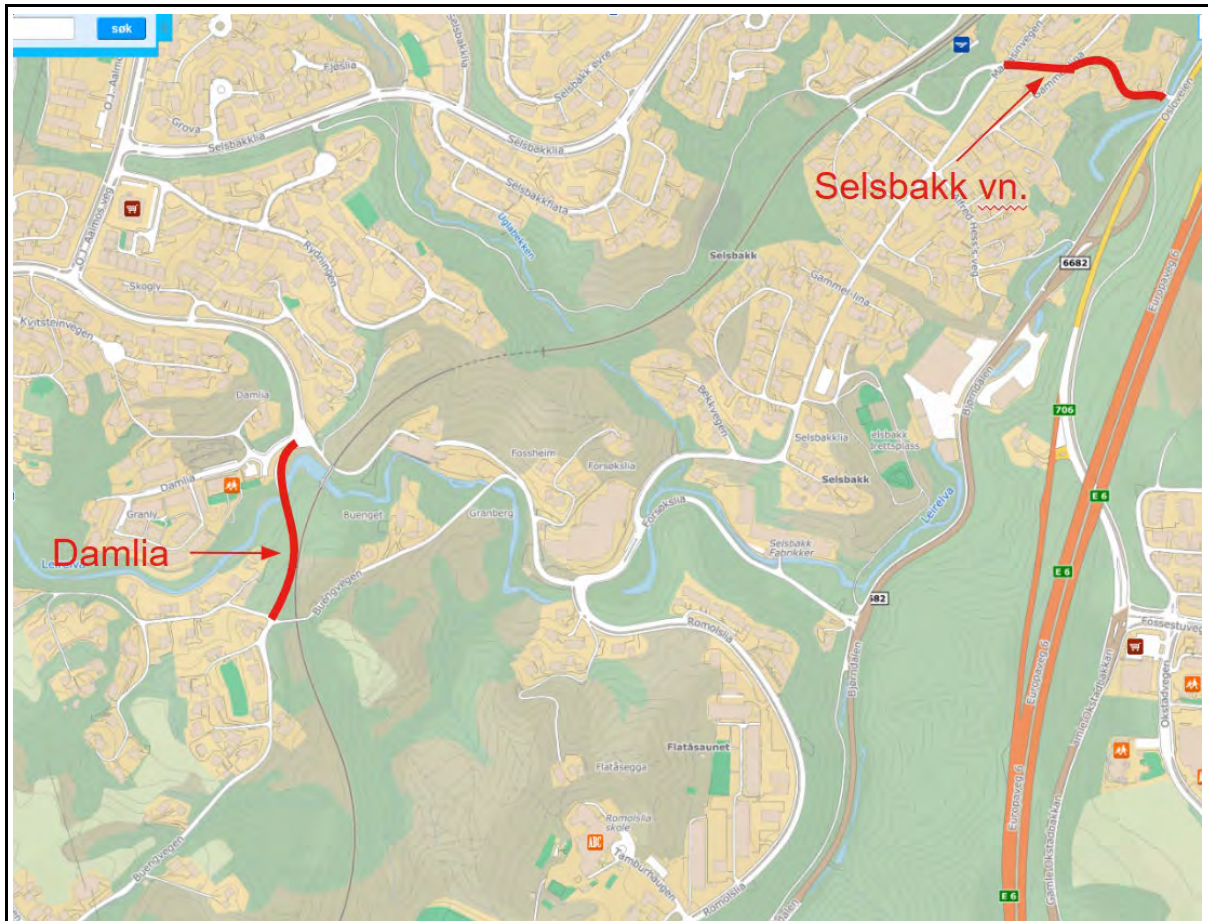
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	14,7	5	8	1,7		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Planmidler sykkel TK
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	For å sikre en planreserve og prosjekter som er klare til perioden etter 2029 er det satt av en pott med midler til planlegging av større prosjekter Følgende tiltak er per nå prioritert inn i Trondheim kommunes andel av potten: <table> <tr> <th>Tiltaksområde</th><th>Prosjekt</th></tr> <tr> <td>Sykkel</td><td>Brøsetvegen Nord</td></tr> <tr> <td>Sykkel</td><td>Jonsvannsruta Nord, del 3 og Strindvegen</td></tr> <tr> <td>Sykkel</td><td>Jonsvannsveien nord del 4-6</td></tr> <tr> <td>Gange/TS</td><td>Kyvannsvegen fortau</td></tr> <tr> <td>Gate</td><td>Fjordgata, langsiktige tiltak</td></tr> <tr> <td>Lokal veg</td><td>Søbstadvegen</td></tr> </table>	Tiltaksområde	Prosjekt	Sykkel	Brøsetvegen Nord	Sykkel	Jonsvannsruta Nord, del 3 og Strindvegen	Sykkel	Jonsvannsveien nord del 4-6	Gange/TS	Kyvannsvegen fortau	Gate	Fjordgata, langsiktige tiltak	Lokal veg	Søbstadvegen
Tiltaksområde	Prosjekt														
Sykkel	Brøsetvegen Nord														
Sykkel	Jonsvannsruta Nord, del 3 og Strindvegen														
Sykkel	Jonsvannsveien nord del 4-6														
Gange/TS	Kyvannsvegen fortau														
Gate	Fjordgata, langsiktige tiltak														
Lokal veg	Søbstadvegen														
Prosjektutløsende:	Planlegging for å ha en planreserve til etter 2029 og ved endringer i porteføljen.														
Helhet/sammenheng:															
Bidrag til nullvekstmålet:															
Lokale delmål:															

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (reguleringsplan),
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)

Beløp (mill):	35,1	-	12	15	8,1	
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. <u>Skole</u> Prosjektet har et eget tiltaksområde rettet mot skoleelever. Dette blant annet med kampanjer i samarbeid med Trygg Trafikk. Denne delen av prosjektet jobber derfor med endring av reisevaner hos den oppvoksende generasjon, samtidig som det er fokus på trafikk sikkerhet. <u>Hjertesone</u> Nasjonalt tiltak for reisevaneendring i skolereisen for barn i grunnskolen. Tiltakets mål er at flere barn skal gå og sykle til skolen. Metoden legger medvirkning, informasjon, samling omkring skilting og merking av soner langs og ved adkomst til skolen. Materiell i form av refleks, refleksvest, opplæring, t-skjorter og skilt er en del av kostnaden. Det vil i 2027 være et økt behov for midler til dette, og derfor økt finansieringsbehov i dette prosjektet. <u>Fritidsreiser barn</u> Nyopprettet prosjekt (2025) som i første omgang skal kartlegge barns fritidsreiser med fokus på følgereiser til idrettsaktiviteter. Mål for prosjektet er å se (gjennom en reisevaneundersøkelse) hvorfor foreldre kjører til trening/kamp og identifisere mulige tiltak som kan redusere denne kjøringen. <u>Kampanje</u> Denne delen av mobilitetsrådgivningsprosjektet har ansvar for kortsiktige og langsiktige kampanjer i samarbeid med sekretariatet i Miljøpakken. Hovedhensiktene med kampanjene er reisevaneendring, synlighet og omdømmebygging for Miljøpakken. <u>Mobilitetsrådgivning</u> Rådgivning med fokus på vaneendring for å endre reisevaner. Dette utføres på individ og samfunnsnivå ut ifra behov i miljøpakkeområdet. <u>Piggdekktilskudd</u> Årlig tilskuddsordning på høsten for alle innbyggere i miljøpakkeområdet som ønsker å vintersykle. <u>Mobilt sykkelhotell/sykkelparkering</u> Mobilitetsrådgivere organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Det er behov for oppgradering av stativene.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra

	jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samtidig gjøre Miljøpakken synlig, og gi den et godt omdømme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for alle disse reisetypene.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket har som mål å bidra til 20% reduksjon i bilandelen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som omdømmebygging.
Lokale delmål:	Gjennom de ulike delene av mobilitetsrådgivningsprosjektet så bidrar prosjektet til disse delmålene: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten

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

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

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030

						(kun bompenger)
Beløp (mill):	16		4	4	4	4
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	HjemJobbHjem
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept opprinnelig utviklet av Kolumbus, men tilpasset Trondheimsområdet. Det driftes av Miljøpakken (Trondheim kommune, Mobilitets- og samferdselsenheten) og AtB. Ordningen baserer seg på en samarbeidsavtale mellom Miljøpakken/AtB og virksomheter fra det private og offentlige, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Denne samarbeidsavtalen skal oppdateres i 2026 og vil sikre god koordinering av innsatsen som rettes mot bedriftsmarkedet i byvekstområdet. Det foreligger også en konseptavtale mellom Miljøpakken, AtB og Kolumbus som regulerer bruken av konseptet. Virksomhetene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en løsning for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale (ny fra 2023), en aktivitetskampanje, et helseprosjekt og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkelsservice, støtte til piggdekk og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming og restriksjoner på parkering tilknyttet virksomheten. Grad og metode for innstramming og måten det gjennomføres på planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgivere i prosjektet fra Trondheim kommune. Antall rekrutterte ansatte 2026: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2027: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2028: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2029: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2030: 6400
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. Ordningen skal bidra til å stimulere virksomheter til å jobbe aktivt med reisevaneendring gjennom å opprette en mer hensiktsmessig balanse mellom ansattgoder.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsing for å endre reisevaner for primært arbeidsreisen, men med en potensiell effekt for øvrige reiser.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til følgende delmål: 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig

	4. Øke brukertilfredsheten
--	----------------------------

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):hP 2025	54,3	60,6	13,6	13,6	13,6	13,5
Merknad: Behov oppgitt kun for resterende periode, basert på HP 2025						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

--

Prosjektnavn:	Tiltakspakke Heimdal
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	45,3	10	0	15	10,3	10
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

--

Prosjektnavn:	10100K Trikk drift, vedlikehold og fornyelse
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer pga. vedlikeholdsetterslep på Gråkallbanen. Årets innspill innebærer følgende fordeling av bevilgningen: ca. 12 mill Driftstilskudd Boreal for drift av infrastruktur ca. 17 mill Oppgradering og utbygging infrastruktur og holdeplass.
Prosjektutløsende:	Et stort etterslep på vedlikehold av trikkens infrastruktur. Kartlagt av Rambøll i en egen rapport.
Helhet/sammenheng:	Trikken er en del av kollektivsystemet og frakter hvert år over 1 million passasjerer.
Bidrag til nullvekstmålet:	Trikken er en miljøvennlig reisemåte, har mange passasjerer og er dermed en viktig del av kollektivtilbudet.
Lokale delmål:	Trikken bidrar til å øke miljøvennlige reiser, mer tilgjengelighet, ren luft og som et populært reisemiddel til økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Gjennomføring
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Fortløpende.
Samordning andre tiltak:	levetidsforlengelse for Gråkallbanen
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt levetidsforlengelse og driftsform av trikken.

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	116	-	29	29	29	29
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	Levetidsforlengelse trikk
Ansvarlig etat:	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Hva bygges? Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse.
Helhet/sammenheng:	Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen?
Bidrag til nullvekstmålet:	Hvordan bidrar tiltaket til oppfyllelse av nullvekstmålet (jf. byvekstavtalen 2023-29)?
Lokale delmål:	Bidrar prosjektet til lokale delmål? Beskriv hvilke delmål og <u>hvordan</u> det bidrar til måloppnåelse.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Oppgi status både for reguleringsplan og byggeplan
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan og utbygging.
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):						
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	21110TS Eberg Trafikkgård
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket omfatter trafikkopplæring på sykkel for elever ved 4. og 5. trinn i grunnskolen i hele Miljøpakkeområdet. Fylkeskommunen finansierer bruk av trafikkgården for kommuner utenfor Miljøpakkeområdet. Kostnadene i prosjektet omfatter drift, vedlikehold av anlegg/utstyr, opplæring av pedagogisk personell, samt booking og mottak av skoleklasser. Fra 2024 og i de påfølgende år påregnes ekstra kostnader i prosjektet som følge av utvidelse av Miljøpakkeområdet.
Prosjektutløsende:	Kompetanse for økt trafikkforståelse og risikovurdering for syklende barn
Helhet/sammenheng:	Trygge syklister gir flere syklister Trygge syklister gir færre alvorlige ulykker
Bidrag til nullvekstmålet:	Flere barn og voksne reiser miljøvennlig ved at barns sykkeldyktighet og trafikkforståelse blir bedre.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til følgende delmål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift(Tiltak oppegående fra 1999, tidligere i regi SVV)
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Aktiviteten gjennomføres primært i perioden april-oktober.
Samordning andre tiltak:	Samarbeid med Trygg Trafikk om pedagogisk innhold. Fylkeskommunen, ved FTU, støtter økonomisk for å ivareta muligheten for bruk av arenaen for barn utenfor Miljøpakkeområdet.
Usikkerhet i prosjektet:	-

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)

Beløp (mill):	3,9	-	1	1	1	0,9
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	Stavset, trygg skoleveg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltakene krever ikke ny reguleringsplan. Er i oppstartsfasen av byggeplanleggingen.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse av byggeplan: 1. kvartal 2027 Forventet anleggsstart: 2. kvartal 2027 Ferdigstillelse: 2. kvartal 2028
Samordning andre tiltak:	Koordineres med Stavsenter mtp trafikkavvikling og Stavset skole
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

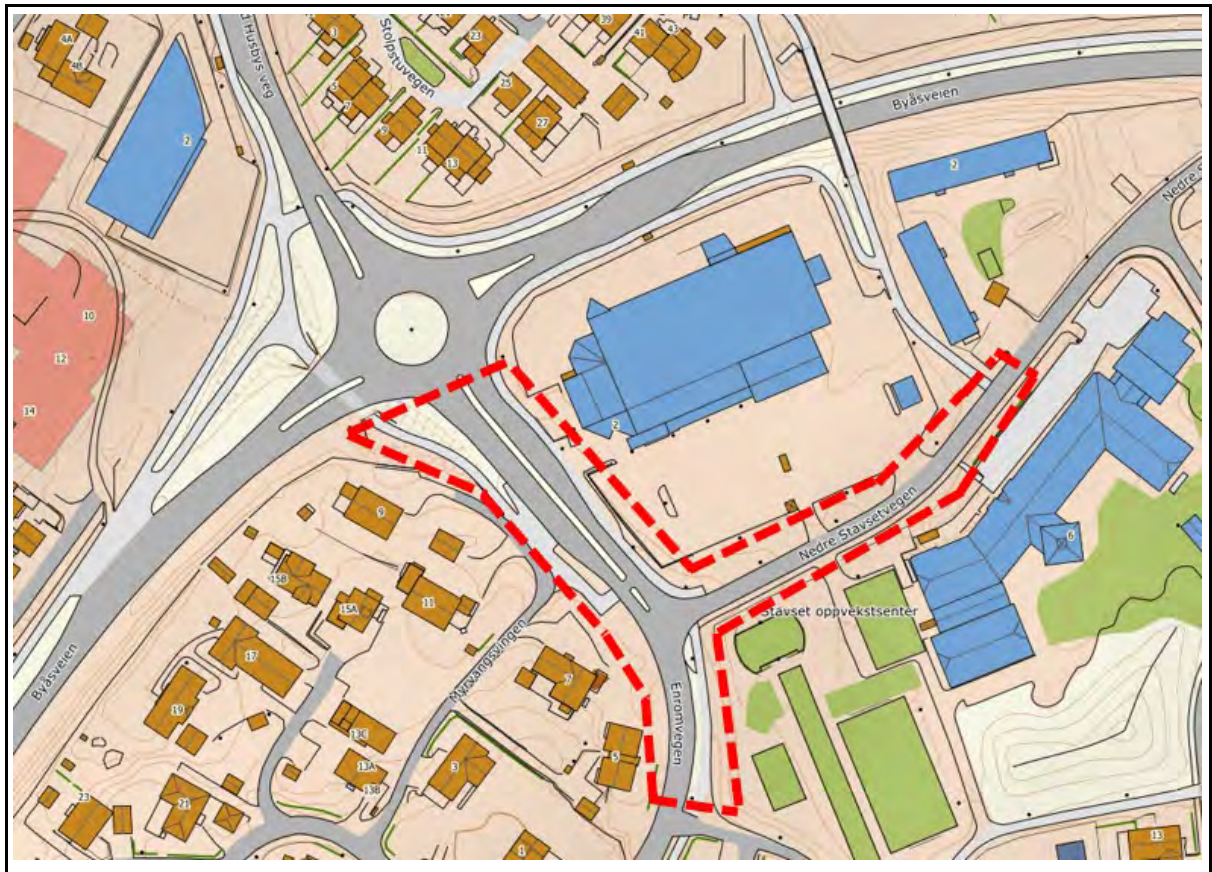
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	22,1	5	10	7,1		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging

Planstatus:	Krever ikke reguleringsplan og vanligvis liten del av
Forventet fremdrift:	Utbygging 2026
Samordning andre tiltak:	Må undersøkes i hvert enkelt tilfelle.
Usikkerhet i prosjektet:	-

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	35	20	5	5	5	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Hans Finnes gate fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det planlegges å bygge fortau. Tiltakets lengde er ca 700m. På den nordlige, bratte og smale delen av strekningen planlegges det ensidig normert fortau (300m). På resten av strekningen planlegges normert fortau på en side og et smalt fortau til snøopplag og tilpasninger til innkjørsler på den andre siden. (400m) Det er 50 eiendommer som blir berørt av tiltaket. Det er i lengre tid jobbet med å få på plass grunnerverv uten å lykkes fordi det ikke er regulert nok areal til midlertidig grunnerverv. Prosjektet har nå sett på en ny løsning som smaler inn fortau på den ene siden av vegen for å minske inngrep langs gata under anleggsgjennomføringen. På denne strekningen skal Tensio også legge kabel for å utbedre strømmettet i byen så gata må uansett graves opp. Det er også behov for utskifting av gamle ledninger for vann og avløp.
Prosjektutløsende:	Dårlige forhold for gående. Skolevegrapport fra 2012 beskriver strekningen som problemstrekning for Strindheim skolekrets. Tiltaket skal gi bedre trafiksikkerhet og bedre forhold for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående. Tiltaket er en prioritert strekning i trafiksikkerhetsplanen til Trondheim kommune.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) grunnerverv
Innspill til prosjektfase:	Utbygging

Planstatus:	Byggeplan og grunnnerverv pågår
Forventet fremdrift:	Bygging fra 2026. Oppstart er avhengig av andre byggeprosjekt i området og om tilbud fra entreprenør er innenfor bevilget ramme. Byggetid er ca 1,5 år.
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samordnes med bygging av en viktig kabeltrase for Tensio samt kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp.
Usikkerhet i prosjektet:	Om pris fra entreprenør er innenfor ramme påvirker fremdrift og kostand. Bygging i flere gater i området samtidig kan påvirke fremdrift.

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

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
43	2024	10	03.09.2024	SVV- metoden	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	47,5	27,1		20,4		
Merknad: Endelig behov meldes inn etter evaluering av anbud entreprise.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød linje viser hvor det skal bygges fortau fra Bakkaunvegen i sør til Persaunevegen i nord.

Prosjektnavn:	12122S Reppe-Vikåsen, Gang- og sykkeltilbud
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal bygges en gang- og sykkelveg med en total lengde på 1125 meter med bredde på 3,0 meter. I vest er det prosjektert en bru over Vikelva. Brukonstruksjonen er 41m med et spenn på 32m. Gang og sykkelvegen får god belysning og vinterdrift slik at det blir en god forbindelse hele året. Prosjekteringen bygger på 2 gjeldende reguleringsplaner (R20110001 og R2014009) , samt en godkjent dispensasjon fra reguleringsplan R20110001 om å fravike fra linjeføringen for gang- og sykkelveg ved Osvegen.
Prosjektutløsende:	Lang og trafikkfarlig skoleveg. Mange blir kjørt til skolen og internt i bydelen er det høy bilbruk.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil gi en raskere og mer trafiksikker forbindelse for myke trafikanter mellom de to bydelene Vikåsen og Reppe. Dette vil bli en viktig skoleveg, og mange kan benytte forbindelsen til utfart i marka og til butikk og idrettsanlegg.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke ny reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging og grunnerverv: 2025-2026 Utbygging 2027-2028
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

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

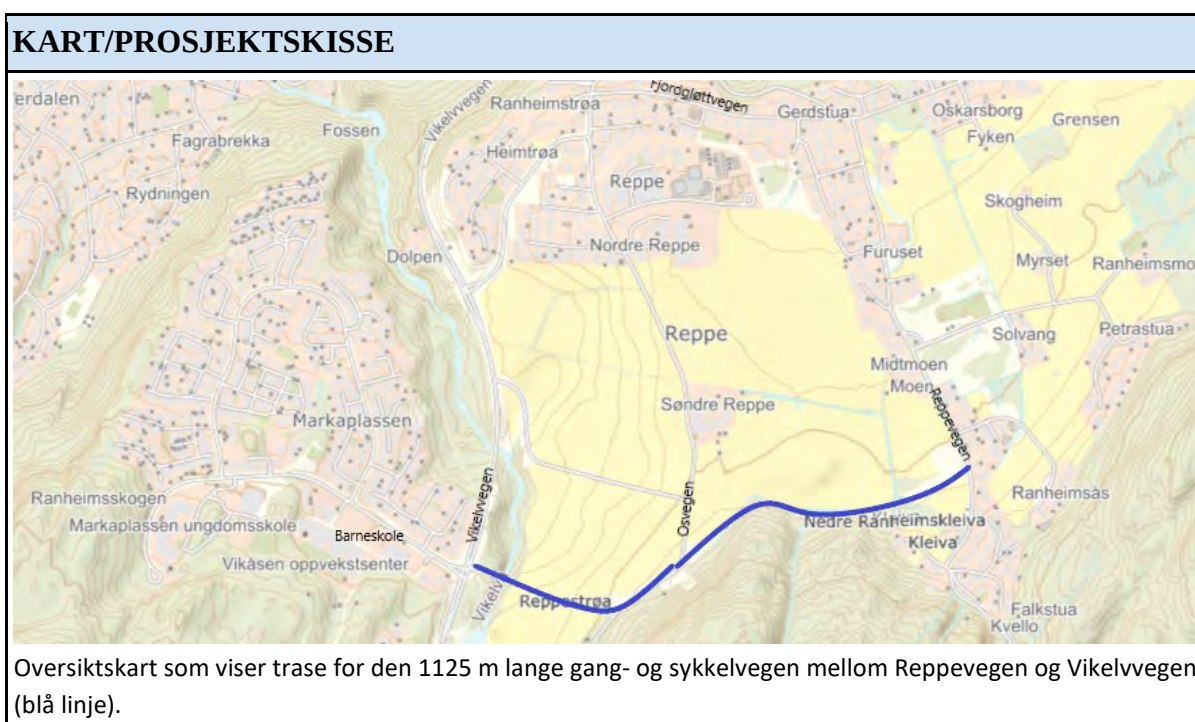
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
47,5	2023	10%	24.01.24	SVV metode	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	53,8	20,5	15	18,3		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





Prosjektnavn:	Mikkelvegen fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i januar 2026
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan des. 2027 Planlagt byggestart vår 2028 Forventet ferdigstilling sommer 2029
Samordning andre tiltak:	Utskifting av VA-ledninger i Mikkelvegen
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdrift knyttet til grunnverv og oppgradering av kommunalt VA

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

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

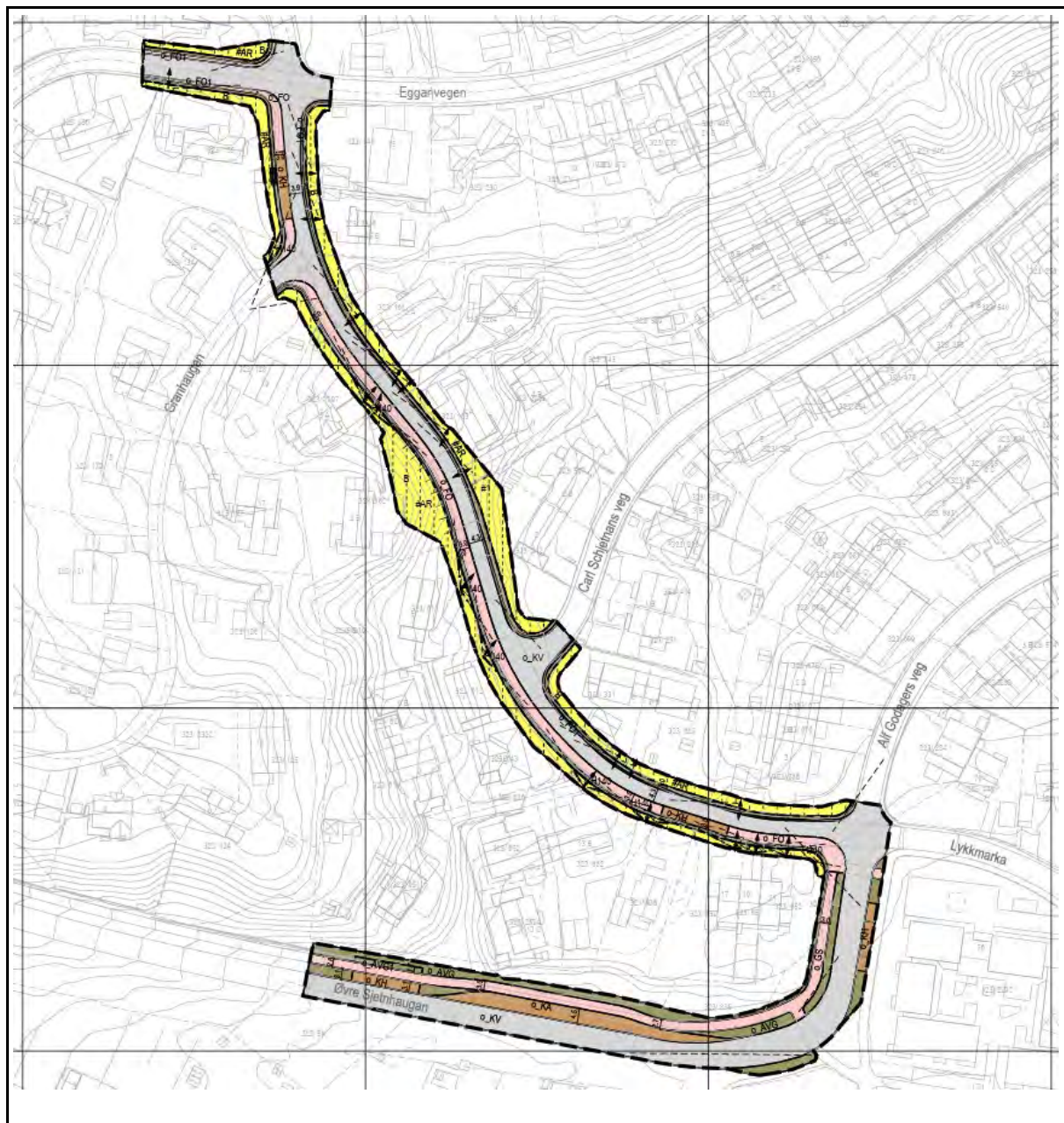
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
18,5	2024	*12,9% std.avvik	28.06.2024	SVV-metode	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	20,4	8,5	0	8	3,9	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveipakke 12
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av følgende snarveier: • Snarvei Furutoppen bhg, Flatåsen • Snarvei Brundalen- Yrkesskolevegen • Snarvei Tillerringen • Snarvei trapp ved Risvollan senter • Snarvei Storhaugstien • Snarvei Selsbakkli- Rydningen- Buenget • Snarvei Håkon VII plass/ Waisenhuset • Snarvei ved Havstein kirkegård- Nordre Hoem Trikkestasjon • Snarvei til Berg skole Stiene har en totallengde på i ca 1,2 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier i nærheten av flere viktige målpunkt. God tidsbesparelse istedenfor å gå rundt vil være stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprojektet er som oftest en del av en lengre gåroute og bidrar til et sammenhengende attraktivt gånnett og kortere avstand mellom viktige reisemål.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for flere gående gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere.
Lokale delmål:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging

Planstatus:	Tiltakene er i tråd med overordnede reguleringsplaner
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging og bygging av noen snarveier i 2026 Ferdigstillelse av bygging i løpet av 2027.
Samordning andre tiltak:	Avklares i detaljplanleggingsfasen
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som dukker opp i løpet av detaljplanleggingsfasen som påvirker økonomi og fremdrift. Avklaringer samtykker. Avklaring midler til drifting av snarveiene.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2025	40	2026
Merknad:			

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

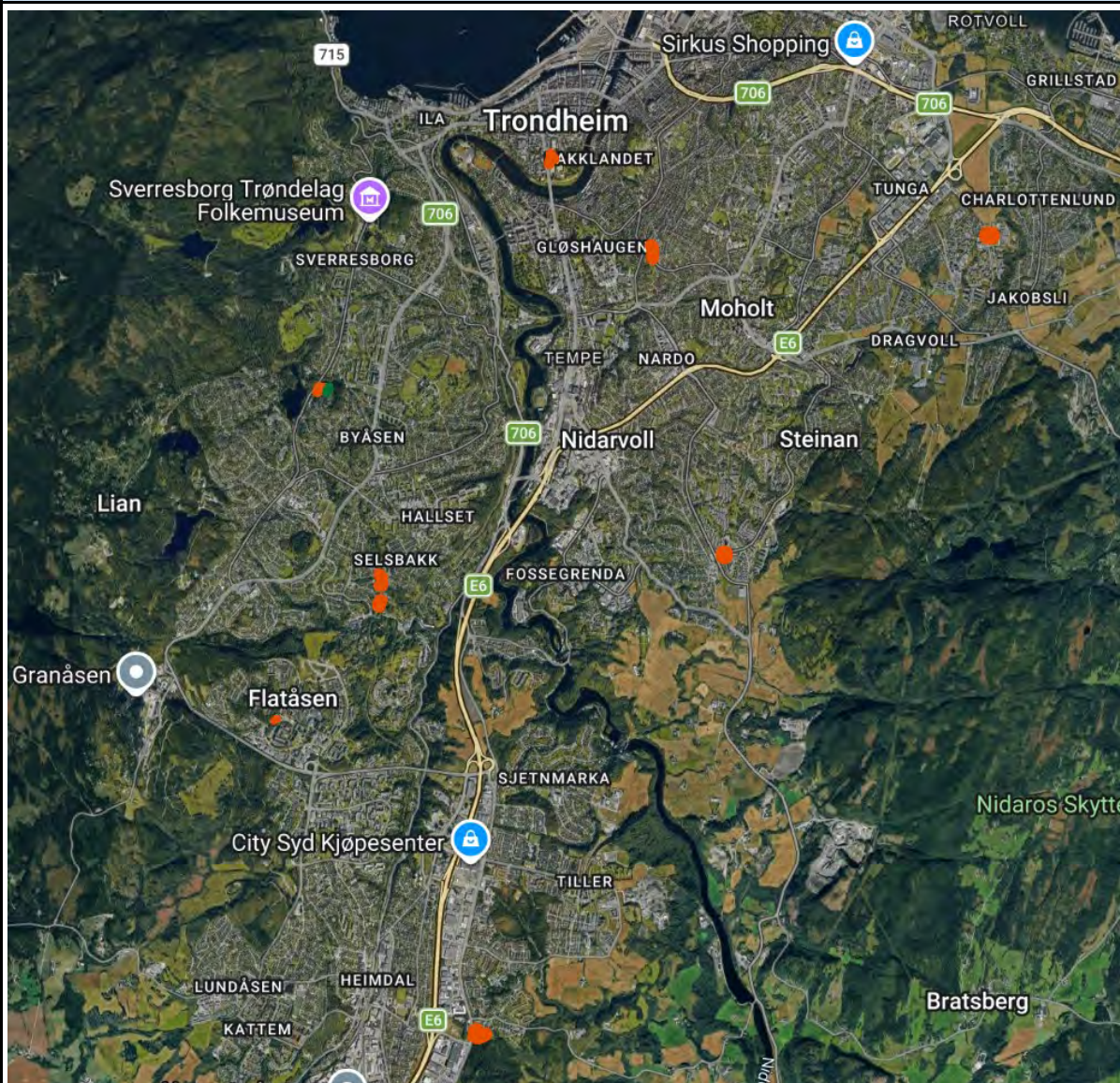
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	21,4	5	10	6,4		
Merknad:						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød markering viser snarveiene som skal oppgraderes. [Se link her.](#)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sanering av underganger Innherredsveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	<u>Buran undergang:</u> Opparbeidelse av sidearealer: ca 1200 m² + 2000 m² = 2200 m² Sanering av undergang (arealet under bakken): ca 230m² <u>Voldsminde undergang:</u> Opparbeidelse av sidearealer: ca 500 m² + 450 m² = 950 m² Sanering av undergang (arealet under bakken): ca 80 m²
Prosjektutløsende:	Vesentlig redusert personbiltrafikk i Innherredsveien siden Strindheimtunnelen åpnet og oppgradering av Innherredsveien til en bygate. Områdesatsing Lademoen. Tilrettelegging for gange ved å gi økt opplevd trygghet og redusere det fysiske handlingsrommet for kriminelle handlinger, som i dag er et problem med undergangen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket fullfører gateprosjekt Innherredsveien med sidegater. Tiltaket berører ikke hovedsykkelnettet, men gjør at det blir bedre helhet og sammenheng for gående og syklende.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å redusere areal til parkering og kjøring og gjøre det mer attraktivt for gående.
Lokale delmål:	Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser. 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet. Sannsynligvis vil tiltaket indirekte også bidra til målene: 1. Lavere utslipp 6. Overholde krav til luftkvalitet Delmålene vil oppnås ved å - gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, inkludert barn i skolealder. - fjerning av arealer der det i dag forekommer kriminell virksomhet, og forbedre sosial overvåking - gi gående gode gangsoner, møbleringssone samt rom for gatetrær og overvannshåndtering - reduserer noe gateparkering og transformere kjøreareal til areal beholdt myke trafikanter og grønt i gaterommet. Tiltaket bidrar også positivt til Områdesatsinga La'mon.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket gjennomføres med byggesøknad som inkluderer dispensasjon fra gjeldende plan.
Forventet fremdrift:	Forprosjekt og detaljplanlegging 2026
Samordning andre tiltak:	- Avklares i senere fase
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi. - Forhold i grunnen - Privatrettslige avtaler - Usikre kostnader - Utredning om alternativ bruk av Buran undergang.

