



Vår dato
2.11.2020

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Per Morten Lund, Statens vegvesen

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Tore Rømo, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Teams-møte torsdag 5. november kl. 13:30 – 15:30**. Se egen innkalling i kalender.

Agenda

Orienteringer

32/20 Trafikkutvikling (Sek)

33/20 Årsrapport 2019 (Sek)

34/20 Årsbudsjett 2021 (Sek)

35/20 Jernbanens oppfølging av byvekstavtalen (SK)

36/20 Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi (Trfk)

37/20 Ansvar og porteføljestyring i bypakkene/byvekstavtalene (SVV)

38/20 Orientering om Miljøpakken i media (TK)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 28 august er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Forskutterer 3 mill. kr i sykkelmidler fra årsbudsjett 2021 til forprosjekt for sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta.
- Forskutterer 1,2 mill. kr i kollektivmidler fra årsbudsjett 2021 til oppgradering av holdeplass ved Charlottenlund kirke.
- Forskutterer inntil 2 mill. kr i kollektivmidler fra årsbudsjett 2021 til detaljplanlegging av ny likeretter til trikken.
- Forskutterer inntil 2 mill. kr i sykkelmidler fra årsbudsjett 2021 til forprosjekt for sykkelveg med fortau langs Persaunevegen.
- Godkjenner byggestart for pendlerparkering på Ler.
- Bevilger 0,2 mill. kr for å utvikle og samordne tiltak i plan for offentlig rom i Bycampus Elgeseter.
- Godkjenner økt ramme for felleskostnader, 0,5 mill. kr for Trondheim kommune og 0,3 mill. kr for sekretariatets virksomhet i 2020, finansiert ved bruk av tilsvarende utdisponerte midler.
- Forskutterer 1,5 mill. kr av midler til gange i årsbudsjett 2021 til byggeplanlegging av gang- og sykkelveg langs Saupstadringen.
- Bevilger inntil 0,5 mill. kr til sluttfinansiering av snøsmelteanlegg for pantografene på Tonstad, Romolslia, Øya, Dragvoll, Vikåsen, Grilstad og Marienborg finansier ved bruk av midler i Metrobussprosjektet.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 32/20: Trafikkutvikling (Sek)

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona (KU-vedlegg 20-32).

Biltrafikken i Trondheim:

Biltrafikken gjennom bomstasjonene i Trondheim ligger samlet sett om lag 5 % lavere enn i 2019. Septembertallene viser isolert sett 3 % høyere trafikk enn i fjor.

Andelen elbiler i bomstasjonene har vært stabil gjennom våren, men økte på nytt litt til 18 % i september. Vi tror mindre pendlertrafikk er en viktig forklaring til at det økningen i nye elbiler ikke gjør større utslag i trafikken.

Nedgangene i bominntektene er mindre enn trafikknedgangen. Takstene ble konsumprisregulert i begynnelsen av året, og bominntektene blir sannsynligvis bare et par titalls millioner lavere enn forventet.

Biltrafikken i regionen:

På E6 øst er trafikknedgangen betydelig større, ca. 15 % hittil i år. På E6 sørover er trafikken omtrent uendret. Trafikken gjennom bommen i Hommelvik viser en nedgang på 16-17 %. Elbilandelen er om lag 17 % i Hommelvik og 27 % på Leistad. I målepunktet på E6 nord for Melhus er trafikken redusert med 6 %. Registreringene i Stjørdal er ikke gode nok til å si noe om hvordan utviklingen har vært.

Kollektivtrafikk:

Vi har ikke sammenlignbare tall som synliggjør trafikkutviklingen i år. Billettvolument for buss i Stor-Trondheim er i perioden januar til august 32 % lavere enn i tilsvarende periode i fjor. I august er omsetningen 36 % lavere. Billettvolument er ikke et godt mål for trafikken.

Gang- og sykkeltrafikk:

Oversikten over sykkeltrafikken er fortsatt begrenset. Registreringene på Rotvollekra viser en nedgang på rundt 4 % hittil i år. Vi har ingen registreringer som viser utviklingen av gangtrafikk.

Reisevaneundersøkelsen i 2019:

Det foreligger nå tall for RVU 2019 for alle kommunene i byvekstområdet. Disse viser liten endring i Trondheim. Trondheimsområdet har mindre bilbruk og mindre bruk av motorisert transport enn Nord-Jæren og Bergensområdet. Trondheim har fortsatt høyest sykkelandel blant storbyene.

I Stjørdal, Malvik og Melhus er antallet intervju begrenset. Her foreligger ikke tall for 2018, men sammenlignet med 2013/14 er det samlet sett lite endring i bilbruken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 33/20: Årsrapport 2019 (Sek):

Årsrapporten følger vedlagt (KU-vedlegg 20-33).

Om arbeidet:

Vegvesenet har fram til 2019 utført den overordnede regnskapsføringen for de fleste prosjektene i Miljøpakken. Unntaket er midler til drift av kollektivtrafikk som regnskapsføres i fylkeskommunen og kommunale midler (inkl. mva) som regnskapsføres i kommunene. Sekretariatet kvalitetssikrer og viser de enkelte prosjektenes totaløkonomi i årsrapportene.

Ved utgangen av 2019 overtok Trøndelag fylkeskommune ansvaret for prosjektene på fylkeskommunalt vegnett fra Statens vegvesen. Overgangen har vanskeliggjort årsoppgjørdisposisjonene i Miljøpakkens prosjekter i 2019/2020. Dette fordi vegvesenet i år ikke har utarbeidet et årsbudsjett for prosjektene på fylkeskommunalt vegnett. Vi vet derfor ikke hvilke midler som regnskapsmessig overføres i prosjektene på fylkeskommunalt vegnett fra 2019 til 2020. En annen svakhet er at det kompetansemiljøet i vegvesenet som sekretariatet tidligere har kvalitetssikret og avstemt regnskapene mot, har smuldret opp i 2019.

Sekretariatet har fortsatt avstemt prosjektene ut fra vegvesenets regnskapssystem på vanlig måte og mener at dette gir et godt bilde av status for prosjektene i henhold til Miljøpakkens økonomi i 2019. Vi er derimot usikre på om alle prosjektene på fylkesveg har riktige rammer i inneværende år. Det er viktig at dette kvalitetssikres. Sekretariatet har lenge tatt initiativ til å foreta en slik gjennomgang sammen med fylkeskommunen for 2020. Avstemming har hittil ikke vært mulig da fylkeskommunen ennå ikke kan rapportere på Miljøpakkens prosjekter.

Økonomi:

Miljøpakkens prosjekter ble tildelt ca. 1590 mill. kr i 2019 - litt høyere enn budsjettert grunnet økt ramme for belønningsmidler etter byvekstavtalen. Regnskapet viser kostnader på

til sammen 1390 mill. kr. Halvparten av inntektene kommer fra bompenger, vel 40 % fra staten og om lag 10 % fra kommunale- og fylkeskommunale midler.

Utgående saldo i 2019 viser en likviditet ved inngangen til 2020 på ca. 560 mill. kr. Knappt halvparten (43 %) er ubenyttede statlige riksvegmidler. Ubenyttede fylkesvegmidler utgjør 24 %. Fylkeskommunens bidrag er ikke avstemt. Sekretariatet foretok i vår en gjennomgang av momsrefusjon på fylkeskommunalt vegnett helt tilbake til 2013 og trenger tilbakemelding fra fylkeskommunen.

Teoretisk sett har vi 108 mill kr i ubenyttede bompenger, men den faktiske likviditeten ved årskiftet var 22 mill. kr, blant annet på grunn av etterslep på inntekter.

Hovedaktiviteter:

Ferdigstillelse av stasjoner, knutepunkt og traséstiltak for buss til åpningen av Metrobuss i august 2019 har vært det mest synlige tiltaket. Ombyggingen av Christian Fredriks gate bedret forholdene for både buss og sykkel. Det ble videre gjennomført tiltak for sykkel på Lade, i Utleirvegen og på TMV-odden. Gang- og sykkelveg langs Fv 707 Spongdal/Stormyra – Berg og innfartsparkering på Være ble også bygd i 2019. Sluttarbeid ble utført på E6 sør og det ble planlagt oppstart av Nydalsbrua.

Årsrapporten synliggjør også at det er om lag 160 små eller store prosjekter med bevilgninger fra tidligere år som ikke er ferdigstilt. Spesielt er det mange prosjekter i innledende planfase som ennå ikke er rapportert.

Programrådet behandlet årsrapporten i møte 25. september og godkjente denne for oversendelse til Kontaktutvalget. Partenes selvstendige ansvar for oppfølging av prosjektene ble understreket. Miljøpakkens arbeidsutvalg ble bedt om å se på rutiner for bedre oppfølging og rapportering.

Forslag til konklusjon:

Årsrapporten godkjennes.

Ad sak 34/20: Årsbudsjett 2021(Sek)

Forslag til årsbudsjett følger vedlagt (KU-vedlegg 20-34)

Arbeidet med årsbudsjett 2021 har vært krevende av flere grunner. Mange av forslagene har kommet svært sent og har i tillegg vært mangelfulle. Det har derfor vært umulig å legge fram et forslag til årsbudsjett i henhold til avtalt framdriftsplan. Partene har de siste ukene lagt ned en stor innsats for å sikre at vi nå kan legge fram et felles forslag til årsbudsjett for behandling i løpet av året.

Det er brukt mye tid til avklaring av innspill og kanskje ikke nok tid til helhetlige betraktninger. Programrådet har uttrykt bekymring for den store mengden innledende planoppgaver (prosjektutvikling) som mangler slutføring samtidig som det nå legges opp til å sette i gang mange nye prosjekter av samme type. Bekymringen er rettet mot hvor mye ressurser som benyttes til planlegging, til planleggingskapasiteten og til at det kan bli lite bygging de nærmeste par årene når mye ressurser benyttes til oppgaver i tidlig planfase.

Det har ikke vært rom for inngående drøfting og avklaring av hva som er mest hensiktsmessige prioritering av prosjekter for å sikre god framdrift ut fra tilgjengelig

kapasitet og økonomiske ressurser. Alle forslagene som partene er enige om er derfor tatt inn i hovedtabellene i forslaget til årsbudsjett. Det er i tillegg relativt mange andre innspill som det av ulike grunner ikke er enighet om å ta inn i hovedtabellen. Det kan skyldes ulike syn på om tiltaket bidrar til Miljøpakkens mål, om det er riktig prioritering av ressursbruken eller for stor usikkerhet i framdriftsplanen. Alle innspillene er likevel omtalt i årsbudsjettet og synliggjort i egne tabeller etter hovedtabellene.

Det er lagt inn en forventet inntektsramme i 2021 på 1500 mill. kr, men her er det en del usikkerhet. Vi har bedt om 190 mill. kr mer i statlige midler enn det som per i dag ligger i forslag til statsbudsjett. Behovet for midler til Metrobuss er lavere enn foreslått tildelt i statsbudsjettet, og udisponerte midler vil ikke kunne overføres til finansiering av andre prosjekt. Det kan bety at den disponible finansieringsrammen blir inntil 300 mill. kr lavere.

Partene er omforente om 135 innspill til tiltak. 52 av disse er knyttet til prosjektutvikling, 27 til detaljplanlegging og 32 til detaljplanlegging og utbygging. Det er fordelt 1041 mill. kr til disse tiltakene hvorav 41 % skal benyttes til kollektivtrafikk, 26 % til sykkel, 24 % til veg og 7 % til gange-, trafikksikkerhet- og miljøtiltak. Budsjettet for tiltak i de nye kommunene er:

- Melhus 37 mill. kr
- Malvik 13,4 mill. kr
- Stjørdal 4,5 mill. kr

I tillegg går også et uspesifisert beløp som tilskudd til bedre og billigere kollektivtilbud i kommuner utenfor Trondheim.

Samlede kostnader for de foreslåtte tiltakene som partene ikke er omforente om er 320 mill. kr. Det er ut fra usikkerheten i inntektsgrunnlaget ikke gitt at Miljøpakken vil kunne finansiere mer enn halvparten av dette i 2021.

Grunnlaget for å utøve porteføljestyring ut fra nytte og kostnad er ennå mangelfullt. Det foreligger ikke grunnlag som kan synliggjøre nytten av de enkelte prosjektene i forhold til hverandre på en enkel måte. Prosjektene er beskrevet i egne prosjektark i kapittel 19 -27.

Årsbudsjettet er et felles produkt for alle partene i Miljøpakken etter politiske innspill i forkant. Budsjettforslaget skal behandles politisk i kommunestyre, bystyre og fylkesting samtidig som staten avklarer sitt syn. Vedtaket bør inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører for eventuell avklaring av de forslagene det ikke er enighet om. Eventuelle vedtak om nye prosjekt betraktes som innspill til neste årsbudsjett.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget oversender forslag til årsbudsjett 2020 til politisk behandling

Ad sak 35/20: Jernbanedirektoratets oppfølging av byvekstavtalen (SK, TrFK)

Jernbane var et avgjørende kriterium for utvelgelse av kommuner for byvekstavtalen i Trondheimsområdet. Satsing på jernbanen skal i henhold til avtalen være med å sikre at nullvekstmålet kan oppnås. Det vises her til at Jernbanedirektoratet vil utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Målet er realisering av to tog i timen innen 2024.

Avtalens parter er enige om at arealplanavklaring og plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltak på Stjørdal, Hommelvik, Ranheim, Trondheim S og Melhus skal

foreligge i løpet av 2019. Jernbanedirektoratet skal sammen med Bane NOR avklare arealbehov for jernbanens virksomhet.

15. oktober presenterte Jernbanedirektoratet oppdaterte beregninger av kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet der det signaliseres at to tog i timen på Trønderbanen Melhus – Steinkjer er tidfestet først til 2028 eller 2030. Dvs. vesentlig senere enn 2024 som er målet det vises til i byvekstavtalen.

Det er lokalt også misnøye med at det har tatt så lang tid å lage et oppdrag til Bane NOR på å lage en sporplan for Stjørdal stasjon slik at framdriften er forsinket. Forutsetningene i byvekstavtalen oppleves endret.

Det er stilt spørsmål til samferdselsministeren som har svart ved å vise til at to tog i timen ligger utenfor byvekstavtalen. Temaet ble også tatt opp i møte med Samferdselsdepartementet 23. oktober.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 36/20: Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi (Trfk)

I dag er busstilbudet i Stor-Trondheim i grove trekk som det ville ha vært uten COVID-19. På grunn av smitteverntiltak er kapasiteten til tider problematisk selv om antall reisende er betydelig redusert. Selv om det gjenstår avregning av den konkrete fordelingen av koronatilskudd, ser det ut til at det vesentligste av inntektsbortfallet lar seg løse i samspill med staten.

Det vil fortsatt være betydelig usikkerhet knyttet til langtidsvirkninger og økt bruk av hjemmekontor når samfunnet åpnes opp. Nivået på dagens driftskostnader er besluttet i fellesskap, og konsekvenser av eventuelle tilbudsreduksjoner vil ramme fellesskapet i Miljøpakken. Fylkeskommunen ønsker å drøfte hvordan partene i Miljøpakken kan spille sammen for å dele risiko og redusere sannsynligheten for negative driftskonsekvenser.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 37/20: Ansvar og porteføljestyring i bypakkene/byvekstavtalene (SVV)

Bypakkene involverer mange aktører med ulikt ansvar. På Nord-Jæren har dette resultert i manglende oversikt og styring av økonomien, spesielt ved overgang til Bymiljøpakken. PwC ble engasjert av styringsgruppen for Bymiljøpakken til å foreta en ekstern gjennomgang av overføringen av bompengepakken for Nord-Jæren til Bymiljøpakken og undersøke økonomisk status, rapportering og oppfølging, organisering og ansvar samt redegjøre for hvilke lærdommer som kan trekkes av erfaringene. Her trekker PwC fram følgende læringspunkter:

- Én aktør bør ha overordnet ansvar for pakkens prosjekter
- Regelmessig rapportering
- Økt kvalitet på økonomisk rapportering
- Tilstrekkelig ressurser i sekretariatet

- Notoritet på opplysninger (dokumentert og kontrollbare)
- Opprettelse og oppdatering av styrende dokumenter
- Kun rekvirering av bompenger innen prosjektets budsjett
- Konkret usikkerhetsstyring i prosjekter

For nærmere informasjon, se <https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2020/09/Rapport-om-Bymiljopakken-30.09.20.pdf>

Mange av utfordringene er de samme selv om problemene av flere grunner ikke har vært like store i Miljøpakken. Fortsatt er rapportering og økonomioversikten mangelfull i forbindelse med flyttingen av ansvaret for tiltak på fylkesveger (jf. KU-sak 20-33 om årsrapport 2019).

Vegvesenet har som leder i de fire styringsgruppene i byvekstavgiftene tatt initiativ til en klargjøring av rolle- og ansvarsdelingen mellom partene, deriblant ansvar for rapportering og økonomistyring av prosjektene i porteføljen. Styringsgruppens mandat og hva porteføljestyling innebærer er også tema.

Selv om byområdene er ulike er det dessuten viktig at en følger samme hovedprinsipper for rolle- og ansvarsdeling mellom partene, porteføljestyling og styringsgruppens mandat. Vegvesenet har i første omgang invitert sekretariatene for Miljøloftet, Oslopakke 3, Miljøpakken og Bymiljøpakken til en diskusjon om dette.

*Forslag til konklusjon:
Tas til orientering.*

Ad sak 38/20: Orientering om Miljøpakken i media

Det orienteres om aktuelle saker i media i høst, om arbeidet med mobilitetsrådgivning og resultater fra undersøkelse av Miljøpakkens omdømme.