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

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

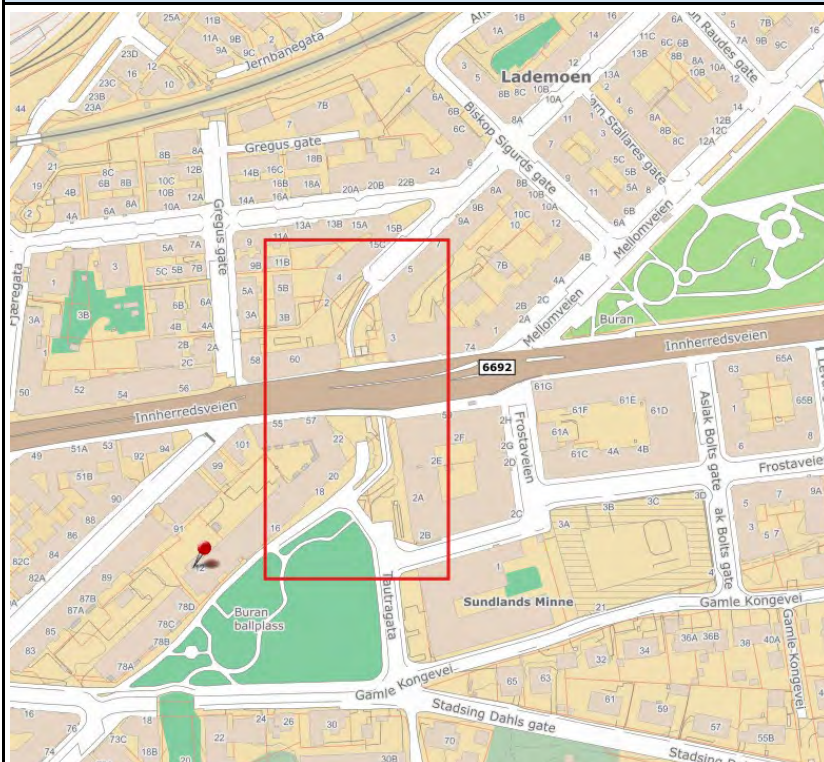
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr:					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	32	5		10	10	7
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektområde for Buran undergang.



Prosjektområde for Voldsminde undergang.

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Rundkjøring regulert i planen til Campus-NTNU - Vedtatt mars 2023 Ikke behov for regulering for øvrige tiltak

Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan sommer 2027 Forventet byggestart høst 2027 med ferdigstillelse ila des. 2028
Samordning andre tiltak:	Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter.
Usikkerhet i prosjektet:	Ombygging av kryss med Strindvegen (delstrekning 13) er fylkesveg, og krever godkjenning av løsning og en utbyggingsavtale.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
19,5	2022	+40 % / - 20 %	2024
Merknad:			

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

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

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

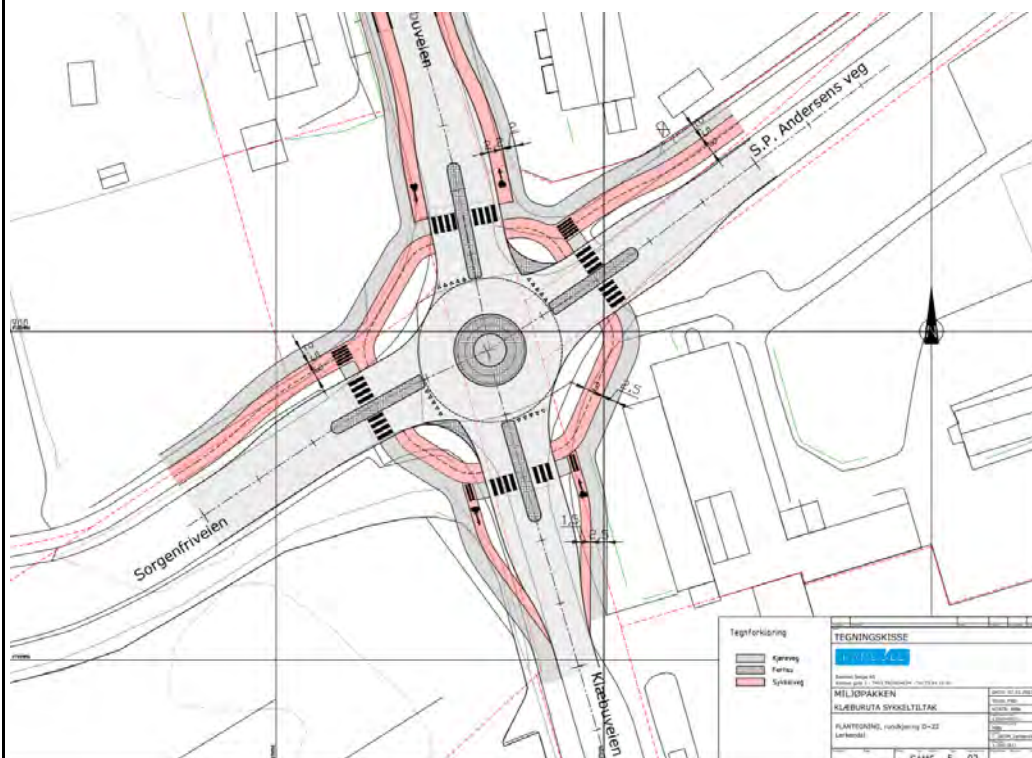
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	22,7	6,5	5,7	10,5		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Delstrekning 13: Krysset Strindvegen x Klæbuveien



Plantegning rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15)



Illustrasjon rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15) sett mot sør

Prosjektnavn:	Bylogistikk, (20112A)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Vi bygger kunnskap om fremtidens bylogistikk ved å teste ut de nasjonale anbefalingene fra Statens vegvesen, TØI og SINTEF lokalt. Erfaringene vi høster i Trondheim skal bidra til kompetanseheving i hele landet. Internt i kommunen pågår det piloter som ser på hvordan vi som innkjøper og bestiller kan påvirke logistikken, med lokalmat som utgangspunkt. Samtidig ruller vi nå ut tre nye pilotprosjekter i samarbeid med næringslivet. Dette er et resultat av Arenamøtet i september 2025 og representerer næringens egne løsninger for å få til mer effektiv, trygg og grønn vare og nytte transport. Les mer om prosjektet her: Bylogistikk laboratoriet
Prosjektutløsende:	Potensialet for en betydelig utslippsreduksjon gjennom en grønnere og mer effektiv vare og nytte transport er hovedgrunnen for å gjøre dette prosjektet, samtidig som redusert mengde varebiler kan gi et sikrere bymiljø for syklister og gående, samt tryggere skolegårder og barnehager for unger og ungdommer. Behov for bedre dialog mellom aktører, særlig offentlig og privat, etablering av samarbeidsmodeller, kunnskapsdeling, større fokus på økonomisk bærekraft, og systematisk testmetodikk.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en forlengelse av TRFKs rapport “living labs” om bylogistikk fra 2021. Tiltaket har fått bevilgning for oppstart og drift i 2025, men ønsker å utvide prosjektet med et år til i tråd med prosjektplanen. Vedtak i kontaktutvalgets møte 02.02.22.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet bidrar ikke i stor grad direkte på nullvekstmålet, men det anslås å ha potensiell stor effekt på de lokale delmålene som Miljøpakken rapporterer på, spesielt delmål 8.
Lokale delmål:	Bidra til å nå mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv. Med ringvirkninger på miljøpakkens mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal

	reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Vi er i gang med gjennomføringsfasen av Living Lab bylogistikkprosjektet. Organisasjonen er etablert. Nettside for prosjektet prosjektside er publisert, og resultater fra prosjektet legges ut der fortløpende. Bylogistikk labratoriet. Pågående pilotprosjektene er: - Lokalmat og bestillerkompetanse (2024-2027) - Innkjøp som en del av bylogistikk (2024-2027) Følgende piloter har fått innvilget midler: - Off peak leveranser og samlastning til barnehager og skoler (2026-2026). PostNord og Tøi - Effektiv vare og avfall håndtering i midtbyen, Samt byggeplass logistikk. Case: Midtbykvartale, Krumbukkvartale og Nordregate 6 (2026-2028). ECDahls eiendom med.fl. - Samarbeid for mindre vare og nytte trafikk på Bakklandet. Bakklandet næringsforening (2026-2027) Det pågår kartlegging og nettverksbygging gjennom pilotarbeidene som bidrar til å bygge kunnskap om både transport og bransjene som berøres. Det ligger i pilotenes natur at man skal teste ut nye løsninger og at de derfor endrer seg mye i løpet av pilotens levetid. De produserer også kunnskap fortløpende, som tas med tilbake til virksomhetene og skaper flere mindre endringer underveis. Vedtak og formelle prosesser: - Miljøpakkens programråd godkjente prosjektmodell i mars 2025. - Tilsagnsbrev for pilot søknader mai 2026
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging. Ikke relevant
Planstatus:	Oppgi status både for reguleringsplan og byggeplan Ikke relevant
Forventet fremdrift:	LivingLab-organisasjonen er etablert, og arbeidet er i gang. Prosjektet er i gang, TK ønsker å videreføre prosjektet ut 2027. Det forventes at pilotene holder sin fremdrift, samt at vi får organisert en ny runde med næringslivet i et arenamøte for å samle nye aktører til å søke piloter for 2027. Piloter som er avhengig av videre støtte.
Samordning andre tiltak:	Samarbeid og nettverk:

	- Vi har etablert tett samarbeid med pågående bylogistikkprosjekter om varetransport i vestkorridoren som vant Zero sin transportpris i 2024. - Etablert samarbeid og FoU utvikling med Sintef og NTNU (NFR Fresh, loi på flere relevante) - Første masteroppgaver på fysisk planlegging NTNU: på bylogistikk og hub-plasseringer skal være ferdig i til sommeren 2025. - By-logistikk strategien til Trondheim kommune har lagt inn living lab som en måte å utvikle gode bylogistikk løsninger, strategien skal opp til behandling. - Medlem av BYFLYT nasjonal samarbeids arena for bylogistikk som går på tvers av flere kommuner i Norge som driver med bylogistikk piloteringer.
Usikkerhet i prosjektet:	Villigheten både i varetransportsektoren, næringslivet og internt i kommuner og fylkeskommuner til å teste ut nye måter å tenke på rundt varetransport er alltid en usikkerhet i innovasjonsprosjekter, og det tar tid å bygge relasjoner. Ved usikker finansiering kan vi også miste nøkkelpersoner som sitter på kompetanse som er viktig for å kunne gjennomføre pilotene. Med LivingLab-metodikken og pilotering er det mye læring og relativt stor usikkerhet sammenlignet med andre prosjekter. Erfaringene så langt er at det tar tid å få til endringer.

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

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

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15	26	10 %			
Merknad/ref til PR-saksnr: Det ble bevilget 5 mill. kr. i 2022 til oppfølging av living labs. Det ble i PR-sak 20/25 besluttet at disse midlene kunne brukes til dette prosjektet i tråd med prosjektplanen beskrevet i saken.					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	15,5	10,5	5,0			
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektnavn:	MST29 - Endeholdeplasser TK
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektene har som utgangspunkt å utnytte eksisterende endeholdeplasser bedre og/eller utvide disse. Følgende endeholdeplasser skal oppgraderes: ● Sluppen ● Nordre Flatåsen ● Othlienborg ● Ringvål
Prosjektutløsende:	Bakgrunn og formål Prosjektet er en direkte oppfølging av det felles utredningsarbeidet i MST 2029 (Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Trondheim kommune). For å muliggjøre den planlagte rutestrukturen fra 2029, søkes det om midler til å oppgradere, utvide og etablere kritiske endeholdeplasser. Tiltakene er helt avgjørende for kollektivsystemets drift og skal ivareta tre kjernefunksjoner: ● Drift og tidsregulering: Nok oppstillingsareal mellom ruteavganger for å sikre stabil rutedrift. ● Sjøførfasiliteter: Tilrettelagte pausesteder som sikrer lovpålagt hvile og et forsvarlig arbeidsmiljø. ● Energiløsninger: Tilstrekkelig areal til ladeinfrastruktur for nullutslippsbusser. Uten disse infrastrukturtiltakene vil det nye kollektivtilbudet i 2029 ikke være driftsmessig gjennomførbart. Midlene skal bringe de prioriterte lokasjonene frem til byggeplan og anleggsgjennomføring.
Helhet/sammenheng:	Bidra til en vellykket implementering av ny rutestruktur i forbindelse med MST2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene understøtter målene i MST 2029 ved å øke kollektivtilbudets attraktivitet, effektivitet og pålitelighet. Dette styrker bussens konkurransekraft mot personbilen, og er et direkte bidrag til å nå nullvekstmålet
Lokale delmål:	● 1. Lavere utslipp ● 2. Økning i miljøvennlige reiser ● 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig ● 5. Redusere trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektet har gjennomført prosjektutviklingsfasen gjennom utredningsarbeidet i MST 2029. Prosjektet skal nå gå over i byggeplanfasen.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltakene berører i hovedsak eksisterende veggrunn som er regulert til samferdselsformål, men planstatus og nødvendig prosess varierer mellom lokasjonene. Sluppen: I strid med regulert grøntformål; krever dispensasjonssøknad og ny avkjørselstillatelse. Flatåsen nordre: Berører boligformål; må samordnes direkte med pågående reguleringsplanarbeid for Kongsvegen. Othilienborg: Nyinnspilt lokasjon; krever arealsjekk for å avklare om det blir dispensasjon eller reguleringsendring.
Forventet fremdrift:	Prosjektet har en overordnet målsetning om å være ferdigstilt til Q2 2029, slik at infrastrukturen står klar før innføringen av ny rutestruktur i august 2029.
Samordning andre tiltak:	Må samordnes direkte med pågående reguleringsplanarbeid for Nordre del av Elgeseter gate
Usikkerhet i prosjektet:	- Arealstatus og planavklaringer: Usikkerhet knyttet til saksbehandlingstid dersom det avklares behov for mindre dispensasjoner fra gjeldende arealformål. - Fysisk utforming og lokal tilpasning: Usikkerhet knyttet til endelige tekniske løsninger for bussoppstilling, herunder optimalisering av trafikkikkerhet/sikt, nødvendig bæreevne i vegdekket, samt plassering og avtaler for sjåførfasiliteter.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
74,5	2026	40%	2023
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	77	0	13	40	24	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

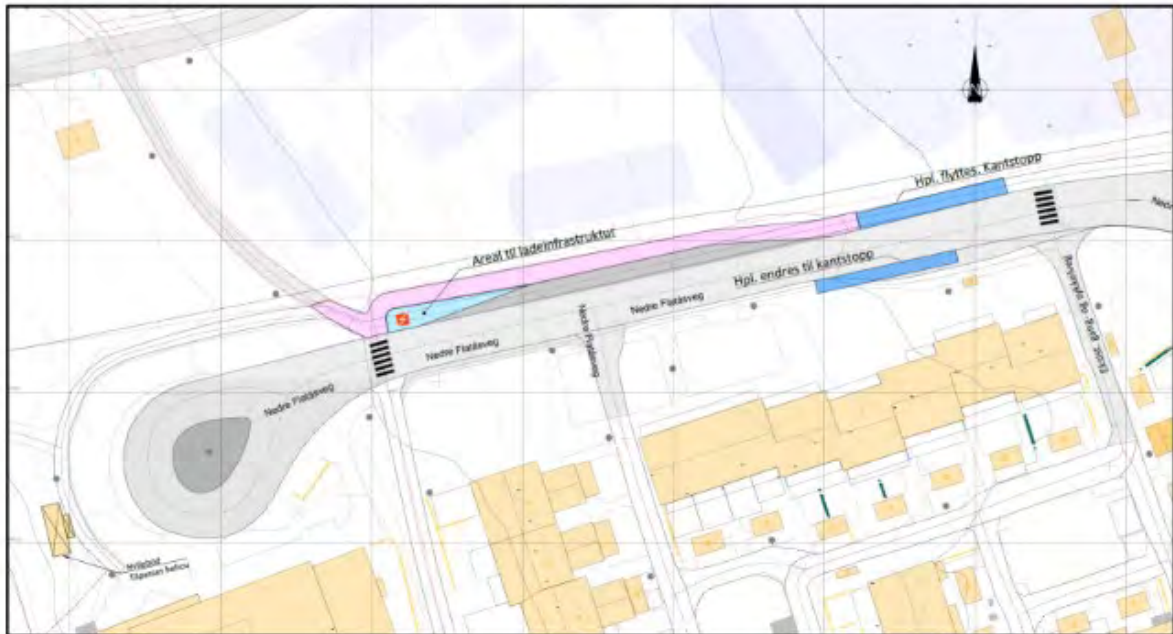
KART/PROSJEKTSKISSE

- **Sluppen**



Forslaget til løsning er å bruke arealet mellom rampen fra omkjøringsvegen og Tempevegen. Her kan det være plass til 4-5 busser med inn- og utkjøring fra Tempevegen. Området er regulert til annen veggrunn grønt i gjeldende plan.

- **Nordre Flatåsen**



Tiltaket innebærer å bygge en busslomme slik at busser kan bruke denne for å vente på oppstart ny tur. Se figur over. Når denne bygges må dagens fortau «skyves» ut i det som er regulert til annen veggrunn grønt. Det foreslås også en oppgradering og oppstramming av holdeplassen mot sentrum.

- **Othlienborg**

Info mangler

Prosjektnavn:	MST29 - Bromstad
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter; • Etablering av en ny, universelt utformet metrobussholdeplass (par) nær krysset mellom Tungavegen og Landbruksvegen. • Stengepunkter i Bromstadvegen for å dempe biltrafikken og gi bussen bedre fremkommelighet. • Oppgradering av krysset der Tungavegen møter Bromstadvegen. • Nytt kollektivfelt i Landbruksvegen for å sikre bussens innfart mot Brundalsforbindelsen.
Prosjektutløsende:	Prosjektet utløses av den kommende innføringen av ny rutestruktur i MST 2029, der Bromstadvegen og tilstøtende vegnett blir en helt sentral trasé for ny busslinje til den fremtidige Brundalsforbindelsen. Allerede i dag opplever busstrafikken store forsinkelser og kødannelser i de sentrale kryssene i området. Disse fremkommelighetsutfordringene forventes å eskalere kraftig som følge av de planlagte bolig- og områdeutbyggingene på Brøset, Brøset søndre, Leangen og utbyggingen av Leangen idrettspark. Tiltaket bygger direkte på anbefalingene fra den felles konseptvalgrapporten for Bromstadvegen (2026), og skal sikre at nødvendig veg- og holdeplassinfrastruktur er etablert i tide for å sikre bussens pålitelighet og rutedrift fra 2029.
Helhet/sammenheng:	Bidra til en vellykket implementering av ny rutestruktur i forbindelse med MST2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene understøtter målene i MST 2029 ved å øke kollektivtilbudets attraktivitet, effektivitet og pålitelighet. Dette styrker bussens konkurransekraft mot personbilen, og er et direkte bidrag til å nå nullvekstmålet
Lokale delmål:	• 1. Lavere utslipp • 2. Økning i miljøvennlige reiser • 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig • 5. Redusere trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet har gjennomført prosjektutviklingsfasen gjennom utredningsarbeidet i MST 2029. Prosjektet skal nå gå over i byggeplanfasen.
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan og utbygging

Planstatus:	Tiltakene berører eksisterende veggrunn og infrastruktur som i hovedsak er regulert til samferdselsformål. Det må i den kommende fasen avklares om tiltakene krever mindre reguleringsendringer, eller om de kan gjennomføres ved særskilt byggesaksbehandling/dispensasjon og avtaler med berørte parter.
Forventet fremdrift:	For holdeplasser og stenge tiltak: Tiltakene har en overordnet målsetning om å være ferdigstilt til Q2 2029, slik at infrastrukturen står klar før innføringen av ny rutestruktur i august 2029. Oppgradering av kryss og kollektivfelt: Detaljprosjekteringen skal gjennomføres i 2027/2028, men bygging av tiltakene kan avvendes til det foreligger data for de aktuelle forutsetningene, slik at eventuelle justeringer av byggeplanen kan utføres.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak via MST 2029 koordineringsgruppe. Videre må det koordineres med Trondheim kommunes øvrige planarbeid for nærområdet og pågående detaljreguleringer for utbyggingsfeltene på Brøset og Leangen
Usikkerhet i prosjektet:	• Areal og infrastruktur: Usikkerhet knyttet til saksbehandlingstid for nødvendig grunnerverv, eksterne avtaler og eventuell omlegging av kabler og ledninger i grunnen. • Områdemedvirkning og lokalvegnett: Usikkerhet knyttet til tidsbehovet for en grundig medvirkningsprosess med beboere og lokalt næringsliv, samt behovet for å vurdere eventuelle avbøtende tiltak på det tilstøtende lokalvegnettet. • Trafikkmønster og kompakt geometri: Usikkerhet knyttet til endelig trafikkfordeling etter etablert stenging, kombinert med behov for å avklare geometriske løsninger innenfor eksisterende, begrensede vegareal.

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

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
81	2026	40%	2023
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME*

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad/ref til PR-saksnr: 2022					

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	84		16	23	42	
Merknad:						

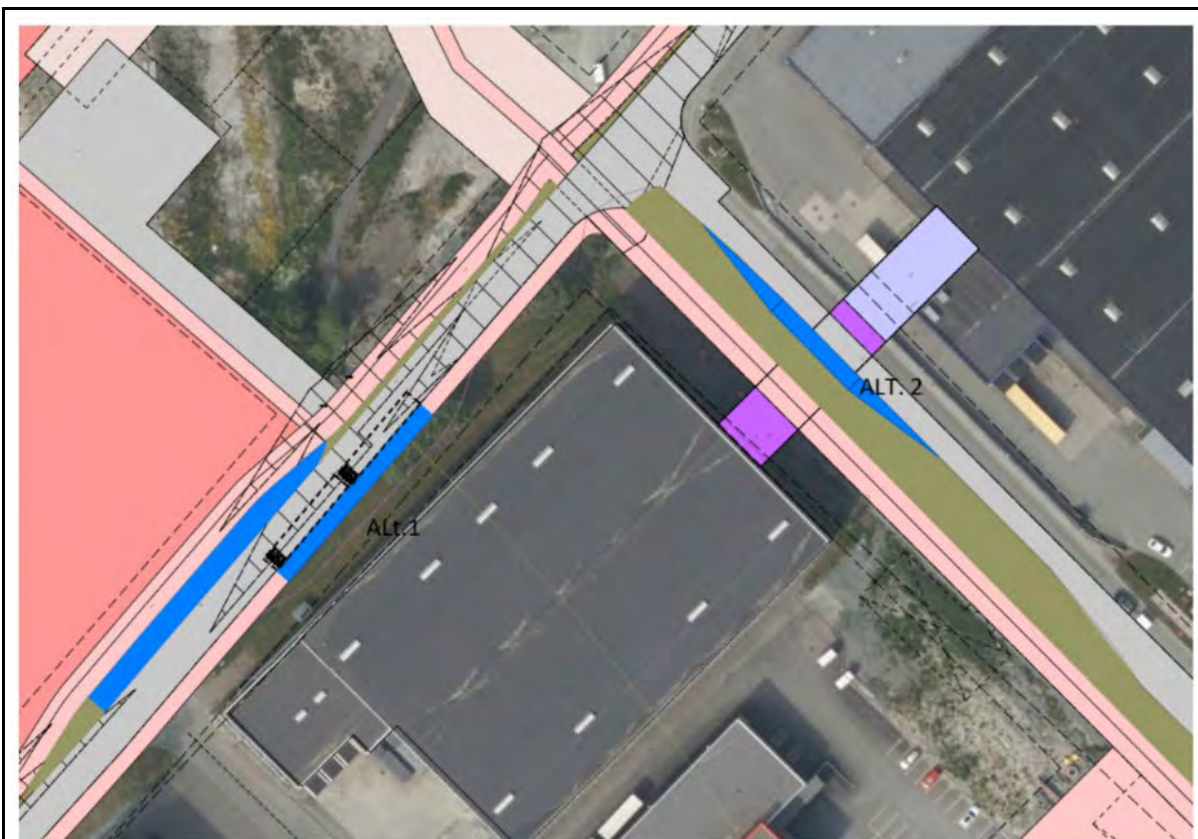
Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

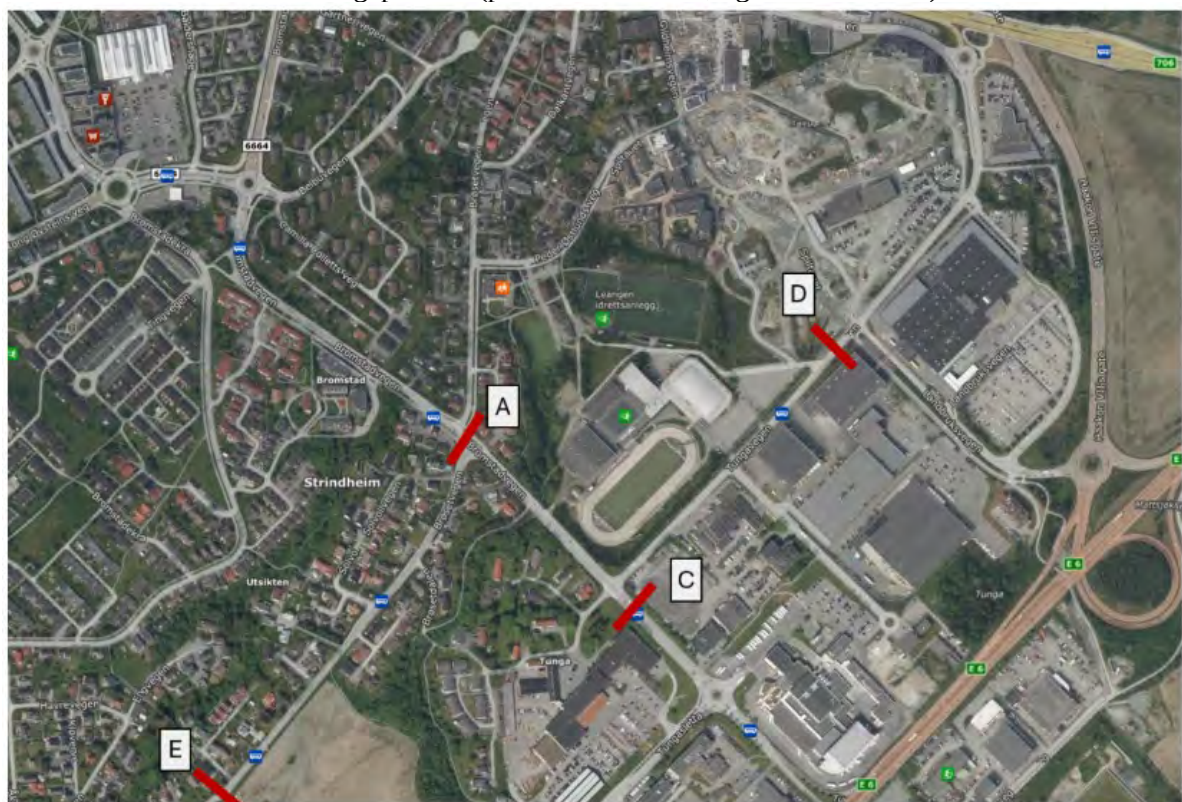
Skisse av kollektivfelt i østgående retning, sørøstlig ende av Landbruksvegen:



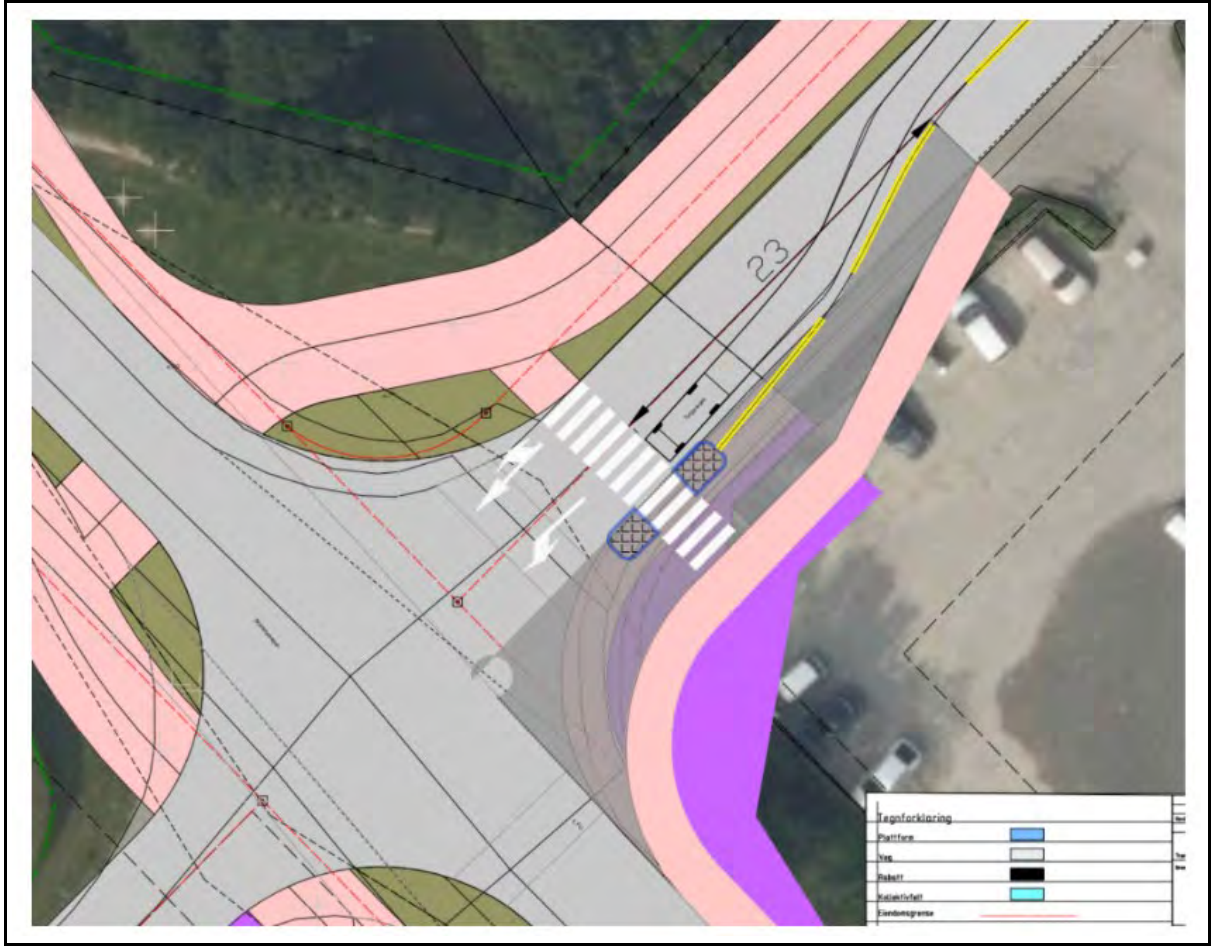
Skisse, ny metrobussholdeplass i begge retninger nær krysset mellom Tungavegen og Landbruksvegen.



Skisse som viser aktuelle stengepunkter (per nå er A aktuelt, og C er i bakhånd).



Oppgradering av krysset der Tungavegen møter Bromstadvegen. Skissert løsning med venstresvingefelt i Tungavegen



Prosjektnavn:	MST29 - Olav Kyrres gt
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter mindre endringer i trafikkmønster og optimalisering av signalanlegg for å fjerne forsinkelser i østgående retning. Hovedelementer i omfanget: • Innføring av påbudt venstresving ut fra parkeringshuset Finalebanen , samt utredning av enveisregulering av hele Edvard Griegs gate sørover. • Etablering av et midstilt kollektivfelt ut mot Elgeseter gate og eget kollektivsignal for busser i begge retninger.
Prosjektutløsende:	Olav Kyrres gate har i dag store forsinkelser for busstrafikken i ettermiddagsrushet, og strekningen har over flere år stått på AtBs liste over kritiske flaskehalser. Utfordringene forventes å øke med den pågående områdeutviklingen. Tiltakene skal sikre bussens fremkommelighet og pålitelighet fram mot innføringen av ny rutestruktur i MST 2029.
Helhet/sammenheng:	Bidra til en vellykket implementering av ny rutestruktur i forbindelse med MST2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene understøtter målene i MST 2029 ved å øke kollektivtilbudets attraktivitet, effektivitet og pålitelighet. Dette styrker bussens konkurransekraft mot personbilen, og er et direkte bidrag til å nå nullvekstmålet
Lokale delmål:	• 1. Lavere utslipp • 2. Økning i miljøvennlige reiser • 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig • 5. Redusere trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet har gjennomført prosjektutviklingsfasen gjennom utredningsarbeidet i MST 2029. Prosjektet skal nå gå over i byggeplanfasen.
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan og utbygging
Planstatus:	Tiltakene krever i utgangspunktet kun skiltendringer og signalprogrammering innenfor eksisterende veggrunn. Det må i den kommende byggeplanfasen avklares formelt med Byggesakskontoret om tiltakene (særlig skiltportalen og endret kjøremønster) krever byggesøknad eller mindre dispensasjoner fra gjeldende reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Antatt framdrift:

	Byggeplanlegging: 2026-2027 Utbygging: 2028-2029 Prosjektet har en overordnet målsetning om å være ferdigstilt til Q2 2029, slik at infrastrukturen står klar før innføringen av ny rutestruktur i august 2029.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak via MST 2029 koordineringsgruppe. Elgeseter gate: Må samordnes direkte med dette reguleringsplanarbeidet
Usikkerhet i prosjektet:	• Signalplan og myndighetsgodkjenning: Usikkerhet knyttet til ekstern saksbehandlingstid for godkjenning av ny signalplan hos Vegdirektoratet. • Lokal trafikkfordeling: Usikkerhet knyttet til kapasitetsbehov og endret trafikkbelastning i tilstøtende sidegater som følge av det nye kjøremønsteret. • Grensesnitt og beredskapslogistikk: Behov for tidlig dialog og samordning med St. Olavs hospital og ambulansetjenesten.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
11	2026	40%	2023
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill.):	11	0	2	5	4	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Alternativ C ny faseplan og midstilt kollektivfelt i tilfart ut mot Elgeseter gate. Illustrasjonen viser plassering av nye signalhoder i tilfart fra Olav Kyrres gate mot Elgeseter gate:



Figur som viser påbudt venstre ut fra p-hus Finalebanen. Bildet til høyre viser utkjøring fra p-hus Finalebanen:



Prosjektnavn:	Gatetiltak i Midtbyen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter tiltak som bedrer forholdene og attraktiviteten for gående og syklende. Aktuelle gater er Munkegata, Dronningens gate og/eller Fjordgata. Endelig omfang fastsettes på et senere tidspunkt, og er avhengig av politisk forankring og det videre prosjektutviklingsarbeidet.
Prosjektutløsende:	Prosjektet utløses av Kontaktutvalgets vedtak om å utarbeide en pakke for å oppnå reduksjon i gjennomgangstrafikken i Midtbyen, øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken og bedre forholdene for gående og syklende i og rundt Trondheim sentrum.
Helhet/sammenheng:	Fjordgata og Dronningens gate er definert som sykkelgater i gatebruksplanen for 2030 og Munkegata er definert som flerbruksgate. Gatene er viktige ruter for gående til et stort antall arbeidsplasser og virksomheter. Gatene leder gående til/fra kollektivknutepunkt som Trondheim S og Prinsenkrysset, med handel-, kultur- og fritidstilbud i Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket innebærer å gjøre det mer attraktivt og tryggere å gå og sykle, og endre konkurransekraften med bil i favør miljøvennlige reiser.
Lokale delmål:	• 1. Lavere utslipp • 2. Økning i miljøvennlige reiser • 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder • 5. Redusere trafikkulykker • 6. Overholde krav til luftkvalitet • 7. Redusere trafikkstøy • 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet er i en tidlig oppstartsfase.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, byggeplan og utbygging
Planstatus:	Trolig ikke aktuelt
Forventet fremdrift:	Bygging av midlertidig prosjekt i 2027, mens permanent ombygging anslås tidligst rundt 2030.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med andre tiltak i Midtbyen og områdeplan for nordøstre kvadrant.
Usikkerhet i prosjektet:	• Tidlig porteføljeinnspill: Risiko for endringer i endelig prosjektomfang, tidslinje og kostnadsrammer, ettersom tiltaket meldes inn før detaljerte faglige utredninger er gjennomført og endelig gateløp er valgt.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
85	2026	40%	2023
Merknad:			

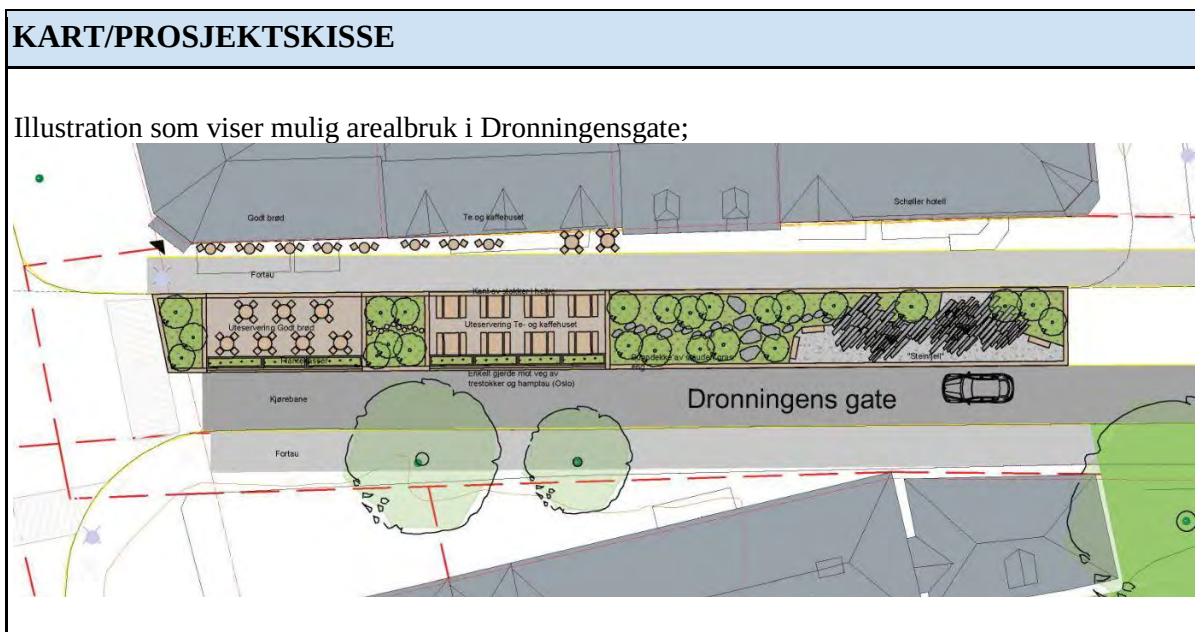
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	88		15	2	2	3
Merknad: 66 MNOK etter 2030						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Prosjektnavn:	Gyldenløves gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Gatas lengde: ca 480 meter Gatas bredde: ca 15 meter Antall kryssområder: 6 Høydeforskjell: ca 41 meter Fortau skal utvides slik at det blir mulig for Trondheim kommune å brøyte det. Det skal ryddes og fjernes en del parkering i gata og etableres klimavennlige løsninger for overvann og vegetasjon.
Prosjektutløsende:	Gyldenløves gate har dårlige forhold for gående, spesielt vinterstid, grunnet smale fortau og manglende drift av fortauene, i kombinasjon med stor stigning. Gyldenløves gate fikk en meget høy score i metoden for utvelgelse av gåtiltak, blant annet fordi den er sentrumsrettet, og har nærhet til mange viktige reisemål og Metrobussstasjon. Gata ble også vurdert av studenter, som en oppgave i Eksperter i Team, som viste til at spesielt eldre i stor grad opplevde å bli isolert vinterstid på grunn av manglende brøyting og strøing av fortau. Helsetjenesten rapporterer om nedsatt psykisk og fysisk helse om vinteren for eldre som bor i området.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med kommunens gåstrategi, mobilitetsstrategi og vil gi en mye bedre forbindelse mellom flere viktige målpunkt. Strekningen er en gjennomgående akse (samleåre) som binder sammen Rosenborg og sentrum. Viktig hovedstrekning i et område der det er mye dårlig standard på gangarealer. Det er en uforholdsmessig stor andel areal til bilkjøring i forhold til areal til gange/opphold. Strekningen er utpekt som viktig for områdesatsingen på Møllenberg. Gata er den mest sentrale og potensielt gangvennlige av de tre hovedaksene til sentrum (Rosenborggata og Nonnegata på hver side).
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet gjør det mer attraktivt å gå, og la bilen stå. Flere av delstrekningene er eller kan bli bilfrie, og prosjektet legger opp til god vinterdrift av fortau for å gjøre gata gåvennlig også om vinteren.
Lokale delmål:	Slik bidrar prosjektet til å nå delmål: 1. Det skal slippes ut mindre CO2 Mindre bruk av privatbil når det blir mer attraktivt å gå, og færre p-plasser.

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan).
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og bygging
Planstatus:	Komplett planforslag er under utarbeidelse
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av - Antatt vedtatt reguleringsplan 2026 - Byggeplan: 2027 - 2028 - Utbygging: 2028 - 2030
Samordning andre tiltak:	- Koordineres med fornying av vann og avløpsprosjekt på strekningen.
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi: - Grunnforhold (spesielt behovet for masseutskifting) - Kabeletater (Tensio og Statkraft)

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
56	2023	14%	2026
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	63,4	4	4	15	30	10,4
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
Prosjektområdet strekker seg fra Innherredsveien i nordvest til Stadsing. Dahls gate i sørøst.  Figur: Gyldenløves gate delt opp i delstrekninger nummerert 1-7.



Illustrasjon fra skisseprosjekt.

Prosjektnavn:	Erling Skakkes gate vest
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter ombygging av en ca. 280 meter lang delstrekning av Erling Skakkes gate, nærmere bestemt mellom Kalvskinnsgata og Elvegata Hovedtiltaket er å etablere et sammenhengende og universelt utformet fortau i gata.
Prosjektutløsende:	Prosjektet utløses av et politisk bystyrevedtak om å opparbeide et sammenhengende, universelt utformet fortau langs Erling Skakkes gate, samt behovet for å tilrettelegge for vinterdrift.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet støtter Trondheim kommunes gå- og sykkelstrategi samt den vedtatte Gatebruksplanen for Midtbyen, hvor Erling Skakkes gate er definert som en sykkelgate med plass for bil. Oppgradering av infrastrukturen gjør gata til en attraktiv og trygg gangforbindelse i sentrum. Tiltaket fungerer som et roligere alternativ til kollektivtraseen i Kongens gate, der universell utforming av fortau i sin tid ble nedprioritert til fordel for kjørefelt.
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet gjør det mer attraktivt å gå, og legger opp til god vinterdrift av fortau for å gjøre gata gåvennlig også om vinteren.
Lokale delmål:	1.. Det skal slippes ut mindre CO2 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og bygging
Planstatus:	Ikke aktuelt
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av - Forprosjekt: 2027 - Byggeplan: 2028 - Utbygging: 2029 - 2030
Samordning andre tiltak:	- Kalvskinnnetplanen - gjeldende reguleringsplan i området. - Kongens gate, inkl Tordenskiolds gate og Smedbakken. Koordinere med løsning i krysset Smedbakken x Erling Skakkes gate. - Kongens gate 93: Byplan ser på en felles avfallsløsning mellom Erling Skakkes gate 70 og Kongens gate 93. - Planoppstart for Erling Skakkes gate 47.

Usikkerhet i prosjektet:	- Begrenset fysisk areal og lokale grensesnitt: Usikkerhet knyttet til geometrisk utforming innenfor et kompakt gaterom. Det begrensede arealet krever komplekse avveininger mellom universell utforming av fortau og øvrige funksjoner/interesser i gaterommet.
--------------------------	--

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
26,5	2026	-20% – 40%	2026
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill.):	27,4	0	2,4	8	16	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Uavklart
Planstatus:	Regulert
Forventet fremdrift:	Under avklaring grunnet økt kompleksitet i prosjektet og utbygging

	av E6.
Samordning andre tiltak:	Kan samordnes med tiltak på Nordlandsbanen (elektrifisering eller dobbeltspor).
Usikkerhet i prosjektet:	Utbygging av E6. Nærhet til jernbanen, kryssing av vassdrag, marked, planprosessen, anleggsgjennomføring (beredskapsveg for E6)

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
83,4	2025	10-20		SVV-anslag	2023
Merknad:					

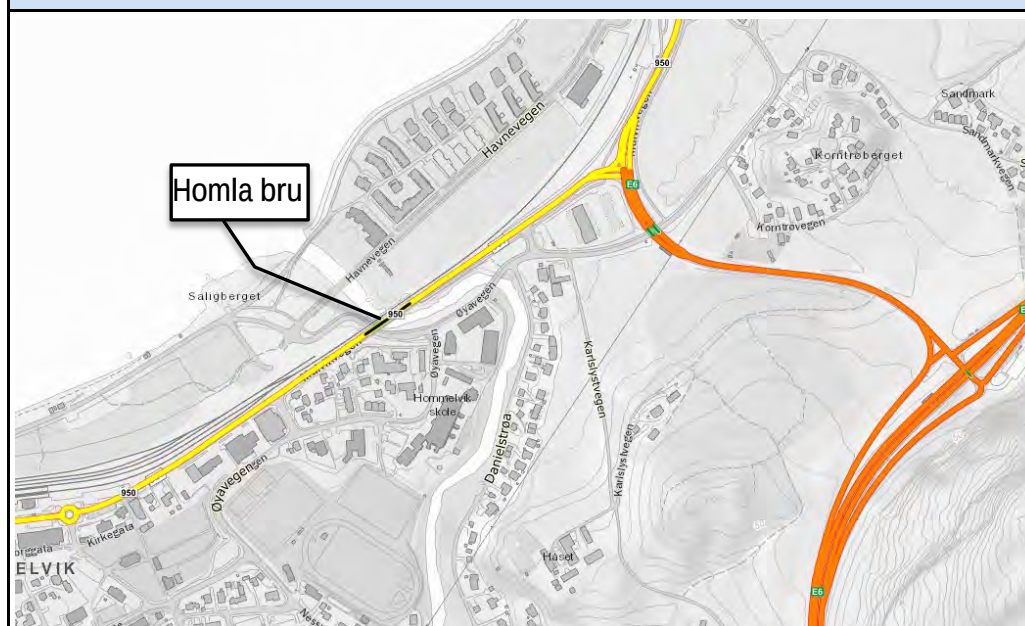
*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest bevilg.
Beløp (mill):	18,4				70,2	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	25125S Fv. 6650 Byåsveien, Munkvoll - Ila
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltiltak langs Byåsveien mellom Munkvoll og Ila. Opprinnelig var det to strekninger Byåsveien søndre, Munkvoll-Fridtjof Nansens vei, og Byåsveien nord, Fridtjof Nansens vei – Ila. Det legges opp til sykkelveg med fortau på østsiden av Byåsveien som gjennomgående hovedløsning, men med redusert standard ved Gamle Åsvei.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud for syklistar til syklistar.
Helhet/sammenheng:	Del av det prioriterte hovednett for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Utarbeide reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Innsendt komplett plan for søndre delstrekning i 2027, med påfølgende byggeplan byggeplan og utbygging.
Samordning andre tiltak:	Må koordineres med Byåstunnelen i tråd med politisk vedtak fra fylkesutvalget. Sykkelløsning i Bøckmans veg, Sverresborgruta og Roald Amundsen veg.
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdrift mot planmyndighet

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

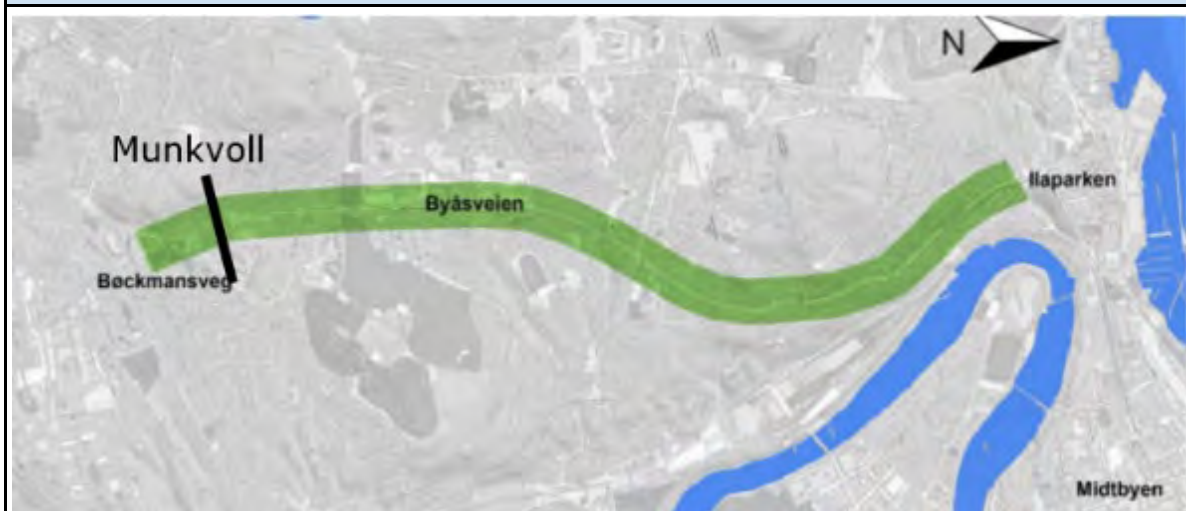
Munkvoll - Breidablikkveien	230	2021	40 %	2025
Breidablikkveien – Ila	220	2021	40%	2025
	Merknad:			

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

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	7	19,8	77,9	144,1	343

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Gateprosjektet omfatter strekningen av fv. 6650 Kongens gt. i Trondheim mellom Ilevollen/Nidareid og kryss med St. Olavs gt., ca. 860 m. Ny trafikk-løsning er «Kollektivgate nord» på delstrekningen over Nidareid og tre kjørefelt på delstrekningen Vollgata-Tordenskjolds gt., med midtstilt kollektivfelt retning østover. Nye holdeplasser bygges ved Hospitalskirka og Nidareid. Ombyggingen medfører omlegging og fornying av teknisk infrastruktur (overvannssystem, VA-ledninger, kabelnett, trikkespor med kjøreledninger, gatelys).
Prosjektutløsende:	Behov for å forbedre kollektivtraséen inn mot sentrum. Anlegget er definert som et gateprosjekt i metrobussporteføljen (kollektivtiltak) i Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026.
Helhet/sammenheng:	Fra planprogrammet 2018 og forprosjekt 2019: Gateprosjektene er viktige traséer for metrobusslinjene, og bygges som effektive kollektivårer med gode forhold for fotgjengere og syklistene som ferdes langs eller krysser gata. Gateprosjektene skal øke attraktiviteten til buss, og øke tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til og fra Midtbyen.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å sikre effektive og høykvalitets busstraséer legges det til rette for å godt, synlig og effektivt kollektivtilbud. Dette er viktig for å øke kollektivandelen. I tillegg sikres bedre forhold for gående på strekningen.
Lokale delmål:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Planprogram fra 2018 angir at det ikke er behov for reguleringsplan. Det er laget et forprosjekt i 2019. Politiske vedtak i 2022 har bestemt andre trafikk-løsninger enn de anbefalte fra forprosjektet. Det har derfor vært behov for å presisere utformingen av de vedtatte trafikk-løsningene i en ny planfase utført høsten 2022/våren 2023, av en plangruppe hos fylket.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse, med forutsetning om totalentreprise for hovedentreprisen og delentreprise VA Batterigt.: • Overtakelse av anlegg i hovedentreprise, anleggsdel A; november 2027 • Overtakelse av anleggsdel B; våren 2027 • Overtakelse av anleggsdel C; våren 2028
Samordning andre tiltak:	• VA-anlegg i Kongens gt. og sidegater (Trondheim kommune) • Byggeprosjektet Nordre Ilevollen (Trondheim kommune) • Koordinering med BaneNor i forhold til dere arbeid med Nidareidtunnelene. Bane Nor har besluttet å etablere membran for å sikre tunnelen fra framtidig vanninntrengning. Utføres samtidig med anleggsdel C. • Sykkelveg i Smedbakken og Tordenskjolds gt. (anleggsdel B, Trondheim kommune) • Høy- & lavspent-anlegg (Tensio). • Fiberkabler (Telenor, Telia, etc.)
Usikkerhet i prosjektet:	Det er stor usikkerhet tilknyttet gjennomføring og kostnader av tiltak i Nidareidtunnelene (BaneNor). Usikkerhet og status i prosjektet orienteres om regelmessig i kontaktutvalget.

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

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

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	385,525	113	40,7	22	

KART/PROSJEKTSKISSE

Byggeprosjektet omfatter delstrekning 2 og 3. Delstrekning , Nordre Ilevollen, er bygget av Trondheim kommune.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21121S Fv 6656 - Bøckmans veg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere en trygg sykkelløsning, og sikre en separat løsning for gående og syklende langs Bøckmans veg, fra Munkvoll og nordover til Breidablikkveien. Det er utredet flere ulike løsninger for sykkel i Bøckmans veg i sin helhet. Valg av løsninger for hele gata henger sammen med bygging av Byåstunnelen med tilhørende endringer i trafikkmengder og kjøremønstre.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud til sykklister
Helhet/sammenheng:	Del av kjernenettet for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

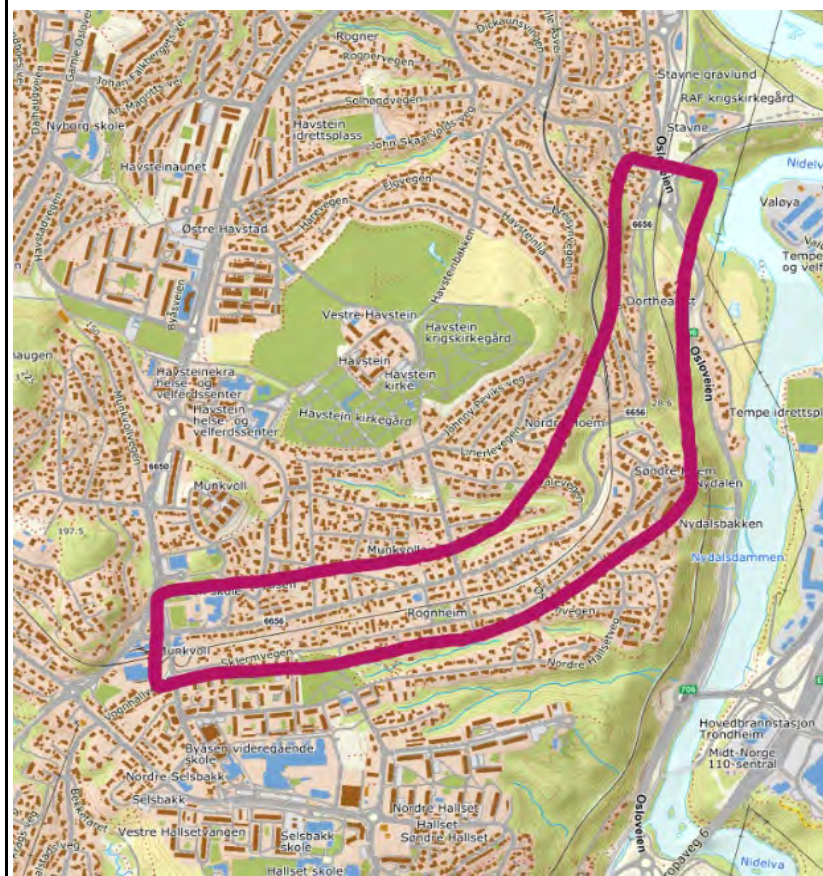
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplanarbeid
Forventet fremdrift:	Planinitiativ oversendt innen 1. juli, plan til 1.gangsbehandling oktober 2027.
Samordning andre tiltak:	Byåstunnelen og sykkelløsning i Byåsveien.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet rundt planprosess. Anslag må oppdateres.

UTREDNINGSESTIMAT			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
270	2022	40 %	2027
Merknad: Tidligere spilt inn utredningsestimat for bare nedre del av Bøckmans veg.			

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest bevilg.
Beløp (mill):	8	4	21,8	100	123	57,2

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt desember 2024 Pågående byggeplan.
Forventet fremdrift:	Arbeid med byggeplan igangsatt januar 2025. Forventet anleggsstart høst 2026 og ferdigstillelse av prosjektet vår 2028.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak langs Torbjørn Bratts veg, Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg: • R20210040 • R20220032 • R20210036 • R20210030 • Fv6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen (Trfk)
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold, grunnnerverv, byggelederkapasitet, trafikkavvikling i byggefase.

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

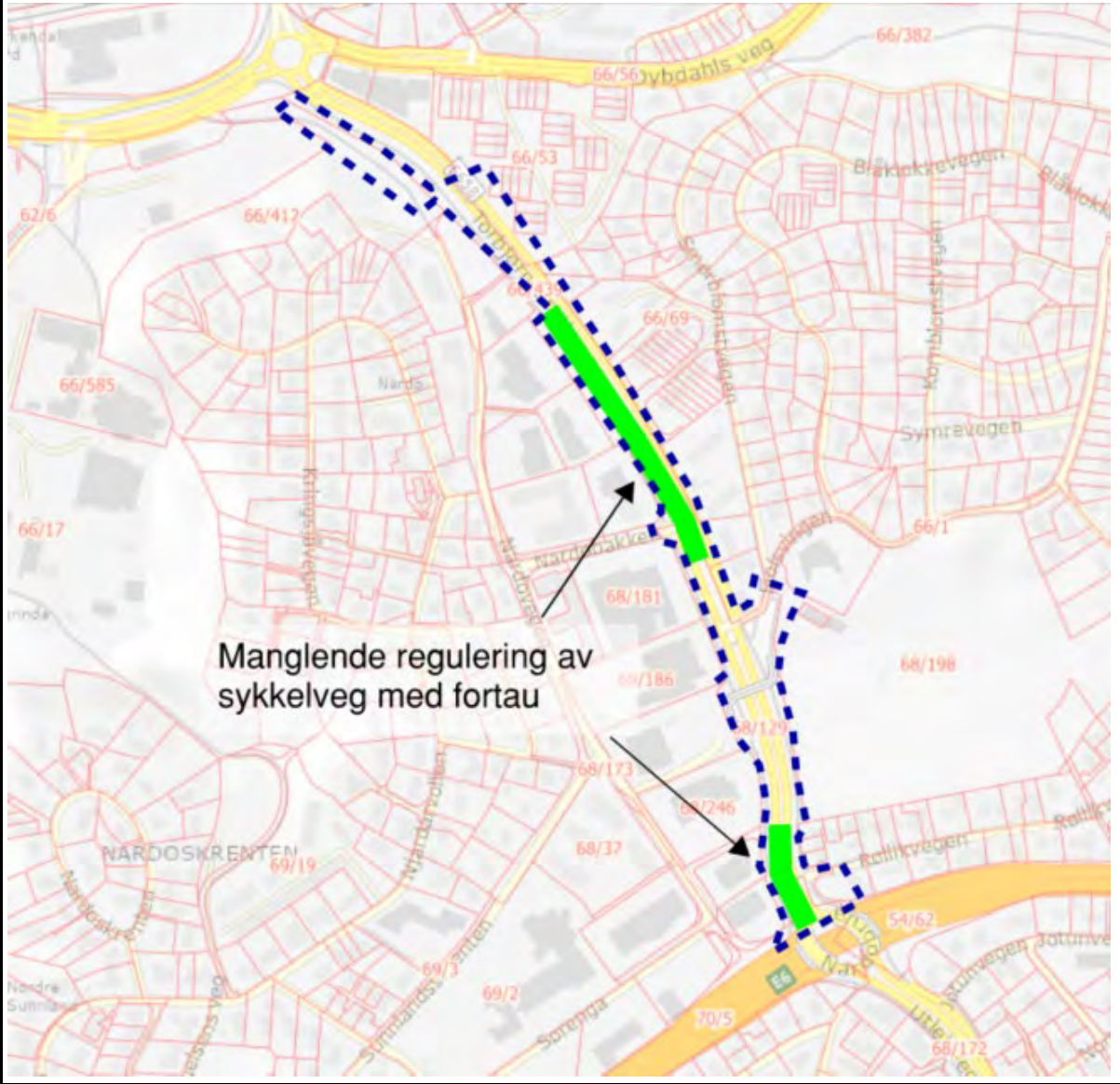
FINANSIERINGSBEHOV (løpende kroner)					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	48 (løpende kr)	65	80	42,2	
Merknad:					

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren nedenfor viser varslet planområde i blå, stiplet strek.

Grønn skravur viser områder som er inkludert i reguleringen av sykkelveg med fortau som ble vedtatt des. 2024.



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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	15,9	4	59	109,3	42,2
Merknad:					

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 19.12.2024. Byggeplan forventes ferdig i K2 2026.

Forventet fremdrift:	Anleggstart V26, ferdigstillelse sommer 2027.
Samordning andre tiltak:	VA med Trondheim kommune, og kabler og kanaler med Tensio.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, grunnforhold

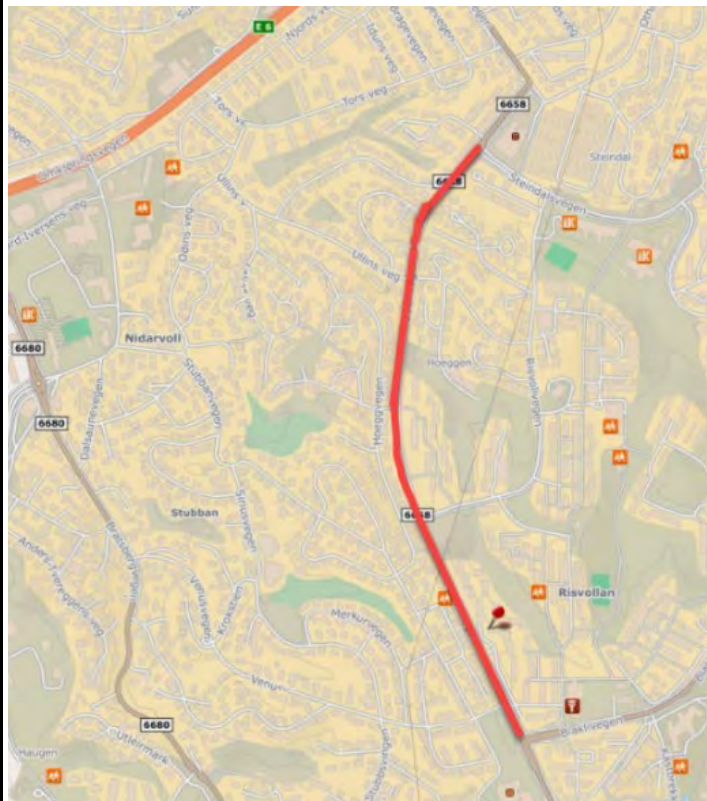
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (løpende kr)					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	57,3	35	40	4,3	
Merknad: Det er hensyntatt refusjon av andel kostnader til Trondheim kommune og Tensio.					

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

KART/PROSJEKTSKISSE


--

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

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Det skal etableres kollektivgate i Haakon VIIs gate med utgangspunkt i sidestilte kollektivfelt. Prosjektet skal sikre fremkommelighet og høykvalitet for kollektivtrafikken, etablere en høykvalitets gatestruktur, samt trafikkikkerheten for alle trafikantgrupper. Viser til omtale på kart/prosjektskisse.
Prosjektutløsende:	Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim
Helhet/sammenheng:	Del av Metrobussporteføljen
Bidrag til nullvekstmålet:	Prosjektet skal sikre et godt og attraktivt busstilbud og redusere barriereeffekten for myke trafikanter. I sum vil dette gjøre det mer attraktivt å velge miljøvennlig transport.
Lokale delmål:	Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det lettere å kjøre buss. Bidrar derfor til mål 1-5 i Miljøpakken

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Planlegging forventes ferdigstilt i 2027
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Mange interesser i prosjektet. Trafikal virkninger.

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

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
707	2025	30-50%	2025
Merknad:			

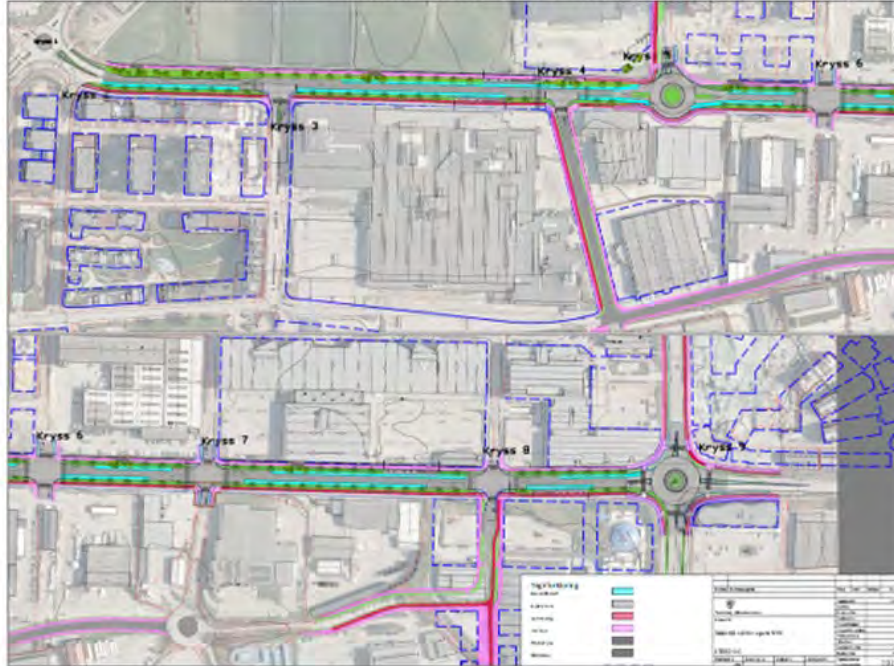
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV

	2027	2028	2029	2030	Restbehov
Beløp (mill):	0	17	75	150	508,9
Merknad:					

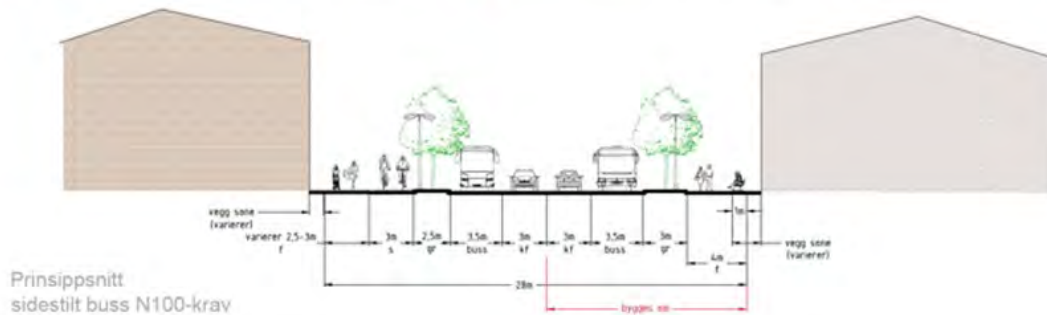
KART/PROSJEKTSKISSE

Sidestilt kollektivfelt N100 – Bredder i tråd med N100 og oppstramming kryss



I løsningen med sidestilt kollektivfelt er alle kryss som ikke er rundkjøring tenkt signalregulert slik som i dag. Det vil ikke være tillatt med venstresving fra hovedgate inn mot sidegatene. Ut fra sidegatene vil det i dette alternativet være mulig å ta både til høyre og venstre i alle kryss med unntak av kryss 3 (rett vest for City Løde). Dette gjør at det vil bli noe mer fleksibilitet for trafikk fra sidearealene.

Utover disse endringene er kjørefelt i H7 utvidet med 1,0m for å tilfredstille krav i N100. Alle lyskryss er strammet opp slik at det kun er 1felt inn og ut. Også i dette alternativet er sykkelveg på nordsiden av gata tatt ut. Dette gjør det mulig å ha en noe bredere rabatt mellom kjørebane og det nordlige fortau og bredere fortau.



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Dtaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Reguleringsplan under arbeid
Forventet fremdrift:	Forventet vedtatt reguleringsplan i løpet av 2026/tidlig 2027. Kan da starte byggeplanlegging i 2027 og bygging tidligst 1,5 - 2 år etter dette.
Samordning andre tiltak:	Flere pågående reguleringsplaner i området som det koordineres mot. Det gjelder blant annet planer for Jarlheimsletta, Reina og Maskinistgata 2. I tillegg starter Nyhavna utvikling sitt arbeid som prosjektet må tilpasses. Tiltaket må også sees sammen med sykkelprosjekter fra både SVV (sykkelekspressveg) og TK (Strandveien og Nidarholms gt blant annet) TK jobber også med en overordnet VA-plan for området. Lunera Energi (tidl. Statkraft varme) jobber med en forsyningsentral ved Ladehammerkaia og det vil komme føringsveier for fjernvarme over Nyhavna.
Usikkerhet i prosjektet:	Trondheim kommune har utarbeidet eget planforslag som er lagt på høring sammen med fylkets planforslag. Høringsfrist for 1. gangs høring er 27. april 2026. Mange interessenter i området gjør at planrisikoen er relativt høy. I tillegg kan mulig forurensset grunn være en kostnadsdriver i byggefasen.