Eventuelt



Miljøpakken
– bedre by



Årsbudsjett 2021

Miljøpakken

Til Kontaktutvalget 05.11.2020

Innhold

1. Politiske vedtak	2
2. Prosess årsbudsjett	2
3. Finansielle rammer for Miljøpakken	3
4. Føringer for årsbudsjettet	6
5. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger	9
6. Hovedveger	11
7. Lokale veger	11
8. Gatebrukstiltak	12
9. Kollektivtransport og Metrobuss	12
10. Trafikksikkerhet	16
11. Sykkel	18
12. Tiltak mot støy	22
13. Gange	22
14. Mobilitet	23
15. Øvrige innsatsområder	23
16. Oppsummering	25
17. Pågående prosjekt med tildelte midler før 2021	27
18. Prosjektbeskrivelser hovedveger	35
19. Prosjektbeskrivelser lokale veger	39
20. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak	42
21. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	44
22. Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet	89
23. Prosjektbeskrivelser sykkel	118
24. Prosjektbeskrivelser støy	178
25. Prosjektbeskrivelser gange	179
26. Prosjektbeskrivelser mobilitet	196
27. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder	201

1. Politiske vedtak

Årsbudsjett for Miljøpakken 2021 behandles i fylkestinget 16.-17.12.20, bystyret i Trondheim 10.12.20, kommunestyret i Stjørdal 17.12.20, kommunestyret i Malvik 07.12.20 og kommunestyret i Melhus 15.12.20.

Når lokalpolitiske vedtak foreligger gjengis det her.

2. Prosess årsbudsjett

Årsbudsjett 2021 er utarbeidet på bakgrunn av handlingsprogram 2021-2024 og føringer gitt i byvekstavtalen (mars 2019) og tilleggsavtalen (juni 2020). Partene har med utgangspunkt i handlingsprogrammet konkretisert tiltak for planlegging og gjennomføring i 2021.

Årsbudsjettet er et felles produkt for alle partene i Miljøpakken. Det utarbeides gjennom et samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og staten. Alle prosjektene skal derfor være avklart og samordnet i fellesskap før de fremmes for politisk behandling. Prosessen er som følger:

1. Kommuner og fylkeskommuner fremmer forslag om innspill til tiltak i neste årsbudsjett for politisk behandling.
2. Forslagene til tiltak i årsbudsjettet behandles politisk
3. Administrasjonene utarbeider nødvendig dokumentasjon for de vedtatte forslagene og eventuelt andre ønskede tiltak. De tiltakene som er klare for planlegging eller utbygging neste år meldes som innspill til årsbudsjettet.
4. Sekretariatet gjennomgår og kvalitetssikrer innspillene i samsvar med de felles retningslinjene som partene er enige om, sammenstiller innspillene og tilrettelegger en prosess for å avklare omforente tiltak.
5. Programrådet avklarer innholdet i et forslag til årsbudsjett. Alle innspill som partene er enige om, innarbeides i hovedtabellene. Alle tiltakene som en eller flere parter er uenige i, tas inn i en egen tabell etter hovedtabellen. Årsbudsjettet synliggjør mao. alle innspill som partene har meldt inn til årsbudsjettet.
6. Kontaktutvalget behandler forslaget og gir føringer for eventuelle endringer som innarbeides før forslag til handlingsprogram oversendes partene for politisk behandling.
7. Årsbudsjett behandles politisk i kommunestyre, bystyre og fylkesting. Statens parter avklarer statens syn. Spørsmål som avklares under behandlingen:
 - a. Er det politisk enighet om de prioriteringene som framgår av hovedtabellene?

- b. Hvordan stiller partene seg til de prosjektene som er beskrevet i egen tabell etter hovedtabellen?
- c. Eventuelt andre spørsmål av betydning for de tiltakene som settes i gang neste år.

Bare tiltak som staten, fylkeskommunen og aktuell kommune er enige om vil bli innarbeidet i årsbudsjettet. Vedtaket bør derfor inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører som gir mulighet for avklaring av de tiltakene i forslaget til årsbudsjett som det ikke er politisk enighet om.

Den politiske behandlingen skal bare avklare prioritering og videre arbeid med tiltakene i forslag til årsbudsjett. Det forhindrer ikke at det kan fremmes nye forslag til tiltak, men disse betraktes i så fall som innspill til neste årsbudsjett.

Etter planen skulle forslag til årsbudsjett behandles i Programrådet 13.10.20. Dokumentet som ble framlagt for Programrådet til dette møtet var en oversikt over partenes innspill og status pr. 07.10.20, ikke et forslag til årsbudsjett. Dette skyldes at en god del av innspillene kom sent, var mangelfulle og manglet intern kvalitetssikring før oversendelse. Programrådet besluttet at det skulle nedsettes arbeidsgrupper som skulle kvalitetssikre at partene er omforente om at tiltakene som legges fram bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål og vurdere innspillene opp mot øvrige vedtatte føringer i Miljøpakken.

Forslag til årsbudsjett ble behandlet i Programrådet 29.10.20 og legges fram for behandling i Kontaktutvalget 05.11.20. Deretter sendes årsbudsjettet til politisk behandling i fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus. Ved behov for samordning i Kontaktutvalget etter lokalpolitisk behandling, gjennomføres samordningsmøte i januar 2021. Årsbudsjettet er da vedtatt. Politisk styringsgruppe behandler deretter årsbudsjettet, men vedtar det ikke.

3. Finansielle rammer for Miljøpakken

Finansielle rammer lagt til grunn for årsbudsjettet 2021 er finansierings- og tiltaksplan som ble vedtatt i forbindelse med behandlingen av Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024. I ettertid er rammene endret, hovedsakelig som følge av fremleggelsen av Statsbudsjettet 2021 og forventninger knyttet til videre oppfølging.

Alle tall i årsbudsjettet er oppgitt i mill. kr og kostnadstallene er inkl. merverdiavgift.

Tabell 1: Finansieringsrammer 2021

	Mill. 21-kr	Benyttes på/til:
Kommunale midler:	24,9	
Trondheim kommune	19,5	
Melhus kommune	1,8	Etatenes respektive vegnett
Malvik kommune	1,8	
Stjørdal kommune	1,8	
Fylkeskommunal midler:	75,9	
Mva-kompensasjon, estimat	58,0	
Rv-midler:	246,0	Statlig vegnett
Store prosjekt	149,0	eller med
Programområder	97,0	riksvegfunksjon
Stasjons- og knutepunktsutvikling jernbane:	34,4	Jernbane
Belønningsmidler:	370,8	
Byvekstavtale	263,5	
Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	51,5	Red. billettpriser
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	55,8	50% til red. bomp.
Fleksibel bruk av programområdemidler	66,0	Iht. tilleggsavtale
Metrobuss, investeringstilskudd:	140,0	Metrobuss
Bompenger, estimat:	550,0	
Sum	1500,0	

I årsbudsjettet legges det til grunn at den samlede finansieringsrammen er 1,5 mrd. kr. Det eksisterer føringer for hvor de enkelte finansieringskildene kan benyttes, kort beskrevet i tabell 1.

Kommunale og fylkeskommunale midler er i henhold til årlig forpliktelse¹ i Byvekstavtalen. Kommunal og fylkeskommunal mva-kompensasjon er estimert med bakgrunn i tiltak som forventes utført på deres respektive vegnett i 2021.

Rv-midler store prosjekt er knyttet til sluttfinansiering av E6 Jaktøya - Sentervegen. Rv-midler programområder gjelder tiltak med riksvegfunksjon. Innen programområdet sykkel er det lagt til grunn at finansieringsbehovet avklares som oppfølging av forslag til statsbudsjett slik at dette finansierer tiltakene vist i tabell 15.

For statlige investeringsmidler til stasjons- og knutepunktsutvikling i tilknytning til jernbane, legges det til grunn en finansieringsavklaring i forbindelse med statsbudsjettet.

Belønningsmidler er i hovedsak i henhold til årlig forpliktelse² i Byvekstavtalen. Med bakgrunn i inngått tilleggsavtale til byvekstavtalen gis det et årlig tilskudd av belønningsmidler til reduserte kollektivtakster. I tillegg gir tilleggsavtalen et årlig tilskudd av belønningsmidler til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud (den andel som gjelder fylkeskommunens bussdepot inngår ikke i dette årsbudsjettet). I tilleggsavtalen gis det økt fleksibilitet i bruk av statlige midler fra programområdene under gitte forutsetninger, slik at disse også kan benyttes som investeringstilskudd til kommunale gange-, sykkel- og

¹ Kommunal deflator på 2,7 %, jf. anslag i forslag til statsbudsjett 2021

² Finansdepartementets budsjettindeks 2021 på 3,1 % for kap. 1330, post 66.

kollektivtiltak. Dette fremgår av tabell 1 som “Fleksibel bruk av programområdemidler”, og forventes avklart som oppfølging av forslag til statsbudsjettet.

I Handlingsprogrammet 2021-2024 var det lagt til grunn bompenginntekter på 606 mill. kr. i 2021. I årsbudsjettet legges det til grunn at bompenginntektene i 2021 reduseres med i underkant av 10 % til 550 mill. kr. Bakgrunnen for dette er:

- Forpliktet takstreduksjon som følge av tilleggssavtalen til byvekstavtalen
- Økt elbilandel
- Redusert bilbruk som følge av Covid-19

Utgangspunktet for årsbudsjettets kostnadsrammer for 2021 er Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024. Partenes omforente innspill er fordelt i årsbudsjettet, de innspill som partene ikke er omforent om er i årsbudsjettet skilt ut i egne tabeller (benevnt “hvite tabeller”).

Tabell 2: Kostnadsrammer 2021

	HP 2021-24 (år 2021)	Fordelt i års- budsjett 2021	Avvik fra HP 2021-24 (I)	Hvite tabeller	Avvik fra HP 2021-24 (II)
E6 Jaktøya - Sentervegen	112,3	112,3	0,0		0,0
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	278,1	140,0	138,1		138,1
Fv. 704 Tanem - Tulluan	80,0		80,0	78,6	1,4
Øvrig hovedveg	3,0		3,0		3,0
Lokale veger	25,7		25,7	17,5	8,2
Kollektiv, drift	215,5	215,5	0,0	11,5	-11,5
Kollektiv, reduserte billettpriser	51,5	51,5	0,0		0,0
Kollektiv, investering	216,6	73,1	143,5	95,0	48,5
Kollektiv, red. bompenger og bedre ko	25,6		25,6		25,6
Metrobuss	205,0	53,0	152,0	75,0	77,0
Jernbane, knutepkt.- og stasjonsutvikl	45,6	36,9	8,7		8,7
Gatebrukstiltak	3,8	0,5	3,3		3,3
Sykkeltiltak	230,0	269,7	-39,7	9,0	-48,7
Gåttak	40,4	22,0	18,4		18,4
Trafikksikkerhet	18,0	25,9	-7,9	33,0	-40,9
Støytak	23,8	1,0	22,8		22,8
Mobilitetsrådgivning	13,7	10,5	3,2		3,2
Informasjon, koordinering, trafikkdata	13,6	29,2	-15,6		-15,6
Sum	1602,2	1041,1	561,1	319,6	241,5

Tabell 2 viser en samlet kostnadsramme på omtrent 1041 mill. kr med bakgrunn i innspill fra partene som i felleskap er vurdert til å tilfredsstille de føringer som er lagt til grunn i årsbudsjettet. I tillegg er det innspill på omtrent 320 mill. kr (hvite tabeller) som ikke er omforent blant partene. Detaljerte prosjektoversikt vises i kapittel 6-15.

Sammenhengen mellom føringer til de enkelte finansieringskilder og omforente tiltak i årsbudsjettet viser hvor mye disponible midler som gjenstår for tiltak gjengitt i “hvite tabeller”.

Tabell 3: Finansieringsrammer fordelt på omforente tiltak

Programområder	Rv- midler	Jernbane	Metrobuss	Lokale midler inkl mva-komp	Bom- penger	Belønnings- midler	Sum	Kostn.-rammer fordelt (tab. 2)
Hovedveg	149,0				103,3		252,3	252,3
Lokal veg							0,0	0,0
Gatebrukstiltak				0,5			0,5	0,5
Kollektiv, infrastruktur				65,8		7,3	73,1	73,1
Kollektiv, drift og red. billettpriser						267,0	267,0	267,0
Metrobuss			40,0	10,0	3,0		53,0	53,0
Jernbane		34,4				2,5	36,9	36,9
Sykkeltiltak	97,0			50,1	44,6	78,0	269,7	269,7
Gåttak				10,0	12,0		22,0	22,0
Trafikksikkerhet				10,0	15,9		25,9	25,9
Støytak				1,0			1,0	1,0
Mobilitetsrådgivning						10,5	10,5	10,5
Informasjon, koordinering, trafikkdata mm				11,4	12,3	5,5	29,2	29,2
Sum	246,0	34,4	40,0	158,8	191,1	370,8	1041,1	1041,1
Finansieringsrammer (tab. 1):	246	34,4	140	158,8	550,0	370,8	1500,0	
- hvorav fordelt	246	34,4	40	158,8	191,1	370,8	1041,1	
- hvorav disponibel					358,9		358,9	

* Tentativ fordeling av finansieringskilder på programområder, endelig fordeling foretas på prosjektnivå på et senere tidspunkt. ** Statlig investeringstilskudd til Metrobuss har en finansieringsramme på 140 mill. kr i forslag til statsbudsjett, innmeldt behov er 40 mill. kr (etter mva-kompensasjon er hensyntatt). Investeringstilskuddet kan ikke finansiere andre tiltak enn Metrobuss.

Tabell 3 viser at det gjenstår knappe 359 mill. kr i disponible midler av finansieringsrammene lagt til grunn i tabell 1 etter at føringer for enkelte finansieringskilder og omforente innspill til tiltak er hensyntatt. Med forutsetning om at det ikke skal foretas låneopptak av bompenger kan de disponible midlene finansiere:

- Evt. nye tiltak fra politisk behandling
- Evt. tiltak fra hvite tabeller (320 mill. kr oppført)
- Rammeavsetninger

På inntektssiden er det usikkerhet knyttet til avklaringer i statsbudsjettet, utfallsrommet er mellom 0 mill. kr og 190 mill. kr. Dersom utfallet blir 0 mill. kr og alle fordelte tiltak i årsbudsjett skal gjennomføres, reduseres disponible midler med 190 mill. kr fra 359 mill. kr til 169 mill. kr.

Merverdiavgiftskompensasjon

Det ytes kompensasjon for merverdiavgift til kommunene og fylkeskommunen etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten³. Mva-komp skal tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken (jf. byvekstavtalen) og kommer i tillegg til avtalt forpliktelse. Estimert mva-komp er lagt til grunn i årsbudsjettet og avregnes årlig mot faktisk mva-komp.

4. Føringer for årsbudsjettet

Porteføljestyling

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Tiltakene skal prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for

³ Dersom en etat utfører arbeid på en annen etats veg, så må det gjøres interne tilpasninger knyttet til faktureringen for at grunnlaget for mva-komp skal tilfredsstilles.

planlegging og gjennomføring (jf. byvekstavtalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyring på fire måter:

- A. Mindre justeringer kan ved behov foretas løpende innenfor rammene i gjeldende årsbudsjett/handlingsprogram (vedtas av Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årsbudsjett vedtas ved inngangen til nytt år (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- C. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram vedtas før sommeren hvert år (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- D. Justering av langsiktig utbyggingsplan foretas når er behov for større endringer av aktiviteten i hele Miljøpakken, f.eks. etter nye rammer i Nasjonal transportplan, byvekstavtale e.l. (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og eventuelt Storting)

Fullmakt tildelt Kontaktutvalgets og Programrådets medlemmer, samt Miljøpakkens sekretariatet, fremgår av byvekstavtalen.

Føringer som skal sikre at kravene til porteføljestyring ivaretas

Miljøpakken har en stor og komplisert økonomi. Til hver av finansieringskildene er det knyttet føringer som må ivaretas. I tillegg er partene enige om et sett av kriterier for å sikre at disse offentlige midlene benyttes i tråd med intensjonene på en forsvarlig måte.

Bidrag til måloppfyllelse:

I Miljøpakken er det en forutsetning at alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet). Det forutsettes videre at det er enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om alle prosjektene i handlingsprogrammet.

Midlene skal representere økt innsats/verdi:

Tiltakene som finansieres av Miljøpakken skal ikke erstatte andre offentlige eller private bevilgninger, men representere en ekstra innsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten Miljøpakkens finansiering. For å sikre en forsvarlig bruk av midlene, og en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, legges følgende føringer til grunn:

- Miljøpakken bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.
- Miljøpakken bidrar bare til å realisere planer og behov. Registreringer og planer som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byvekstavtalen).
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner.
- Miljøpakkens prosjekter skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellige fra opprinnelig anlegg, det vil si en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau.

Prioriteringsgrunnlag

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. Prosjektene deles i tre faser som alle behandles politisk.

- Prosjektutvikling. Partene spiller her inn forslag til tiltak/prosjektidéer. Det er ikke andre krav til dokumentasjon for denne fasen enn at tiltakene tilfredsstiller kriteriene foran og er politisk godkjent. Det bevilges et mindre beløp til dette arbeidet som går ut på å dokumentere prosjektets forventede nytte, kostnad og prinsipielle løsning.
- Detaljplanlegging. Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med. Det settes av midler til detaljplanlegging (byggeplan og eventuell regulering). Arbeidet skal gi en bedre beskrivelse av tiltaket og sikrere kostnadsanslag. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.
- Utbygging. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.