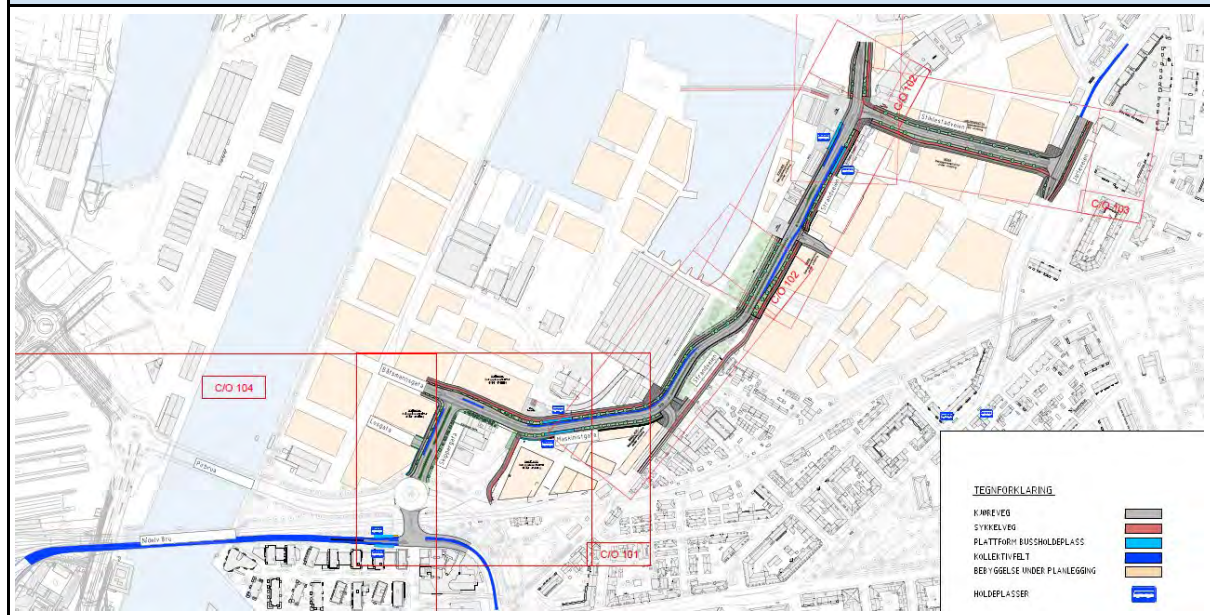
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
458	2024	15	8.3.2024	SVV-anslag	2025
Merknad: ref KU sak 45/24					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest etter 2030
Beløp (mill):	16,3	4	40	150	200	97,6
Merknad:						

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

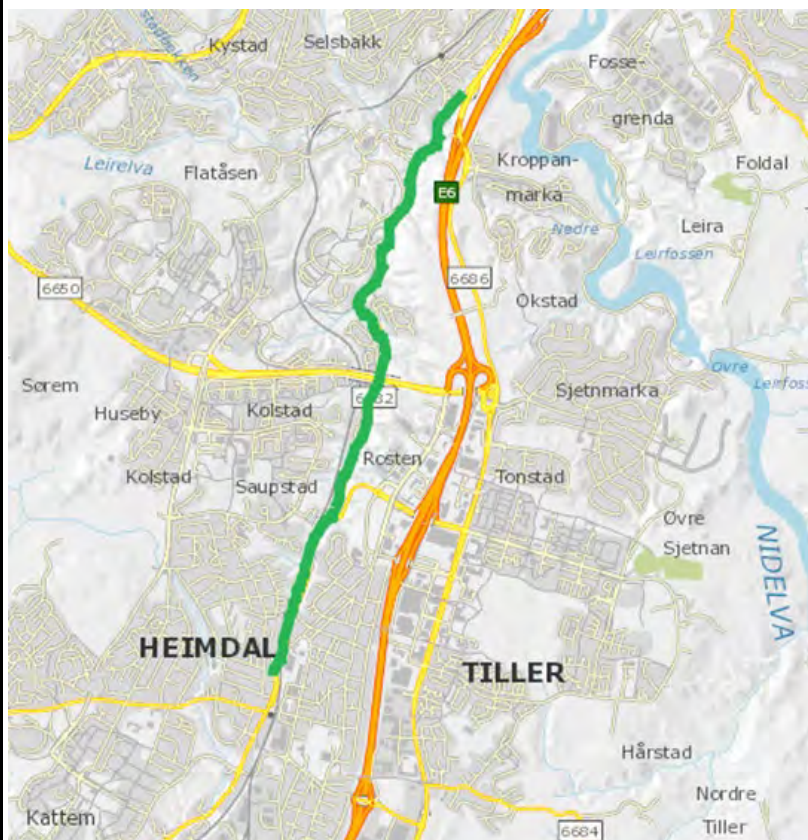
KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen Heimdal – Selsbakk markert med grønn farge.

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	23,3	0	2	18	30	214,1
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan har vært på 1.gangs høring våren 2026. Etter justeringer er det gjennomført en begrenset høring. Reguleringsplan forventes å være vedtatt i løpet av sommeren 2026. Det igangsettes byggeplanarbeider våren 2026.
Samordning andre tiltak:	Det vil være viktig å avklare og koordinere med pågående prosjekter i området. Spesielt må det koordineres mot prosjekt i Olav Kyrres gt og Håkon Jarls gate, som Trondheim kommune jobber med. Det må også tas hensyn til utbyggingen av NTNUs campus i dette området. Trondheim kommune utarbeider også et forprosjekt for VA i området som vil påvirke anleggsgjennomføringen.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektavgrensning, politiske føringer, marked, grunnforhold, grunnverv, usikkerhet knyttet til planprosesser og behandling hos Byplankontoret. Anleggsgjennomføring, samhandling med Trondheim kommune, Tensio og andre kabeletater, NTNUs campus utbygging.

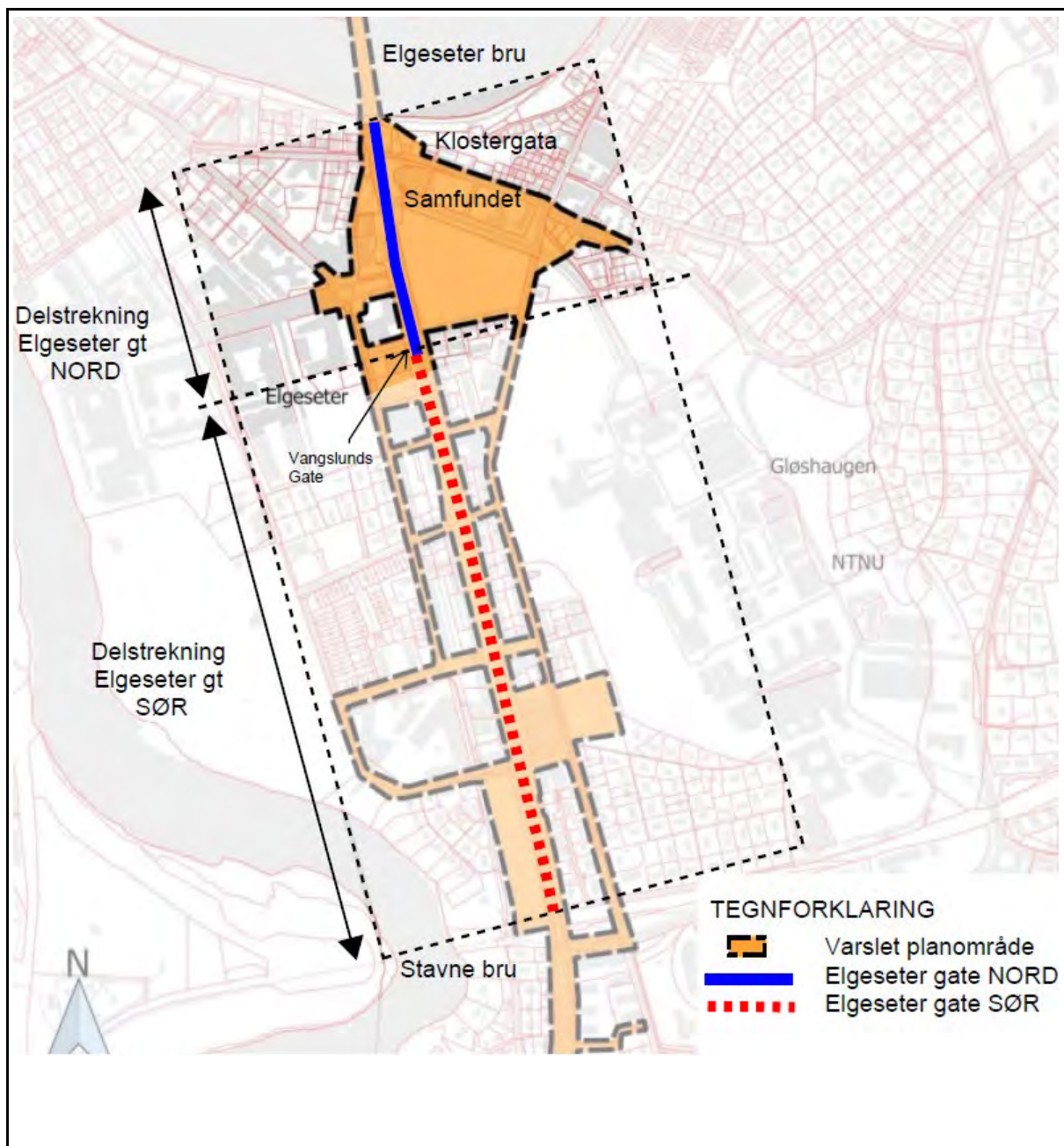
STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
295	2024	10-20 %		SVV-anslag	2023
Merknad/ref til PR-saksnr: ref. KU-sak 55/24, 283 mill. (2025-kr) finansieres ved metrobusstopteføljen.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	24,9	7	90	146,4	62
Merknad: Restbehov er oppgitt i løpende kroner – og lik indekstert ramme minus indekstert forbruk.					

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

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



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

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

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

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

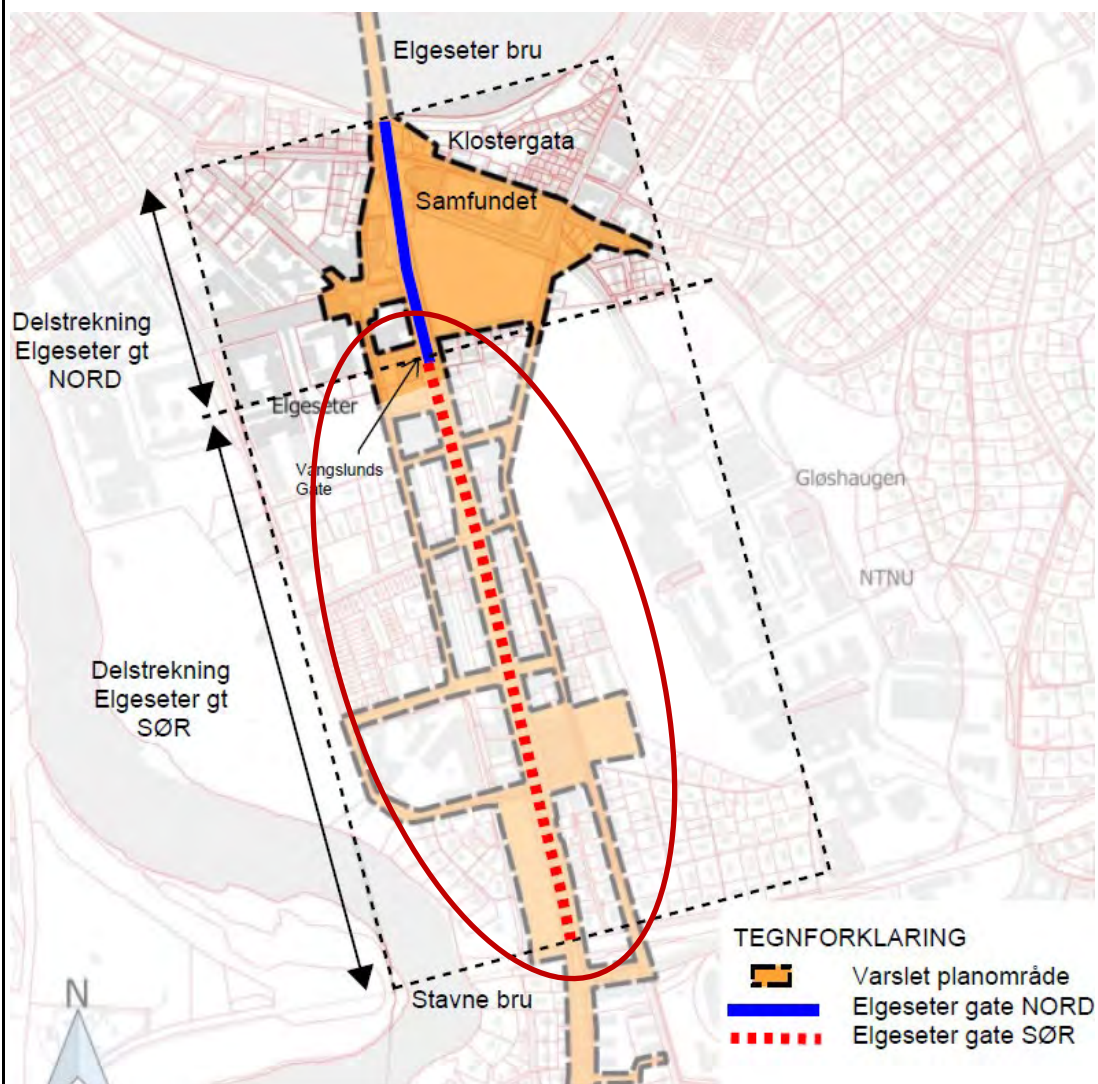
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2025	2026	2027	2028	2029
Beløp (mill):	46,7					10,1
Merknad: Midler til planlegging av Elgeseter gate sør.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av 1300 meter miljøgate langs fv. 6692 Innherredsvegen mellom rundkjøring på Solsiden og Saxenborg alle. Det etableres metrobusstrasé på strekningen og sykkelveg med fortau. Metrobusstrasé.
Prosjektutløsende:	Bedre forhold og fremføring for kollektiv og myke trafikanter. Utvikling av bymiljøet. Prosjektet kombinerer kollektivtiltak, sykkeltilrettelegging, trafikk sikkerhet og bymiljøforbedringer i en sentral bygate.
Helhet/sammenheng:	Gateprosjekt i Miljøpakken, inngår som et sentralt prosjekt for kollektiv fremkommelighet og synlighet i byområdet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedrer forholdene for kollektivtransport, sykkel og gange langs en sentral innfartsåre fra Strindheim til Midtbyen. Gir bedre tilgjengelighet og attraktivitet for bærekraftige transportformer. Bidrar til at framtidig transportvekst for metrobussen
Lokale delmål:	Muliggjør en økning i miljøvennlige reiser med buss, sykkel og gange ved etablering av høykvalitets busstrasé og sykkelveg med fortau.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt
Forventet fremdrift:	Oppstartet sommer 2023, ferdigstillelse høst 2026
Samordning andre tiltak:	VA med Trondheim Kommune, og kabler og kanaler med Tensio
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, miljøkrav og tilgang på nullutslippsmaskiner for entreprenører.

STYRINGSRAMME *					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
331,9	2020	10-20 %			
Merknad: I tillegg vil det komme bidrag fra Trondheim Kommune og Tensio.					

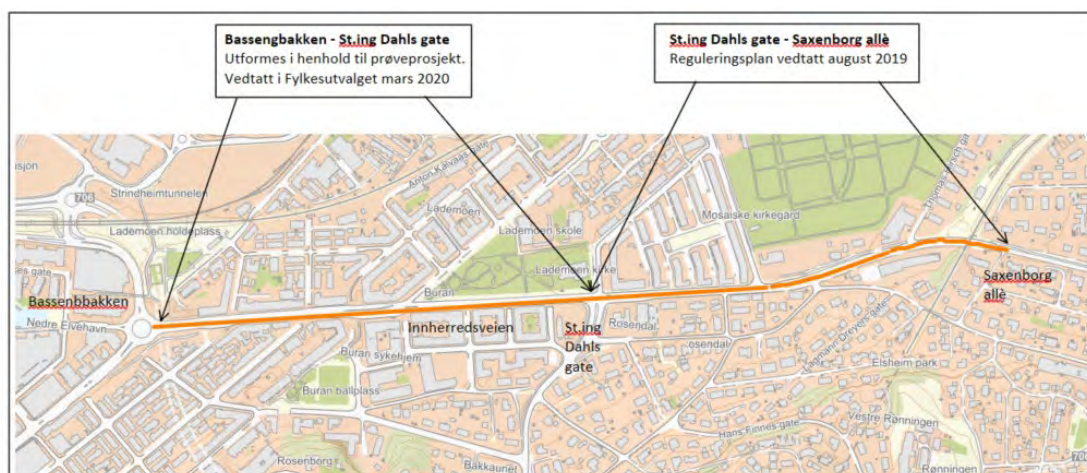
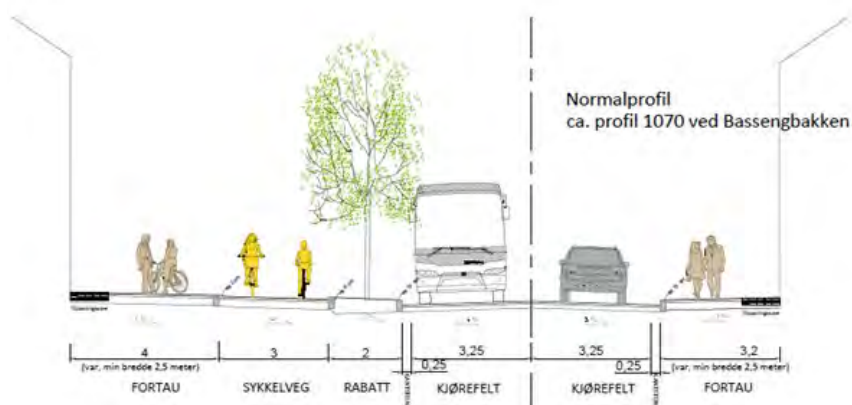
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

	FINANSIERINGSBEHOV				
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	405,5	0	23,9		
	Merknad: Det er hensyntatt refusjon av andel kostnader til Trondheim kommune og Tensio.				

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

KART/PROSJEKTSKISSE

<https://youtu.be/G3svIEau0JI>



Prosjektnavn:	23132S Fv. 708 Vollmarka
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter bygging av ca. 430 m gang- og sykkelveg med belysning og lokale støttemurer langs fv.708 i Vollmarka i Melhus kommune. Inkludert fordrøyningsbasseng, overvann og drens. Prosjektet byggeplanlegges med utgangspunkt i reguleringsplan vedtatt av Melhus kommunestyre i 2019.
Prosjektutløsende:	Tiltaket er en del av Trafikksikkerhetsplan for Melhus kommune. Eksisterende gang- sykkelveg avsluttes nedenfor Innleggsvegen 5, og en fortsettelse av denne gang- og sykkelvegen vil øke trafikksikkerheten betydelig, spesielt for barn og unge som har strekningen som skoleveg innenfor Gimse skolekrets.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av Melhus kommunes trafikksikkerhetsplan for 2019-2024 og vil støtte opp under forpliktelsene i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet for 2023-2029.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å bygge en ny gang- og sykkelveg vil det legges til rette for at flere velger å gå og sykle fremfor å kjøre bil. En gang- og sykkelveg vil gjøre det enklere og tryggere for folk å velge miljøvennlige transportformer, og dermed øke antallet miljøvennlige reiser, samt redusere antall trafikkulykker. Tiltaket vil også gjøre området mer tilgjengelig for alle, uavhengig av alder og mobilitet. Mindre biltrafikk fører til lavere utslipp av skadelige stoffer og mindre støy, og vil derfor forbedre luftkvaliteten og gi et roligere nærmiljø.
Lokale delmål:	Gang- og sykkelvegen kan bidra til å nå følgende lokale mål i miljøpakkesamarbeidet: Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten 6 Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)

Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 2019, byggeplan igangsatt detaljplanlegging.
Forventet fremdrift:	Reg.plan ferdig 2019. Byggeplan forventet ferdig kv.2 2026. Forventet ferdig utbygging kv.3 2027 gitt investeringsbeslutning ila 2026.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Tilgang til fag- og BL-ressurser internt. Grunnforhold og forurensede masser.

STYRINGSRAMME*

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
22,9	2025			Byggherreoverslag	2026

Merknad/ref til PR-saksnr: Tatt inn i handlingsprogram KU-sak 06/26. Investeringsbeslutning i KU 13/26

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	10,8	10	3,2		

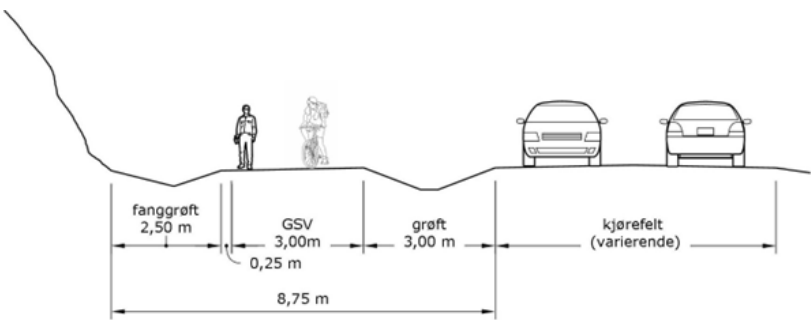
Merknad: Investeringsbeslutning i KU 13/26

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

UTREDNINGSMÅL* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2025	30-50%	2025
Merknad: * Avsatt i HP 2025-29. Anslag gjennomført i reguleringsplanfase. Anslag P50 anslår en kostnad på 155 mill med en usikkerhet på 10 %			

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

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	7	4,5	35	28,5	7
Merknad:					

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Viser strekningen er detaljregulert.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6490 Blåsmo GSV
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Bygging av ca.1100 km gang- og sykkelveg. • Utbygging av ca. 1100 meter gang- og sykkelveg i hht reguleringsplan • Strekning: fra Grøtte skole i nord til starten av tettbebyggelsen ved Engmovegen • Supplert med trafiksikkerhetstiltak (30-sone, fartshumper og enkle TS-tiltak) videre gjennom sentrum på Blåsmo.
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil og eliminerer behovet for skoleskyss for elever som bor langs strekningen. Redusert klimagassutslipp. Sikringsskyss opphører.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er i dag farlig for skoleelever og andre myke trafikanter
Bidrag til nullvekstmålet:	Tryggere skoleveg og redusert bilbruk
Lokale delmål:	Erstatter bruk av bil og eliminerer behovet for skoleskyss for elever som bor langs strekningen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplanlegging - byggefase
Planstatus:	Vedtatt plan.
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging 2026. Bygging 2027.
Samordning andre tiltak:	Eventuelle tiltak å samordne med blir undersøkt i byggeplanfase.
Usikkerhet i prosjektet:	Svakheter med regulert plan: - Grunnerverv – ikke regulert midlertidig erverv. - Tekniske løsninger/tverrsnitt. Avklaringer omfang byggesaksbehandling Orkland kommune.

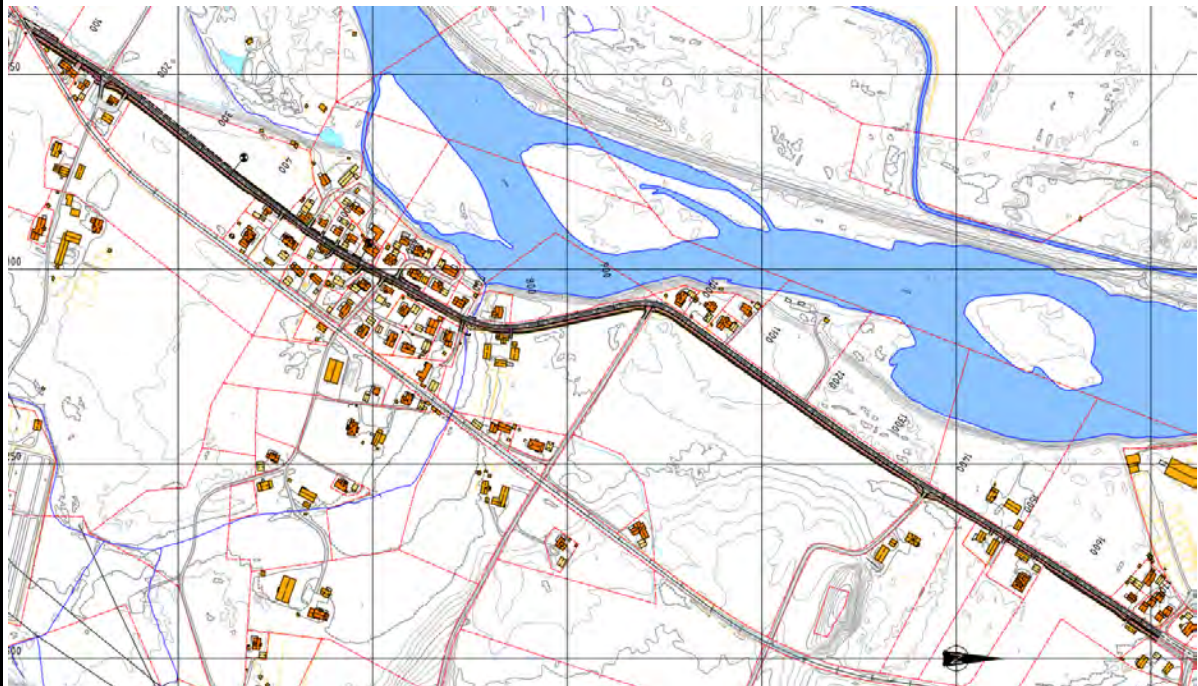
UTREDNINGSMÅL* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
30*	2025		
Merknad: *Fra PR-sak 18/26			

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

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	22,1	0	0	9,9	
Merknad:					

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 3
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

STATUS OG FREMDRIFT

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

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

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

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest bevilg.

Beløp (mill):	3	4	8	1,7		

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

KART/PROSJEKTSKISSE
Se ulike holdeplasser omtalt nedenfor

Fv 6662 Steinanvegen

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

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplasser Steinan,

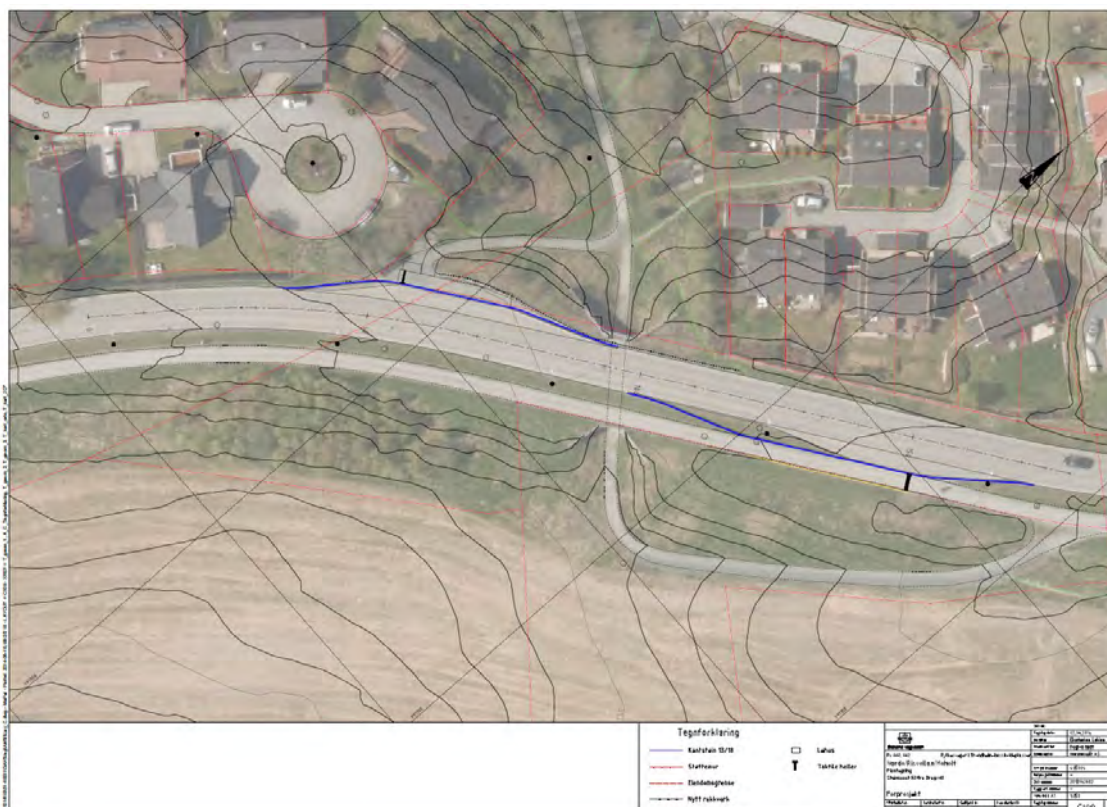


Bilde: Holdeplass retning fra Dragvoll

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

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

Holdeplasser ved Steinaunet



Retning til Dragvoll:



Bilde: Holdeplass retning Dragvoll

Busslommen planlegges til 70 meter lengde. Det må settes ny kantstein og taktile heller. I forbindelse med at det er få påstigende passasjerer fra denne busslommen er det vurdert at det ikke er behov for lehus.

En VA-kum må justeres til ny høyde.

2stk veglysmaster på bussholdeplass flyttes. Kabel til/fra veglysmast forlenges/skjøtes. Nytt trekkerør legges fra taktile heller til kabelskap (ca. 120m). Foreslått trase for trekkerør krysser kabel tilhørende Loqal. Nær kantsteinlinje for bussholdeplassen finnes kabler tilhørende TrønderEnergi Nett (også høyspent), Telenor og veglys.

Forslag til tiltak er vist på tegning C109

Etterskrift: *Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbusser, dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Det må gjøres en utsjekk om løsninger mulig uten at det må lages en reguleringsplan.*

Retning fra Dragvoll:



Bilde: Holdeplass fra Dragvoll

Busslommen planlegges til 54 meter lengde på grunn av plassmangel. Det må settes ny kantstein, taktile heller og eksisterende lehus justeres. Gang- og sykkelveg som kommer opp til plattform må justeres for ny tilpassing til busslommen.

Nytt trekkerør legges fra lehus til kabelskap (ca. 55m).

Forslag til tiltak er vist på tegning C109.

Etterskrift: Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbusser , dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Her er det både hus og konstruksjoner. Det må gjøres en utsjekk på om man kan få til løsninger uten at det må lages en reguleringsplan

Fv 6680 Bratsbergvegen

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

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplass Astronomvegen til sentrum:



Bilde av eksisterende holdeplass Astronomvegen til sentrum

Eklesbakken til sentrum

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



Bilde av eksisterende holdeplass Eklesbakken til sentrum



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

Eklesbakken fra sentrum

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

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



Bilde av eksisterende holdeplass Eklesbakken fra sentrum

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

I Klæbu sentrum ligger det en ensidig holdeplass med god plass for bil og sykkelparkering i området rundt. Holdeplassen er nylig oppgradert og fremstår i meget god stad. Med hensyn til universell utforming bør det gjøres en utbedring ved å sette ny kantstein med 18cm-vis på rettstrekket der bussen vil stoppe for av og påstigning. Det må også legges taktile heller. Forslag til tiltak er vist på tegning C114.

Fv 6616 Løvsetvegen

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



Bilde 1



Bilde 2

Fra forprosjektrapporten i 2010:

Holdeplass Uglevegen (Ensidig 2-veis)



Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2010)

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



Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2023)

Prosjektnavn:	09100K Drift kollektivtransport (rammeavtale)
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Drift av kollektiv iht. rammeavtale
Prosjektutløsende:	Drift av kollektivtilbudet i miljøpakkeområdet.
Helhet/sammenheng:	Kollektivnettet
Bidrag til nullvekstmålet:	Finansiering av kollektivdriften er en forutsetning for å opprettholde og videreutvikle et attraktivt kollektivtilbud. Tiltaket bidrar til at flere reiser kan gjennomføres med kollektivtransport framfor personbil, og støtter dermed nullvekstmålet om at veksten i persontransport skal tas med miljøvennlige reisealternativer.
Lokale delmål:	Opprettholder rutetilbud, kapasitet og frekvens. Bidrar til et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud. Styrker kollektivtransportens markedsandel.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Ikke relevant.
Samordning andre tiltak:	Tiltak for bedring av kollektiv infrastruktur.
Usikkerhet i prosjektet:	Det er stor usikkerhet tilknyttet driftsutgifter i det kommende bussanbudet som effektueres fra august 2029. Erfaring fra andre fylkeskommuner tilsier en vesentlig økning i driftsutgifter.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):		262,2	262,2	262,2	1058,2	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

Prosjektnavn:	22139A Teknologiprojektene
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Paraplyen Miljøpakkens teknologiprojekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. Alle tiltak innrettes for å bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet, samt øvrige klima- og miljømål. <u>Satsningsområder 2027–2030:</u> Det neste mobilitetsanbudet, gjeldende fra 2029, skal baseres på et langsiktig perspektiv mot 2050. Teknologier som muliggjør mer fleksible, bærekraftige og treffsikre mobilitetsløsninger vil være avgjørende for å møte fremtidige behov. Automatiserte løsninger, bruk av kunstig intelligens for effektivisering og personalisering av mobilitetstilbudet, kan gi betydelige gevinster for oppdragsgivere, operatører og innbyggere i Miljøpakke-området. <i>Autonomi og kunstig intelligens</i> Autonome kjøretøy og bruk av kunstig intelligens vil kunne endre både hvordan mobilitetstilbudet fungerer og hvordan det planlegges. Teknologiprojektene skal legge til rette for at Miljøpakken kan møte denne utviklingen i forkant av fremtidige mobilitetsanbud. Tiltakene vil kunne inkludere forberedelser knyttet til infrastruktur og styringssystemer, bruk av KI for prediksjon, ruteoptimalisering og koordinering mellom ulike mobilitetsaktører. <i>Capping (kapasitetsstyring og styrt etterspørsel)</i> For å maksimere effekten av mobilitetsinvesteringer og redusere belastning i pressområder skal det utforskes teknologier for styring av kapasitet og etterspørsel. Eksempler kan være dynamisk prising, tilgangsstyring til mobilitetstilbudet, samt bruk av sanntidsdata og visualisering for å påvirke reiseatferd. Denne listen er ikke uttømmende, gitt at en viktig del av arbeidet i teknologiprojektene er å identifisere utfordringer og behov knyttet til mobilitetssystemet i byvekstavtaleområdet, samt kartlegging og testing av aktuelle teknologiske løsninger som kan bidra til å løse disse. I den forbindelse er det ønskelig å sette av en mindre andel av den samlede potten til deltakelse på relevante konferanser, fora, studieturer ol.
Prosjektutløsende:	Miljøpakkens teknologiprojekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i stor-Trondheim. Teknologiprojektene ble først omtalt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029. I revidert byvekstavtale vedtatt i 2023 står det: Partene i byvekstavtalen vil bidra til utprøving og testing av nye teknologiske løsninger som bygger oppunder nullvekstmålet.

Helhet/sammenheng:	Etter gjennomføring av forprosjekter og eventuell pilotering av tiltak foretas det en vurdering av effekter og modenhet mht. utrulling og oppskalering av tiltaket. Dersom nytteverdien og modenheten i prosjektet vurderes som tilstrekkelig er det ønskelig at prosjektet fases over i Mobilitetspakken, som skal sørge for utrulling og videreutvikling av tiltaket, eller over i ordinær drift.
Bidrag til nullvekstmålet:	Teknologiprojektene fungerer som en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere, utvikle og teste nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap.
Lokale delmål:	Tiltakene i teknologiprojektene utprøver og utvikler teknologi som skal bidra til mer effektiv planlegging av mobilitetstilbudet, gjøre det enklere for brukere å ta i bruk kollektivtransport, og øke brukertilfredsheten av tilbudet. Tiltakene innretter seg primært mot mål 1, 2, 3 og 9.

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	8	20,1	0	2,7	2,7	2,7
Merknad: Hensyntar mindreforbruk fra tidligere år og periodiserer restmidler ut perioden.						

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030

Beløp (mill):	78,4	72,9	23	27,7	27,7	
Merknad:						

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

Prosjektnavn:	23112K Mobilitetspakken
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan • øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil. • gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. • redusere behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen. Fra 2029 skal kollektivtransporten i byvekstområdet ut på nytt anbud. Prioritering av mobilitet som tjeneste, og utforming av et helhetlig tilbud som komplementerer den tradisjonelle kollektivtransporten, vil ha flere fordeler. Et hovedmoment er å skape et mer attraktivt og kostnadseffektivt tilbud. I tillegg handler det om å gjøre grep for å øke kollektive transportformers konkurransekraft overfor bilen. Plan for 2027: • Videreføre Trondheim Bysykkel • Videreføre mikromobilitet Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland, Skaun • Pilot for samkjøring i byvekstområdet • Integrasjon av delingsmobilitet i app med samkjøring eller bildeling. • Videreføre samarbeid med bildelingsoperatører om billettering • Pilot med utplassering av bildelingsbiler byvekstkommuner • Samarbeid med operatører om parkeringsbonus ved holdeplasser for mikromobilitet. Først i Trondheim, deretter eventuelt i Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland og Skaun.
Prosjektutløsende:	Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er mye mer enn buss og båt, og omfatter i dag også nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En rapport fra Asplan Viak, på vegne av KS¹, anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitetstjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer. For å støtte opp under målene i byvekstavtalen om nullvekst i persontrafikken, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitetstjenester, på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet.

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

Helhet/sammenheng:	Tiltaket sees i tett sammenheng med nye anbud i Miljøpakkeområdet fra 2029/2031.
Bidrag til nullvekstmålet:	Mer effektivt, attraktivt og helhetlig mobilitetstilbud
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Tiltakene styrker alternativene til privatbilen Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Mobilitetspakken gir brukerne flere miljøvennlige reisealternativer. Mål 4: Mer tilgjengelig by/tettsted: Tiltakene gir større tilgjengelighet gjennom å dekke en større andel av folks reisebehov enn det som dekkes med tradisjonell kollektivtransport. Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Brukerne oppgir å være godt tilfreds med de nye tilbudene.

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	25.8	63.8	17,6	8,9		
Merknad: Midlene er bundet gjennom inngåtte kontrakter.						

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

Prosjektnavn:	23113K Aldersvennlig transport
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	30,5	40	8	11,2	11,2	
Tidl. bevilg. i løpende kr.						

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

Prosjektnavn:	24165K Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	<u>Kapasitetsutvidelse:</u> I bussanbudet for 2019-2029 ble det lagt inn en opsjon for å øke rutekapasiteten fra medio 2024. Dette ble gjort for å unngå overkapasitet i starten av kontraktperioden, samtidig som man sikret fleksibilitet til å trappe opp tilbudet senere. Den forventede passasjerveksten ble forsinket som følge av pandemien, men i 2023 tok veksten seg opp og AtB meldte om kapasitetsutfordringer på flere ruter i Trondheim. Styrking av enkeltruter utenfor rush ble derfor iverksatt i 2024 og nye ruter ble satt i drift fra mars 2025. Det har vært positiv passasjerutvikling etter effektivering av kapasitetutvidelsen. <u>Tilbudsutvikling utenfor rush:</u> Tiltak utenfor rush legger til rette for en økning i fritids- og handelsreiser, tiltakene er i stor grad basert på bydelsanalysene gjennomført høst 2021/vår 2022. Tilbudsutvikling utenfor rush innebærer økt frekvens på en rekke pendellinjer, som sammen med metrobusslinjene gir stor flatedekning i Trondheim. Nettverksmodellen bygger på et høyfrekvent tilbud, og det er ønskelig å øke frekvensen utenfor rush for å være konkurransedyktige mot bilen også utenfor rushperioden. Tiltaket vil være positivt for arbeidsreiser utenom «vanlig» kontortid. Økt kapasitet av materiell og sjåfører legger også et bedre grunnlag for å styrke tilbudet utenfor rush. Hvis AtB ensidig styrker tilbudet i rushtidstrafikken, uten å styrke tilbudet på lav- og normaltrafikk, vil dette føre til en økonomisk ubalanse i kontraktene, der utnyttelsesgraden på materiell og sjåfører blir lav. For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB å styrke tilbudet også i lav- og normaltrafikkperiodene.
Prosjektutløsende:	Trfk vurderer at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekstmålet.
Helhet/sammenheng:	Et styrket tilbud både i og utenfor rush styrker nettverkseffekten og redusere opplevelsen av trengsel på buss. En forutsetning for å nå en 5 prosent årlig passasjervekst er innføring av bilrestriktive tiltak og økt fremkommelighet for bussen. Det er viktig at iverksatte tiltak skaper en overføring fra bilbruk til kollektiv, ikke fra gange og sykkel.
Bidrag til nullvekstmålet:	<u>Kapasitetsutvikling:</u> De fleste reiser på buss foretas i rushtiden. I Trondheim rapporter

	AtB kapasitetsutfordringer på flere viktige linjer. En økning i kapasitet er avgjørende for å imøtekomme årlig passasjervekst på 5 prosent. <u>Tilbudsutvikling:</u> I dag ser vi at mange benytter kollektivtilbudet i rushperioden, men velger bil for fritids- og handelsreiser utenfor rushperioden. Bydelsanalysene peker på områder der tilbudet til handels- og fritidsreiser er dårligere. Tiltaket legger til rette for økt frekvens i perioden når de fleste gjennomfører sine handels- og fritidsreiser, og vil gi et økt konkurransefortrinn mot bilen. Tiltaket vil også bedre operatørselskapenes innsats i forhold til rushtid som krever mange sjåfører og økt deltid. Med en bedre balanse i tilbudet vil flere sjåfører få økt stillingsandel og det oppnås flere hele og faste stillinger som er avgjørende for rekruttering.
Lokale delmål:	Økt ruteproduksjon muliggjør en økning i miljøvennlige reiser (mål 2) og kan øke brukertilfredsheten (mål 9).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Tilbudsutviklingen ble iverksatt i august 2024. Kapasitetsøkningen ble effektivert under ski-VM i 2025.
Samordning andre tiltak:	Midlertidig ladeinfrastruktur på bussdepot Hvileboder/sjåførfasiliteter
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	283	200,1	94,3	94,3	94,3	
Merknad: Kapasitetsøkningen ble innvilget i KU-sak 44/23.						

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

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet reguleres av Stjørdal kommune i områderegeringsplan for stasjonsområdet. Videre byggeplanlegging og bygging skal utføres av Trøndelag fylkeskommune. Prosjektet omfatter; - omlegging av 1 km fylkesveg inkl. parallell sykkelveg med fortau - sanering av planovergang - ny planfri kryssing for gående og syklende - ny fylkesveg kobles på fv. 6804 i nord med ny rundkjøring.
Prosjektutløsende:	Sanering av dagens jernbaneovergang. Dagens planovergang er trafikkfarlig, spesielt for myke trafikanter. Dagens planovergang skal saneres og det skal bygges ny planfri kryssing for fotgjengere.
Helhet/sammenheng:	Stjørdal stasjonsområde er under utvikling. Områdeplanen som er under utarbeidelse omfatter fylkesvegnett som vil tilpasses med en rekke tiltak som er med på å støtte opp under knutepunktsutviklingen; tilrettelegging for kollektivtransport ved knutepunktet, bedre løsninger for gående og syklende inkl. tverrforbindelser og utbedret tilbud i aksene N_S forbi knutepunktet, med omlegging av Innherredsvegen fram mot tilknytning med rundkjøring på Ringvegen. Jernbaneovergang saneres som en del av omlegginga.
Bidrag til nullvekstmålet	Tiltaket vil prioritere gående og syklende foran bil ved å stenge planovergangen for bil, men etablere trygg kryssing for myke trafikanter. I tillegg bygges det sykkelveg som bidrar til å legge til rette for miljøvennlige reiser.
Lokale delmål:	Prosjektet bidrar til flere lokale delmål Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten - Prioritere myke trafikanter og etablering av sykkelveg Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion - Bidrar til å styrke Stjørdal stasjon og legge tilrette for myke trafikanter. - Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle Tiltaket vil bedre tilgjengelighet for alle brukere. - Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.Fjerning

	av planovergang reduserer potensialet for ulykker.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (områdereguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (områdereguleringsplan)
Planstatus:	Utarbeidelse av områdereguleringsplan pågår, Stjørdal kommune er ansvarlig for reguleringen. Forprosjekt fra Trøndelag fylkeskommune som grunnlag for reguleringsplanen er ferdig og overlevert Stjørdal kommune. Byggeplan er ikke startet.
Forventet fremdrift:	Forventet vedtatt reg. plan: 2026 Forventet oppstart byggeplan: 2026/2027 Forventet byggestart: 2028.
Samordning andre tiltak:	Utbygging utført av Bane NOR ved Stjørdal stasjon.
Usikkerhet i prosjektet:	Behandling av reguleringsplanen. Prosjektet er avhengig av å få vedtatt reguleringsplan før byggeplanlegging og bygging kan iverksettes.

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):			20	100	56,2	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE	
Figur 1 Lilla strek, Planovergang. Framtidig Innherredsvegen rød linje planlegges flyttet til østsiden av jernbanen (kilde Mulighetsstudie Stjørdal kommune)	Figur 2 Kartutsnitt Stjørdal sentrum, område for planovergang og Innherredsvegen (kilde 1881.no)



Prosjektnavn:	25137K Levetidsforlengelse Gråkallbanen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune / Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Levetidsforlengelse av Gråkallbanen er et prosjekt som har som formål å holde trikkemateriell i en tilstand som muliggjør videre drift av Gråkallbanen. Dette er midler som settes av til en fysisk oppgradering av dagens trikkemateriell, og som sikrer at banen kan driftes i ytterligere 10 – 15 år. Den økonomiske rammen for prosjektet fordeler seg slik: 174 MNOK til levetidsforlengelse 20 MNOK til videre utredning av Gråkallbanen Videre utredning av Gråkallbanen er et prosjekt skal sikre en langsiktig løsning for driften av Gråkallbanen.
Prosjektutløsende:	Dagens materiell som kjører på Gråkallbanen er 40 år gammelt og nedslitt. Midlene som er satt av skal dekke et forsterket vedlikehold av vognmateriellet. Prosjektet er en avgjørende forutsetning for videre drift av trikken.
Helhet/sammenheng:	Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett. Prosjektet er en avgjørende forutsetning for trikkedrift i perioden 2027 – 2029. Beskrevet etterslep (fra Rambølls rapporter 2019/2022) forutsettes utført av andre prosjekter, og er ikke inkludert i estimatet. Tilskudd til drift og vedlikehold av infrastruktur og investeringer på grunn av vedlikeholdsetterslep hører til prosjektet «Trikk infrastruktur (tiltaks pakken)».
Bidrag til nullvekstmålet:	Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet. Gråkallbanen har høy brukertilfredshet. Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstadsområder. 9. Øke brukertilfredsheten.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/utbygging
Forventet fremdrift:	Planlegging i 2026-27, med påfølgende anskaffelse i 2027
Samordning andre tiltak:	Samordnes med prosjektark Trikk infrastruktur (tiltakspakken)
Usikkerhet i prosjektet:	Krevende juridiske forhold.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
190	2025	50 %	2025
Merknad: Estimater er gjort av Norconsult på bestilling fra TRFK, og er datert 2024-09-11. 20 MNOK er satt av til videre utredning av fremtidig løsning på Gråkallbanen.			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):		10	30	65,9	97	
Merknad: He						

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Smart park and ride er et pilotprosjekt for digital regulering av innfartsparkeringer rundt Miljøpakken. Prosjektet bidrar til bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsareal og økt bruk av kollektivtransport, i tråd med Miljøpakkens parkeringsstrategi. Målgruppen er pendlere som kombinerer bil og kollektivtransport. Løsningen innebærer automatisk adgangskontroll gjennom skiltgjenkjenning. Systemet sjekker automatisk om føreren har gyldig billett hos AtB via integrasjon med AtBs mobilapp. Brukere uten gyldig billett pålegges betaling innen 48 timer etter parkering. <u>Planer for 2027–2029:</u> Med utgangspunkt i erfaringene fra pilotprosjektet i 2025, planlegges en trinnvis utrulling av løsningen til flere innfartsparkeringer. Parallelt videreutvikles systemet blant annet med funksjonalitet for sanntidsvisning av parkeringsbelegg. Dette gir brukerne bedre oversikt og bidrar til en mer forutsigbar reisehverdag. <u>Videre strategisk forankring:</u> Tiltaket støtter opp under Miljøpakkens vedtatte parkeringsstrategi (2023), og er en del av en helhetlig tilnærming til arealbruk, transport og miljø.
Prosjektutløsende:	Regulere parkeringsareal i tråd med samordnet parkeringspolitikk, og bedre utnyttelse av eksisterende areal.
Helhet/sammenheng:	Miljøpakken vedtok i februar 2023 en samordnet parkeringspolitikk. I strategien er det fastsatt et mål om at pendlerparkering skal øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet. «Miljøpakken skal sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene. Det skal vurderes å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene. Det skal vurderes å innføre en begrenset avgift på innfartsparkeringene.»
Bidrag til nullvekstmålet:	Inngår som et bilrestriktivt tiltak ved regulering av parkeringsareal, samt sikrer en smidigere reise for kollektivbrukere.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Tiltaket bidrar til å redusere lengere reiser med bil Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Smart park and ride gir brukerne flere miljøvennlige reisealternativer. Mål 4: Mer tilgjengelig by/tettsted: Tiltaket gir rom for et aktivt byliv ved å tilgjengeliggjøre kollektivreiser for de som er avhengige av bil.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utvikling og drift
Innspill til prosjektfase:	Pilotering
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Pilotprosjekt forventes ferdigstilt og evaluert i 2029.
Samordning andre tiltak:	Samordnet parkeringspolitikk. Innfartsparkering Buvika.
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke relevant

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	13,2	7,2	1,5	3,6	4	4
Merknad: Mindreforbruk er hensyntatt, restmidler periodiseres.						

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

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Arbeidet med forberedelser til anbud for 2029-2031 er i gang. Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2029/2031. Derfor vil det være behov for et større utredningsarbeid, og som er av et slikt omfang at fylkeskommunen ikke kan ta arbeidet innenfor sine rammer for prosjektutvikling. I KU-sak 19/24 stilte Kontaktutvalget seg bak fylkeskommunens forslag grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim med noen presiseringer. Ref. vedtak i KU-sak 19/24, er noen eksempler på utredninger: • Mobilitetsutredning (før kalt Rutestrukturprosjekt). • Forutsetninger for og konsekvensene med et nullutslippsanbud, innebærer å opparbeide kunnskapsgrunnlag om muligheter som ligger i tilgjengelig infrastruktur og teknologi. Må også inkludere vurderinger knyttet til beredskap. • Innsikt mot 2040 og 2050. • Behov for ny infrastruktur og oppgradering av eksisterende infrastruktur for bedring av kollektivtransportens konkurransekraft. • Vurdere hvordan sone-, billett- og takststruktur best kan innrettes. • Vurdere hvordan det skal sikres et mest mulig hensiktsmessig forhold mellom Trønderbanen og øvrig kollektivtilbud. Denne listen er ikke uttømmende. Det vil bli behov for ekstern bistand og timebruk fra MP partene. Et eget utredningsprosjekt i godt samspill med Miljøpakkens parter vil bidra til bedre involvering og et omforent bilde av utfordringene, med mål om sterkere eierskap til løsninger som blir valgt for bestilling i anbudet.
Prosjektutløsende:	Behov for utredningsarbeid ifm. Mobilitetsanbudene 2029/2030, ref. vedtak i KU-sak 19/24; <i>Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat.</i>
Helhet/sammenheng:	I byvekstavtalen 2023-29 viser partene til en økt ambisjon for

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ikke relevant.
Innspill til prosjektfase:	Utredning
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Fremdrift ses i takt med de kommende anbudene
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal koordineres med anbudene.
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2028	Budsjett 2029
Beløp (mill):	2,4	3,6		2,5		

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

Prosjektnavn:	26107S Fv. 6602 - GSV Hollumvegen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Etablering av gang- og sykkelveg langs sørsiden av Hollumvegen, fra Tjurrupynten til krysset ved Klemmets veg, en strekning på ca. 1 km. Tiltaket omfatter bygging av GSV med bredde på 3,0 meter og 0,25 meter skuldre på hver side.
Prosjektutløsende:	Det er i dag manglende tilrettelegging for gående og syklende langs Hollumvegen på Brekkåsen. Formålet er å sikre trygge og effektive forbindelser for myke trafikanter mellom eksisterende boligområder, skole, idrettsanlegg og kollektivtilbud.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil knytte sammen boligfelt med skole, idrettsområde og kollektivtilbud i Brekkåsen. Det inngår i en planlagt sammenhengende gang- og sykkeltrasé mellom Brekkåsen og Melhus sentrum, og utgjør en viktig del av det lokale hverdagsnettverket for gående og syklende.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved å gi et trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende i hverdagen, bidrar tiltaket til å redusere bilavhengighet og fremme miljøvennlige reisevalg, spesielt for skolevegen og lokale ærendstreiser.
Lokale delmål:	Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle - Øker tilgjengeligheten og tryggheten for gående og syklende Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres - Bedrer trafiksikkerhet langs strekning Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken - Bedrer fremkommeligheten og tryggheten for myke trafikanter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Tiltaket er inkludert i Områdeplan for Brekkåsen og vil ikke kreve egen detaljregulering.
Planstatus:	Områdeplan for Brekkåsen vedtatt
Forventet fremdrift:	Reguleringsplanen vedtatt i 2025. Byggeplanlegging i 2026-27, utbygging tidligst i 2028-29.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Behov for koordinering med grunnforhold og eksisterende metrovannledning. Deler av tiltaket kan komme i konflikt med en metrovannledning som ligger i området. Behov for nærmere koordinering i detaljprosjekteringen.

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

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
40	2023	50	2026

Merknad:

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

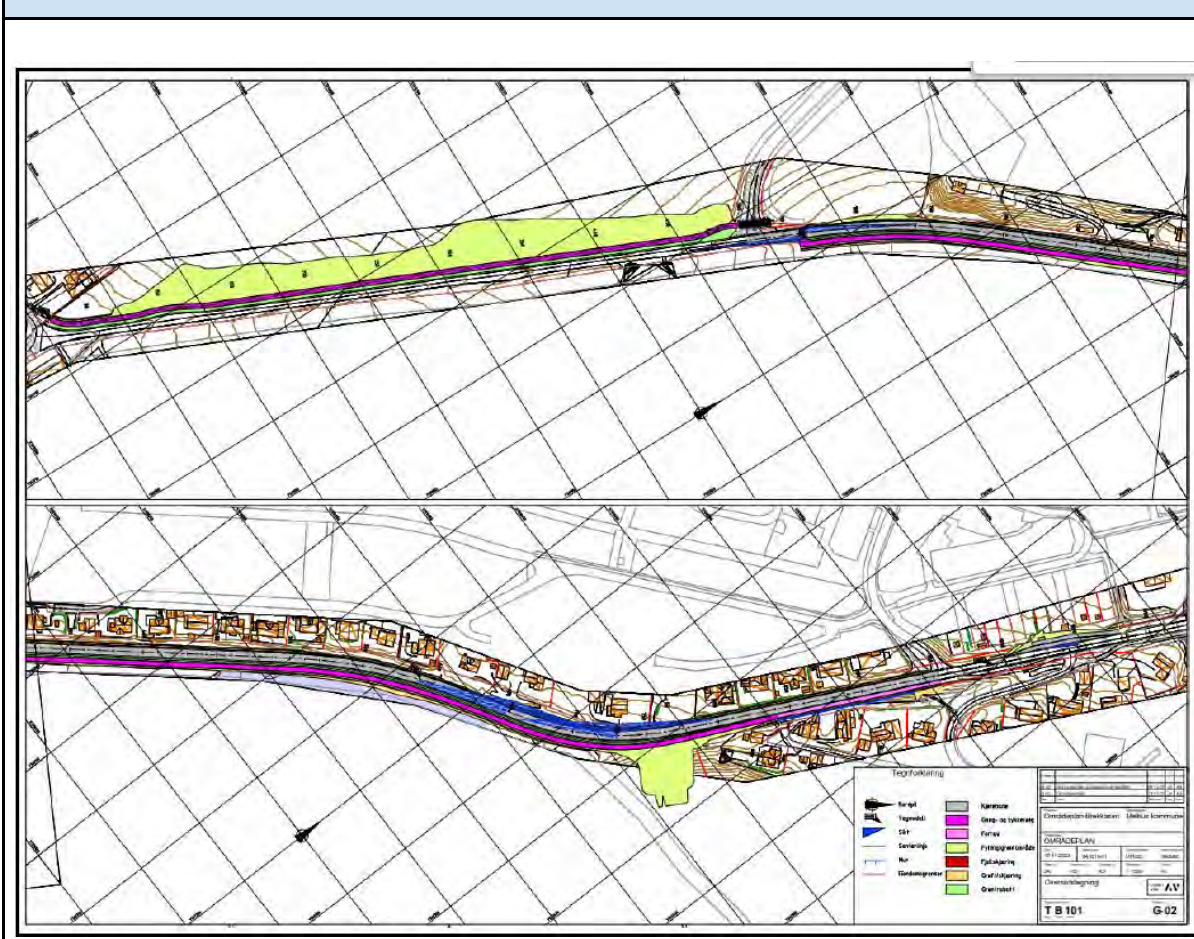
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	2	0	7	13	17,3	0

Merknad:

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

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

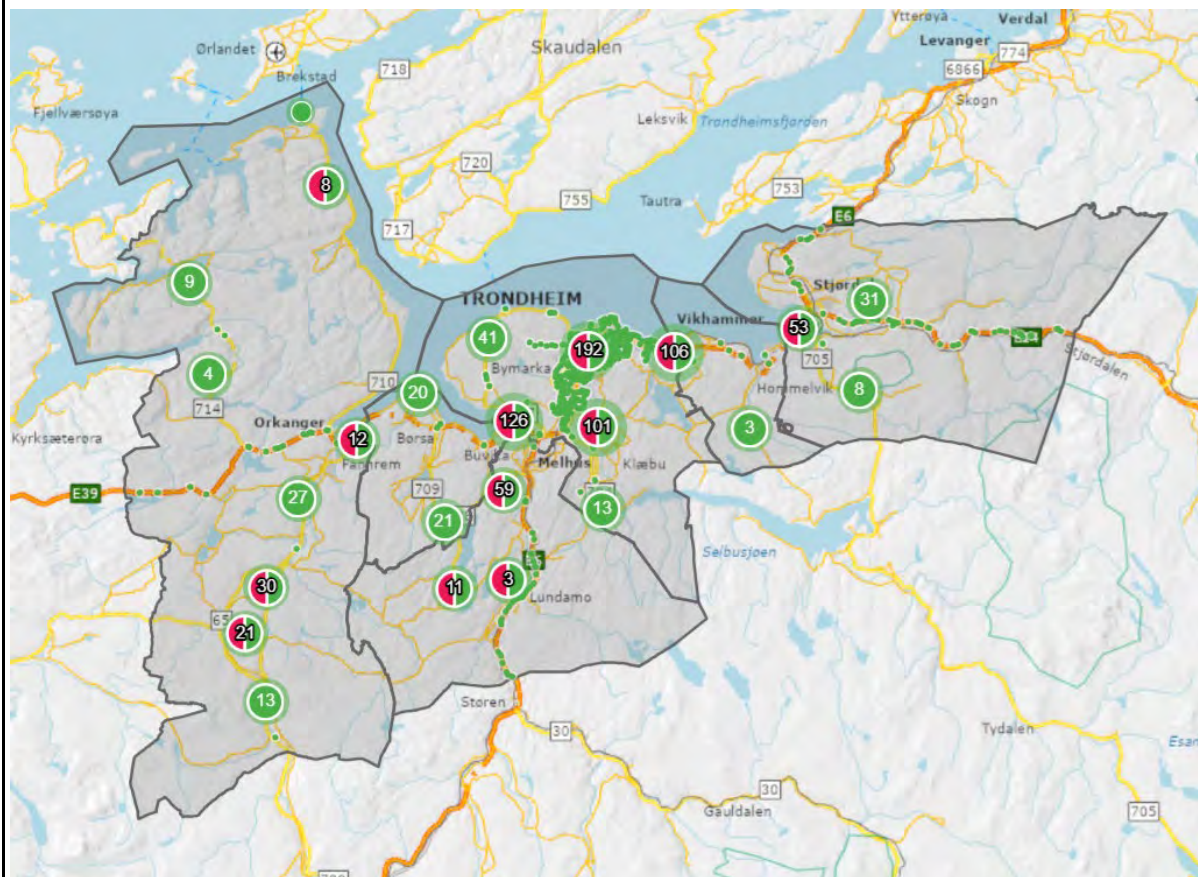
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	20	2	6	7	0
Merknad:					

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

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

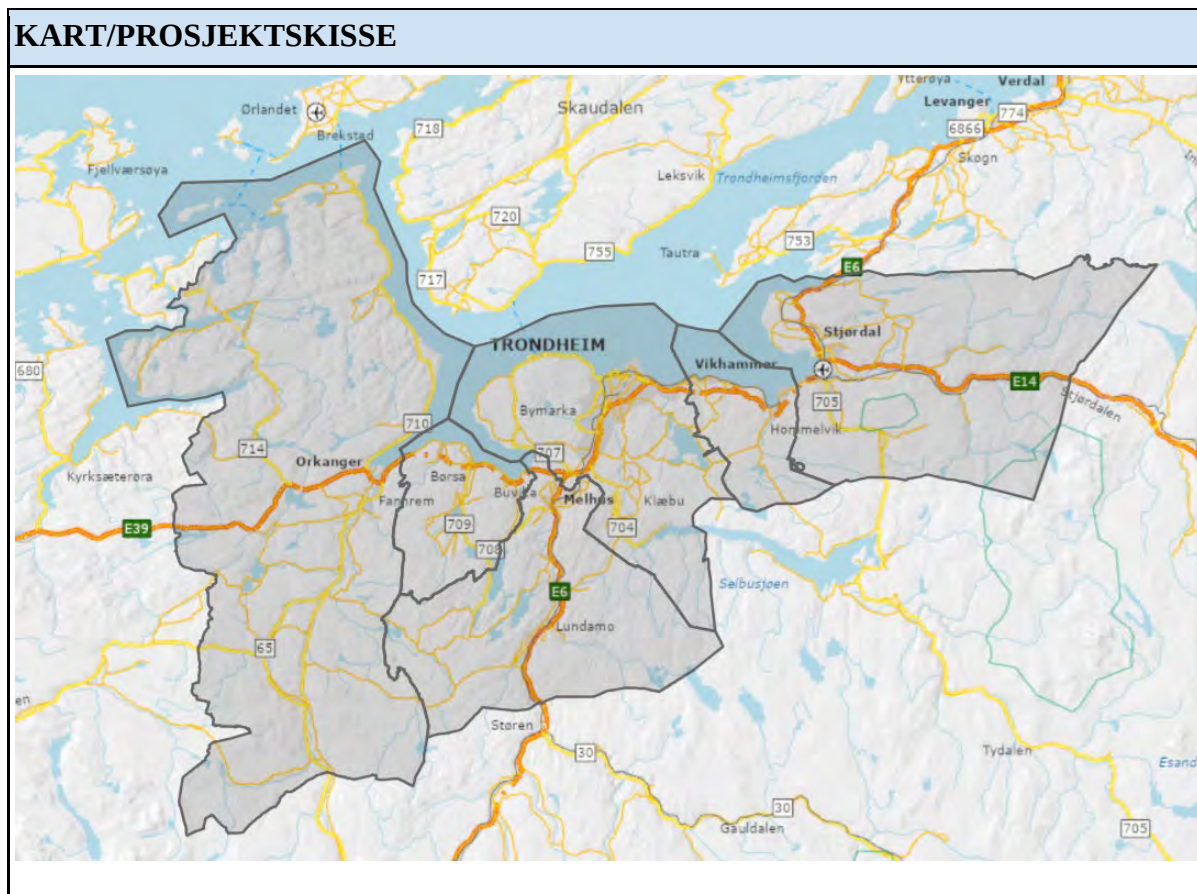
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	liten

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

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

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	20	2	6	7	0
Merknad:					

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



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

TILTAKSBESKRIVELSE

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

STATUS OG FREMDRIFT

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

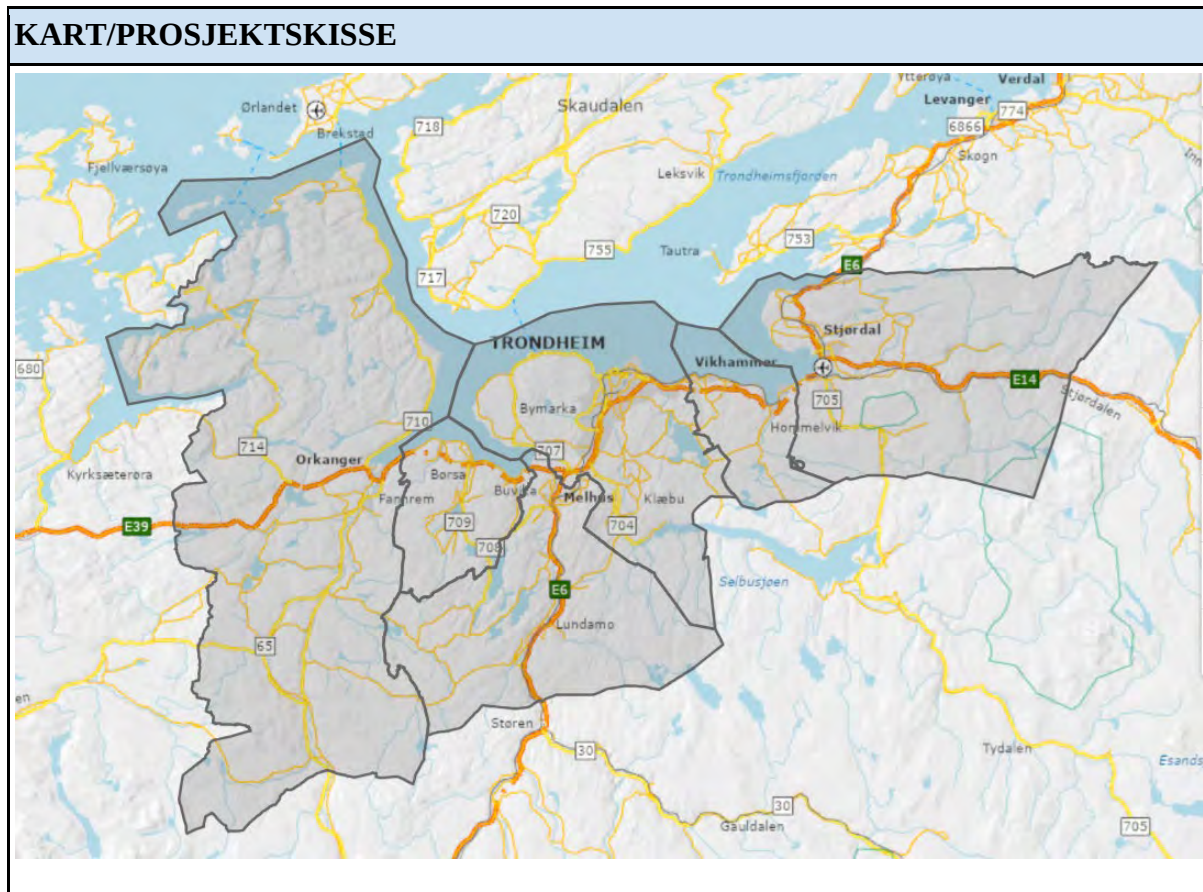
UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill. kr	2025	Ingen	2025
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	20	2	6	7	0
Merknad:					

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



Prosjektnavn:	Bussdepot Rotvolltrekanten
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Planlegging og etablering av nytt bussdepot på Rotvoll. Depotet skal erstatte det midlertidige bussdepotet på Sorgenfri. Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune skal i felleskap starte opp en formell planprosess med sikte på felles regulering av Rotvolltrekanten. Planarbeidet skal legge til rette for stor grad av sambruk – som felles vaskehaller, verksteder og administrasjon. Prosjektets omfang avklares ytterligere i reguleringsplanarbeidet. 
Prosjektutløsende:	Sorgenfri bussdepot skal nedlegges, arealet er avsatt til bolig- og næringsutvikling. For å opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet i tråd med nullvekstmålet og Byvekstavtalen 2023-2029, må det etableres et nytt bussdepot med tilstrekkelig kapasitet og infrastruktur.
Helhet/sammenheng:	Må ses i sammenheng med nytt anbud og fremtidig vekst av kollektivtransporten. Dimensjoneres med hensyn til kapasitet på Sandmoen.
Bidrag til nullvekstmålet:	En forutsetning for kollektivtransporten er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur.
Lokale delmål:	Premissgivende for drift av kollektivtransporten. Et bussdepot med infrastruktur som muliggjør elektrisk drift vil oppfylle krav til nullutslipp. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de

	fleste av Miljøpakkens mål , foruten mål 8.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utredning
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	KPA: Kombinert bebyggelse og anleggsformål
Forventet fremdrift:	Oppstart av detaljregulering K3 2026.
Samordning andre tiltak:	- Bussdepot Sandmoen
Usikkerhet i prosjektet:	Finansiering: - Fordeling av kostnader mellom Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken. - Endelig kostnad for utbygging av bussdepot med tilhørende infrastruktur

FINANSIERINGSBEHOV (i 26-kr)							
	Finansieringsbehov (26-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030	Restbehov
Beløp (mill):	-		95	10	75	200	157,2
Merknad: Gjelder finansiering av både Sandmoen og Rotvolltrekanten. Trfk vil legge frem sak om fordeling mellom de to depotene.							