Bindinger i forhold til gjennomføring

Prosjektene i årsbudsjettet deles inn i tre grupper:

a) Bundne prosjekt (rød farge i tabeller):

- Allerede igangsatte byggeprosjekter
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
- Forskuttet beløp for avklarte tiltak og iht. vedtatte fullmakter for porteføljestyling. Bindingen gjelder forskuttet beløp, ikke tiltaket i sin helhet.
- Tiltak hvor det i handlingsprogrammet er satt av midler til detaljplanlegging eller utbygging. Bindingen gjelder avsatt beløp i handlingsprogrammet.
- Pågående aktivitet på dagens nivå og i tråd med vedtatt handlingsprogram knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikldata, koordinering og administrasjon, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

b) Delvis bundne prosjekt (gul farge i tabeller):

- Prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram/årsbudsjett hvor det foreligger byggeplan og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering)
- Prosjekt som anses som spesielt viktig for å sikre tiltak innenfor tiltaksområder hvor planberedskapen i dag er lav

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt (grønn farge i tabeller):

- Andre prosjekt som partene er omforente om å ta inn i årsbudsjettet og som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding
- Økt innsats i løpende aktiviteter som partene er enige om å foreslå

Samordning

Miljøpakken består av mange mindre prosjekt på ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig for å ferdigstille sammenhengende tilbud og for å sikre rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd.

Anleggsdriften blir mer rasjonell for tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tid. Der det er hensiktsmessig å bygge ut flere tilstøtende tiltak i et felles prosjekt, for eksempel et større fortau samtidig med støyskjerm, kan det få betydning for prioriteringen. Tilsvarende kan for eksempel gjelde for flere tiltak på samme hovedrute for sykkel.

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:

- Ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene
- Tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tidsperiode

5. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger

Behovsvurdering og idéfase er forløpere til et prosjekt og er partenes ansvar å gjennomføre og bekoste. Prosjektforslagene som spilles inn til Miljøpakken skal beskrive idéer om mulige prosjekt. Det skal være enkelt å forstå hva som er kjernen i prosjektidéene, hvilke tiltaksområde de hører inn under og antatt omfang.

Prosjekt i Miljøpakken deles inn i tre hovedfaser; prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging. Hovedregelen er at det settes av midler til gjennomføring av én fase, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis.

Prosjektutvikling

Der det foreligger en prosjektidé består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre prosjektutvikling. Arbeidet i denne fasen deles inn i to hovedaktiviteter.

Del 1: Konseptutvikling

- Beskrive formålet med prosjektet - hva er utfordringen og hva ønsker man å oppnå med tiltaket (effektmål)
- Vurdere alternative løsninger
- Anbefale valg av konsept
- Beskrive nytten av tiltaket og tiltakets bidrag til måloppfyllelse
- Enkel kostnadsvurdering for prosjektet - fra prosjektutvikling til ferdig utbygd prosjekt

Del 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk

- Videreutvikle den valgte løsningen i et forprosjekt, inkludert utarbeidelse av tegninger/skisser
- Interessentanalyse - beskrive behov for avklaringer mot myndigheter og for samråd med berørte parter
- Avklare behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erverv
- Utsjekk av tekniske forhold for å avklare om tiltaket er gjennomførbart
- Oppdatert kostnadsanslag for prosjektet - fra prosjektutvikling til ferdig utbygd prosjekt

Hovedregelen er at det settes av inntil 0,5 mill. kr til prosjektutvikling (del 1 og 2). For tiltak hvor finansieringsbehovet er større enn 0,5 mill. kr, legges arbeidet fra del 1 fram for Programrådet før ytterligere bevilgning gis. Resultatet fra del 1 og 2 skal gi nødvendig

grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Kostnadsvurderingen skal gi et realistisk styringsmål som er førende for den videre planleggingen av tiltaket.

Ved innspill til årsbudsjett brukes et skjema for rapportering av resultat fra prosjektutvikling. Her beskrives blant annet nytten av tiltaket, bidrag til måloppfyllelse og en vurdering av prosjektets totale kostnad. For noen av tiltakene som er spilt inn til detaljplanlegging i 2021, er rapporteringen mangelfull. Muligheten for å benytte nytte- og kostnadsvurderinger som grunnlag for prioritering innenfor de enkelte tiltaksområdene har derfor vært begrenset. Det har heller ikke vært tid til å bearbeide og sammenstille informasjonen som foreligger i rapportene. På bakgrunn av det sendes ikke rapportene ut i forbindelse med behandling av årsbudsjett 2021. Det vil jobbes videre med å bedre grunnlaget for nytte- og kostnadsvurderinger ved innspill til årsbudsjett 2022 slik at dette blir et egnet verktøy for porteføljestyring.

Detaljplanlegging

Detaljplaner og prosjektering utarbeides for prioriterte prosjekter hvor det er gjennomført prosjektutvikling eller der det av andre grunner foreligger et tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag. Planarbeidet skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning. Omfanget vil kunne avhenge av eksisterende plansituasjon og av prosjektets størrelse og karakter.

Arbeidet kan foregå i én eller to faser:

- reguleringsplan der det er nødvendig å gå ut over eksisterende arealformål eller gi hjemmel for ekspropriasjon
- byggeplan som gir grunnlag for utlysning av anbud på gjennomføring.

Byggeplan legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Krav om bruk av Anslagsmetodikk gjelder prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.

Utbygging

Nye investeringsbeslutninger fastlegges i årsbudsjettet med oppstartsmidler og føringer for senere års handlingsprogram. Det skal foreligge en byggeplan med kostnadsanslag senest 15. juni året før utbygging som grunnlag for fastsettelse av styringsramme. For avklarte/oppstartede prosjekter settes det av midler til utbygging ut fra godkjente styringsrammer og etatenes innmeldte behov for 2021.

Rammeavsetninger

I årsbudsjettet settes det primært av rammer til konkrete prosjekt for tiltak som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding. I tillegg settes det av mindre uspesifiserte rammer innenfor tiltaksområder hvor handlingsprogrammets rammer ikke er disponert i sin helhet. I forslag til årsbudsjett gjelder dette lokal veg, gatebrukstiltak, gange, støy og kollektivtrafikk. Størrelsen på rammeavsetningene er oppgitt som "Avvik fra handlingsprogram" i tabellene pr. tiltaksområde. Endelig størrelse på rammeavsetningene vil først kunne beregnes når årsbudsjettet er vedtatt. Rammeavsetningene kan underveis i året finansiere prioriterte

prosjekter med tilfredsstillende dokumentasjon og framdriftsplan. Innenfor de tiltaksområdene hvor hele rammen er disponert, er det fortsatt en intensjon å kunne omprioritere midler for å sikre framdriften til prioriterte prosjekter i innledende planfase.

6. Hovedveger

Tabell 4: Finansiering hovedveger 2021

Hovedveg	Total ramme	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
E6 Jaktøya - Sentervegen	2961,5	2851,0	110,5	112,3	Styringsramme 2961,5 mill. 21-kr.	SVV
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1428,9	426,9	1002,0	140,0	Styringsramme 1428,9 mill. 21-kr.	SVV
Hovedveg totalt				252,3		
Fordelt handlingsprogram				473,4		
Awik fra handlingsprogram				221,1		

Bundet				252,3
Delvis bundet				
Ikke bundet				

Tabell 5: Finansiering hovedveger 2021 - innspill til avklaring

Hovedveg	Total ramm	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Fv. 704 Tanem - Tulluan		13,0		78,6	Utbygging	TRFK
Totalt				78,6		

TRFK ber om at det settes av 78,6 mill. kr til utbygging av fv. 704, strekning Tanem - Tulluan. Byggeplan er under utarbeidelse og forventes ferdigstilt tidlig 2021. Det foreligger et kostnadsanslag basert på reguleringsplan fra 2018 med usikkerhet +/- 10 %. Ved ferdigstilt byggeplan gjennomføres et byggherreoverslag for fastsettelse av styringsramme. Trondheim kommune og staten stiller spørsmål ved om det er for tidlig å sette av midler til bygging i årsbudsjett 2021 på bakgrunn av at byggeplan ikke er ferdigstilt og grunnlag for fastsettelse av styringsramme er dermed ikke tilstede. Det er tidligere forutsatt bruk av resterende fylkeskommunale midler fra fv. 704 del 1 (Røddekrysset - Tanem) og midler tildelt kommunesammenslåing mellom Trondheim og Klæbu som delfinansiering for strekningen Tanem -Tulluan. Det gjenstår å avklare størrelsen på disse bidragene.

7. Lokale veger

Tabell 6: Finansiering lokale veger 2021 - innspill til avklaring

Lokale veger	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Fv. 707 Brå bru	78,0	22,5		17,5	Utbygging.	TRFK
Totalt				17,5		

Investeringsbeslutning ble fastlagt for Brå bru i årsbudsjett 2019 med utgangspunkt i en total kostnad på 44,7 mill. 2019-kr (Anslag i 2017). Ved behandling av reguleringsplan for Brå bru stilte Trondheim kommune krav om utvidelse av brua med gang- og sykkelveg samt

gang- og sykkelveg på hver side av brua. Byggeplan for tiltaket er under utarbeidelse og forventes ferdigstilt innen utgangen av 2020. Ved ferdigstilt byggeplan gjennomføres byggherreoverslag for fastsettelse av styringsramme. Trøndelag fylkeskommune spiller inn et behov for 17,5 mill. kr til årsbudsjett 2021. Det fremlegges en totalkostnad på 78 mill. kr hvor gang- og sykkelveg utgjør 20 mill. kr. Staten og Trondheim kommune ønsker en avklaring av prosjektets styringsramme før ytterligere midler settes av.

8. Gatebrukstiltak

Tabell 7: Finansiering gatebrukstiltak 2021

Gatebrukstiltak	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Tiltakspakke Heimdal sentrum				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Gatebrukstiltak totalt				0,5		
Fordelt handlingsprogram				3,8		
Avvik fra handlingsprogram				3,3		

Bundet				
Delvis bundet				
Ikke bundet				0,5

Det har kun kommet ett innspill til gatebrukstiltak i årsbudsjett 2021. Manglende innspill må ses i sammenheng med at ny gatebruksplan for Trondheim ikke er vedtatt.

9. Kollektivtransport og Metrobuss

Tabell 8: Finansiering Metrobuss 2021

Metrobuss	Total ramme	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Gateprosjektene				53,0		
Elgeseter gate		28,0				TK
Olav Tryggvasons gate		22,1				TK
Innherredsveien		120,1		50,0	Utbygging	TRFK
Kongens gate		43,7				TRFK
Nordre Ilevollen				3,0	Detaljplanlegging. Forskuttering PR 39/20.	TK
Sum				53,0		
Fordelt handlingsprogram				205,0		
Avvik fra handlingsprogram				152,0		

Bundet				53,0
Delvis bundet				
Ikke bundet				

Tabell 9: Finansiering Metrobuss 2021 - innspill til avklaring

Metrobuss	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	
Nordre Ilevollen				75,0	Utbygging.	TK
Totalt				75,0		

En utvidelse av gateprosjektet Kongens gate til å inkludere Nordre Ilevollen ligger i handlingsprogram 2021-24 med en avsetning på 50 mill. kr i 2021. I handlingsprogrammet stilles en forutsetning om at tilstrekkelig beslutningsgrunnlag foreligger ved innmelding til årsbudsjettet. Byggeplan med kostnadsanslag forventes å være ferdig desember 2020. Trondheim kommune spiller inne et behov på 78 mill. kr i 2021, derav 3 mill. for finansiering av midler forskuttet i 2020 til detaljplanlegging (inngår som en binding i tab. 8). Trøndelag fylkeskommune og staten ber om at det legges fram et kostnadsanslag basert på byggeplan før det tas stilling til om tiltaket skal prioriteres for utbygging.

Ved Programrådets behandling av forslag til årsbudsjett 2021 (sak 132/20), ba Trondheim kommune om at 50 mill. kr til bygging av Innherredsveien skulle løftes fram som innspill med behov for avklaring (flyttes fra tabell 8 til tabell 9). Ved behandling av handlingsprogram 2021-24 ble det i KU-sak 3/20 vedtatt følgende føring: "Der det i handlingsprogrammet er satt av midler til detaljplanlegging eller utbygging av konkrete prosjekt/tiltak, vil disse defineres som bundne i påfølgende årsbudsjett". På bakgrunn av dette defineres Innherredsveien som et bundet prosjekt i årsbudsjett 2021.

Trikk infrastruktur: Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende og dekkes av Miljøpakken. Årlige tiltak planlegges av Boreal Bane AS og følges opp av Trondheim kommune på vegne av Miljøpakken. Det er Trondheim kommune som eier infrastrukturen, men det er inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Bane AS. I 2019 ble det ferdigstilt en tilstandsrapport for trikken som gjør rede for tilstanden på Gråkallbanens infrastruktur og rullende materiell. Tiltak som vil bøte på vedlikeholdsetterslepet og dekke behovet for fornyelse og oppgradering er beskrevet. Det settes av 23 mill. kr til trikken i 2021. Av totalt avsatt beløp går 15,2 mill. kr til investeringer i infrastruktur, mens tilskudd til drift av infrastruktur utgjør 7,8 mill. kr.

E6 Tonstad - Kroppan: I 2019 ble det i Miljøpakken satt av midler til reguleringsplan for strekningen E6 Tonstad - Sluppen. Regulering av kollektivfelt mellom Tonstad og Kroppanbrua og tilhørende gang- og sykkelssystem på Tonstad ble bestilt. I tillegg inngikk en trafiksikker løsning for E6 på Tonstad i reguleringsplanen som ble finansiert av SVV. I PR-sak 117/20 la SVV fram fire anbefalte løsninger som de ønsker å ferdigstille reguleringsplanen i tråd med og utarbeide byggeplan til i 2021 i regi av Miljøpakken. Dette gjelder følgende tiltak:

- Kollektivfelt Okstadbakken sørgående (1800 meter)
- Kollektivfelt Okstadbakken nordgående (1200 meter)
- Hovedsykkelveger med tilhørende konstruksjoner på Tonstad (650 meter)
- Utbedring kryss og vekslingsstrekning på Tonstad (170 meter)

Byggeplanlegging av de nevnte tiltakene er foreslått finansiert av ubenyttede programområdemidler riksveg avsatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2018 (20,5 mill. kr avsatt). På bakgrunn av dette er tiltakene oppført i tabell 11, 13 og 15 uten ny finansiering. Ytterligere beskrivelse av tiltakene finnes i prosjektark.

Reduserte billettpriser: Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen får Trondheimsområdet tilført 50 mill. 2020-kr årlig til å redusere kollektivtakstene. Partene vil vurdere hvordan disse kan benyttes mest målrettet ut fra en vurdering som TØI og Urbanet Analyser har gjennomført for Miljøpakken.

Tabell 10: Finansiering kollektiv 2021

Kollektiv (ekskl. Metrobuss)	Total ramme	Bevilget før	Rest til bevilg	Sum	Merknad	Ansv. etat
Fremkommelighet				5,4		
Søbstadvegen		1,0		2,2	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	TK
Jakobsivegen, kryssutbedring				0,5	Prosjektutvikling	TK
Rapport kollektivflaskehalser				0,5	Ny rapport etter endring rutestruktur	TK
Jakobsivegen, kollektivtiltak				0,5	Prosjektutvikling	TK
Selsbakkvegen, ny kollektivtrasé				0,5	Prosjektutvikling	TK
Loholt allé, kollektivtiltak				0,5	Prosjektutvikling	TK
Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstadkrysset				0,2	Prosjektutvikling/trafikkanalyse	TRFK
Sykehusområdet, trafikkanalyse				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Knutepunkt og holdeplasser				38,2		
Holdeplasspakke 1	20,4	1,9	18,5	18,5	Utbygging	TK
Holdeplasspakke 2				0,5	Prosjektutvikling	TK
Holdeplass Lundåsen	3,2		3,2	3,2	Utbygging	TK
Holdeplass Charlottenlund kirke sørgående	1,3		1,3	1,3	Detaljplanlegging og utbygging. Forskuttering PR 88/20.	TK
Jakobsivegen, ny holdeplass nær Bjørkvegen				0,5	Prosjektutvikling	TK
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	12,0			12,0	Utbygging	TRFK
Fv. 950 Kochhaugvegen - Malvik grense, utbedring holdeplasser		0,3		1,2	Detaljplanlegging	TRFK
Fv. 6666 Singsakeringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser				1,0	Detaljplanlegging/ regulering	TRFK
Trikk				29,0		
Trikk, infrastruktur		221,4		23,0	Årlig avtale, utbygging og drift	TK
Trikk, tiltak Kongens gate	4,0		4,0	4,0	Utbygging	TK
Trikk, likeretter				2,0	Detaljplanlegging. Forskuttering PR 90/20.	TK
Programområdetiltak rv/fv/kv				0,5		
E6 Nidarvoll - Tunga, kollektivfelt				0,5	Prosjektutvikling	SVV
Sum kollektiv infrastruktur				73,1		
Drift av kollektivtransport				215,5		TRFK
Reduserte billettpriser (bompengeforlik)				51,5		TRFK
Sum kollektiv drift				267,0		TRFK
Kollektiv totalt				340,1		
Fordelt handlingsprogram				509,6		
Avvik fra handlingsprogram				169,5		
Bundet				241,8		
Delvis bundet						
Ikke bundet				98,3		

Tabell 11: Finansiering kollektiv 2021 - innspill til avklaring

Kollektivtiltak	Total ramme	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Fartsreduserende tiltak				5,0	Detaljplanlegging og utbygging	TK
Nedlagte holdeplasser				1,5	Utbygging	TK
Trikk, ny likeretter Gråkalibanen	27,0		27,0	25,0	Detaljplanlegging, utbygging.	TK
Trikk, ny arbeidsmaskin	28,5		28,5	28,5		TK
Trikk, nytt spor Bergsligata - Skansen (Nordre Ilevollen)				35,0	Utbygging.	TK
E6 Tonstad - Kroppan, kollektivfelt sørgående og nordgående					Detaljplanlegging, 3 mill. finansieres av midler avsatt i 2018	SVV
Bybuss Stjørdal, opprettholdelse og utvidelse av tilbud				11,5	Drift	TRFK
Totalt				106,5		

Trondheim kommune har spilt inn 5 mill. kr til planlegging og gjennomføring av fartsreduserende tiltak og 1,5 mill. kr til nedlagte holdeplasser. Staten og Trøndelag fylkeskommune ser behov for å drøfte om dette er tiltak som hører hjemme i Miljøpakken eller om dette er vegeiers ansvar.