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

Prosjektnavn:	Bussdepot Sandmoen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Planlegging og etablering av utvidet kapasitet på Sandmoen bussdepot. Reguleringsplan for nytt depot er i slutfase. Planområdet ligger på Sandmoen sør i Trondheim kommune, i et etablert nærings- og samferdselsområde like øst for E6. Området ligger i tilknytning til eksisterende kollektivdepot og grenser mot Torgårdstrøa i sørvest og et ravinelandskap med Kvetabekken i øst. Prosjektet innebærer bl.a. en økning i bussoppstillingsplasser fra 200 til 240, i tillegg til omlegging av energibærer. Prosjektomfang avklares av fylkeskommunen, med påfølgende sak til Miljøpakken om finansieringsbidrag.
Prosjektutløsende:	For å opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet i tråd med nullvekstmålet og Byvekstavtalen 2023-2029, må det etableres tilstrekkelig depotkapasitet. Etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3 skal bybusser være nullutslipp fra 2025, om ikke kriterier for unntak er oppfylt.
Helhet/sammenheng:	Må ses i sammenheng med nytt anbud og fremtidig vekst av kollektivtransporten.
Bidrag til nullvekstmålet:	En forutsetning for kollektivtransporten er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur.
Lokale delmål:	Muliggjør drift av kollektivtransporten. Redusert CO2-avtrykk ved nullutslippsbusser. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de fleste av Miljøpakkens mål, foruten mål 8.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Slutfase av regulering
Forventet fremdrift:	Oppstart bygging Sandmoen Q1 2027.
Samordning andre tiltak:	Drift kollektiv og nytt bussenbud fra 2029.
Usikkerhet i prosjektet:	Finansiering: - Fordeling av kostnader mellom Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken. - Endelig kostnad for utbygging av bussdepot med tilhørende

	infrastruktur
--	---------------

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1111	2022	15	2024
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	15	95	10	75	200	157,15
Merknad: Gjelder finansiering av både Sandmoen og Rotvolltrekanten. TRFK vil legge frem sak om fordeling mellom de to depotene.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Midtsandtangen er kartlagt som et svært viktig friluftslivsområde (statlig sikret - FS00001815). Selv om området er brukt som friluftslivsområde på helårsbasis, er det mest brukt i sommerhalvåret. Det skal tilrettelegges bedre for gående, syklende og for kollektivreisende kan det bidra til at flere heller velger andre framkomstmidler enn bil. Prosjektrapportens anbefalte alternativ med tiltak øst og vest samt strakstiltak følges opp i denne fase: - Strakstiltak punkter utbedres umiddelbart. - Det igangsettes regulering av anbefalt tiltak øst, samt gjøres kostnadsanslag +/-10% standardavvik - Det igangsettes videre planlegging med vurdering av regulering for anbefalt tiltak vest, samt gjøres kostnadsanslag +/-10% standardavvik For tiltak øst og vest i det anbefalte alternativet skal det fremmes en sak til MP for å avklare kostnader før igangsetting av bygging.
Prosjektutløsende:	Det største problemet i området mht. trafiksikkerheten og tilgjengelighet for de som velger å gå, sykle eller reise med buss er kryssing av fv. 950 og Nordlandsbanen.
Helhet/sammenheng:	Bidrag til å styrke tilgjengelighet og trafiksikkerhet
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltaket vil øke tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende til et populært friluftsområde, som i dag er svært bilbasert.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlig transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan, evt. Teknisk forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan
Planstatus:	Anbefalt tiltak øst må reguleres

	Anbefalt tiltak vest vurderes mht regulering. Strakstiltak trenger ikke regulering og kan igangsettes umiddelbart.
Forventet fremdrift:	Regulering/teknisk plan i 2027, strakstiltak i 2026-2027.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	For anbefalt tiltakspakke (øst + vest) er det reguleringsusikkerhet for østalternativet særlig mht. omdisponering dyrkamark, og kostnader kulvert, gunnerverv. Prosjektets kostnadsestimer har 50% usikkerhet og må bringes ned til +/-10% standardavvik for tiltakspakke øst og vest gjennom detaljregulering og anslag. For strakstiltak kan man gå rett til planlegging og bygging

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
87	2026	50%	2026
Merknad:			

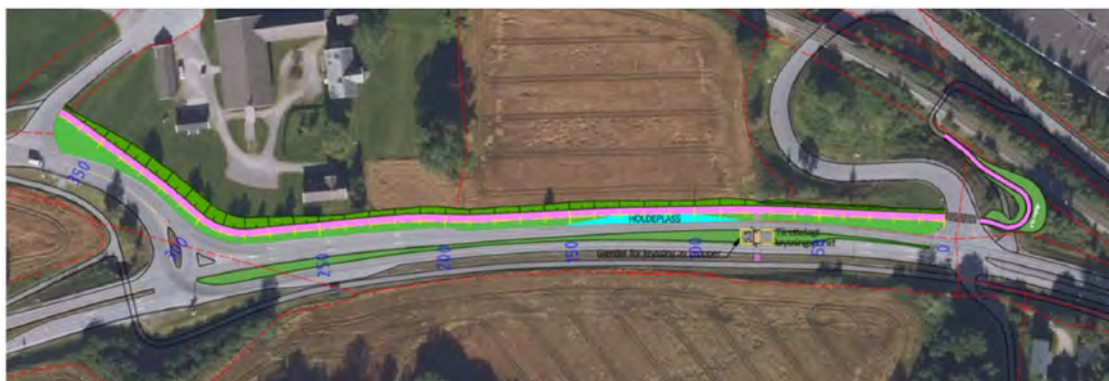
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbev.
Beløp (mill):	2	0	5	17	51,9	
Merknad:						

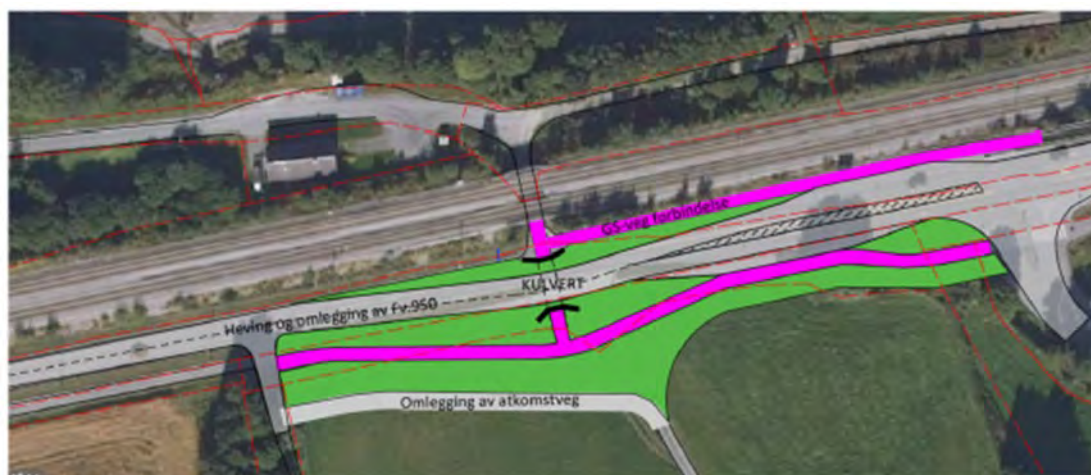
Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



Figur 1 Situasjon/problem



Figur 2 Løsning vest



Figur 3 Løsning øst



Figur 31 Alt. 1C: Utbedring av tilrettelagt krysningspunkt



Figur 34 Alt. 2A: Forlengelse av eksisterende rekkverk, forbi kulvert under jernbane



Figur 32 Oppstrømming av avkjøring for tydeligere skille mellom avkjøring og gangveg. Etablering av et kantsteinsatt landingsområde for årvocante



Figur 33 Fjerning av trær/busker for å øke synlighet



Figur 36 Alt. 2D: Oppstrømming av kryss ved Småskaret

Figur 4 Strakstiltak på 3 punkter

Prosjektnavn:	Fv. 6664 Kong Øysteins veg, Moholt - Strindheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Strekningen fv. 6664 Kong Øysteins veg inngår som en del av det prioriterte hovedrutenettet for sykkel, og ligger i et område med høyt potensiale for økt sykling. Strekningen er en viktig sykkelakse i nord-sør retning og har en sentral rolle for å syklistere som skal til og fra sidenettet. Tiltaket innebærer planlegging av sykkelløsning på strekningen som skal sikre trygge kryssløsninger, gode systemskifter og påkobling til eksisterende løsninger. Utgangspunktet for planarbeidet er sykkelveg med fortau, men det viktigste er å utbedre trafikksikkerheten i kryssløsningene på strekningen.
Prosjektutløsende:	I 10-års perioden 2014-2024 er det registrert totalt 21 ulykker langs Kong Øysteins veg. Strekningen oppleves som utrygg for myke trafikanter, det er høy ÅDT på strekningen.
Helhet/sammenheng:	Prioritert hovedsykkelnett. Fremkommelighetstiltak for metrobuss i Bromstadvegen (MST29).
Nullvekstmålet:	Tiltaket forventes å bidra positivt til nullvekstmålet ved å gjøre sykling til et tryggere og mer attraktivt transportvalg på en viktig hovedrute. Bedre sykkelinfrastruktur, sikrere kryssløsninger og bedre sammenheng i sykkelnettet kan føre til økt sykkelandel og redusert vekst i personbiltrafikken.
Lokale delmål:	Økt andel gange og sykling: Forbedret sikkerhet og fremkommelighet gjør det mer attraktivt å velge sykkel og gange på både arbeids-, skole- og fritidsreiser. Bedre trafikksikkerhet: Utbedring av kryss og etablering av tydelige og sammenhengende løsninger reduserer konflikter mellom trafikanter og gir økt trygghet for myke trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Utredet
Forventet fremdrift:	Planlegging i 2027-29, utbygging etter 2029
Samordning andre tiltak:	Tiltak i Bromstadvegen (MST29)
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektet er i en tidlig planfase, og det knytter seg derfor usikkerhet til både valg av løsning, kostnader og gjennomførbarhet. Særlig gjelder dette utforming av kryssløsninger og systemskifter, der hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk må avveies. Utover dette krever tiltak trolig betydelig inngrep i

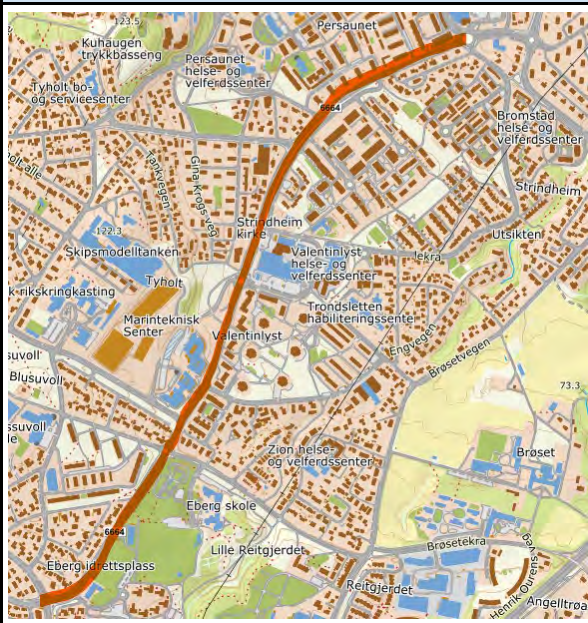
	tilstøtende eiendommer.
--	-------------------------

UTREDNINGSESTIMAT* (ev. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
117	2025	40	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):		1	4	3,3		
Merknad: Bare planleggingsmidler.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE


Prosjektnavn:	Fv. 6686 Østre Rosten, Tonstad-Sandmoen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Planlegging av tiltak for å bedre kollektiv fremkommelighet og trafiksikkerhet langs fv. 6686 Østre Rosten. Tiltaket er primært innrettet mot kryssutbedring ved Sandmoen bussdepot. Det foreslås flytting av holdeplassen, oppretting av fotgjengerkryssing og høyresvingefelt inn mot Torgardsvegen. Det har positiv effekt for fremkommelighet og trafiksikkerhet. Utover dette planlegges det for kryssutbedring Tiller-ringen. Det opprettes et venstresvingefelt nordfra for å skape bedre trafikkavvikling i rushtiden. Det fører til en stor forbedring for fremkommeligheten til kollektiv samt en forbedring av trafiksikkerhet og fremkommelighet til myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	Sandmoen kryss: Det forventes det en betydelig utvidelse av industriområdet på Torgård. I tillegg er en oppgradering av bussdepotet med betydelig økt kapasitet under planlegging. Dette fører til stor økning av trafikken inn og ut av området som utfordrer fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafiksikkerheten for myke trafikanter. Tiller-ringen: redusert kollektiv fremkommelighet i rush.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket sees i sammenheng med utbygging av industrinæring og bussdepot på Sandmoen.
Nullvekstmålet:	Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved å forbedre fremkommeligheten og regulariteten for kollektivtrafikken langs fv. 6686 Østre Rosten. Bedre trafiksikkerhet for gående og mer effektiv trafikkavvikling i kryssene gjør det mer attraktivt å velge kollektivtransport og aktive reisemåter. Samtidig håndteres forventet trafikkvekst knyttet til utbygging på Torgård og utvidelse av bussdepotet uten tilsvarende økning i forsinkelser for kollektivtrafikken.
Lokale delmål:	Bedre fremkommelighet og regularitet for kollektivtrafikken gjennom Sandmoen-krysset og Tiller-ringen. Øke trafiksikkerheten for gående gjennom etablering av trygg fotgjengerkryssing og forbedret holdeplassløsning ved Sandmoen. Forbedre trafikkavviklingen i kryssområdene ved å etablere egne svingefelt som reduserer kø og konflikter mellom trafikantergrupper.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Utredet

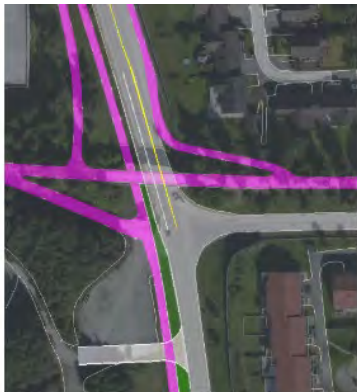
Forventet fremdrift:	Planlegging i 2027-29, utbygging etter 2029
Samordning andre tiltak:	Bussdepot Sandmoen
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektet er i tidlig planfase, og det er usikkerhet knyttet til endelig utforming av kryssløsningene, arealbehov, grunnforhold og eventuelle behov for ledningsomlegging. Omfanget av trafikkveksten som følge av utbygging på Torgård og kapasitetsøkning ved Sandmoen bussdepot er også usikkert, noe som kan påvirke dimensjonering av tiltakene.

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Sandmoen kryssutbedring: 18 mill. Kryssutbedring Tillerringen: 8,9 mill.	2025	50	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):		0,5	2,5	1,1		
Merknad: Bare planleggingsmidler.						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE
 
Figur 9: Kryssutbedring Tiller-ringene Figur 10: Kryssutbedring Sandmoen

Prosjektnavn:	MP - MST – Bøckmanns veg kortsiktige tiltak
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	AtB planlegger å etablere en ny tverrlinje over Nydalsbrua og opp Bøckmanns veg som del av ny rutestruktur fra 2029. Linjen er tenkt som en midlertidig løsning i påvente av at Byåstunnelen ferdigstilles, hvorefter trafikken flyttes over til tunnelen. Ettersom tiltakene er av midlertidig karakter, anbefales det ikke å gjennomføre en fullstendig ombygging av gata. En slik ombygging ville kreve reguleringsplanprosess og betydelige investeringer som ikke står i rimelig forhold til tiltakets varighet. Komplett gateutforming med hensyn til alle trafikantgrupper må utredes i egne, etterfølgende prosjekter. Innenfor rammen anbefales følgende tiltak: - Siktutbedringer i utvalgte punkt langs traseen - Tilpasning av trafikkøy - Avbøying av rekkverk der dette er nødvendig for fremkommelighet - Etablering av holdeplasser av midlertidig standard langs traseen
Prosjektutløsende:	Behovet for tiltak er utløst av oppstart av nytt rutetilbud i Bøckmanns veg fra 2029. Gata må tilrettelegges for bussbruk før linjen settes i drift.
Helhet/sammenheng:	Den nye tverrlinjens funksjon som forbindelsesledd i nettverksmodellen forutsetter at traseen er kjørbær og at passasjerer har egnede på- og avstigningspunkt.
Bidrag til nullvekstmålet	Tiltaket legger til rette for økt kollektivbruk ved å muliggjøre et nytt rutetilbud i en korridor som i dag ikke betjenes av buss
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar særlig til: - Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser - Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig - Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging – Byggeplan
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Byggeplan og utbygging i løpet av 2028–2029

Samordning andre tiltak:	Må samordnes med planarbeid for Bøckmanns veg
Usikkerhet i prosjektet:	-

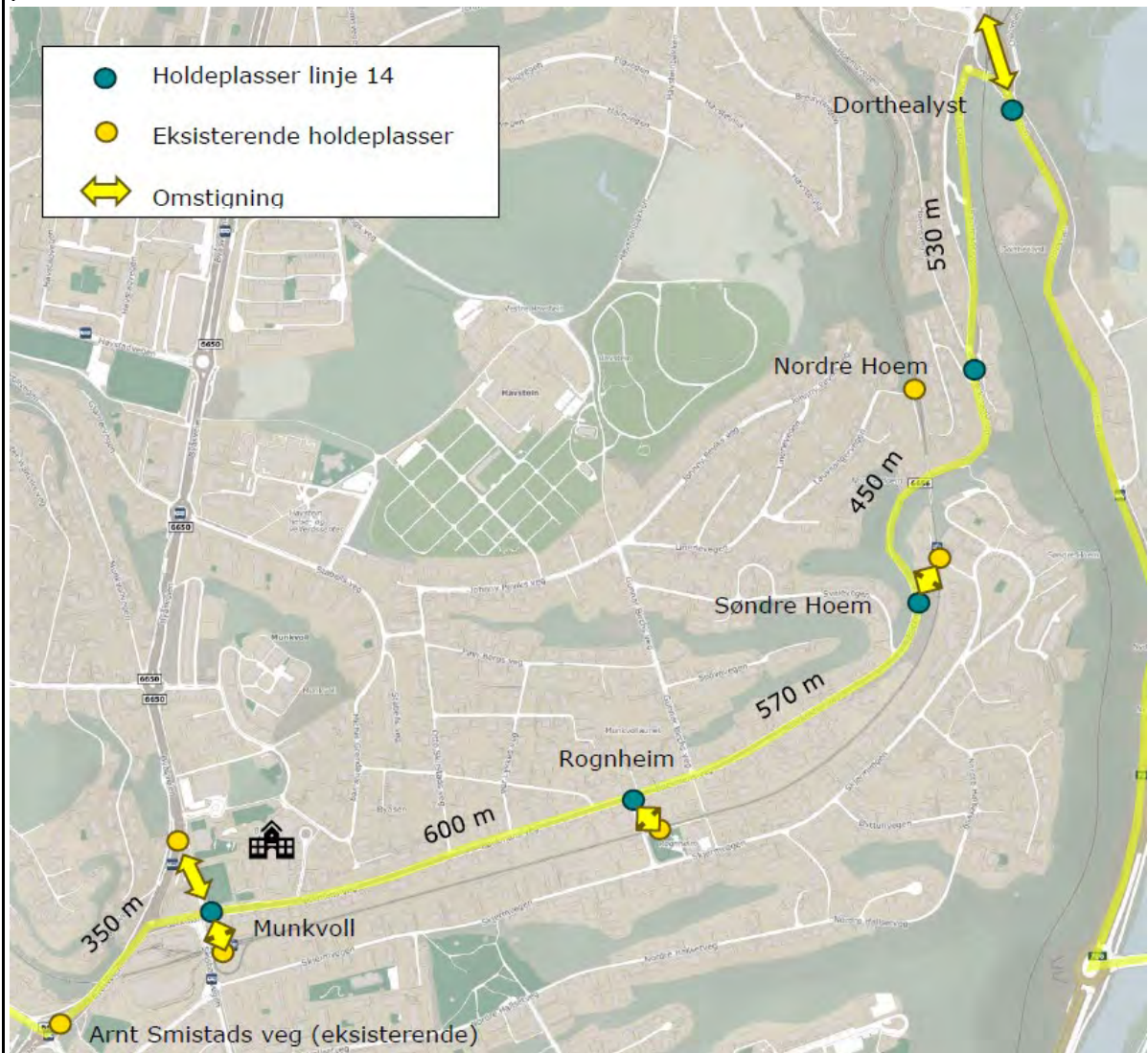
UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
24,5	2025	40 %	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	0	0	6	18	2,2	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	MP - MST – Holtermanns veg og Lerkendal
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter to separate, men sammenhørende tiltak: 1. Oppstillingsplass for buss i Holtermanns veg Det etableres en ny oppstillingsplass for buss i Holtermanns veg, med kapasitet til å ta imot linjer som i dag har endepunkt på Sorgenfri. 2. Oppgradering av Lerkendal omstigningspunkt Holdeplassene ved Lerkendal oppgraderes fra midlertidig til permanent standard. Lerkendal er et viktig byttepunkt for reisende mellom søndre og østre bydeler.
Prosjektutløsende:	AtB har et dokumentert behov for flere oppstillingsplasser for buss. Sorgenfri, som i dag benyttes av flere linjer, vil ikke være tilgjengelig på lang sikt. Holtermanns veg er utpekt som egnet alternativ for å avlaste og erstatte denne funksjonen. Eksisterende holdeplassinfrastruktur på Lerkendal er etablert som midlertidig løsning og ikke oppfyller de standardkravene som følger av byvekstavtalen. Stedet er likevel et av de viktigste omstigningspunktene i byens kollektivnett.
Helhet/sammenheng:	Begge tiltak er viktige i arbeidet med å realisere en velfungerende nettverksmodell for kollektivtrafikken i Trondheim. Gode omstigningsforhold er viktig for at bytte mellom linjer og bruk av tverrlinjer skal oppleves effektivt og attraktivt for passasjerene.
Bidrag til nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet ved legge til rett for økt bruk av kollektivtrafikk
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar særlig til: - Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser - Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig - Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging – Byggeplan
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdig i løpet av 2027 –Utbygging 2028/2029
Samordning andre tiltak:	Må samordnes med prosjekt med etablering av sykkelveg og nye bruker over Holtermanns veg og Klæbuveien
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
80	2025	40 %	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	0	1,8	7	28	40	8,9
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Oppstillingslomme Holtermanns veg



Lerkendal omstigningspunkt



Prosjektnavn:	MP - MST - Sluppen knutepunkt fase 1
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet skal etablere et nytt kollektivknutepunkt på Sluppen som en fase 1-løsning, i påvente av at den vedtatte kommunedelplanen for området kan realiseres i sin helhet. Knutepunktet skal legge til rette for gode byttemuligheter mellom tverrlinje fra omkjøringsvegen og linjer mot Byåsen, og dimensjoneres for å fungere frem til den langsiktige løsningen er på plass. Det er gjennomført prosjektutvikling med vurdering av flere alternative løsninger. På bakgrunn av dette anbefales det nå å igangsette reguleringsplanprosess for det foretrukne alternativet.
Prosjektutløsende:	I vedtatt kommunedelplan for Sluppen er E6 forutsatt lagt i tunnel, med etablering av et kollektivknutepunkt over hovedvegen. Denne løsningen er per i dag ikke finansiert, og tidspunkt for realisering er uavklart. Siden byutviklingen på Sluppen delvis er i gang og planleggingen av Byåstunnelen har startet, er det behov for en fase 1-løsning som kan betjene området frem til den endelige planen kan gjennomføres.
Helhet/sammenheng:	Et funksjonelt byttepunkt på Sluppen er en forutsetning for at tverrlinjer og gjennomgående ruter skal henge effektivt sammen, og for at byutviklingen i området skal understøttes av et godt kollektivtilbud.
Bidrag til nullvekstmålet	Et nytt knutepunkt på Sluppen vil styrke kollektivtrafikkens attraktivitet og tilgjengelighet i en viktig korridor, og legger til rette for økt andel reiser med kollektivtransport.
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar særlig til: - Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser - Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig - Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging – Regulering
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Vedtatt plan i 2028
Samordning andre tiltak:	Må samordnes med områdeplan for Tempe/Sorgenfri, Byåstunnelen og private planer på Sluppen
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdriften i parallelle plan- og utbyggingsprosjekter i området.

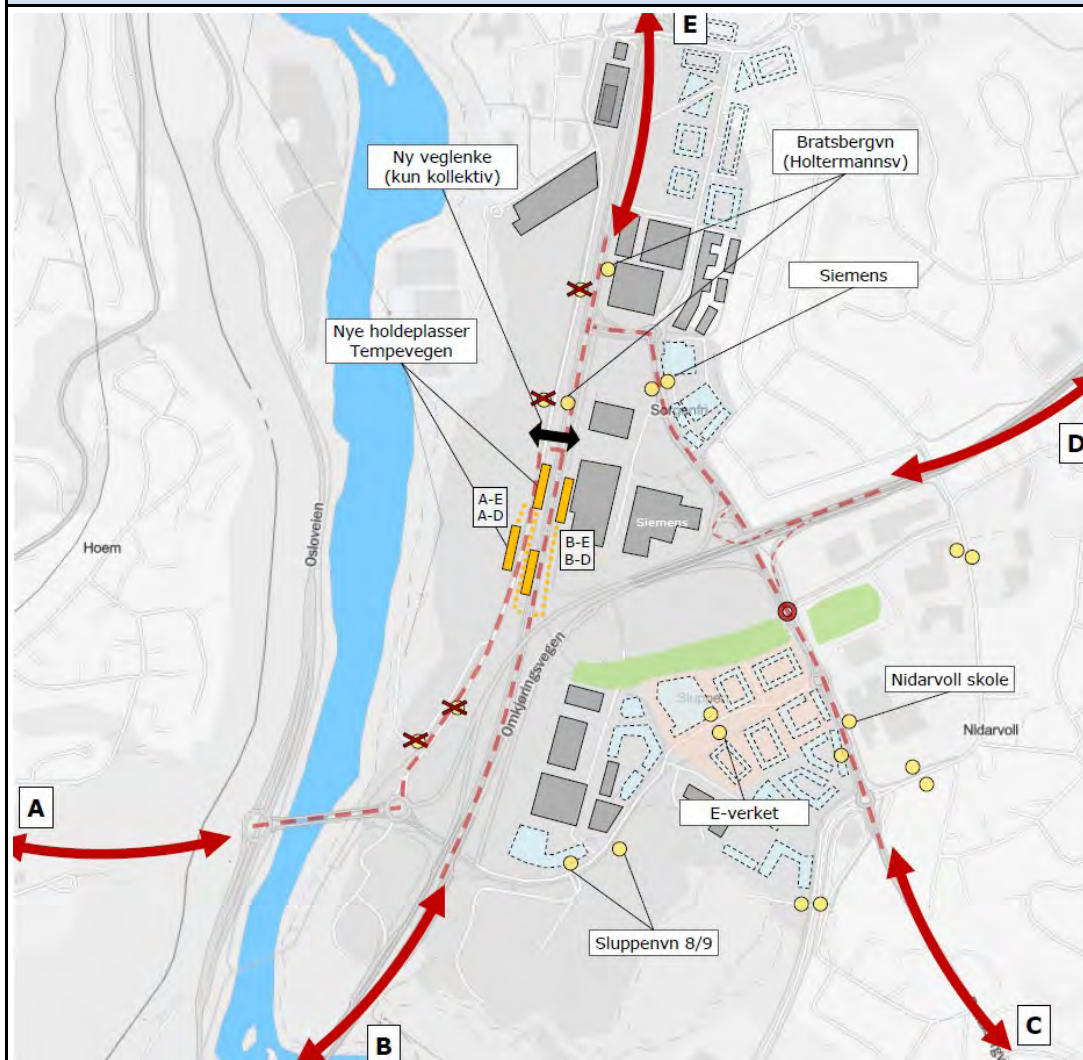
UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
93,5	2025	40 %	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	0	1,8	4	17	54	23,4
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Tonstadkrysset og endeholdeplass (MST29)
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Prosjektet omfatter to separate, men sammenhørende tiltak ved Tonstad: 1. Utvidelse av endeholdeplass på Tonstad Kapasiteten på endeholdeplassen utvides slik at flere busser kan ha endepunkt her. Utvidelsen inkluderer ladeinfrastruktur. 2. Fremkommelighetstiltak vestover mot Bjørdalsbrua Det gjennomføres tiltak for å bedre bussenes fremkommelighet i strekningen fra Tonstad og vestover mot Bjørdalsbrua, som over tid har vært pekt ut som en gjentakende flaskehals i AtBs flaskehalsrapporter.
Prosjektutløsende:	Arbeidet med ny rutestruktur fra 2029 har avdekket behov for økt oppstillingskapasitet med lademuligheter ved Tonstad. Samtidig har fremkommelighetsutfordringene i korridoren mot Bjørdalsbrua vært et kjent problem uten permanent løsning.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en integrert del av arbeidet med å sikre et effektivt kollektivtilbud i Trondheim. Utvidelsen av Tonstad er særlig viktig for å understøtte nettverksmodellen i ny rutestruktur.
Bidrag til nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet ved legge til rett for økt bruk av kollektivtrafikk
Lokale delmål:	Tiltaket bidrar særlig til: - Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser - Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig - Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging – Byggeplan
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdig i løpet av 2027 –Utbygging 2028
Samordning andre tiltak:	Må samordnes med planlegging av sykkelhovedrute i regi av SVV
Usikkerhet i prosjektet:	Tekniske utfordringer og grunnforhold

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

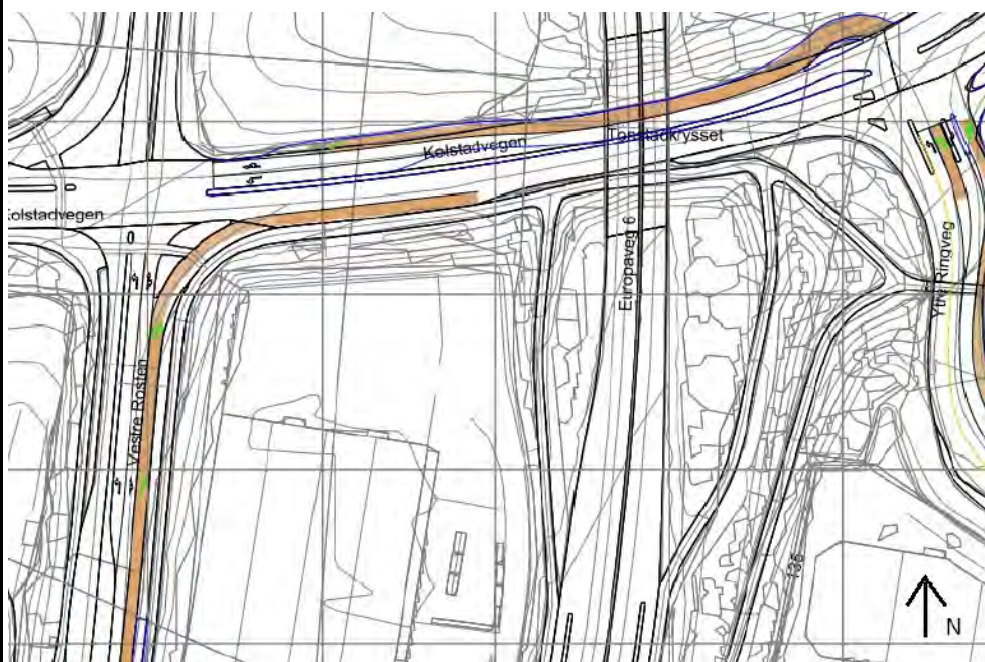
43	2025	40 %	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	0	1,8	7	32	5,3	
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	25124S Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Singsakerringen er et sykkelprosjekt med mål om å etablere et gjennomgående sykkeltilbud langs Fv. 6666 fra Elgeseter gate (ved Studentersamfundet) til Innherredsveien (ved Rosendal). Strekningen er delt opp i 4 deler, som vist i prosjektskissen. Strekningen er totalt ca. 3,1 km, hvorav rundt 900 meter (Høyskoleringen - Tyholtveien) i dag mangler en egen løsning for syklende. En strekning på ytterligere ca. 200 meter (i Stadsing Dahls gate) mangler sykkelfelt i en retning. Det er vedtatt av fylkesutvalget at fylket ønsker at sykkelfelt skal være den gjennomgående løsningen. På strekningene som pr. i dag ikke har en egen løsning for syklende er det ønskelig å etablere «enveisregulert sykkelveg med fortau». Løsninger på alle delstrekninger skal utformes i tråd med N100.
Prosjektutløsende:	Det er pr. i dag ingen god løsning for syklende på strekningen Høyskoleringen – Tyholtveien. Dette prosjektet vil kunne knytte hver side av strekingen sammen og lage et gjennomgående sykkeltilbud. Trafikksikkerheten på strekningen både til gående og syklende vil kunne bli betraktelig bedre.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av hovednettet for sykkel i Trondheim.
Bidrag til nullvekstmålet:	Øke fremkommelighet og trafikkikkert for syklende og gående ved å etablere sammenhengende og trygge sykkeløsninger. Ivareta fremkommelighet for kollektivtrafikk.
Lokale delmål:	Prosjektet vil bidra til å bedre trafikkikkerhet, ved å skille syklende fra andre trafikanter. To lyskryss som er ulykkesutsatt og lite oversiktlige vil bli endret ved å gjøre dem strammere og enklere å krysse. Det vil også bidra til tryggere skolevei.