I handlingsprogram 2021-24 er det for trikken satt av midler til likeretter, arbeidsmaskin og oppgradering av spor på strekningen Bergsligata - Skansen. Ved innspill til årsbudsjett har

kostnadsanslagene for de tre tiltakene økt. Arbeidsmaskin har økt fra 22 til 28,5 mill. kr og forklares med at mva. ikke var inkludert i oppgitt kostnadsestimat til handlingsprogram, samt mindre svingninger i valutakurser. Kostnad for likeretter har økt fra 13 til 27 mill. kr og skyldes at det nå anbefales å bygge nye likerettere på to steder i stedet for ett sted som tidligere planlagt. Trikkespor Bergsligata - Skansen har økt fra 25 til 35 mill. kr, og her forventes endelig kostnadsanslag å være klart ved utgangen av 2020. På bakgrunn av en vesentlig kostnadsøkning for de tre nevnte tiltakene ser Staten og Trøndelag fylkeskommune behov for å vurdere tiltakene på nytt. I tillegg reises det spørsmål om en arbeidsmaskin representerer en ekstra innsats ut over partenes ordinære ansvar. I PR-sak 90/20 ble 2 mill. forskuttet fra 2021 for oppstart detaljplanlegging av likeretter i 2020. Dette er en binding inn i årsbudsjett 2021, derfor er tiltaket oppført både i tabell 10 og 11.

SVV har foreslått at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging av kollektivfelt sørgående og nordgående på strekning E6 Tonstad - Kroppan. Det foreslås videre at tiltaket finansieres av ubrukte rv-midler avsatt i 2018 under budsjettposten "Planlegging programområdetiltak". Trondheim kommune ønsker en nærmere redegjørelse av deelementene i prosjektet for å kunne ta stilling til tiltakets bidrag til måloppfyllelse (ref. PR-sak 132/20). I PR-sak 117/20 ble det besluttet å gjennomføre egne politiske prosesser på dette tiltaket samt sykkel- og trafiksikkerhetstiltak på samme trasé. I lys av dette, i tillegg til at det her ikke bes om ny bevilgning i 2021, ser ikke sekretariatet behov for en endelig avklaring av tiltaket i forbindelse med behandling av årsbudsjettet.

I henhold til KU-sak 27/20 (samordning Handlingsprogram 2021-24) er bybusstilbudet i Stjørdal tatt med som innspill til årsbudsjett 2021. Det er behov for å avklare finansiering dersom tiltaket skal tas inn i årsbudsjettet. Tiltaket er nærmere beskrevet i prosjektark kap. 20.

Tabell 12: Finansiering Jernbane, stasjons- og knutepunktsutvikling 2021

Jernbane	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	
Trondheim S, terminalbygg				30,0	Detaljplanlegging. Forutsetter statlig finansiering.	JD
Melhus, jernbaneundergang				4,4	Delbidrag: 4,425 mill. kr. Forutsetter statlig finansiering.	MeK
Stjørdal stasjon, prosjektavklaring				0,5	Prosjektutvikling	SK
Stjørdal stasjon, områderegulering				2,0	Detaljplanlegging	SK
Sum				36,9		
Fordelt handlingsprogram				45,6		
Awik fra handlingsprogram				8,7		
Bundet				34,4		
Delvis bundet						
Ikke bundet				2,5		

10. Trafikksikkerhet

Avslutning av prosjekt, fortau Romolslia: Det er tidligere satt av 3,6 mill. kr til fortau i Romolslia på bakgrunn av at strekningen ble utpekt som problempunkt i Skolevegrapporten fra 2007. I 2018 (PR 97/18) ble det besluttet å se på muligheten for å etablere en snarveg i stedet for fortau på bakgrunn av høye kostnader med fortau. Også arbeid med etablering av snarveg har stoppet opp grunnet manglende samtykke fra grunneiere. Det er sett på andre alternative løsninger til fortau og snarveg for å sikre trygg skoleveg, men ingen av disse har blitt ansett som gode løsninger. På bakgrunn at dette har Programrådet anbefalt å avslutte prosjektet (PR sak 71/20).

Avslutning av prosjekt, pilotprosjekt gangfeltsikring: I perioden 2010-2019 har Miljøpakken drevet uttesting av blinkende oppmerksomhetssignal for å varsle om fotgjengere i gangfelt. Det har vært testet ulike varianter av blinkende lysvarsling inni og oppå gangfeltskiltet, først ved utvikling og uttesting av ulike prototyper i samarbeid med forsknings- og teknologimiljøet i Trondheim, før kommunen endte opp med å bruke det ferdige systemet SeeMe. Det har vært noe blandede erfaringer med hvor godt teknologien fungerer når det gjelder å detektere fotgjengernes bevegelsesretning, og det har vist seg at gangfeltet må ha en spesiell utforming for at systemet kun skal aktiveres når fotgjengere faktisk skal krysse vegen. Evalueringsstudier av gangfelt før og etter innføring av tiltaket har heller ikke påvist noen entydig effekt på bilførernes overholdelse av vikeplikten for kryssende fotgjengere i gangfelt. Fotgjengerne kan få en falsk trygghetsfølelse fordi de stoler på at bilførerne stopper. Programrådet anbefaler (PR-sak 141/19) at prosjektet avsluttes, og at det er opp til vegeier om slike systemer skal driftes videre.

Tabell 13: Finansiering trafiksikkerhet 2021

Trafiksikkerhet	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Sikring skoleveger				14,6		
Gammel-lina, fortau	25,2	6,2	19,0	5,0	Utbygging	TK
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud				0,5	Prosjektutvikling	TK
Undergang Selsbakk				0,5	Prosjektutvikling	TK
Kongsvegen				0,5	Prosjektutvikling	TK
Nedre Flatåsveg				0,5	Prosjektutvikling	TK
Øvre Flatåsveg				0,5	Prosjektutvikling	TK
Leinbakkan, rekkverk	1,2			1,2	Planlegging og utbygging	TK
Fv. 707 Leinstrandvegen	1,8			1,8	Utbygging	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt				1,0	Detaljplanlegging/ reguleringsplan	TRFK
Fv. 6686 Østre Rosten x Tiller-ringen, krysstiltak				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannsveien	1,2		1,2	1,2	Utbygging	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	0,6		0,6	0,6	Utbygging	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing Dahls gate	0,3		0,3	0,3	Utbygging	TRFK
Trafikkopplæring Eberg sykkelgård				0,5	Ref. KU 28/8	TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak				5,5		
Mindre trafikktekniske tiltak kv.				3,0	Tiltak gående/syklende	TK
Mindre trafikktekniske tiltak fv.				2,5	Tiltak gående/syklende	TRFK
Programområdetiltak rv/fv/kv						
E6 Tonstad - Kroppan, utbedring Tonstadkrysset					Detaljplanlegging, 3 mill. finansieres av midler avsatt i 2018	SVV
Stjørdal kommune				1,0		
Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vig vgs.				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak kv./fv.				0,5	Tiltak gående/syklende	SK
Malvik kommune				3,8		
Kryssing Midtsand		0,5		1,0	Detaljplanlegging	TRFK
Saksvikkorsen, fortau		0,5		0,8	Detaljplanlegging	MaK
Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer		0,5		1,0	Detaljplanlegging/ regulering	TRFK
Fagottvegen - Vikhammeråsvegen, fortau				0,5	Prosjektutvikling	MaK
Mindre trafikktekniske tiltak kv./fv.				0,5	Tiltak gående/syklende	MaK
Melhus kommune				1,0		
Bussholdeplass skyssstasjon, ombygging				0,5	Prosjektutvikling	MeK
Mindre trafikktekniske tiltak kv./fv.				0,5	Tiltak gående/ syklende	MeK
Trafiksikkerhet totalt				25,9		
Fordelt handlingsprogram				18,0		
Avvik fra handlingsprogram				-7,9		
Bundet						
Delvis bundet						
Ikke bundet				25,9		

SVV har foreslått at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging av kryssutbedring på Tonstad. Det foreslås videre at detaljplanlegging av tiltaket finansieres av ubrukte rv-midler avsatt i 2018 under budsjettposten "Planlegging programområdetiltak". Det presiseres derfor at tiltaket ikke vil påvirke fordelt ramme i årsbudsjett 2021. SVV ønsker likevel at man gjennom behandling av årsbudsjettet tar stilling til bruken av en tidligere uspesifisert avsetning (sekkepost).

Tabell 14: Finansiering trafikksikkerhet 2021 - innspill til avklaring

Trafikksikkerhet	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	
Kryssutbedring Gamle Okstadbakkan x Øvre Sjetnhaugan				0,5	Prosjektutvikling	TK
Fv. 707 Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	69,5	4,5		30,0	Utbygging	TRFK
Fv. 6658 Utleirvegen, Tors veg		0,5		0,5	Detaljplanlegging	TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak kv.				2,0	Tiltak gående/syklende, økning ut over omforent nivå	TK
Totalt				33,0		

Kryssutbedring Gamle Okstadbakkan x Øvre Sjetnhaugan foreslås utredet av Trondheim kommune. I 2019 ble det satt av 0,2 mill. kr til utarbeidelse av kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøringa. Fylkeskommunen stiller spørsmål om dette er riktig prioritering av Miljøpakkens midler.

Trøndelag fylkeskommune har foreslått at det settes av midler til oppstart utbygging av gang- og sykkelveg langs fv. 707 på strekningen Berg - Høstadkorsen. Reguleringsplan forventes vedtatt februar 2021, og byggeplan og erverv forventes å være på plass i 2021. Trondheim kommune foreslår at prosjektets styringsramme avklares når byggeplan og oppdatert anslag foreligger, og at midler til oppstart utbygging settes av når styringsramme er fastsatt.

Fylkeskommunen ber om at det settes av midler til detaljplanlegging av krysset Utleirvegen/Tors veg langs fylkesveg 6658. Signalregulering av kryss samt flytting av holdeplass og gangfelt skal bidra til økt kapasitet i trafikkavviklingen og bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter. Trondheim kommune ønsker at samordning med etablering av gang- og sykkelveg på samme strekning avklares før midler til detaljplanlegging settes av.

Det er under trafikksikkerhet avsatt midler til "Mindre trafikktekniske tiltak". Ansvarlig etat står fritt til å prioritere tiltak innenfor gange, sykkel og trafikksikkerhet. Trondheim kommune ber om at potten som gjelder kommunal veg i Trondheim økes som en kompensasjon for at sekkeposten "Mindre gåtiltak" tas ut. Staten og Fylkeskommunen stiller spørsmål ved behovet for en økning av sekkeposten.

11. Sykkel

Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen: Prosjektet gjennomføres med totalentreprise og fikk ved behandling av årsbudsjett 2020 vedtatt et styringsmål på 120 mill. kr. På bakgrunn av innkomne tilbud i anbudskonkurranse ble det i PR-sak 91/20 vedtatt en styringsramme på 142 mill. kr. Det er inngått kontrakt med entreprenør, og gang- og sykkelbru forventes å være ferdigstilt innen juni 2022.

Rotvollruta: Ruta inngår som en del av Brattørruta mellom Strandveien og Leangen/Rotvoll, sør for Meråkerbanen og nord for Innherredsveien. Rotvollruta er inndelt i 8 delstrekninger hvor det tidligere er satt av midler til prosjektutvikling og detaljplanlegging av delstrekning 1-6. Det er i tillegg satt av midler til utbygging av delstrekning 1-2. Byggeplan med anslag for delstrekning 3-6 forventes ferdig i første del av 2021, og finansiering av utbygging avklares når styringsramme legges fram. Forprosjekt for delstrekning 8 er igangsatt.

Bromstadruta og Sverresborgruta: Det pågår arbeid med prosjektutvikling av Bromstadruta og Sverresborgruta. I årsbudsjett 2021 settes det av midler til å fullføre dette arbeidet. Midler til regulering av delstrekninger avklares når resultat fra prosjektutvikling er framlagt og styringsmål for de ulike delstrekningene foreligger. Nærmere omtale og kart over Bromstadruta og Sverresborgruta i kap. 22.

Sykkeltellere: Det ble i 2019 satt av 1,1 mill. kr til innkjøp av ca. 10 sykkeltellere for å få et godt bilde av gang- og sykkeltrafikken i Trondheim (PR 160/19). TK har utsatt innkjøp av tellere i påvente av å få en rammeavtale på plass. Det forutsettes at evaluering av de første 10 sykkeltellerne legges fram for Programrådet før det anskaffes ytterligere tellere i 2021.

Hovedsykkelveg Rotvoll - Malvik grense: I årsbudsjett 2019 ble det avsatt 0,5 mill. kr til utredning av hovedsykkelveg Rotvoll - Malvik grense. Det ble sendt bestilling til Trondheim kommune, men arbeidet har stoppet opp grunnet båndlegging av området langs jernbanen. Trondheim kommune slutter seg til at prosjektlederansvaret overføres til SVV. Det er ikke behov for ytterligere finansiering i 2021.

Tabell 15: Finansiering sykkel 2021

Sykkell	Total ramme	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Drift av sykkelanlegg				15,0		
Vinterdrift sykkelanlegg kv.		19,1		6,0	Økt standard vinterdrift, 2020-nivå	TK
Vinterdrift sykkelanlegg kv.				1,0	Økt standard vinterdrift, ut over 2020-nivå	TK
Vinterdrift sykkelanlegg fv.		26,1		5,5	Økt standard vinterdrift, 2020-nivå	TRFK
Vinterdrift sykkelanlegg fv.				2,5	Økt standard vinterdrift, ut over 2020-nivå. 0,5 mill. er vedtatt i hp og er bundet.	TRFK
Hovedsykkellruter				85,3		
Saupstadbrua, GS-bru over Bjørndalen (Saupstadruta)	142,0	56,0	86,0	66,0	Utbygging	TK
Klæburuta - punkttiltak, kryss og oppmerking	1,3		1,3	1,3	Utbygging	TK
Øvre Bakklundet - Vollabakken (Klæburuta)				0,5	Prosjektutvikling	TK
Strindvegen - S.P. Andersens veg (Klæburuta)				0,5	Prosjektutvikling	TK
Fv. 6680 Jonsvannsveien, sykkelveg med fortau på Dragvoll (Jonsvannsruta)		0,5		0,5	Detaljplanlegging	TRFK
Fv. 6650 Byåsveien, nedre del (Byåsruta)		0,2		0,5	Detaljplanlegging/ byggeplan	TRFK
Fv. 6666 Singsakeringen, Gløshaugen - Lademoen, sykkelfelt (Singsakerruta)				2,0	Detaljplanlegging/ reguleringsplan	TRFK
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa		1,5		7,0	Detaljplanlegging/ regulering	TK
Bromstadruta				2,0	Prosjektutvikling. Forskuttering PR 89/20.	TK
Bromstadruta				1,0	Prosjektutvikling	TK
Sverresborgruta				3,0	Prosjektutvikling, forskuttering PR 86/20	TK
Sverresborgruta				1,0	Prosjektutvikling	TK
Enkeltstrekninger				56,0		
Tyholtveien del 2	46,5	3,0	43,5	43,5	Utbygging	TK
Fjordgata				1,5	Prosjektutvikling, detaljplanlegging. Forskuttering PR 69/20.	TK
Fjordgata				2,0	Detaljplanlegging	TK
Fjordgata, langsiktige tiltak				0,5	Prosjektutvikling	TK
Breidablikveien				1,3	Prosjektutvikling, detaljplanlegging. Forskuttering PR 103/20.	TK
Breidablikveien				1,2	Detaljplanlegging	TK
Persaunvegen		0,5		2,0	Prosjektutvikling. Forskuttering PR 92/20.	TK
Persaunvegen		0,5		1,0	Prosjektutvikling	TK
Byåsen - Tempe, tverrforbindelse				0,5	Prosjektutvikling	TK
Roald Amundsens vei				0,5	Prosjektutvikling	TK
Verftsbrua				0,5	Prosjektutvikling	TK
Forsøkslia				0,5	Prosjektutvikling	TK
Brøsetvegen				0,5	Prosjektutvikling	TK
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Sykkelparkering				3,2		
Sykkelhotell Leütenhaven	6,0	4,1	1,9	1,9	Utbygging	TK
Sikker sykkelparkering				1,3	Planlegging og utbygging	TK
Trafikkberegninger				3,0		
Innkjøp av tellere		1,1		2,2	Forutsetter evaluering fra tidligere bevilgning.	TK
ATP-modell og beregninger				0,8		TK

Programområdetiltak rv/fv/kv				66,5		
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Gildheim - Leangbrua (1)				6,0	Byggeplan. Forutsetter statlig finansiering.	SVV
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Leangbrua - Dalenbrua (2)				5,0	Byggeplan. Forutsetter statlig finansiering.	SVV
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Dalenbrua - Lilleby (3)		35,0		50,0	Bygging. Forutsetter statlig finansiering.	SVV
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Lilleby - Nordtvedts gate (4)				3,0	Reguleringsplan	SVV
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Nordtvedts gate - Pirbrua (5)				1,0	Reguleringsplan	SVV
Fv. 6686 Tonstad - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6				0,5	Prosjektutvikling, teknisk forprosjekt	SVV
Fv. 6682 Heimdal - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6				0,5	Prosjektutvikling, teknisk forprosjekt	SVV
Rv. 706 Selsbakk - Sluppen, hovedsykkelveg for E6/rv. 706				0,5	Prosjektutvikling, teknisk forprosjekt	SVV
E6 Tonstad - Kroppan, sykkelvegnett Tonstad					Detaljplanlegging, 3 mill. finansieres av midler avsatt i 2018	SVV
Stjørdal kommune				0,5		
Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, GS-veg				0,5	Prosjektutvikling	SK
Malvik kommune				9,1		
Granholtvegen/ Ålivegen, GS-veg	7,8	0,5	7,3	7,3	Utbygging	MaK
Fv. 950 over Homla, GS-veg		0,5		0,8	Prosjektutvikling	TRFK
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg				0,5	Prosjektutvikling	TRFK
Smiskaret - Sveberg, GS-veg				0,5	Prosjektutvikling	MaK
Melhus kommune				31,1		
GS-bru over E6	32,3	2,9	29,4	29,4	Utbygging	MeK
GS-bru over Gaula		0,5		1,2	Prosjektutvikling	MeK
Monsstufleta - Gimsvegen, GS-veg				0,5	Prosjektutvikling	MeK
Sykkel totalt				269,7		
Fordelt handlingsprogram				230,0		
Awik fra handlingsprogram				-39,7		

Bundet				169,6
Delvis bundet				11,0
Ikke bundet				89,1

SVV har foreslått at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging av sykkelvegnett på Tonstad. Det foreslås videre at detaljplanlegging av tiltaket finansieres av ubrukte rv-midler avsatt i 2018 under budsjettposten "Planlegging programområdetiltak". Det presiseres derfor at tiltaket ikke vil påvirke fordelt ramme i årsbudsjett 2021. SVV ønsker likevel at man gjennom behandling av årsbudsjettet tar stilling til bruken av en tidligere uspesifisert avsetning (sekkepost).

Tabell 16: Finansiering sykkel 2021 - innspill til avklaring

Sykkeltiltak	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Fv. 950 Malvikvegen, Reppe - Værestrøa, GS-veg		3,5		5,0	Detaljplanlegging/byggeplan.	TRFK
Sykkelparkering ved kommunale enheter				4,0	Detaljplanlegging og utbygging	TK
Totalt				9,0		

Tilbudet for syklende langs E6 på strekningen Ranheim-Stjørdal er definert til å ligge langs fv. 950. Her mangler det i dag tilbud på strekningen Reppe-Væretrøa. Fylkeskommunen har foreslått at det settes av 30 mill. kr til oppstart av bygging av gang- og sykkelveg på strekningen i 2021. Staten peker på at det først må avklares om det skal etableres to parallelle sykkelruter på strekningen Reppe-Væretrøa, hvilken standard rutene ev. skal ha og

om det foreslåtte tiltaket ev. skal finansieres av riksvegmidler. Staten foreslår at investeringsbeslutning utsettes til nevnte forhold er avklart.

Trondheim kommune har foreslått at det settes av midler til etablering av sykkelparkering ved kommunale enheter. Fylkeskommunen og staten stiller spørsmål ved om dette er et miljøpakkeprosjekt eller om ansvaret for finansiering bør ligge til TK.

12. Tiltak mot støy

Tabell 17: Finansiering støy 2021

Støy	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Jakobsivegen og Hørløcks veg, tiltaksutredning				0,3	Prosjektutvikling	TK
Industrivegen m/sideveger, tiltaksutredning				0,4	Prosjektutvikling	TK
Bromstavegen m/sideveger, tiltaksutredning				0,3	Prosjektutvikling	TK
Støy totalt				1,0		
Fordelt handlingsprogram				23,8		
Avvik fra handlingsprogram				22,8		

Bundet				
Delvis bundet				
Ikke bundet				1,0

13. Gange

Tabell 18: Finansiering gange 2021

Gange	Total ramme	Bevilget før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Snarvegpakke 7				11,0	Utbygging	TK
Snarvegpakke 8				3,0	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	TK
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen,	0,7	0,2		0,5	Utbygging, delfinansiering	TK
Lundvegen, fortau		3,7		0,6	Detaljplanlegging	TK
Havstadvegen, fortau		2,0		0,2	Detaljplanlegging	TK
Saupstadringen, GS-veg				1,5	Detaljplanlegging	TK
Nyhavna				2,0	Planlegging og utbygging	TK
Elgeseter bycampus og innovasjonsdistrikt		0,2		1,2		TK
Kongsvegen, Ringvålvegen-Bissmiet, fortau				0,5	Prosjektutvikling	TK
Mikkelvegen, fortau				0,5	Prosjektutvikling	TK
Heimdal stasjon, undergang				0,5	Prosjektutvikling	TK
Gregus gate, undergang				0,5	Prosjektutvikling	TK
Gange totalt				22,0		
Fordelt handlingsprogram				41,4		
Avvik fra handlingsprogram				19,4		

Bundet				1,5
Delvis bundet				
Ikke bundet				9,5

14. Mobilitet

Mobilitetsrådgivning: Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid for å påvirke folk til å velge mer miljøvennlige transportformer til arbeidsplasser, skoler og fritidsreiser. Mobilitetsrådgiving er en fellesressurs for hele avtaleområdet.

HjemJobbHjem: I 2019 ble pilotprosjektet startet opp i regi av mobilitetsrådgiverne og pilotperioden pågikk fram til juni 2020. Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører bil til og fra jobb gjennom bruk av en virkemiddelpakke. Intensjonen er å oppskalere antall bedrifter som deltar fra høsten 2020 og innføre ordningen som et permanent tiltak.

Tabell 19: Finansiering mobilitetsrådgivning 2021

Mobilitet	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	
Mobilitetsrådgivning		44,4		2,3		TK
HjemJobbHjem		2,0		7,7		TK
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt				0,5	Prosjektutvikling	TK
Sum				10,5		
Fordelt handlingsprogram				13,7		
Avvik fra handlingsprogram				3,2		
Bundet				34,4		
Delvis bundet						
Ikke bundet				2,5		

15. Øvrige innsatsområder

Informasjonsarbeid: Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens virksomhet til publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om fakta, bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse arrangement og kampanjer. Drift av nettside inngår. Informasjonsarbeid er en fellesressurs for hele avtaleområdet, og dagens nivå videreføres.

Evaluerings og trafikkdata: Posten inkluderer tilgang til og bearbeiding av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) og trondheimsindeksen samt innhenting og bearbeiding av annen tilgjengelig data. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår.

Komparative studier bymiljøpakker: Miljøpakken har inngått en samarbeidsavtale med NORCE (Norwegian Research Centre) vedrørende forskningsprosjektet "Komparative studier Nord-Jæren, Trondheim og Bergen av bymiljøpakker og mobilitet". Det fireårige komparative forskningsprosjektet ser på virkningene på reiseatferden av tiltakene som iverksettes i regi av henholdsvis Bymiljøpakken for Nord-Jæren, Miljøpakken i Trondheimsområdet og Miljøløftet i Bergensområdet. Tiltaksutforming, utvikling av reisevaner og mulige årsaksforklaringer for endring og stabilitet i reisevaner mellom de tre byområdene sammenlignes.

Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø: Det foreslås at det inngås en fireårig avtale som finansieres av Miljøpakken med 0,3 mill. pr. år. Hvis tiltaket vedtas i årsbudsjett 2021, gir dette en binding til og med 2024. Avsatte midler vil primært være en finansiering av Trondheim kommunes arbeidsinnsats inn i prosjektet. Nærmere beskrivelse av tiltaket i kap. 26.

Koordinering og administrasjon: I tidligere årsbudsjett har det innenfor hvert temaområde vært spesifisert et bidrag til felleskostnader. Dette har vært midler som skal dekke partenes generelle planlegging, koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet. Denne budsjettposten, som nå er plassert under øvrige innsatsområder, er i årsbudsjett 2021 spesifisert med et konkret beløp til hver av partene. Oppgaver som skal finansieres av denne budsjettposten er begrenset til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering. Det ble i 2019 gjennomført en prosess med utarbeidelse av overordnede føringer knyttet til fakturering av kostnader for koordinering og administrasjon (PR-sak 131/19 og KU-sak 29/19). Disse føringene har vært evaluert i 2020 og er lagt til grunn for årets avsetninger.

Tabell 20: Finansiering øvrige innsatsområder 2021

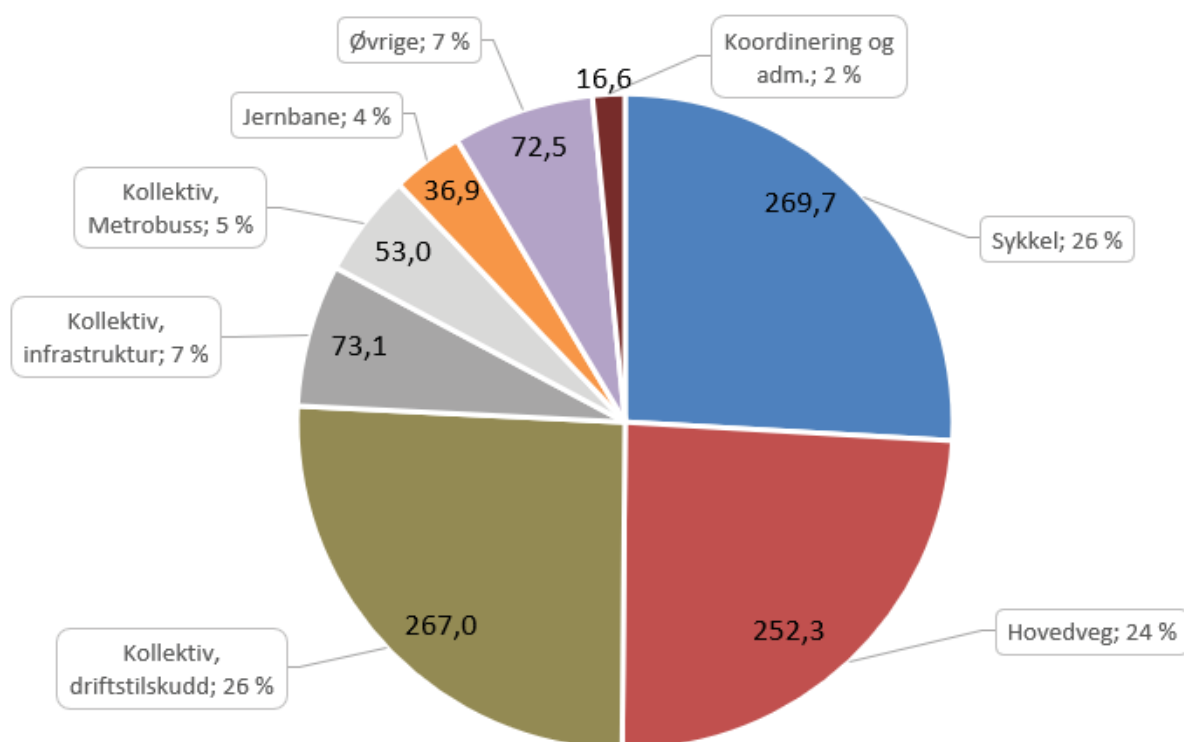
Øvrige innsatsområder	Total ramme	Bev. før 2021	Rest til bevilgn	Sum	Merknad	Ansv. etat
Informasjon		44,6		5,5		?
Evaluering og trafikkdata				2,6		SEK
Komparative studier bymiljøpakker				1,3	Avtale 2019-20	SEK
Komparative studier bymiljøpakker				0,8	Avtale 2020	SEK
Næringstransport: Bylogistikk		0,8		1,3	Forprosjekt	TRFK
Teknologi: Bildeling				0,8	Forprosjekt	TRFK
Innovasjon: Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø	1,2		1,2	0,3	Avtale 2021-24, 0,3 mill. pr. år.	TK
Koordinering og adm. TK				4,1		TK
Koordinering og adm. TRFK				3,8		TRFK
Koordinering og adm. SVV				2,0		SVV
Koordinering og adm. SK				0,5		SK
Koordinering og adm. MaK				0,5		MaK
Koordinering og adm. MeK				0,5		MeK
Koordinering sekretariat				5,2		SEK
Sum				29,2		
Fordelt handlingsprogram				13,6		
Awik fra handlingsprogram				-15,6		

16. Oppsummering

Forslag til årsbudsjett 2021 er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal.

Handlingsprogram 2021-2024 og føringer i byvekstavtale med tilleggssavtale, er lagt til grunn for arbeidet.

I årsbudsjett 2021 er det fordelt 1041 mill. kr på tiltak som er omforent blant partene, med følgende fordeling på programområder (tiltaksområder):



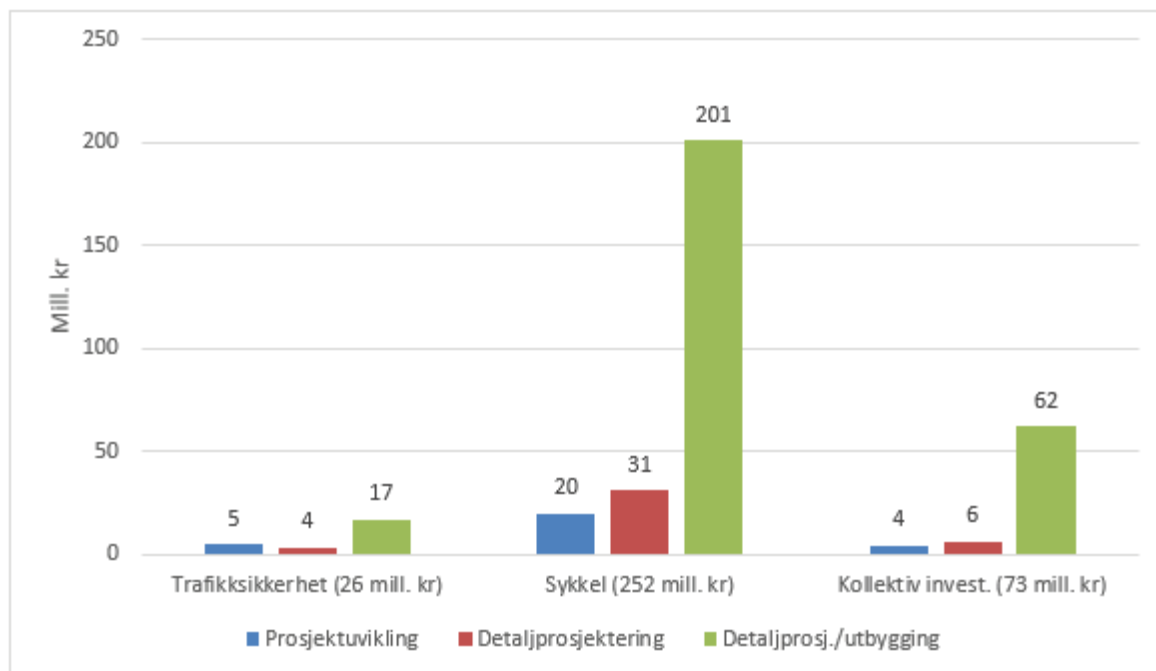
Avviket mellom innspill til tiltak som er omforent blant partene (1041 mill. kr) og disponibel inntekt lagt til grunn i årsbudsjettet (1400 mill. kr ekskl. 100 mill låst til Metrobuss) er 359 mill. kr.

Til årsbudsjettet er det oppført 135 innspill som er omforent blant partene, av dette er 111 prosjekter knyttet til følgende prosjektfaser:

- Prosjektutvikling: 52 prosjekt
- Detaljplanlegging: 27 prosjekt
- Detaljplanlegging og utbygging: 32 prosjekt

Tiltakene spilt inn i prosjektutviklingsfasen er hovedsakelig nye prosjekt, og skal resultere i nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Fra den totale porteføljen av prosjektutviklingstiltak er 42 prosjekt knyttet til programområdene sykkel (23),

trafikksikkerhet (10) og kollektiv investering (9). Følgende figur viser fordelingen av midler på omforente tiltak innenfor det enkelte programområdet:



I forslag til årsbudsjett 2021 er det foreslått tiltak for vel 34 mill. kr til prosjektutvikling. I kap. 16 gis en oversikt over pågående prosjekter med midler tildelt før 2021. Dette viser at Miljøpakken har en stor uavsluttet portefølje hvor tiltak i innledende planfase utgjør hovedtyngden.

For å sikre bedre framdrift for prosjekter med avsatte planleggingsmidler og en tilfredsstillende planberedskap for årene fremover, ønsker partene i Miljøpakken å utarbeide bedre rapporteringsrutiner. Det er igangsatt en prosess på dette.

Rammer og tiltaksplaner Melhus, Malvik og Stjørdal

Byvekstavtalen viser i vedlegg en fordeling av ressurser til kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Dette er ikke en del av avtalen, men kommunene har for egen del ønsket en oversikt over hvilke midler som kan bli tilført kommunene gitt de økonomiske rammer og forutsetninger som ligger til grunn for inngåelsen av avtalen. Midlene som tilføres gjennom byvekstavtalen skal dekke kommunenes kostnader ekskl. mva.

Tabell 21 er en sammenstilling som viser tentative rammer for kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal fordelt med $\frac{1}{3}$ på hver av kommunene. Kolonnen Budsjett 2021 er utdrag fra tabellene for omforente tiltak i kapittel 6-15.