S

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging i Stadsing Dahls gate utføres i regi av TK/Tensio i annet prosjekt, i 2026. Regulering del B starter 2026

Planstatus:	Reguleringsplan er ikke påstartet.
Forventet fremdrift:	Oppstart reguleringsplan: - Høyskoleringen – Tyholtveien: 2026 Byggestart: - Høyskoleringen – Tyholtveien: 2028/2029 forutsatt godkjent reg.plan og finansiering - Statsing Dahls: 2026
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordinerer med Trondheim kommune sitt prosjekt «LadeRos» og Tensio sitt prosjekt «Belbuan – Buran». Begge disse prosjektene bygger hver sin del av sykkelfeltet i Stadsing Dahls gate, for Singsakerringen-prosjektet.
Usikkerhet i prosjektet:	Kompleksiteten i reguleringsplanen. Krav fra TK og Tensio (Infrastruktur) Grunnforhold (avhengig av dybde på tiltaket) Finansiering

S

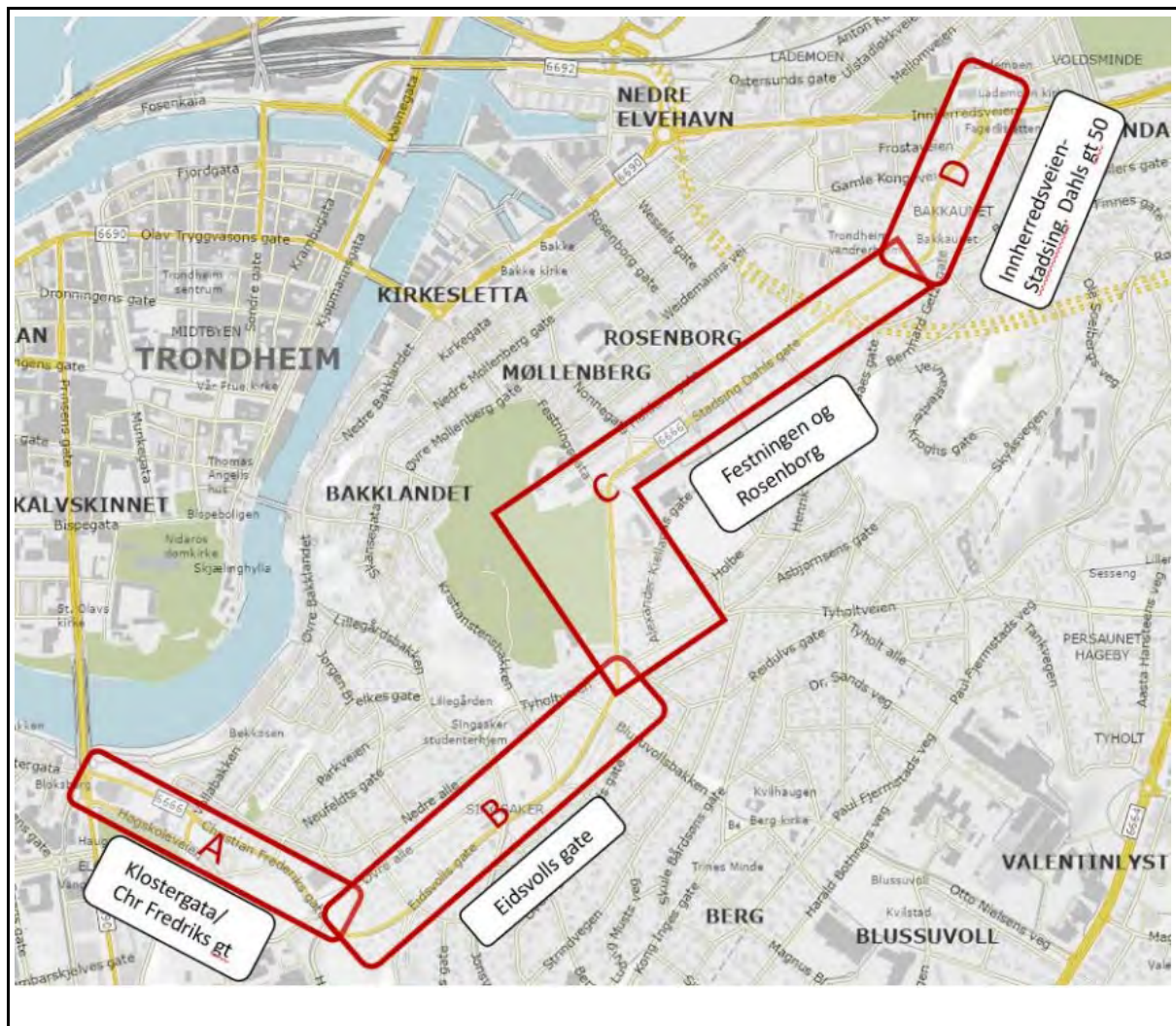
UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
151,5	2019	30-50 %	
Merknad: Kostnadsberegning utført i mulighetsstudie i 2019-kroner av SVV. Det har vært operert med andre kroneverdier tidligere.			

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

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	4	10	13	58,3	131,5
Merknad: KU-sak 15/26					

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket skal etablere separat gang- og sykkelveg langs Fv. 6668 på strekningen fra Rotvoll til Arkitekt Ebbells gate. Ombyggingen vil gi et tryggere og mer funksjonelt tilbud for myke tr i et område med betydelig potensial for økt sykling. Den planlagte sykkelvegen med fortau bygges etter tverrsnitt 3+2 meter, med 0,5 meter grusskulder, frem til og med Arkitekt Ebbells gate. Tiltaket skaper en lengre sammenhengende strekning med høy standard for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	Etablere sammenhengende sykkelnett
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen hovedsykkellruta langs jernbanen og ruta mot Haakon VII's gate.
Bidrag til nullvekstmålet	Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed legge til rette at trafikkvekst kan tas med miljøvennlig transport.
Lokale delmål:	Delmål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten Delmål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

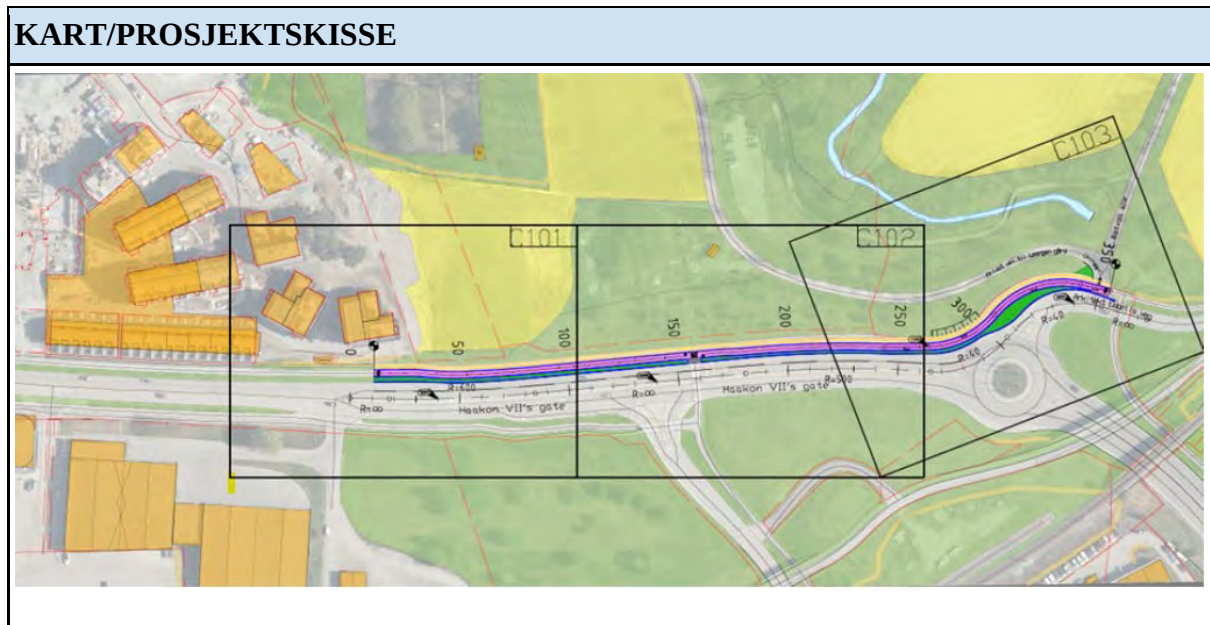
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Byggeplan pågår
Forventet fremdrift:	Byggeplan 2026 Utbygging 2026/2027.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	- Pumpeledning

STYRINGSRAMME*					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
11	2024	40	15.05.2024	Forenklet anslag	2025
Merknad/ref til PR-saksnr:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):	12,1	5	3			
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Løpende
Samordning andre tiltak:	- <i>Drift FV</i>
Usikkerhet i prosjektet:	<i>Lav usikkerhet</i>

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):		16,5	16,8	17,3	
Merknad:					

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

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet omfatter planlegging av ny vegtrasé på strekningen mellom Ila og Flakk. Strekningen har i dag flere svært skredutsatte partier, og mangler tilbud for gående og syklende på store deler av strekningen. Tiltaket er forankret byvekstavtalen, der det er oppnådd enighet om å gå videre med planlegging av strekningen i inneværende periode. Fra mulighetsstudiet i 2020 er det vurdert to tunnelalternativer, kort og lang tunnel, begge med dagsone i Trolla. I tillegg er det vurdert tre ulike kryssløsninger i henholdsvis Ila, Trolla og Flakk: planfri kryssing, rundkjøring og T-kryss.
Prosjektutløsende:	Byvekstavtalen Skredsikring (trafikksikkerhet) Fremkommelighet for sykkel. Fremkommelighet for næringstrafikk Redusert støy og støv i bynære områder
Helhet/sammenheng:	Bidra til å sikre sammenhengende og trafikksikre løsninger for gående/syklende og for kjørende (skred)
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging – Regulering
Planstatus:	Ingen
Forventet fremdrift:	Vedtatt reguleringsplan 2029
Samordning andre tiltak:	

Usikkerhet i prosjektet:	Finansiering av tiltaket.
--------------------------	---------------------------

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest-bevilgning
Beløp (mill):	4,5	2	14	25,4	6	
Merknad: Ramme til planlegging						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
For strekningen Ila – Flakk er det vurdert to tunnelalternativ, kort og lang tunnel. Begge med dagsone i Trolla. I tillegg er det vurdert tre ulike kryssløsninger i henholdsvis Ila, Trolla og Flakk. Disse er planfri, rundkjøring og t-kryss. Skissen under er fra mulighetsstudiet i 2020 

Prosjektnavn:	Fv.6478 Havneveien, utbedring rundkjøring
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Det skal gjennomføres en samlet pakke med fartsdempende og trafikksikkerhetstiltak i rundkjøringen. Tiltakene omfatter skilting og oppmerking, fartshumper og/eller opphøyde gangfelt, oppstramming av kjørearealet med utvidelse av sentraløya, samt forsterket belysning i gangfelt. Samlet vil tiltakene bidra til lavere kjørefart og bedre sikkerhet for fotgjengere og syklistar som krysser i og rundt rundkjøringen.
Prosjektutløsende:	Gjennomgående høy fart i rundkjøringen skaper utrygge krysningspunkter for myke trafikanter og øker risikoen for trafikkulykker.
Helhet/sammenheng:	Rundkjøringen ligger langs sykkelruta mellom Gjørme og Bårdshaug/Orkanger sentrum. Utbedringen er en del av en bredere satsing på å heve standard og trygghet langs hele korridoren.
Bidrag til nullvekstmålet	Tiltaket øker tryggheten og attraktiviteten for sykling langs en viktig lokal sykkelrute. Sammen med øvrige prosjekter langs traseen vil utbedringen styrke potensialet for overgang fra bil til sykkel.
<u>Lokale delmål:</u>	Tiltaket har effekt på delmål 1, 2, 3, 4, 5, 7 og 9

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Byggeplan)
Planstatus:	Gjeldende reguleringsplan «Havn og industri på Grønøra vest», planid: 5059_1638_2015011 Hele rundkjøringen (inkl. sentraløy) er regulert til kjøreveg
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse i 2028.
Samordning andre tiltak:	Hovedsykkelrute i Orkanger sentrum – kommunale sykkelprosjekt
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT*			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
9	2025	50	2027
Merknad:			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Restbehov etter 2030
Beløp (mill):			4,6			
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Traseen er lagt inn ny vedtatt KPA
Forventet fremdrift:	Planprogram fastsettes i løpet av 2026, utarbeidelse av KU og

	reguleringsplan antatt fra 2026-2027/2028.
Samordning andre tiltak:	Planleggingen av Byåstunnelen skal ses i sammenheng med byvekstavtalens forutsetninger om at større vegtiltak inngår i en samlet prosjektpakke, der tiltak for kollektivtransport, gange og sykkel bidrar til å nå mål om redusert trafikk i byområdet. I denne sammenheng er Byåsveien og Bøckmans veg særlig relevante, ettersom tunnelen forutsettes å gi handlingsrom for trafikkregulering og mulig omdisponering av vegareal på sikt.
Usikkerhet i prosjektet:	Tunnelpåslag på Byåsen er ikke avklart. Normal usikkerhet i planprosess og videre politisk behandling (blant annet: motstand mot prosjektet, effekten av tiltaket kan vise seg å bli negativ (økt kjørte km, økt trafikk i andre veger/gater))

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

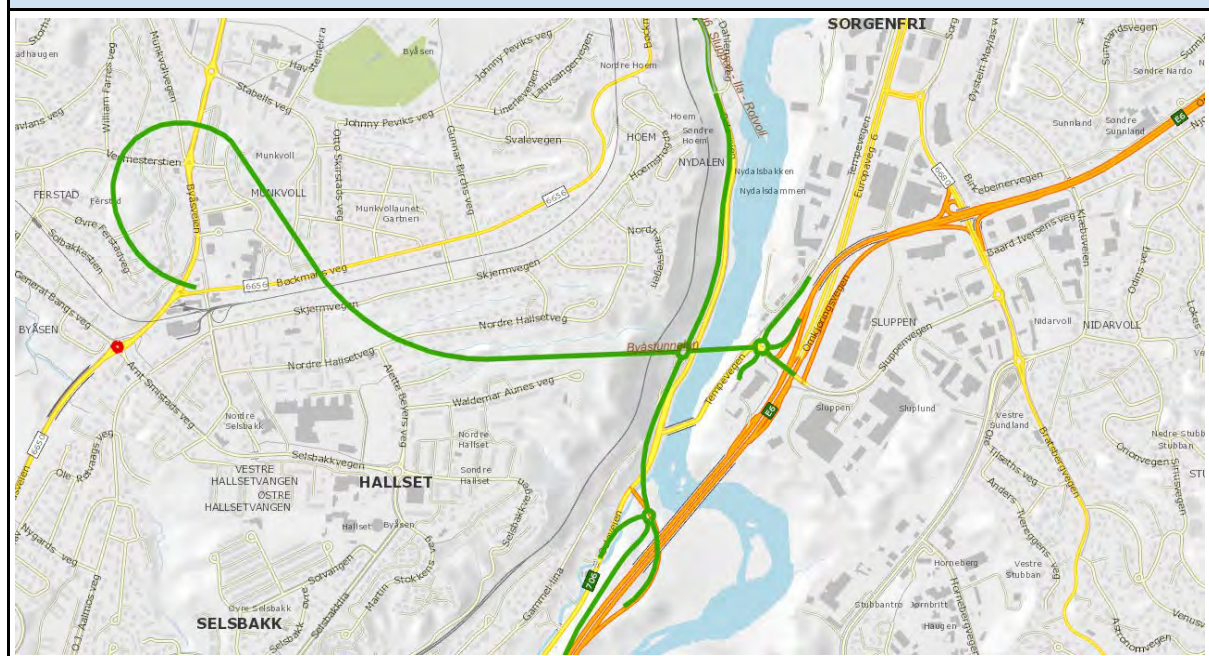
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3369	2025	+/- 40%	2027

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030	Rest bevilg.
Beløp (mill):	27	28	51	100	150	3251,8

**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



NB: Ikke avklart tunnelpåhugg Byåsen

Prosjektnavn:	25130ST Støypakke 2
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:

Tiltak mot innendørs støy (Forurensningsforskriftens § 5-4):

Tiltakene utarbeidet på bakgrunn av støykartlegging i henhold til § 5-4 i forurensningsforskriften vurderes tatt inn i støypakken. Kartleggingen har identifisert overskridelser av grenseverdiene for innendørs støy, og det er derfor utredet skjermingstiltak som kan redusere støynivået ved skoler, barnehager og boliger langs fylkesvegnettet.

Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder:

- *Lidarende barnehage (fv. 6664):* Langsgående støyskjerm på eksisterende voll, med lengde 70 meter og høyde 1,9 meter.
- *Åsheim barneskole (fv. 6654):* Langsgående støyskjerm med lengde 90 meter og høyde 1,5 meter. Denne skjermen utgår etter ønske fra barneskolen selv.

Støyskjerming av boliger på Stavset:

- Langsgående støyskjerm på deler av øst- og vestsiden av fv. 6650 Byåsveien, på strekningen mellom Byåsen butikkssenter og sørover mot Brandhaugen gangbru. Total lengde ca. 265 meter. Det skal også vurderes etablering av skjerm på eksisterende voll på østsiden av Byåsveien.

I tillegg vurderes følgende tiltak innarbeidet i støypakke 2, etter nærmere behandling i programrådet:

Støyskjerming Kystad-Stavset (opprinnelig del av Støypakke 1):

- Langsgående støyskjerm med høyde 2,0 - 2,2 meter for beboerne i Laura Hangerås' veg. Total lengde ca. 237 meter. I tillegg er det foreslått skjerm mellom bussholdeplass og bru/kulvert, med lengde på ca. 34 meter og med høyde 2 meter. Det foreslås også tett rekkverk på bru/kulvert (Kystadbrinken fotgj.underg.) med høyde 1,5 meter over vegdekket.
- Byggeplan med komplett tegningsgrunnlag ferdigstilles våren 2025. Bør prioriteres for utbygging i 2026.

Lokalitet	Vegreferanse	Lengde [m]	Nåværende prosjektfase
Fv. 6664 Kong Øysteins veg	FV6664 K S1D1 m1780 –	70	Detaljplanlegging

	<table><tr><td></td><td>1831</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Fv. 6654 Ringvålvegen</td><td>FV6654 K S1D1 m10226 - 10316</td><td>90</td><td>Detaljplanlegging</td></tr><tr><td>Fv. 6650 Byåsveien, Stavset</td><td>FV6650 K S2D1 m5534 - 5786</td><td>265</td><td>Prosjektutvikling</td></tr><tr><td>Fv. 6650 Kystad-Stavset</td><td>FV6650 K S2D1 m4562 - 4799</td><td>237</td><td>Detaljplanlegging</td></tr></table>		1831			Fv. 6654 Ringvålvegen	FV6654 K S1D1 m10226 - 10316	90	Detaljplanlegging	Fv. 6650 Byåsveien, Stavset	FV6650 K S2D1 m5534 - 5786	265	Prosjektutvikling	Fv. 6650 Kystad-Stavset	FV6650 K S2D1 m4562 - 4799	237	Detaljplanlegging
	1831																
Fv. 6654 Ringvålvegen	FV6654 K S1D1 m10226 - 10316	90	Detaljplanlegging														
Fv. 6650 Byåsveien, Stavset	FV6650 K S2D1 m5534 - 5786	265	Prosjektutvikling														
Fv. 6650 Kystad-Stavset	FV6650 K S2D1 m4562 - 4799	237	Detaljplanlegging														
Prosjektutløsende:	Tiltak mot innendørs støy (Forurensningsforskriftens § 5-4): Behovet for prosjektet bygger på resultater fra støykartlegging som viser overskridelse av innendørs grenseverdier for støy i boliger langs fylkesveg. Dette utløser behov for å vurdere tiltak fra vegeiers side, der trafikken vurderes som hovedkilde til støybelastningen. Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder: Støyskjermingstiltak for skoler og barnehager med støynivå på uteareal over 60 dB er prioritert i Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023. Det er gjennomført støyberegninger for veitrafikkstøy på uteareal ved 10 skoler/barnehager/institusjoner, langs kommunal, riks- og fylkesveg i Trondheim. På bakgrunn av støyrapporten er det anbefalt at de to skoler/barnehager langs fylkesveg prioriteres for skjerming. Støyberegningene viser at støynivået på uteareal etter skjerming reduseres til under 55 dB. Støyskjerming Stavset: Byåsveien er i <i>Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023</i> nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Generell trafikkvekst har gitt en økning i støy for eksisterende bebyggelse langs strekningen, og gjeldende støykartlegging viser at området er utsatt for støyverdier over 65 dB. Eksisterende plankegjerd på deler av strekningen har ikke særlig støyreducerende effekt, og er for lave til å ivareta sin tiltenkte funksjon. Eksisterende støyvoll på østsiden av Byåsveien er også noe lav og det bør vurderes å etablere skjerm på toppen av vollen. Beboerne langs strekningen har i flere år klaget på støy. Målet med prosjektet er å redusere støynivået på uteoppholdsarealer ved boliger som utsettes for støynivå høyere enn L_{den} 60 dB. Støyskjerming Kystad-Stavset: I <i>Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023</i> er fylkesveg 6650 nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Over halvparten av boligene langs Laura Hangerås' veg ligger i rød støysone og uteoppholdsarealer mot fylkesvegen på bakkeplan har L_{den} støynivåer mellom 60-73 dB. Målet med prosjektet er at utendørs støynivå kommer under 60 dB og helst ned mot 55 dB.																
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil bidra til måloppnåelse i henhold til kommunens <i>Handlingsplan mot støy 2018-2023</i> .																
Bidrag til nullvekstmålet:	Tiltakene vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt. 7 om å																

	redusere trafikkstøy.
Lokale delmål:	Tiltakene vil støtte kommunens Handlingsplan mot støy 2018 – 2023.

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

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

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

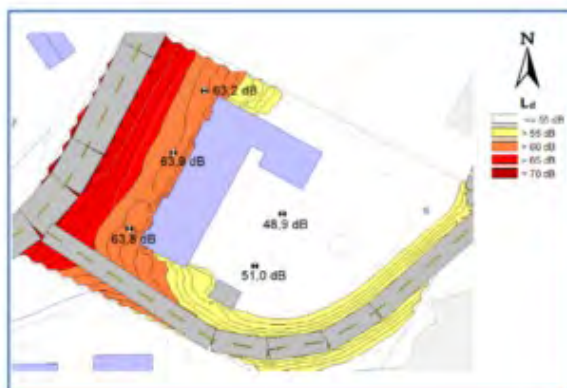
FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	1,5	4	8	1,7	
Merknad: Økt finansieringsbehov for 2026 på grunn av videreføring av prosjektet <i>Støyskjerming Kystad-Stavset</i> fra Støypakke 1. Prosjektet er klart til utbygging i 2026.					

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

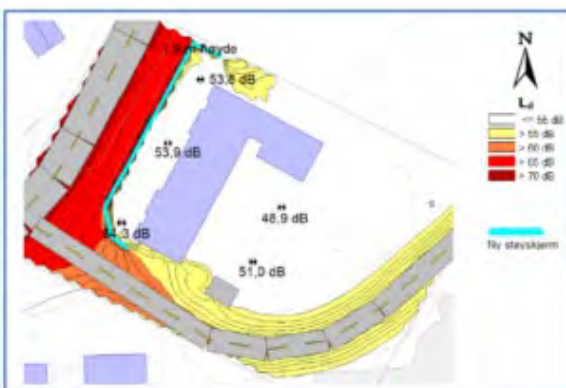
KART/PROSJEKTSKISSE

LIDARENDE BARNEHAGE (FV. 6664)

FØR TILTAK



ETTER TILTAK



ÅSHEIM BARNESKOLE (FV. 6664)

FØR TILTAK

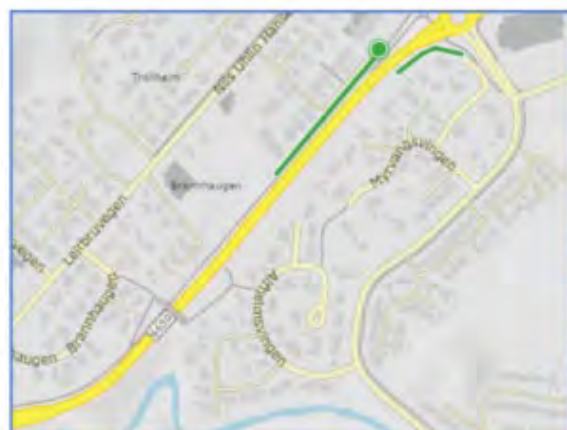


ETTER TILTAK



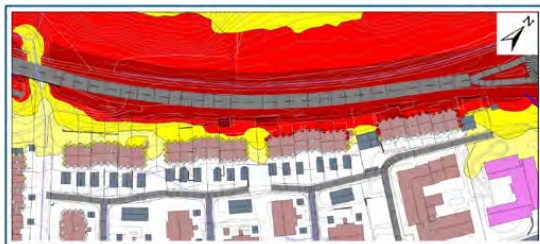
STØYSKJERMING STAVSET (FV. 6650)

FØR TILTAK

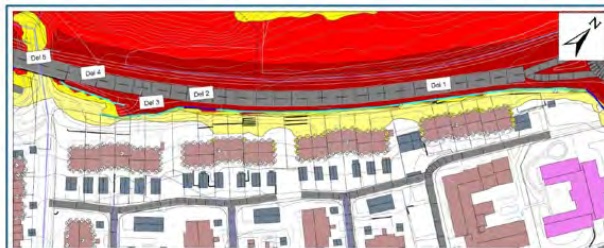


STØYSKJERMING KYSTAD-STAVSET (FV. 6650)

FØR TILTAK



ETTER TILTAK



Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	_MP Fv. 6690 - Innherredsveien vest
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Prosjektet er en del av metrobusstopporteføljen og det skal derfor etableres løsninger som sikrer målene til et høystandard kollektivtilbud i tråd med byvekstavtalen.
Hva er prosjekttløsende:	Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det er utarbeidet ulike alternativer for ulike delsterkninger og disse er evaluert.
Anbefalt konseptvalg:	Foreløpig innstilling fra programrådet etter politisk vurderinger er defølgende innstilt: 1. 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. 2. 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. 3. For Bassengbakken anbefales enkle tiltak etter alternativ 0+ på kort sikt. Det startes samtidig reguleringsarbeid med utgangspunkt i T-kryss.

Målbare størrelser:	-
Interessentanalyse:	Mange interessenter i dette området - Sentrale interessenter er blant annet: - AtB/TRFK kollektiv - TRFK som veieiere - TK som planmyndighet og vegeier - Beboere i området - Utbyggere og andre pågående planprosesser
Helhet/sammenheng:	En del av prosjektportefølje MST 2029 infrastruktur
Regulering/ervert:	Delvis ja
Utsjekk av tekniske forhold:	Dette må følges opp videre i reguleringsplanen
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	220 mill (2025kr)

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byveksttalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tilrettelegg for bedre og mer attraktivt busstilbud
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Bidrar til å styrke kollektivtilgjengeligheten rundt Solsiden
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt kollektivandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Nei	
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Nei	
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre kollektivtilbud

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Bidrar til å styrke byens kollektivtilbud og dets attraktivitet</i>	<i>For alle busser som passerer Solsiden og Bakke bru</i>
Framkommelighet	<i>Forbedrer fremkommelighet for buss</i>	-
Trafikksikkerhet	I/A	I/A
Opplevelsesverdi	<i>Nei, ingen eller liten betydning</i>	-

Andre effekter og målbare størrelser.	-	-
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Del av tiltakspakke MST 2029 infrastruktur som i sum bidrar til å legge til rette og sikre det nye kollektivtilbudet fra 2029</i>	-

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistene og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	MP - MST – Bøckmanns veg kortsiktige tiltak
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Sikre mulighet for å kjøre buss i Bøckmanns veg fra 2029
Hva er prosjekttløsende:	Legge til rette for oppstart nytt rutetilbud fra 2029
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Ulike tiltak for sikre at buss kan kjøre i gata sammen med ulike holdeplassplasseringer
Anbefalt konseptvalg:	Det anbefales mindre tiltak som siktutbedring, tilpassing av trafikkøy og avbøying av rekkverk. Det oppnås en positiv effekt med begrenset innsats. Det anbefales må også anlegges holdeplasser av en noe midlertidig karakter langs trassen.
Målbare størrelser:	Total lengde ca 2 km (ikke tiltak hele strekningen) - 5 stk midl holdeplasser
Interessentanalyse:	Viktig med tett dialog med TRFK forvaltning og AtB
Helhet/sammenheng:	En del av prosjektportefølje MST 2029 infrastruktur
Regulering/erverv:	Nei
Utsjekk av tekniske forhold:	Kun arbeid i overflaten

Utredningsestimat (evt. styringsmål):	24,5 mill (2025kr)
---------------------------------------	--------------------

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tilrettelegg for bedre busstilbud mellom østre og vestre bydeler
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Bidrar til effektiv reiser mellom viktige bydeler
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt kollektivandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Bidrar til å koble søndre del av Byåsen effektivt til østre bydeler, Sluppen og Metrobusssystemet
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Nei	
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre kollektivtilbud

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklistar, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Bidrar til å styrke byens kollektivtilbud og bidrar til at nettverkmodellen for kollektivtrafikk forbedres betydelig. Dette ved at det kan etableres en tydelig øst-vest-akse</i>	<i>Bidrar til styrket kollektivtilbud til store deler av søndre Byåsen (Munkvoll, Dalgård, Ugla, Stavset) og Østre Bydelere mot Lade/Leangen</i>
Framkommelighet	<i>Forbedrer framkommelighet for buss</i>	-
Trafikksikkerhet	I/A	I/A
Opplevelsesverdi	<i>Nei, ingen eller liten betydning</i>	-
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	-	-
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Del av tiltakspakke MST 2029 infrastruktur som i sum bidrar til å legge til rette og sikre det nye kollektivtilbudet fra 2029</i>	-

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	MP - MST – Holtermanns veg og Lerkendal
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Sikre oppstilling av buss i Holtermannsveg og oppgradere omstigningspunkt Lerkendal
Hva er prosjekttløsende:	Legge til rette for oppstart nytt rutetilbud fra 2029
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det har vært sett på ulike løsninger for oppgradering av Lerkendal omstigningspunkt
Anbefalt konseptvalg:	Holtermanns veg - Etablere oppstillingsplass for buss og grøntrabatt ved å ta i bruk det tredje felt i retning mot sentrum. Dette gir AtB muligheten til å planlegge linjer med endepunkt på Lerkendal med mating til øvrige busslinjer i systemet. Dette kan bidra til å avlaste sentrum. - Innføre fartsgrense 50 km/t på strekning frem til kryss med Valøyveien Lerkendal omstigningspunkt - For å styrke nettverksstrukturen i rutetilbudet og for å følge opp intensjonene i byvekstavtalen anbefales det å oppgradere hele omstigningspunktet. Det innebærer en oppgradering til standarden i prosjekteringsanvisningen for metrobuss. Det anbefales å etablere lange Metrobussleskur på alle fire plattformer og møblere området for å sikre gode fasiliteter for alle reisende

Målbare størrelser:	Oppgradering av 4 stk holdeplasser i Lerkendal omstigningspunkt 175 m oppstillingsplass for buss i Holtermanns veg
Interessentanalyse:	Viktig med tett dialog med TRFK forvaltning og AtB
Helhet/sammenheng:	En del av prosjektportefølje MST 2029 infrastruktur
Regulering/ervert:	Nei
Utsjekk av tekniske forhold:	Må følges opp i byggeplan
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	80 mill (2025kr)

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tilrettelegg for bedre busstilbud rundt Lerkendal og mer mating mot Metrobuss
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Bidrar til effektiv reiser mellom viktige bydeler
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt kollektivandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Nei	-
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Nei	

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre og raskere kollektivtilbud

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Ny endeholdeplass gir mulighet til å kjøre flere busse til Lerkendal og øke fleksibiliteten og tilbudet i bussystemet	Store deler av sørbyen
Framkommelighet	I/A	I/A
Trafikksikkerhet	I/A	I/A
Opplevelsesverdi	Oppgradering av omstigningspunktet vil gi en betydelig bedre reiseopplevelse for alle som bytter på Lerkendal	-
Andre effekter og målbare	-	-

størrelser.		
Rasjonelle tiltakspakker	<i>Del av tiltakspakke MST 2029 infrastruktur som i sum bidrar til å legge til rette og sikre det nye kollektivtilbudet fra 2029</i>	-

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistar og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringar i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregningar og trafikkmodellar kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregningar, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringar når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innanfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	MP - MST - Sluppen knutepunkt fase 1
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Etablere et knutepunkt for kollektivtrafikk på Sluppen (som skal fungere frem til langsiktig løsning kan realiseres)
Hva er prosjekttløsende:	Utvikle nettverkstrukturen for kollektivtilbudet som skal bidra til at det blir enklere å forflytte seg i byen. I tillegg er det behov for å styrke kollektivdekningen til Sluppen bydel
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det er utarbeidet 5 ulike alternativer og disse er evaluert.
Anbefalt konseptvalg:	Samlet sett anbefalte prosjektet å jobbe videre med alternativ 3 og alternativ 4. Det er flere momenter som kan tale for at alternativ 3 totalt sett vil være den beste løsningen og det bør gjøres en raskt avklaring for å avklare om dette skal legges til grunn for reguleringsplanen.
Målbare størrelser:	-
Interessentanalyse:	Mange interessenter i dette området - Sentrale interessenter er blant annet: - AtB/TRFK kollektiv - TRFK som vegeiere - TK som planmyndighet og vegeier - Beboere i området - Utbyggere og andre pågående planprosesser

Helhet/sammenheng:	En del av prosjektportefølje MST 2029 infrastruktur
Regulering/ervert:	Ja
Utsjekk av tekniske forhold:	Dette må følges opp videre i reguleringsplanen
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	93,5 mill (2025kr)

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byveksttalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tilrettelegg for bedre busstilbud mellom østre og vestre bydeler, samt forbedre kollektivtilbudet til Sluppen bydel
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Bidrar til effektiv reiser mellom viktige bydeler
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byveksttalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt kollektivandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Bidrar til å koble søndre del av Byåsen effektivt til østre bydeler, Sluppen og Metrobusssystemet
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Nei	
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre kollektivtilbud
--	----	-----------------------

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Bidrar til å styrke byens kollektivtilbud og bidrar til at nettverkmodellen for kollektivtrafikk forbedres betydelig. Dette ved at det kan etableres en tydelig øst-vest-akse</i>	<i>Bidrar til styrket kollektivtilbud for Sluppen, store deler av søndre Byåsen (Munkvoll, Dalgård, Uglå, Stavset) og Østre Bydelere mot Lade/Leangen</i>
Framkommelighet	<i>Forbedrer framkommelighet for buss</i>	-
Trafikksikkerhet	I/A	I/A
Opplevelsesverdi	<i>Nei, ingen eller liten betydning</i>	-
Andre effekter og målbare størrelser.	-	-

Rasjonelle tiltakspakker	<i>Del av tiltakspakke MST 2029 infrastruktur som i sum bidrar til å legge til rette og sikre det nye kollektivtilbudet fra 2029</i>	-
--------------------------	--	---

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistar og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringar i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregningar og trafikkmodellar kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregningar, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringar når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	MP - MST - Tonstad
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Sikre oppstillingsareal for buss til nytt ruteanbud 2029 og forbedre fremkommeligheten for buss mot Bjørndalsbrua
Hva er prosjekttløsende:	Legge til rette for oppstart nytt rutetilbud fra 2029
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	Det har vært sett på ulike løsninger for å forbedre fremkommeligheten fra Tonstad mot Bjørndalsbrua
Anbefalt konseptvalg:	Det anbefales og utvudet arealet for å sikre plass til flere oppstillingsplasser for buss. Videre anbefales det en mindre ombygging for å sikre bussfremkommelighet i retning mot Bjørndalsbrua
Målbare størrelser:	Oppstilling 3 stk busser for oppstilling av nytt ruteanbud 225m med kollektivfelt
Interessentanalyse:	Viktig med tett dialog med TRFK forvaltning, SVV og AtB
Helhet/sammenheng:	En del av prosjektportefølje MST 2029 infrastruktur
Regulering/erverv:	Mulig erverv av statlig veggrunn
Utsjekk av tekniske forhold:	Må følges opp i byggeplan

Utredningsestimat (evt. styringsmål):	43 mill (2025kr)
---------------------------------------	------------------

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Tilrettelegg for bedre busstilbud mot Tonstasd og bedre fremkommelighet mot Flatåsen/Saupstad
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	Bidrar til effektiv reiser mellom viktige bydeler
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt kollektivandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Nei	-
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Nei	
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre og raskere kollektivtilbud

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	Ca 90-100 sek	-
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	Utvidet endeholdeplass gir mulighet til å kjøre flere busse til Tonstad og øke fleksibiliteten og tilbudet i bussystemet	Store deler av sørbyen
Framkommelighet	Forbedrer fremkommelighet for buss	-
Trafikksikkerhet	I/A	I/A
Opplevelsesverdi	Nei, ingen eller liten betydning	-
Andre effekter og målbare størrelser.	-	-
Rasjonelle tiltakspakker	Del av tiltakspakke MST 2029 infrastruktur som i sum bidrar til å legge til rette og sikre det nye kollektivtilbudet fra 2029	-

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklister og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	<i>Fv. 715 Ila - Flakk</i>
Tiltaksområde:	<i>Trafikksikkerhet, sykkel</i>
Formålet med prosjektet:	<i>Strekningen mellom Ila og Flakk er veldig rasutsatt. Hovedformålet med prosjektet er å rassikre vegen. Samtidig forbedres fremkommeligheten og det skapes et tilbud for myke trafikanter.</i>
Hva er prosjekttløsende:	<i>Behov for rassikring</i>
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	<i>Det er vurdert mange forskjellige løsninger i to utredninger i 2021 og 2022 til 2025. Alle baserer seg på tunnel forbi de mest rasutsatte strekninger.</i>
Anbefalt konseptvalg:	<i>Det anbefales en løsning med tunnel mellom Ila og Trolla, dagsone på Trolla og tunnel mellom Trolla og Flakk.</i>
Målbare størrelser:	- 2 tunneler (ca. 1,5 km og 5,7 km) - Veg i dagen: ca. 1,6 km - 2 felt / 1 tunnelløp - Ca. 1,5 km sekundærveg
Interessentanalyse:	<i>Utredningen er gjennomført som internt prosjekt i TRFK. I reguleringsplanprosessen er det viktig med en interessentanalyse og medvirkningsprosess.</i>
Helhet/sammenheng:	
Regulering/erverv:	<i>Det er behov for en reguleringsplan og etterfølgende grunnerv.</i>

Utsjekk av tekniske forhold:	<i>Fremtidig trafikkmengde tilsier dimensjoneringsklasse H1 for vegen (9 m bredde) og tunnelprofil T9,5. Det er ikke behov for doble tunnellop.</i>
Utredningsestimat (evt. styringsmål):	<i>P50: 2 mrd. Mulighet for kortere tunnelløsning som er utredet, men måloppnåelsen går betydelig ned.</i>

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	ja	Det er muligheter gjennom forbedret tilbud for gående og syklende samt muligheter for forbedret kollektivtilbud. Men det er behov for tiltak som reduserer biltrafikken som f.eks. bompenger siden fremkommelighet for bil også forbedres.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	ja	Forholdene på Trolla forbedres pga fjerning av gjennomgangstrafikken
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	nei	
Flere skal reise miljøvennlig.	ja	Betydelig forbedret tilbud for gående og syklende
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	nei	
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	ja	Forbedret fremkommelighet for bil og kollektiv samt etablering av tilbud for gående og syklende
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	ja	Syklister får eget tilbud på utsiden av tunnelen, bilvegen blir mer oversiktlig, redusert rasfare.
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	ja	Forskrifter og krav overholdes
Trafikkløyd innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	ja	Gjennom å flytte det meste av trafikken i tunnel fårstore deler av strekningen betydelig redusert støy. Rundt tunnelportalene er det

		viktig med støyreducerende tiltak
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	ja	Økt fremkommelighet og forbedret tilbud for myke trafikanter bidrar til økt brukertilfredshet.