Tabell 21: Veiledende rammer for Melhus, Malvik og Stjørdal

<i>Mill. 21-kr</i>	Ramme byvekst	Tidligere bevilget	Budsjett 2021	Restbehov
Melhus kommune	282,7	12,6	37,0	233,1
Malvik kommune	282,7	4,9	13,4	264,4
Stjørdal kommune	282,7	4,1	4,5	274,1
Sum	848,2	21,7	54,9	771,7

* Ramme byvekst: Byvekstavtalen kapittel 2.5 Knutepunktutvikling og arealavklaring jernbane, 77 mill. 2019-kr. Fra Byvekstavtalens vedlegg 2 *Rammer for Melhus, Malvik og Stjørdal*, 728 mill. 2019-kr. Prisjustert til 2021-kr med grunnlag i Finansdepartementets forventede prisindeks for veglegging 2020 er 2,5 % og for 2021 2,8 %.

I tillegg benyttes deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikk i kommunene utenfor Trondheim.

17. Pågående prosjekt med tildelte midler før 2021

En gjennomgang av tidligere årsbudsjett viser at det er 200 små og store prosjekter som pågår i Miljøpakken. Av dette antallet er 44 % innen prosjektutvikling, 22 % er prosjekt som har kommet videre til fasen detaljplanlegging, 11 % er prosjekter som inneholder fasene detaljplanlegging og utbygging, mens 20 % er prosjekter hvor det er vedtatt utbygging. I tillegg er det enkelte mindre tiltak som er av annen kategori.

Prosjektfase	Antall	Andel
1) Prosjektutvikling	87	44 %
2) Detaljplanlegging	43	22 %
3) Detaljplanlegging og utbygging	22	11 %
4) Utbygging	40	20 %
5) Annet	8	4 %
Totalsum	200	100 %

En fordeling av pågående prosjekt etter første gang prosjektet fikk tildelt midler:

Antall	Bud.														
Prosjektfase		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Løpende	Totalsum	
1) Prosjektutvikling				1				2	5	46	16	17		87	
2) Detaljplanlegging			1	1	4		1	1	7	7	4	15	2	43	
3) Detaljplanlegging og utbygging						1		2	1	4	5	5	4	22	
4) Utbygging	3	3	1				2	4	5	5	2	5	10	40	
5) Annet											4		4	8	
Totalsum	3	4	3	4	1	3	9	18	62	31	42	20	200		

Samme fordeling som over, men gruppert etter etat:

Antall	Bud													
Ansvarlig etat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Løpende	Totalsum	
MaK											6		6	
MeK										1	3		4	
SEKR												1	1	
StK											5		5	
SVV								2	5	4	2	1	14	
TK	3	4	2	2	1	3	7	6	17	14	10	13	82	
TRFK			1	2			2	10	40	12	16	5	88	
Totalsum	3	4	3	4	1	3	9	18	62	31	42	20	200	

* MaK - Malvik kommune, MeK - Melhus kommune, SEKR - sekretariatet, StK - Stjørdal kommune, SVV - Statens vegvesen, TK - Trondheim kommune, TRFK - Trøndelag fylkeskommune

Detaljerte liste over pågående prosjekt er gjengitt under gruppert etter første år prosjektet fikk tildelt midler i Miljøpakkes årsbudsjett:

2010:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøe	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Kong Inges gt, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2011:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørnd	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TK
Høgreina, gang og sykkelveg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Hans Finnes gate, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Uglavegen del 2, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2012:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planlegging	1) Prosjektutvikli	Hovedveg	TRFK
Buenget, fortau	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK
Pullerter Bakklandet	4) Utbygging	Sykkel	TK

2013:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Elgeseter gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TK
Innherredsveien, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TRFK
Kongens gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TRFK
Olav Tryggvasons gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TK

2014:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Sykkelparkering i Midtbyen	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK

2015:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Gammelina/Magasinvegen, fortau	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak skoler	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Klæbuveggen, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2016:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Klæburuta, planavklaring	1) Prosjektutvikli	Sykkel	TK
Strandveien - Lade allé	1) Prosjektutvikli	Sykkel	TK
Tyholtveien, del 2	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 707 Brå bru	3) Detaljplanlegg	Lokal veg	TRFK
Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring av Brå)	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsaker	4) Utbygging	Støy	TRFK
Støyskjerming Lohove og Okstad barnehage	4) Utbygging	Støy	TK
Heimdal - Sluppen, krysstiltak (Heimdalsruta)	4) Utbygging	Sykkel	TK
Jonsvannveien, nord	4) Utbygging	Sykkel	TK

2017:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planavklaring (trafikkanalyse)	1) Prosjektutvikli	Hovedveg	TRFK
Ravnkloa forprosjekt gang/sykkelbru	1) Prosjektutvikli	Sykkel	TK
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1) Prosjektutvikli	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv 860 Utleirvegen/Othilienborgv/Steindalsv	1) Prosjektutvikli	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	1) Prosjektutvikli	Trafikksikkerhet	TRFK
E6 Knutepunkt Sluppen	2) Detaljplanlegg	Hovedveg	SVV
Fv. 704 Tanem - Tulluan	2) Detaljplanlegg	Hovedveg	TRFK
Innfartsparkering Buvika	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK
Kong Øysteins veg del 1	2) Detaljplanlegg	Støy	TRFK
Fv. 6680 Trondheim - Klæbu, gang og sykkelveg	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TK
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorser	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestov	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	4) Utbygging	Hovedveg	SVV
Jonsvannsveien, stasjon Dragvoll	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Tiller, rundkjøring	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds)	4) Utbygging	Sykkel	TK
Sykkelparkering utfartssteder	4) Utbygging	Sykkel	TK

2018, del 1:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	1) Prosjektutvikling	Gatebruk	TK
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergveg	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 902 Østre Roster	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 950 Kockhaugvn	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Helhetlig kollektivknutepunkt Leangen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Innfartsparkering, planlegging	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstad	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Utredning Johan Tillers veg del 2	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	SVV
Utredning kollektivtrasé over Nyhavna	1) Prosjektutvikling	Metrobuss	TK
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falck	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Huseby	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård - Ranheim	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nedre Elva	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nidelva p	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK

2018, del 2:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 868 Leangen - Tunga	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Falke	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandveie	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykkelinspeksjon fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykkelinspeksjon kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelparkering fv. og ved fylkeskommunal infor	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mindre TS-tiltak	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Innovasjonsprosjekter, autonome busser	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Næringstransport	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning Trondheim sentrum	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK
Fremkommelighet Prinsenkrysset - Olav Tryggv	2) Detaljplanlegging	Gatebruk	TK
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen, regulering	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	SVV
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosentere	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Sta	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - Utl	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal v	3) Detaljplanlegging	Støy	TK
H7 - Ranheim (Brattørruta)	3) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	3) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Lillegårdsbakken - Singsaker skole	3) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Pilotprosjekt gatedekke i Sommerveita	4) Utbygging	Gatebruk	TK
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkomm	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand - M	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer kommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TK

2019:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	SVV
Fremkommelighetstiltak, fast dekke på kommu	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Oppgradering holdeplasser kommunal veg og fy	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK
Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring Tonstad	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TK
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innend	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Utredning av tiltak mot utendørs støy	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - L	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Prosjektutvikling av sykkeltiltak på kommunal v	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykelekspressveg Rotvoll - Ranheim	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Pilotprosjekt ulykkesdata	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Romolslia, fortau	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvollan H	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Gang- og sykkelbro over E6, Nedre Melhus	2) Detaljplanlegging	Sykkel	MeK
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrur	3) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
E6/rv 706 Trondheim, tiltak etter G/S inspeksjo	3) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunksjo	3) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfu	3) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Sykkeltiltak langs riksveg	3) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrobus	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	4) Utbygging	Sykkel	TK
Innstegshøyde Metrobuss	5) Annet	Kollektiv	TK
HjemJobbHjem	5) Annet	Øvrige	TK
Måleindikatorer for arealutvikling	5) Annet	Øvrige	TK
Samordnet parkeringspolitikk	5) Annet	Øvrige	TK

2020:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig eta
Ila - Trolla - Flakk	1) Prosjektutvikl	Hovedveg	TRFK
Holdeplass Strindheim Hageby	1) Prosjektutvikl	Kollektiv	TK
Bussgate Othilienborg - Vestlia	1) Prosjektutvikl	Kollektiv	TK
Kollektiv Hommelvik	1) Prosjektutvikl	Kollektiv	MaK
Snuplass Brekkåsen	1) Prosjektutvikl	Kollektiv	TRFK
Fv. 6616 Løvsetvegen	1) Prosjektutvikl	Kollektiv	TRFK
Klæbuveien/S.P. Andersens veg, rundkjøring	1) Prosjektutvikl	Trafikksikkerhet	TK
Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til M	1) Prosjektutvikl	Trafikksikkerhet	TRFK
Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer	1) Prosjektutvikl	Trafikksikkerhet	TRFK
Olav Kyrres gate, rundkjøring	1) Prosjektutvikl	Sykkel	TK
Lerkendal, kryss myke trafikanter	1) Prosjektutvikl	Sykkel	TK
Sykkelfelt sentrum	1) Prosjektutvikl	Sykkel	StK
Sykkelparkering	1) Prosjektutvikl	Sykkel	StK
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	1) Prosjektutvikl	Sykkel	TRFK
Gangbro over Gaula	1) Prosjektutvikl	Sykkel	MeK
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	1) Prosjektutvikl	Støy	TRFK
Gyldenøves gate	1) Prosjektutvikl	Gange	TK
Snuplass og holdeplass på Østmarka	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK
P&R Hommelvik	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK
Opphøyde gangfelt i sentrum	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	StK
Fortau langs Saksvikkorsen	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK
Fortau langs Fagottvegen	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK
Rv. 706 Nyhavna - Rotvoll	2) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK
Sykkelfelt Ole Vigs gate, Lindebergveita - Si	2) Detaljplanlegg	Sykkel	StK
Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen lang	2) Detaljplanlegg	Sykkel	MaK
Gang- og sykkelveg langs Granholtvegen/Alf	2) Detaljplanlegg	Sykkel	MaK
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blakl	2) Detaljplanlegg	Støy	TRFK
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Kl	2) Detaljplanlegg	Gange	TK
Alette Beyers veg, fortau	2) Detaljplanlegg	Gange	TK
Lundvegen, fortau	2) Detaljplanlegg	Gange	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åshein	2) Detaljplanlegg	Gange	TRFK
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	3) Detaljplanlegg	Kollektiv	TK
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	StK
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MeK
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-i	3) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV
Snuplass og holdeplass på Østmarka	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
P&R Ler	4) Utbygging	Kollektiv	MeK
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	4) Utbygging	Gange	TRFK
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	4) Utbygging	Gange	TRFK

Løpende prosjekt:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegg	Gange	TK
Snarveger - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegg	Gange	TK
Signalprioritering	3) Detaljplanlegg	Kollektiv	SVV
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	3) Detaljplanlegg	Støy	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal veg	3) Detaljplanlegg	Støy	TK
Strekningstiltak Midtbyen	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK
Helhetlig gangnett - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Mindre gåtiltak	4) Utbygging	Gange	TK
Snarveger - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Infrastruktur trikk	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Punktutbedring sykkel kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Midre TS-tiltak kommunal veg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 2018-2019	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	5) Annet	Kollektiv	TRFK
Evalueringsrapportering bymiljøavtale	5) Annet	Øvrige	SEKR
Mobilitetsrådgivning	5) Annet	Øvrige	TK
Rapportering bymiljøindikatorer	5) Annet	Øvrige	TK

18. Prosjektbeskrivelser hovedveger

Hovedveger

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Nydalsbrua
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet omfatter ny Sluppen bru (Nydalsbrua), og tilknytningene til vegnettet på begge sider av elva, både det som finnes i dag og det fremtidige vegnettet. Brua vil senere kobles til den planlagte Byåstunnelen. Eksisterende Sluppen bru bygges om til ny gang- og sykkelbru, dette skilles ut som et eget prosjekt med finansiering fra statlige programområdemidler. Prosjektet ble sendt på anbud sommeren 2019, og byggestart blir i 2020.
Formålet med tiltaket:	Legge til rette for en ny hovedvegstreking som ivaretar krav til miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet langs Osloveien og Nidelvkorridoren for alle trafikkgrupper. Erstatte eksisterende Sluppen bru som er i svært dårlig forfatning og ikke har god nok standard etter dagens trafikkmengder.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2021

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1428,9 mill	2021	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	426,9 mill.	154 mill.	848 mill.
Prosjektfase:		Utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Hovedveger (hvit tabell)

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny veg mellom Tanem og Tulluan. Veganleggets omfang er beskrevet i reguleringsplanen, som både er konkret og detaljert på de fleste områdene. Hovedelementene i veganlegget er: - Hovedveger i dagen (4.300 m) - Kryss og avkjørsler - Tunnel (980 m) - Konstruksjoner, bruer (93/36 m) og tunnelportaler - Avbøtende tiltak i landskap og for ytre miljø - Veger for drift og friluftsliv (1.630 m) - Gang- og sykkelveg (300 m) - Støyskjerming (250 m)
Formålet med tiltaket:	Etablere god, trafikk sikker og mest mulig miljøvennlig veg til næringsområdet ved Tulluan. Herunder å få trafikken utenom Tulluan. Alt som en del av helhetlig og god forbindelse fra Sandmoen til Tulluan
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikk sikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt, prosjektering pågår og byggeplan forventes å være ferdig tidlig 2021.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-23
Samordning andre tiltak/grensesnitt:	Veganleggets omfang er godt definert i reguleringsplanen, men flere grensesnitt må konkretiseres og håndteres for å unngå utydelig omfang eller ansvar. Fv. 704 har disse viktigste grensesnittene: - Arbeid med tilgrensende reguleringsplaner eller realisering av nærings- og boligarealer - Avbøtende tiltak for ytre miljø - Grunnerverv og erstatningsoppgjør - Håndtering av uttak av grusmasser, både praktisk og kommersielt - Disponering/deponering av steinmasser fra tunnel - Midlertidig trafikkavvikling i anleggsperioden - Koordinering med andre etater (kabeleiere, VA-ledninger) - Kommunikasjon med interessenter (naboer, grunneiere og

	kommune)
Usikkerhet i prosjektet	- Kvalitet i reguleringsplan - Grunnerverv - Marked - Geologi

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
468,6 mill.	2020	2021

KOSTNAD

Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging

Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
442,1 mill.	29.08.2018	SVV anslag	2018	+/- 10 %

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	13 mill.	78,6 mill.	377 mill.
Prosjektfase:	Detaljplanlegging	Detaljplanlegging, utbygging	Utbygging
Annen finansiering:			

19. Prosjektbeskrivelser lokale veger

Lokale veger (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 707 Brå Bru
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens Brå bru på fv. 707 på Byneset er en stålbejelkebru med betongdekke i tre spenn fra 1933. Brua har en total lengde på 53 meter, og en ÅDT på 3000. Brå bru har i flere år vært vurdert som kritisk med hensyn til bæreevne på grunn av korrosjon og riss i betongkonstruksjonen (alvorlighetsgrad: høy). Brua er dessuten smal (føringsbredde 4,5 m) og ligger mellom to skarpe kurver og utgjør en trafiksikkerhetsrisiko. I henhold til vedtatt reguleringsplan skal TRFK bygge en betongbejelkebru i fire spenn, med føringsbredde 12 meter. Det betyr at den nye brua vil få to kjørefelt og gang/sykkelveg på 3 meter. Det vil være fysisk adskillelse mellom kjørende og gående/syklende ved bruk av rekkverk på brua. Brua bygges med en slak kurve og redusert stigning i lengdeprofil. I tillegg vil kurven inn og ut av brua rettes ut betydelige. Dette vil gi økt sikt og bedre trafiksikkerheten betraktelig. Det er også regulert inn ca. 100 m gang- og sykkelveg i hver ende av brua. Fra reguleringsplanen foreligger det et forprosjekt med anslag på 8 m bred stålbejelkebru på 43,7 mill. NOK i byggekostnader (2017). Da vedtatt reguleringsplan dikterer 12 m bred bru, er konstruksjonen endret til en betongbejelkebru på 70 m med fire akser. Denne endringen samt byggingen av tilstøtende gang- og sykkelvei har økt prosjektkostnaden. I tillegg ønsker Trondheim Kommune å utføre erosjonssikring av ravinedalen fra og med nye Brå bru og oppstrøms helt til enden av ravinen. Dette arbeidet ønsker Trondheim Kommune at TRFK leder og utfører mot et anleggsbidrag.
Formålet med tiltaket:	Bredere, rettere og mer trafiksikker trasé forbi ravinedalen ved Brå bru. Tilbakeføring av dyrket mark der gammel bru og vegtrasé lå.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Løsningen skal gi bedre trafiksikkerhet for kjørende, gående og syklende samt lavere driftskostnader for fv. 707 over tid. I tillegg vil erosjonssikring av ravinen redusere faren for fremtidige utglidninger som følger av klimaforandringer og erosjon.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplanen for nye Brå bru ble vedtatt 31.01.2019. Arbeid med byggeplan pågår og forventes å være ferdig innen utgangen av 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Erosjonssikring av ravinedal samt VA-arbeider for Trondheim Kommune
Usikkerhet i prosjektet	Liten

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
78 mill.	2020	

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
42,7 mill.	31.10.2017	Iht HB R764	44,8 mill.	
20 mill.				Økning gsv på brua
15 mill.	Ingen	Politisk vedtak		
Nytt Anslag/byggherre overslag regnes på hele prosjektet				

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	22,5 mill.	17,5 mill.	38 mill.
Prosjektfase:		Utbygging	Utbygging
Merknad:	Trondheim Kommune vil dekke arbeidene med erosjonssikring av ravinedal samt en andel av byggherrekostnaden. Avtale om anleggsbidrag er ikke signert p.t. TRFK planlegger å tilføre prosjektet stein fra allerede regulert trasé i Ringvålveien. TRFK vil derfor spare penger på sikt for opparbeidelse av gang/sykkelveg i Ringvålveien da Trondheim Kommune i praksis vil betale for sprengingen og bortkjøringen av steinen.		

KART/PROSJEKTSKISSE

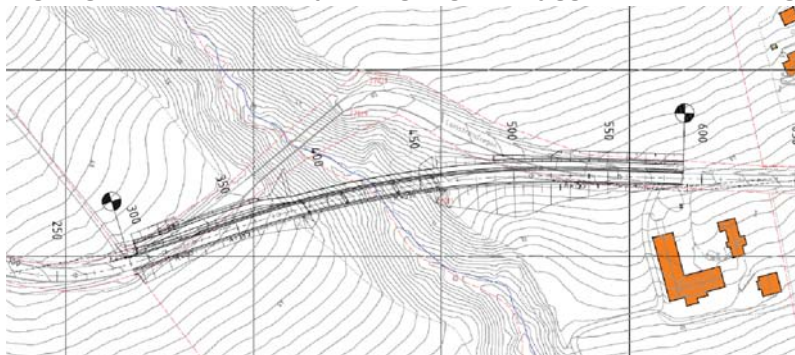
Oversiktskart som viser Brå bru i forhold til Spongdal på Byneset.



Bildet tatt i retning Klett viser dagens situasjon.



Tegningen viser hvordan ny bru og veg skal bygges i forhold til dagens trasé.



20. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltakspakke Heimdal sentrum
Ansvarlig etat:	TRFK

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltakspakke Heimdal sentrum skal utvikle konkrete prosjekter i Heimdal sentrum som bidrar til måloppnåelse i Miljøpakken. En viktig del av arbeidet vil være å samordne pågående prosjekter i området, med nye prosjekter, blant annet langs hovednett for sykkel. Utbygging av et finmasket gang- og sykkelnett bør inkludere MP-prosjektene Søbstadvegen og undergang under Heimdal stasjon. Tiltak for kollektivtrafikken bør bygge på tiltak gjennomført i metrobuss fase 1. Mål om redusert biltrafikk i Heimdal sentrum er tett knyttet sammen med kobling av Johan Tillers veg ut mot Hårstadkrysset på E6. Tiltak for å bygge ned vegkapasiteten for bil i Heimdal sentrum må planlegges tett sammen med prosjektet Johan Tillers veg, del 2. Bygningsrådet har sommeren 2020 vedtatt prosessplan for Heimdal sentrum. Et av vedtakene er at det skal utarbeides en byroms- og gatebruksplan. Det er beskrevet at planen skal inneholde et finmasket gang- og sykkelnett, sørge for god fremkommelighet for kollektivtrafikken og redusert biltrafikk i Heimdal sentrum. Arbeidet med tiltakspakke må ses i sammenheng med dette.
Formålet med tiltaket:	Planlegge konkrete tiltak for å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk i Heimdal.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og støy.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Ikke regulert
Mulig utbyggingsperiode:	Forprosjekt 2021 Reguleringsplaner 2021-2024 Byggeplaner 2022-2026 Oppstart bygging tidligst i 2023
Samordning andre tiltak:	Søbstadvegen Johan Tillers veg, del 2 Heimdal stasjon, undergang

	Metrobusstiltak Byroms- og gatebruksplan Heimdal sentrum
--	---

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE
Oversikt over andre aktuelle Miljøpakke-prosjekt i tilknytning til Heimdal sentrum

21. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

Metrobuss (hvit tabell)

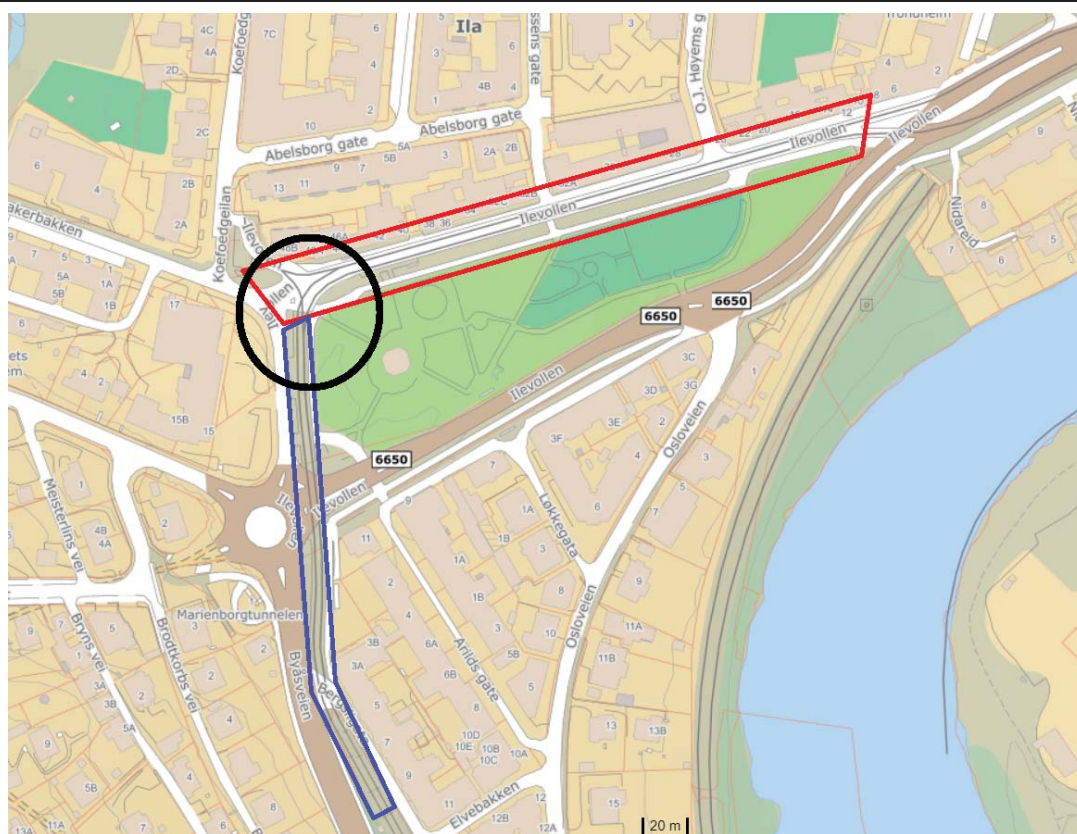
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nordre Ilevollen, gateprosjekt og nytt trikkespor
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gateprosjektet i Nordre Ilevollen er en oppgradering og fornying av gata hvor disse tre tiltakene gjennomføres som et felles prosjekt: • Oppgradering av trikkesporet Bergsligate - Skansen • Stasjon for metrobuss Ila/Hjorten • Gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 1 (fra rundkjøring Byåsveien til Kongens gate)
Formålet med tiltaket:	Veggrunn og skinnegang er i dårlig stand og må oppgraderes.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport og trafikkssikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan med anslag forventes ferdigstilt i desember 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		78 mill: gateprosjekt inkl. metrobusstasjon 35 mill: trikkespor	
Prosjektfase:		Utbygging	
Merknad:	Oppgitt finansieringsbehov er basert på foreløpige kostnadsberegninger. Anslag er planlagt gjennomført ultimo 2020. I PR-sak 39/20 ble det satt av inntil 3 mill. til byggeplanlegging av gateprosjektet. Dette betraktes som en forskuttering fra 2021.		

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen i rødt er total fornying av gata. Blå strekning er fornying av trikkesporet. Innenfor ringen skal det etableres stasjon for metrobuss.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Søbstadvegen, Heimdal sentrum - Saupstadringen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Søbstadvegen er ca. 1 km lang. Det er gjennomført et forprosjekt for strekningen i 2020 hvor det ble sett på fire løsninger på utforming av vegsnittet. Alt. 1 er sykkelveg med fortau og omlegging av krysset Søbstadvegen/Saupstadringen. Alt. 2 er å forskyve vegen for å få utvidet fortau. Disse to alternativene kommer fra forprosjekt gjennomført i 2017. Alt. 3 er en tilpasset løsning hvor det er smalere sykkelveg og buffersone mellom sykkel og kjøreveg. I tillegg beholdes dagens kryssløsning for Søbstadvegen/Saupstadringen. Alt 4. er utvidelse av eksisterende fortau innenfor arealer som allerede er eid av Trondheim kommune. Kantsteinen på strekningen skal også heves og det skal legges ny asfalt. Det må også gjøre noen tiltak for overvannshåndteringen fra fortauet. Alt. 1, 2 og 3 innebærer også at det gjøres utskiftninger på vannledning og separering. For alt. 4 kan det blir aktuelt å skifte vannledningen med no-dig, men ingen andre VA-tiltak.
Formålet med tiltaket:	Det skal tilrettelegges for buss da metrobusslinje M2 går i Søbstadvegen. Eksisterende veg har ikke vegoppbygning som tåler vekten til metrobussen og det er i tillegg setningsskader som følger av at vegen er bygd på myr. Det er behov for å bygge en trafiksikker løsning for gående. På store deler av strekningen er fortauet smalere enn 2,5 m og er det nesten ikke kantsteinsvis mellom kjøreveg og fortau. Søbstadvegen er den raskeste ruta mellom Heimdal og Saupstad, og det er ønskelig med sykkelveg med fortau på denne strekningen. Det er ikke tilrettelagt for sykkel i dag.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil medføre at bussen kan opprettholde skiltet hastighet på strekningen og øke komforten til passasjerene om bord i bussen. Ved å tilby en trafiksikker løsning for gående og syklende vil det øke andelen gående og syklende i området. Ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektivt vil tiltaket bidra til å nå nullvekstmålet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Valg av løsning avklares gjennom politisk sak høsten 2020. To av fire alternative løsninger vil medføre reguleringsplan.

Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Utskifting av VA-ledninger
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, erverv

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Alt. 1: 202 mill. (154 mill. for MP) Alt. 2: 152 mill. (113 mill. for MP) Alt. 3: 189 mill. (143 mill. for MP) Alt. 4: 47 mill. (45 mill. for MP)	2019 SVV Anslagsmetode (13.12.2019)	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	1 mill.	2,2 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Prosjektutvikling (forprosjekt), detaljplanlegging	
Merknad:	2,2 mill. skal dekke merforbruk i 2020. Behov for ytterligere bevilgning spilles inn når løsning er avklart.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryssutbedring Jakobslivegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I det nordligste av to kryss der Jakobslivegen møter Hørløcks veg er det smale fortau. Leddbussen på linje 14 trenger så mye plass at tidvis kjøres opp på fortauet når den skal svinge inn på Hørløcks veg. Utbedring av krysset vil kreve mer areal til bredere fortau og litt mer plass til bussen.
Formålet med tiltaket:	Bedre sikkerhet og framkommelighet for gående/syklende i krysset. Gi bedre plass for buss i sving.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til oppfyllelse av mål 1, 2, 4, 5 og 9 i byvekstavtalen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Vil kreve erverv og trolig reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	Ved frivillig avtale, bygging 2021. Ved regulering, bygging 2022.
Samordning andre tiltak:	Mulig Jakobslivegen kollektivtiltak
Usikkerhet i prosjektet	Erverv

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rapport kollektivflaskehalser
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Rambøll produserte for Statens vegvesen i 2015 en rapport som kartla strekninger hvor det er forsinkelser for kollektivtrafikken i Trondheim. Rapporten tok i bruk sanntidsdata som var samlet inn med bussene, og avdekket et hundretalls steder med hastighetsreduksjon i rushtid. Med det nye bussystemet av 3. august 2019 er det behov for en tilsvarende rapport.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjennomføres for å legge grunnlag for fremtidige prosjekter knyttet til kollektiv-infrastruktur.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport og nullvekst, samt samordnet arealplanlegging.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Mulig utbyggingsperiode:	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Gjennomføring	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Jakobslivegen, kollektivtiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Omleggingen av bussystemet 3. august 2019 gjorde at kollektivdekningen i Charlottenlund-området ble dårligere enn tidligere og AtB ønsker derfor å bedre busstilbudet. Dagens veg har smale fortau, fartsdempere som ikke er tilpasset leddbuss og mangelfulle holdeplasser. Det er behov for å se på hele vegsnittet siden vegen i tillegg til å være kollektivtrasé også er en del av hovednettet for sykkel. Det bør også vurderes om det er behov for tosidig fortau, og ses på utforming og plassering av holdeplasser. Det kan bli aktuelt med støyttiltak. I krysset ved fv. 950 Kockhaugvegen skal det også ses på tiltak for å bedre fremkommeligheten. Dagens tverrsnitt i gata er rundt 11 meter. Om man skal følge kommunes normer for vegutforming vil det medføre betydelig inngrep i private hager. Det bør derfor også sees på alternativer for vegsnitt som gir mindre inngrep i privat grunn.
Formålet med tiltaket:	Tiltakets formål er å oppgradere en viktig lokal transportrute.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	Tidligste mulige byggestart i 2024
Samordning andre tiltak:	Kryssutbedring Jakobslivegen/Hørløcks veg Nord. Nye holdeplasser Jakobslivegen.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Selsbakkvegen, ny kollektivtrasé
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Metrobuss linje M3 ble midlertidig lagt til Arnt Smistads veg i fase 1. Det er ønskelig frem mot 2029 å legge M3 langs en mer rettlinjert og høystandard trasé mellom Hallset og Byåsen skole. Foreslåtte trasé vil være 300 meter kortere og går utenom to rundkjøringer. Største utfordring tidligere har vært å få til kryssing av trikkesporet. Her skal det vurderes løsning der Selsbakkvegen stenges for biltrafikk opp mot Bøckmans veg og at metrobusstraséen legges i kulvert under krysset Bøckmans veg. Prosjektet skal også vurdere løsning for omstigningspunkt på Munkvoll og tiltak for syklende og gående i og rundt gata.
Formålet med tiltaket:	Tiltakets formål er å bedre fremkommeligheten for metrobuss, og gi bedre mulighet for korrespondanse mellom ulike transportsystemer.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Må reguleres
Mulig utbyggingsperiode:	2021 - Konseptutvikling 2022 - Forprosjekt 2023 - Reguleringsplan 2025 - Tidligste mulig byggestart

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Loholt allé
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Metrobuss linje M3 og linje 12 kjører i dag i Loholt allé. Til innføring av metrobuss fase 1 ble det ikke gjennomført strekningstiltak i gata. Det er behov for å se på løsninger for hele gata under ett da det er flere problemer som ønskes løst. Første fase vil være konseptutvikling før man eventuelt går videre med ett eller flere forprosjekt på strekningen. • Ved Lohove sнопlass er det en 90-graders sving som bør rettes ut • Det er ikke etablert permanente stasjoner for metrobuss ved sнопlassen • Det mangler gangtilbud på strekningen fra Estenstadvegen til Jonsvannsveien • Løsning for syklende mangler langs gata
Formålet med tiltaket:	Tilpasse strekning og punkt til metrobusslinje M3 for god framkommelighet for buss. Etablere tilbud for syklende og gående.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2021 - Konseptutvikling og eventuelt forprosjekt 2022 - Reguleringsplan, eventuelt deler som kan gå rett til byggeplan 2023 - Tidligste mulig byggestart

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstadkrysset
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektutvikling/trafikkanalyse. AtB opplever i dag at biltrafikken i Tonstadkrysset og Kolstadvegen er et betydelig hinder for busstilbudet mellom Tonstadkrysset og Flatåsen. Underlag fra sanntidssystemet og diskusjoner med SVV/signalprioritering er at proppen er Bjørndalsbrua, og det innebærer at bydelsbussen bruker for lang tid fra omstigningspunktet og frem til stasjonen Tonstadkrysset 4 hvor overgangen mellom M2 og L40 er tiltenkt å skje. Bylinje 23 som betjener holdeplassen Tonstadkrysset fra Vestre Rosten må i dag krysse en heltrukken sperrelinje ved innkjøring til holdeplassen Tonstadkrysset 4 retning Kolstad. Samtidig er det grønt lys fra E6 og Vestre Rosten inn mot Kolstadvegen. Bussen får vikeplikt og blir hindret i å krysse inn til holdeplassen, og blir stående i veibanen som igjen fører til tilbakeblokkering inn mot Tonstadkrysset.
Formålet med tiltaket:	Statens vegvesen jobber med en detaljregulering og skal gjennomføre utredninger på dette området. TRFK ønsker å gjøre en trafikkanalyse og se på mulige strakstiltak for å bedre trafikkflyten for bussene.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Øke fremkommelighet for buss og bidra til å nå nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Områderegulering (SVV)

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,2 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykehusområdet, trafikkanalyse
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ref sak PR-22/20 om trafikkanalyse ved sykehusområdet. I forbindelse med oppstart av ny rutestruktur, kombinert med Aqua Nor og vegarbeid ved rundkjøringen i Klæbuveien x S.P.Andersens veg, oppsto trafikale utfordringer på sykehusområdet. Dette er et kritisk område, først og fremst for utrykningskjøretøy, men også for busser og generell trafikkflyt i Trondheim sentrum. For å unngå situasjoner der andre utbygginger eller arrangementer forårsaker slike trafikale utfordringer ved sykehusområdet, er det ønskelig å gjennomføre en trafikkanalyse. Denne må inkludere Ceciliebrua, Elgeseter gate og Øya, og bør inkludere følsomhetsanalyser med vekst i etablerte trafikkmatriser. Analysen kan bygge på Aimsun-modellen utviklet av Cowi ifm. Elgeseter gate.
Formålet med tiltaket:	Formålet med studien vil være å identifisere trafikale utfordringer, særlig for utrykningskjøretøy, men også for busser relatert til trafikken over sykehusområdet. Dette vil gjelde både de mest belastede tidspunktene i en normaluke, samt situasjoner med større arrangement på Øya. Med utgangspunkt i funnene i studien, skal det identifiseres og beregnes/estimeres effekter av ulike typer tiltak.
Bidrag til måloppfyllelse:	Fremkommelighet for buss og trafikkflyt i kritisk område.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Elgeseter gate

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 1
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fem holdeplasser skal oppgraderes med omgjøring fra busslomme til kantstopp, nytt dekke, gangforbindelse om nødvendig, taktil merking og kantsteiner i riktig høyde. • Asbjørn Øverås veg (på Risvollan) - 6,25 mill. • Saupstadringen 109 - 3,6 mill. • Stavset senter (begge retninger) - 6,15 mill. • Stavset endeholdeplass - 1,95 mill. • Vestlia endeholdeplass - 2,45 mill.
Formålet med tiltaket:	Mange holdeplasser er for korte til at leddbuss kan komme inntil med alle innganger for sikker betjening. Holdeplassene har for lave kantsteiner til å oppfylle kravene til universell utforming, og trenger taktil merking i dekket. Ved å oppgradere holdeplassene blir de mer like holdeplasser for Metrobuss.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafikksikkerhet.