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklister, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	<i>Ingen forandring i reisetid</i>	
Reisetid Endret reisetid for syklende	<i>Ingen forandring i reisetid</i>	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	<i>Redusert reisetid mellom Ila og Flakk: ca. 4 min</i>	<i>Ca 40 busser mellom Flakk og Ila og ca 25 busser mellom Trolla og Ila.</i>
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	<i>Redusert reisetid mellom Ila og Flakk: ca. 4 min</i>	<i>Ca. 5000 kjt/dg</i>
Helhet/sammenheng i transportnettverk	<i>Det blir et forbedret vegsystem for beboerne på Rye og Trolla samt reisene til og fra frege til Fosen</i>	<i>Ca. 500 personer på Trolla og 600 på Rye (ÅDT på rundt 5000 kjt/dg)</i>
Framkommelighet	<i>Økt fremkommelighet pga redusert rasfare og parallelt tilbud på deler av strekningen</i>	
Trafikksikkerhet	<i>Redusert risiko for myke trafikanter pga separering</i>	<i>Ingen tellinger på myke trafikanter på strekningen</i>
Opplevelsesverdi	<i>Ja, positivt i stor grad for myke trafikanter Ja, negativt i noe grad for biltrafikk pga tunnel Det beskrives på hvilken måte tiltaket påvirker opplevelsen.</i>	
Andre effekter og målbare	<i>Tunnelmasser kan brukes til</i>	

<i>størrelser.</i>	<i>andre samfunnsnyttige formål</i>	
Rasjonelle tiltakspakker		

Ved gjennomføring av egne tellinger settes tabeller inn her:

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggingstidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistar og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

Rapport prosjektutvikling - handlingsprogram 2027-30

Malen fylles ut for prosjekter som

- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging. For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende dokumentasjon fra prosjektutvikling.

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver

- beskrive formålet med prosjektet
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser av løsning
- vurdere bidrag til måloppfyllelse
- vurdere nytte/effekter
- interessentanalyse
- avklare behov for regulering/erverv
- utsjekk av tekniske forhold
- kostnadsanslag

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	MP Fv.6478 Havneveien rundkjøring (utbedring)
Tiltaksområde:	Kollektiv
Formålet med prosjektet:	Forbedre trafiksikkerhet
Hva er prosjekttløsende:	Høy fart fører til utrygge krysningspunkter for myke trafikanter og fare for trafikkulykker
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	-
Anbefalt konseptvalg:	Fartsdempende tiltak som skilting, oppmerking og fartshumper/opphøyde gangfelt og oppstramming av kjørerareal/utvidelse av sentraløya samt forsterket belysning i gangfelt.
Målbare størrelser:	-
Interessentanalyse:	Viktig med tett dialog med TRFK forvaltning
Helhet/sammenheng:	-
Regulering/erverv:	Nei
Utsjekk av tekniske forhold:	Ikke sjekket ut

Utredningsestimat (evt. styringsmål):	9 mill (2025kr)
---------------------------------------	-----------------

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

Det skal vurderes om tiltaket bygger opp under de overordnede målene og de lokale delmålene i byvekstavtalen, og i tilfelle på hvilken måte.

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Nullvekstmålet: Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.	Ja	Ved å gjennomføre flere prosjekter langs sykkelruten økes attraktiviteten og potensialet for økt sykkel og redusert bilbruk er til stede.
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Nei	
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO2.	Ja	Redusert biltrafikk
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Økt sykkel- og gangandel
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Nei	-
By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Nei	
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ja	Forbedrer trafikksikkerhet ved at fart reduseres
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	Nei	
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	Nei	
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Bedre forhold for myke trafikanter

Beskrivelse av effekter

Det er viktig at utfyllingen skjer i samsvar med beskrivelsen for at rapportene skal være sammenlignbare (se veiledning til utfylling i eget avsnitt nedenfor). Alle beskrivelser skal bestå av dokumenterte fakta, bortsett fra opplevelsesverdi og andre effekter.

Trafikkregistreringer skal gjennomføres for tiltak for fotgjengere, syklist, kollektiv- og biltrafikk langs eksisterende traséer med mindre bedre kvalitetssikrede data finnes. Tall fra

ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger.

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for syklende	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	I/A	I/A
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	I/A	I/A
Helhet/sammenheng i transportnettverk	I/A	I/A
Framkommelighet	<i>Forbedrer frmekommelighet for sykkel</i>	-
Trafikksikkerhet	<i>Forbedrer trafikksikkerheten for myke trafikanter</i>	-
Opplevelsesverdi	<i>Nei, ingen eller liten betydning</i>	-
<i>Andre effekter og målbare størrelser.</i>	-	-
Rasjonelle tiltakspakker	-	-

Veiledning til beskrivelse av effekter:

Effektens størrelse

Størrelsen på positive og negative effekter beskrives så konkret som mulig. Effekter som ikke er relevante vurderes ikke.

Reisetid:

Har tiltaket betydning for reisetid? Beskriv i så fall effektens størrelse ved å oppgi endret reisetid i minutter/sekunder (økning eller reduksjon) for de ulike trafikanter som følge av tiltaket, og hvordan dette er beregnet.

Helhet/sammenheng:

Har tiltaket betydning for helhet og sammenheng i transportsystemet? Beskriv i så fall i hvilken grad tiltaket bidrar til å ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene. Her inngår nett for gående og syklende, samt kollektivnett. Tiltak for å oppnå bedre helhet/sammenheng kan blant annet være utbedring av brudd i gang- og sykkelnett på strekninger eller ved kryss. Dette kan beskrives ved å oppgi størrelsen/omfanget av systemet før og etter gjennomføring av tiltaket, samt hvor mange beboere, skoler og arbeidsplasser som ligger innenfor 100 meters avstand fra dette systemet.

Framkommelighet:

Har tiltaket betydning for trafikantenes framkommelighet? Bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene kan blant annet oppnås gjennom utbedring av barrierer og universell utforming. Eventuelle endringer mht. universell utforming, barrierer, vegnettets kapasitet og standard beskrives.

Trafikksikkerhet:

Hvor mange ulykker de siste årene, og forventes tiltaket å bidra til endret ulykkesfrekvens? Virkningene beskrives ut fra Trafikksikkerhetshåndboka eller andre dokumenterte erfaringer. Betydningen for trafikantenes trygghet beskrives der dette er kjent.

Opplevelsesverdi:

Bidrar tiltaket til å endre trafikantenes omgivelser på en slik måte at det endrer opplevelsen av turen? Beskriv i så fall på hvilken måte tiltaket vil endre trafikantens opplevelse. Endringer i trafikk, støy, støv, belysning og gateliv, og nye traséer i andre omgivelser, er eksempel på forhold som kan påvirke opplevelsesverdien.

Andre effekter og målbare størrelser:

Andre effekter og størrelser som vurderes som vesentlig beskrives. Eksempel på dette kan være trafikkstøy, miljøeffekter, effekter relatert til krav i forurensningsforskriften og effekter spesielt rettet mot nærings-/godstransport.

Rasjonelle tiltakspakker:

Er det hensiktsmessig å gjennomføre tiltaket sammen med andre pågående eller planlagte tiltak? Beskriv i så fall innholdet i rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode. I beskrivelsen av effektens størrelse kan det blant annet være relevant å vise til tid- og kostnadsbesparelse ved samordnet utbyggingsaktivitet, samt bindinger mht. utbyggings tidspunkt.

Antall berørte

Dagens trafikksituasjon beskrives ut fra tilgjengelig statistikk eller enkle tellinger dersom det ikke finnes pålitelige registreringer tidligere. Ved egne tellinger gjennomføres helst en registrering av trafikken en hverdag i tidsrommene 7:30-9:30, 11-13, 15-17 og 18-20 og i tidsrommet 11-13 på lørdag og søndag. Et minimum er 2 timer morgen og 2 timer ettermiddag/kveld. Oppgi dag og tidspunkt for

registreringene og fordelingen mellom ulike trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklistene og sparkesykler). For kollektivtrafikk kan data fra AtB om antall avganger og gjennomsnittlig belegg benyttes. Data fra av- og påstigning på holdeplass hentes fra AtB eller egne registreringer i tidsrom som beskrevet. Dersom det forventes en vesentlig endring i antall berørte beskrives dette.

Tall fra ATP-beregninger og trafikkmodeller kan benyttes som supplement der det foreligger slike beregninger, men er pt. ikke en erstatning for trafikkregistreringer når det gjelder tiltak på eksisterende traséer. Angi i så fall hvilke trafikkstrømmer som er beregnet (arbeidsreiser, skolereiser osv). Andre tilgjengelige data, som f.eks. TØIs registrering ved bruk av app eller tilsvarende, kan også benyttes som supplerende informasjon.

Innbyggertall som beskriver bosatte, skoler, ansatte osv. hentes ved GiS-analyse innenfor beskrevet omkrets. Der det forventes betydelig utbygging suppleres det med tall for forventet utvikling de nærmeste 10 årene.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20111A Evaluering og trafikkdata
Ansvarlig etat:	Sekretariat

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Posten inkluderer kjøp av tilleggsutvalg og tilgang til nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU).Kjøp av andre tilgjengelige relevante data.
Prosjektutløsende:	Bidrar med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfrir byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering.
Bidrag til måloppfyllelse:	Oppfyller byvekstavtalens kapittel 5 om “Oppfølging, rapportering og måling av resultater”.

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	16,9	1,0	1,0	1,0	1,0

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10102A Informasjon
Ansvarlig etat:	Sekretariat

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Arbeidet omfatter informasjon om Miljøpakkens virksomhet rettet mot publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter. I tillegg kommer gjennomføring av ulike arrangement og kampanjer. Informasjonsarbeid er en fellesressurs for hele avtaleområdet, og dagens nivå videreføres. Budsjettposten dekker 2 årsverk. I tillegg kommer blant annet produksjon av filmer og kampanjemateriell, kjøp av annonseplass samt drift og utvikling av nettside.
Prosjektutløsende:	Dekke behovet for informasjon i alle ledd, både internt og eksternt, for å sikre god kjennskap og godt omdømme for Miljøpakken.
Bidrag til måloppfyllelse:	Informasjonsarbeidet støtter opp under nullvekstmålet, delmål 2 (flere skal reise miljøvennlig) og delmål 9 (øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken).

FINANSIERINGSBEHOV					
	Tidl. bevilg.	2027	2028	2029	2030
Beløp (mill):	21,1	5	5	5	5

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22161J Hommelvik stasjon
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

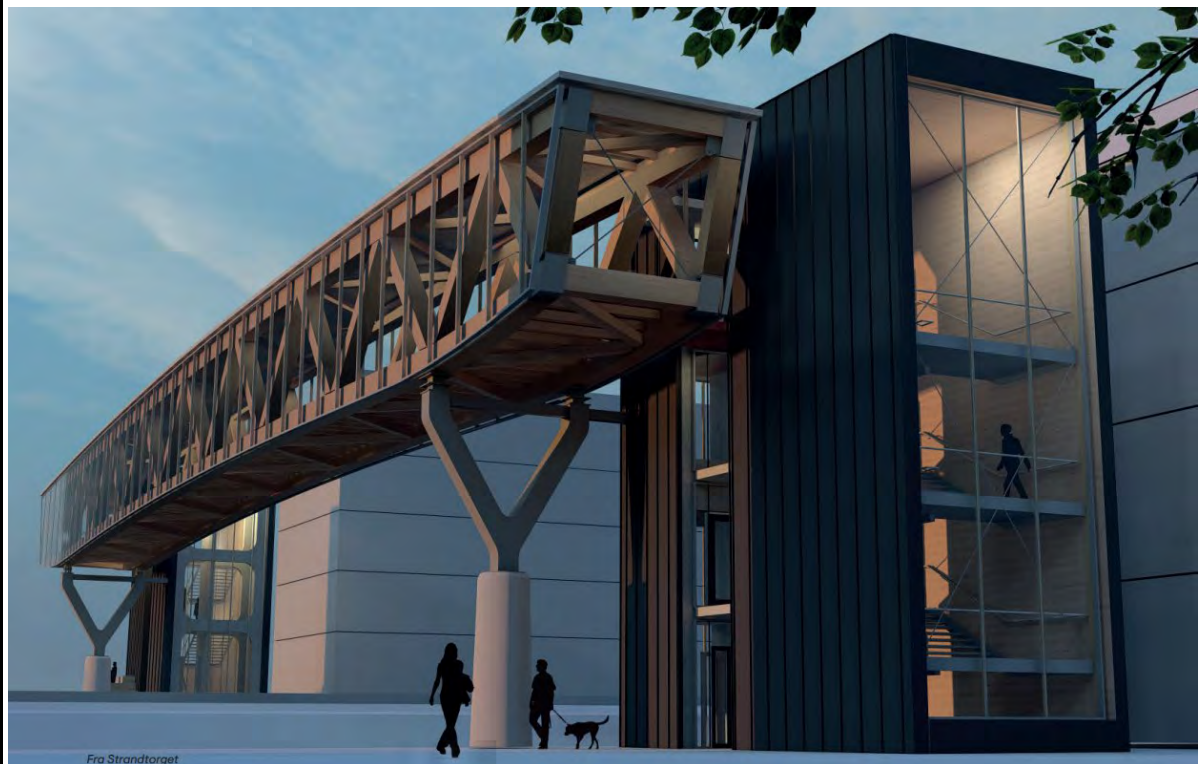
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2026	2027	2028	2029	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	-	-	48	-
Merknad: Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Fra Strandtorget

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Stjørdal stasjon
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Bygging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt den 15.06.2023
Forventet fremdrift:	Bygging pågår i henhold til plan. Første halvdel er ferdigstilt og prosjektet skal nå i gang med spunting og bygging av den andre delen.
Samordning andre tiltak:	Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV						
			2027	2028		

			24	16		
Merknad: Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag.						

KART/PROSJEKTSKISSE



	*Fra Trondheim kommunes skole-RVU 2023 (N6257)
Lokale delmål:	Øke andel gående og syklende Redusere fare for trafikkulykker Øke trygghetsfølelse

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Undergang tidligere regulert. Endring kan antagelig gjennomføres uten ny regulering men krever disp. søknad
Forventet fremdrift:	Oppstart byggeplan 2027 Bygging 2028
Samordning andre tiltak:	Avhengig av togfri helg
Usikkerhet i prosjektet:	Disp. fra reguleringsplan, avtaler om bruk av grunn og nærhet til jernbane

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
23	2023	40	2026
Merknad:			

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

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

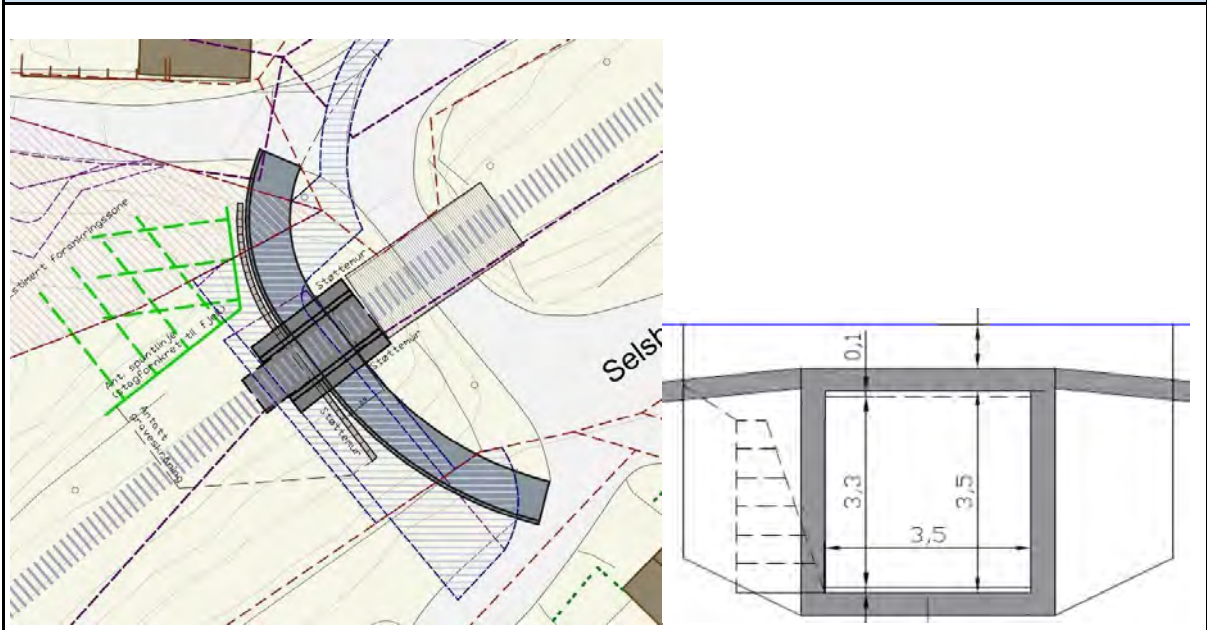
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	26	-	4	10	12	

Merknad:

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektnavn:	Støyskjerm langs E6 Omkjøringsveien ved Nardo skole
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Støyskjerm langs E6 Omkjøringsvegen langs en strekning på 200m.
Prosjektutløsende:	Støynivåer over tillatte grenseverdier på uteområde for Nardo skole og barnehage. Store deler av skolens uteareal ligger i gul/oransje støysone, og at barnehagens uteområde har støynivåer på over 60 dB (Ld). Et støynivå på over 60 dB overstiger Miljøpakkens etablerte ambisjonsnivå og tidligere grense for når det er behov for støytiltak for å begrense støyforurensning på uteområdene til skoler og barnehager. Dette medfører helserisiko for barn som bruker området.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til nullvekstmålet:	
Lokale delmål:	Delmål 7 i miljøpakken er å redusere trafikkstøy. Tiltaket vil gjøre støynivåene i skolegården akseptable.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	detaljplanlegging i 2027, bygging i 2028.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)			
Utredningsestimat (mill.kr)	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
15	2026	40%	2027
Merknad:			

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

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

Merknad/ref til PR-saksnr:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

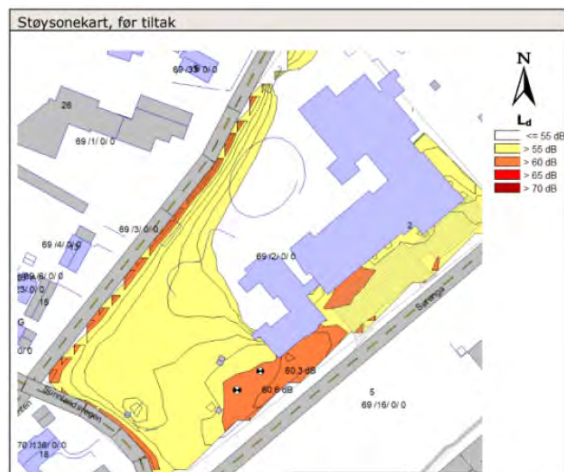
FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)

	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030 (kun bompenger)
Beløp (mill):	16		3	13		
Merknad:						

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2027 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

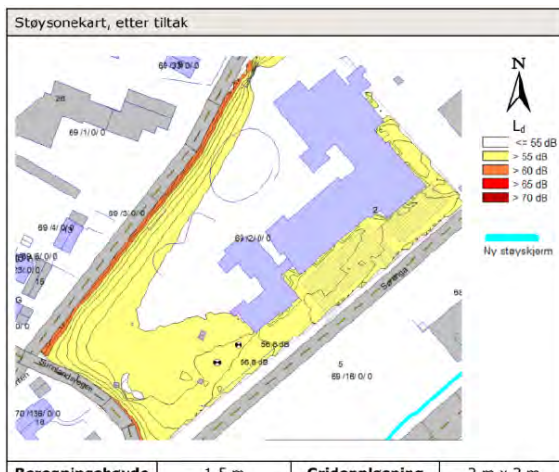
KART/PROSJEKTSKISSE

Før tiltak:



Beregningshøyde	1,5 m	Gridoppløsning	5 m x 5 m
Store deler av eiendommen har et støynivå som tilfredsstiller $L_d \leq 55$ dB, og ytterligere et stort areal med støynivå L_d mellom 55 og 60 dB. Det er imidlertid viktig å påpeke at utearealet som er begrenset til barnehagevirksomhet har et støynivå på $L_d > 60$ dB på store deler av eiendommen.			
Basert på beregninger av den eksisterende støysituasjonen bør man vurdere ytterligere tiltak for å redusere støybelastningen på uteplassen som tilhører barnehagevirksomheten. Omkjøringsveien er den største bidragsyteren til dagens støynivåer fra veitrafikk.			

Etter tiltak:



Beregningshøyde	1,5 m	Gridoppløsning	2 m x 2 m
Ved å oppgradere eksisterende støyskjerm langs omkjøringsveien kan man redusere støynivået på barnehagen betydelig. Akkurat hvor stor forbedring av støyforholdene avhenger av hvor omfattende oppgradering av støyskjerming man kan få gjennomført.			
Beregningen over viser støysituasjonen med en omfattende oppgradering av støyskjermen. Støyskjermen er 4,5 meter relativ til terrenget, og blir dermed ca. en halv meter lavere enn støyskjermen på den andre siden av veien (skjerm+voll). Selv dette tiltaket alene gir ikke $L_d < 55$ dB for barnehagen, men støynivået er redusert ca. 4 dB.			

Prosjektnavn:	21114K Reduserte billettpriser
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse og omfang:	Ifm. bompengeforliket (2019) vedtok KU i sak 37/21 at tilskuddet til reduserte billettpriser skulle finansiere m.a barnebillett utvidet til 20 år, varighet av enkeltbillett i tre timer etter kl 18.00 utenom rushtrafikk, utvidet sone A inkludert takstsonesamarbeid med tog. TRFK fattet vedtak ang. endring i billettstrukturen jf. KU-sak 18/26. Tiltak som nå finansieres: - Innføring av samme takstzone i hele byvekstområdet utenom Orkland og Skaun - Takstsamarbeid med jernbanen som innebærer lik takst på jernbane og buss i hele avtaleområde. Brukere kan også ta toget på AtB-billett. I KU-sak 105/25 orienterte fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet om økt tilskuddsbehov tilknyttet takstsamarbeidet i avtaleperioden. Som en oppfølging av saken orienterte fylkeskommunen om effekten av taksttiltak finansiert ved "bompengeforliket" i PR-sak 121/25. Midler som tidligere ble avsatt under budsjettlinjen «Ekstra for tog i sone A» er i tidligere handlingsprogram, er nå innarbeidet i denne budsjettlinjen. Effekten av takstendringer jf. KU-sak 18/26, ventes påvirket av statlig tilskudd til å redusere prisen på månedskort. Effekten vil være vanskelig å avdekke før etter at ordningen med midlertidige rabatter evt. blir avviklet.
Prosjektutløsende:	Bompengeforliket. KU sak 37/21
Helhet/sammenheng:	Tiltaket må sees i sammenheng med den samlede kollektivsatsningen i Miljøpakkeområdet.
Bidrag til nullvekstmålet:	- Helhetlig kollektivtilbud i hele Miljøpakkeområdet - Flere reisende på tog og buss
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Økt bruk av kollektivtransport reduserer privatbilismen. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.

Forventet fremdrift:	Drift.
Samordning andre tiltak:	Taksttiltakene koordineres med øvrige driftstiltak.
Usikkerhet i prosjektet:	Passasjervekst på Trønderbanen.

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)					
	Finansierings- behov (27-kr)	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	305,5	99	101,8	104,7	
Merknad:					

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

Prosjektnavn:	24167K Reduserte takster
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Tiltaket ble vedtatt i KU-sak 4/24 Samordning handlingsprogram 2024 – 2027. Det ble bevilget 50 MNOK årlig i planperioden for å dekke: - Redusert pris på periodebilletten med 7,5 % for alle kategorier og produkter - Pris på enkeltbillett voksen redusert til kr 43,- - Innføring av mer fleksible billettprodukter - Utvidelse av sone A som inkluderer Orkland og Skaun. Fra 1. mai 2026 ble det innført midlertidig redusert pris på månedskort for alle kundekategorier, med varighet frem til 28.02.27, finansiert med statlige tilskudd. I tillegg har fylkestinget vedtatt å redusere pris på periodebillettene med kr 50,- samt øke enkeltbilletter for voksen til kr 50,-, jf. FT-sak 32/26 og som orientert om i KU-sak 18/26.
Prosjektutløsende:	Kollektivtrafikken i Trondheim hadde 11 % vekst i påstigende passasjerer (sone A, buss/trikk) i 2025 sammenlignet med 2024, og 38 % vekst i togreiser. Likevel er nullvekstmålet fortsatt under press, og byindeksen viser fortsatt 5,2 % høyere biltrafikk enn i 2019. For å videreføre og forsterke passasjerveksten inn mot nytt mobilitetsanbud fra 2029 er det avgjørende å opprettholde et konkurransedyktig takstnivå. Lavere pris på periodekort er viktige bidrag for overgang fra bil til kollektiv for arbeidsreisende.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket må sees i sammenheng med den samlede kollektivsatsningen i Miljøpakkeområdet og reforhandling av byvekstavtalen. Tiltaket er koordinert med statlige føringer om midlertidig prisreduksjon på månedskort (Stortingets budsjettvedtak 2026).
Bidrag til nullvekstmålet:	Forenkling av rabattstrukturen øker forutsigbarhet og gjør det enklere for nye reisende å ta kollektivt. Tiltaket er et virkemiddel i kombinasjon med infrastrukturinvesteringer for å nå nullvekstmålet.
Lokale delmål:	Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Økt bruk av kollektivtransport reduserer privatbilismen. Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Et forenklet og konkurransedyktig takstsystem gjør kollektivtilbudet mer tilgjengelig for alle reisende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift.
Innspill til prosjektfase:	Drift.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Drift.
Samordning andre tiltak:	Taksttiltakene koordineres med kollektiv drift og tilskudd fra staten.
Usikkerhet i prosjektet:	Trfk og AtB følger løpende utvikling i billettvalg og passasjervolum. Det er knyttet usikkerhet til hvordan de samlede taksttiltakene påvirker hverandre: dersom salget av periodekort øker med 10 % og enkeltbillettsalget faller tilsvarende, vil nettotapet for miljøpakkeområdet være om lag 27 mill. kr for rabattperioden på 10 måneder. Det statlige tilskuddet til midlertidig månedskortreduksjon (46,7 mill. kr for Trøndelag) dekker denne risikoen for perioden mai 2026-februar 2027. Trfk tar det økonomiske ansvaret for eventuelle avvik ut over innvilget ramme, og vil varsle Kontaktutvalget dersom prognosene tilsier behov for justeringer.

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansierings- behov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	151,2	155,8	40,4	55,4	55,4	
Merknad:						

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

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse og omfang:	Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delfinansieres av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale (nullpunktet). Indeksjusterte prisvekst siden 2023 for drift av kollektivtrafikk, har vært langt over vekst i takster og kommunal deflator. Ekstra driftstilskudd er derfor nødvendig for å opprettholde rutetilbudet slik det fremkommer av rammeavtalen. Kutt i rutetilbud vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene. Økning i driftstilskudd er en forutsetning for å oppnå nødvendig vekst i kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet. Driftstilskuddet gis for å unngå ytterligere rute-kutt i avtaleområdet. Ekstra driftstilskudd vil utgjøre en erstatning for ev. garantibeløp, og AtB må porteføljestyre og styre risiko innenfor rammen. Kontaktutvalget vedtok som del av KU-sak 4/24 Samordning av handlingsprogrammet 2024 – 207 å bevilge 40 MNOK for 2024 og 50 MNOK for resten av planperioden som erstatning av tidligere garantibeløp og for å kunne nå vekst i kollektivtrafikken på 9 %.
Prosjektutløsende:	- KU-sak 39/23 rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen, ga et godt bilde av kostnadsutfordringer. - KU-sak 36/23 rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «bompengeforliket», ble inntektsutfordringer presentert. - I KU-sak 41/23 drift kollektiv ble det gitt en grundig gjennomgang av driften av kollektivtrafikken innenfor Miljøpakkeområdet. Her formidlet fylkeskommunen at “kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024” og at “kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.” - I KU-sak 51/23 ble det innvilget 10 MNOK for å dekke økte kostnader i 2024. - I KU-sak 51/25 besluttet Miljøpakken å gå videre med nullalternativet ifm. ny anbudsperiode fra august 2029. Fra 2029 vil dette innebære halvårseffekt av de økte driftskostnadene. Noe av kostnadsøkningen motvirkes av forventede billettinntekter og eksisterende buffer hos AtB, men resterende behov må dekkes her.
Helhet/sammenheng:	I HP 2024-27 vedtok partene å øke satsning på kollektivdrift i

	avtaleområdet. Ekstraordinære merkostnader i drift uten ekstra bevilgning vil resultere i kutt i det ordinære rutetilbudet.
Bidrag til nullvekstmålet:	Ved økt driftstilskudd vil Trfk og AtB kunne opprettholde rutetilbudet slik det har vært i avtaleperioden.
Lokale delmål:	Ruteproduksjon muliggjør en økning i miljøvennlige reiser (mål 2).

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

FINANSIERINGSBEHOV (i 27-kr)						
	Finansieringsbehov (27-kr)	Tidligere bevilget	Budsjett 2027	Budsjett 2028	Budsjett 2029	Budsjett 2030
Beløp (mill):	201	155.8*	15,9	55,4	130	
Merknad: *I 2023 ble det innvilget 10 MNOK i KU-sak 51/23, samt ytterligere 40 MNOK i HP 2024-2027. Tilskudd i perioden 2025-2027 erstatter garantier.						

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