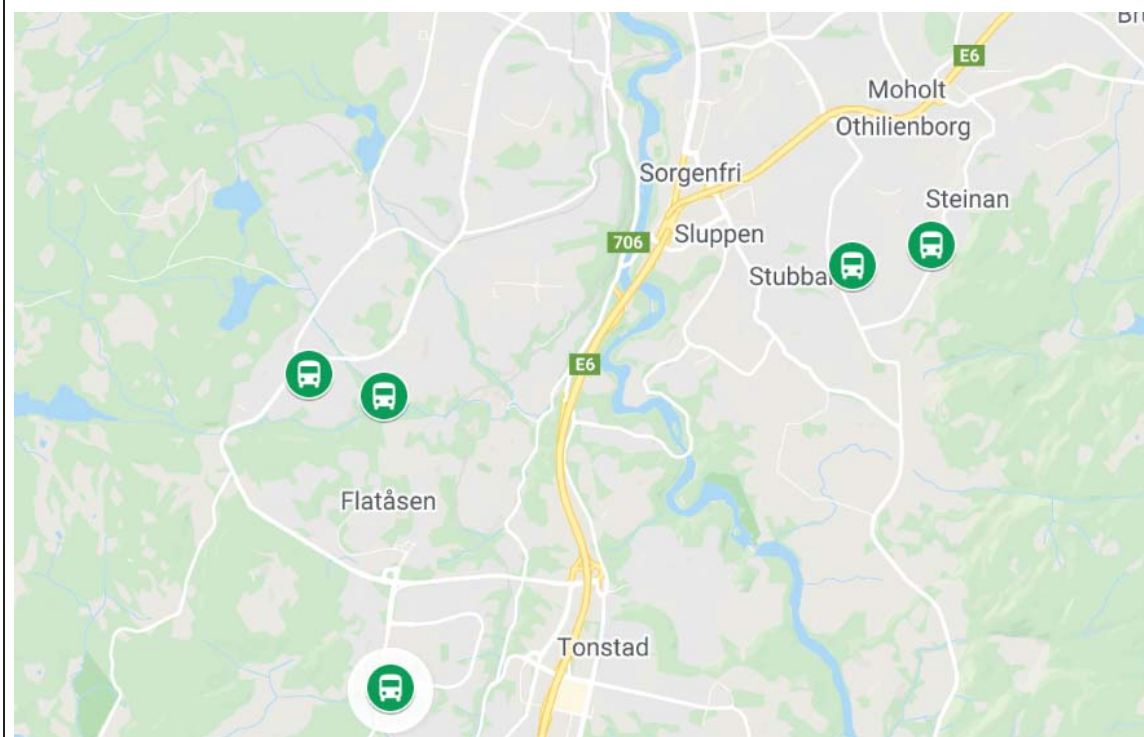
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplanlegging er ferdig, klar for utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
20,4 mill.	2021	2021
Anslag 24.09.2020 (priset mengdebeskrivelse), 10 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	1,9 mill.	18,5 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	Utbygging	

Merknad:	Tidligere bevilgning på 1,9 mill. ble i PR-sak 70/20 omdisponert fra ubenyttede midler fra sekkepost kollektiv.
----------	---

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	En rekke bussholdeplasser i Trondheim kommune oppfyller ikke krav til universell utforming, særlig når det gjelder høyde på kantstein og taktilt dekke. Som følge av bussomleggingen 3. august 2019, har en rekke ruter fått leddbusser som ofte er for lange for mange av holdeplassene langs ruten. Dette kan hindre trygg og komfortabel adkomst til bussens innganger direkte fra fortau, siden bussen blir stående skjevt ved holdeplassen. Ved holdeplasser med høyt antall påstigninger bør det også etableres leskur, benk og strømforsyning til sanntidstavle. Det kan være aktuelt å oppgradere fortau i tilknytning til holdeplass. Prosess med oppgradering foreslås påbegynt i 2021 og utført i 2022 på følgende holdeplasser: • Alfheimsvingen, Stavset (linje 11) • Charlottenlund videregående skole, Brundalen (linje 14) • Christian Jelstrups vei, Ila (linje 11) • Oppsynsmann Eggens veg, Heimdal (linje 46) • Thaulowbakken, Marienborg (linje 13, 20, 23) • Voll gård, Moholt (linje 14) Holdeplasser oppgraderes i utgangspunktet i begge retninger, med mindre den ene allerede er av tilstrekkelig standard, som ved Charlottenlund vgs.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjennomføres for å gjøre holdeplasser på hovednettet mer like metrobussholdeplassene, og for å sikre trygg og universelt utformet adkomst for brukerne.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2021, 2021-2023 for tiltak som krever reguleringsplan
Usikkerhet i prosjektet	Bruk av privat grunn

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplass Lundåsen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Holdeplassene oppgraderes til kantstopp for å gi trygg betjening av alle dører på leddbussene. Kantsteiner i nødvendig høyde bygges, det etableres taktill merking, og leskur flyttes til holdeplassen. Det planlegges også en trapp opp til plattformen i retning sentrum som en oppgradering av snarveien til holdeplassen. Dette prosjektet foreslås gjennomført som en del av prosjektet med fortau i Lundvegen. Miljøpakken har gjennomført reguleringsplan og byggeplan, og det er klart for å starte bygging i 2021.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjør holdeplassene sikrere og mer tilgjengelige for brukere.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar direkte til mål 1, 2 ,3, 4, 5 og 6 i byvekstavtalen

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Bygges ut med hjemmel i formål som er under regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Oppgradering av fortau i Lundvegen (gåtiltak)

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3,2 mill.	2020	2021
Enkelt anslag gjennomført 15.05.20, 10 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3,2 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplass Charlottenlund kirke sørgående
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens eksisterende busslomme ved COOP på Charlottenlund, ved krysset Jakobslivegen-Oldervegen, er ikke universelt utformet med hensyn til taktil merking og høyde på kantstein. Holdeplassen er for kort for trygg betjening av bussens innganger. Busslommen kommer direkte ut av krysset i nord og skaper et uoversiktlig kjøremønster.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjør holdeplassene sikrere og mer tilgjengelige for brukere.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar direkte til mål 1, 2, 3, 4, 5 og 6.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Utenom eksisterende leskur ligger holdeplassen i sin helhet på kommunal eiendom og innenfor areal regulert til offentlig vegareal og trafikkområder
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Foreslått gateprosjekt Jakobslivegen og pågående TS-prosjekt

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1,3 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,3 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging, utbygging	
Merknad:	1,3 mill. kr ble forskuttert fra 2021 i PR-sak 88/20 for gjennomføring av detaljplanlegging og utbygging i 2020..		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Jakobslivegen, ny holdeplass nær Bjørkvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	AtB har etterspurt bygging av ny holdeplass i Jakobslivegen nær kryss mot Bjørkvegen. Denne linjen trafikkeres i dag kun av skolebuss. Nye kantstopp 25 x 4 meter bygges nær eksisterende kommunal gangveg. Det søkes om midler til forprosjekt, da konseptutvikling er tatt med i gateprosjekt Jakobslivegen.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjennomføres etter forespørsel fra kollektivoperatør, for å tillate omlegging av enkelte avganger på rute på hovednettet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Krever erverv
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Mulig kollektivtiltak Jakobslivegen, mulig snarvei
Usikkerhet i prosjektet	Erverv

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Universell utforming av eksisterende holdeplasser. Dagens holdeplasser tilfredsstiller ikke dagens standarder og krav. Antall holdeplasser 11.
Formålet med tiltaket:	Universell utforming av holdeplasser på stamruter langs fylkesveg.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Det er et nasjonalt mål at forholdene for kollektivtransport skal forbedres slik at flere velger å reise kollektivt. Løsningene skal gi bedre tilgjengelighet, god framkommelighet, være universelt utformet og trafikksikre.

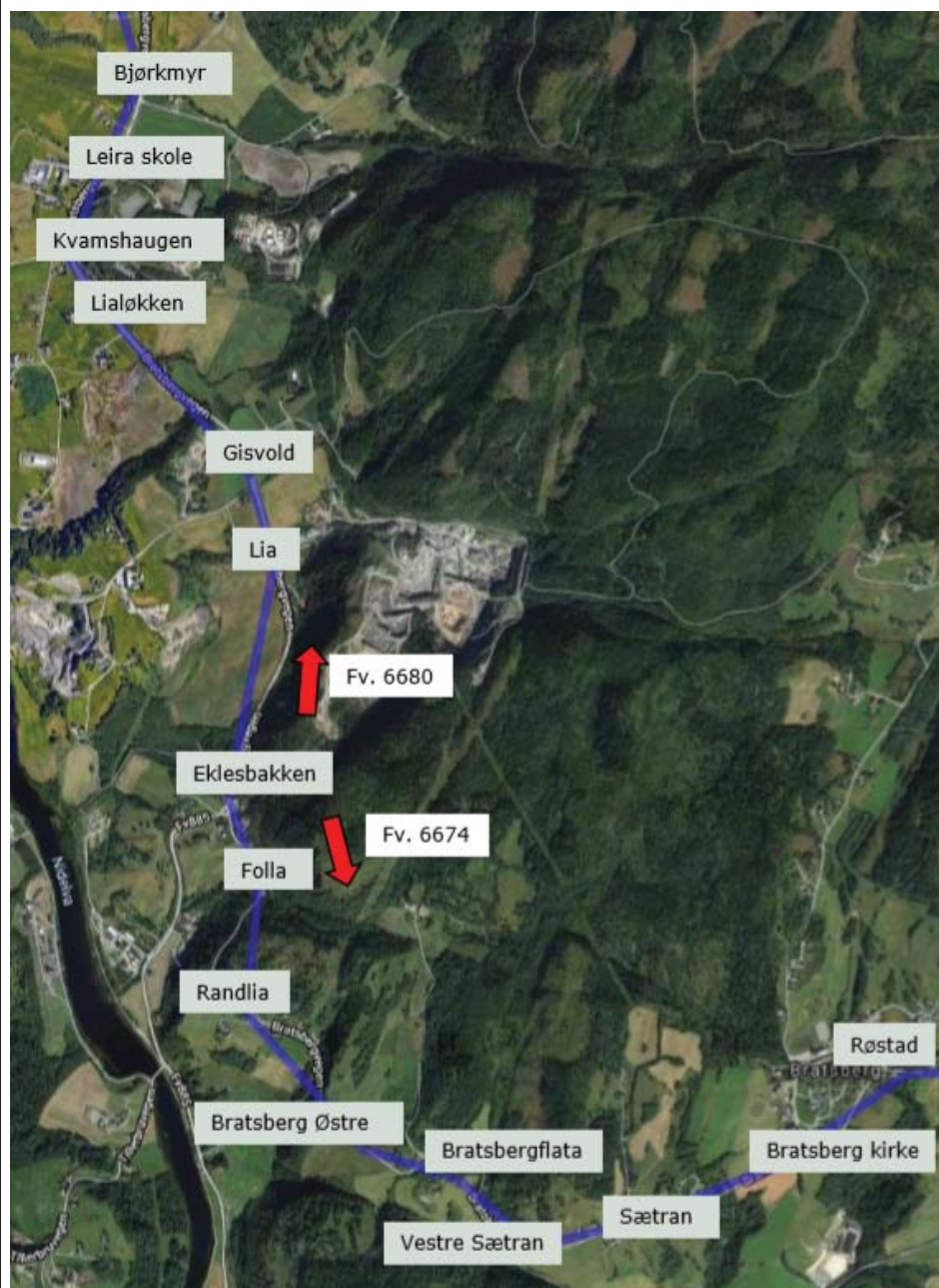
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (detaljert forprosjekt), byggeplan forventes ferdig ved utgangen av 2020.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Usikkerhet i prosjektet	Grad av detaljering i utforming og krav til søknad.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
12 mill.		
Merknad:	Dato for anslag: 2019	

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
12 mill.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		12 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktsbilde holdeplasser som er vurdert i mulighetsstudien

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 950 Kochhaugvegen - Malvik grense, utbedring holdeplasser
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	- Oppgradering av eksisterende holdeplasser - Totalt 14 holdeplasser - Utvidelse av lommer - Endring fra lomme til kantstopp - Oppgradering av universell utforming iht standard - Sykkelparkering
Formålet med tiltaket:	- Trafikksikkerhet (bedre sikt, eks føre gs-veg bak plattform) - Universell utforming (UU) - Bedre komfort og framkommelighet for buss, spesielt der vi innfører kantstopp. - Bedre linjeføring for buss inn mot plattform, spesielt der lomme utvides. - Sykkelparkering på alle holdeplasser
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	- Økt kjørekomfort for busspassasjerer - Sykkelparkering fører til lettere overgang til buss - Bedre framkommelighet for buss - Økt trafikksikkerhet for ventende busspassasjerer og syklist (der gs-veg føres bak plattform) - Bedre framkommelighet for syklist - Lettere å drifte plattform.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	- Prosjektutvikling, detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	- Detaljering (byggeplan)
Mulig utbyggingsperiode:	- 2020/2021
Samordning andre tiltak:	- Overvik utbygging gjelder for holdeplasser ved Presthus - Hovedsykkelveg planlegging
Usikkerhet i prosjektet	- Grunnforhold (ikke sannsynlig) - Olderdalen ved løsning som omfatter lomme – plattform med gs-veg i bakkant gir dette inngrep i støyvoll. - Væresholmen til sentrum: Ved valg av fullverdig løsning kommer denne i konflikt med eiendom og dyrket mark (da denne der lite brukt anbefales det ikke å gjøre noe med denne

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5 mill. (Byggherreoverslag) 40 % usikkerhet	2019	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,3 mill.	1,2 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6666 Gløshaugen – Lademoen, utbedring holdeplasser
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Holdeplasser: • Eidsvollsgt: To stk v/ Jonsvannsveien (UU og kantstopp) • Festningsgata: Flytting av holdeplass • Weidemanns vei: Venteareal på holdeplass Weidemannsveien (mot sentrum) utvides med støttemur inn mot boligtomta
Formålet med tiltaket:	Forbedring av kollektivtilbud. Universell utforming. Trafikksikkerhet for kollektivtrafikk og myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-23
Samordning andre tiltak:	Hele strekningen ses på som ett prosjekt. Dette arket gjelder kollektiv.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging (regulering)	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk, infrastruktur og tilskudd til drift
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE			
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer på Gråkallbanen. Tiltakene er basert på en tilstandsrapport gjennomført av Rambøll i 2019.		
	Rambøll rapport nr.	Beskrivelse	TP 2021
	10.3.5	Kontaktledningsmaster mm	2 300 000
	4, 7.3.1, 8, 10	Vegetasjonsrydding + sprøyting	400 000
	11.3	Signalanlegg	200 000
	13.2.4	Bruer - Tilstandsrapport og tilta	250 000
	12.3	Oppussing av vogner	700 000
	8.3.4, 8.3.5	Holdeplasser, plattformskur og belysning	1 300 000
	4.3/ 4.4.1	Skinnebrudd	700 000
	5.3.3	Vedlikehold byspor (Nytt spor s	750 000
	4	Måletralle	300 000
	12.2.1	Elektromotorer og banemotore	300 000
	4.4.2	Ballastspor, skinner og sviller	2 000 000
	4.3.1	Skinnesmøringsanlegg	100 000
	13.2.5	Støttemurer	300 000
	7.3.1	Grøftrensk og stikkrenner	500 000
	4.2	Sliping	350 000
	5.3	Planovergang	750 000
4.3.3	Pakking av spor	4 000 000	
Formålet med tiltaket:	Tiltakene er nødvendige for å sikre fremkommelighet og drift av trikken.		
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		23 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging og drift	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk, tiltak Kongens gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kongens gate er i dårlig tilstand, spesielt rundt trikkesporet. Forfallet har i den senere tid eskalert. Det har tvunget Boreal i 2020 til å redusere hastigheten på trikkene i gata. Til tross for dette har klager på støy økt i år. Bydrift får også jevnlig erstatningskrav på ødelagte dekk og felger som følge av hull i veggen. Det er også satt opp skilt som advarer tohjulinger om hull i veggen. Full oppgradering av gata har vært inkludert i Miljøpakken siden bymiljøavtalen i 2016. Byggestart har siden da vært planlagt innen 1-2 år, men har hvert år blitt utsatt ett år. Trondheim kommune vurderer at man nå ikke kan vente lenger med å gjøre tiltak om trikken skal holdes i drift. I 2021 foreslås det derfor at Boreal kan gjennomføre strakstiltak i gata. Tiltaket inkluderer løfting/retting av sporet og sveisearbeider på skinnene. Nødvendig asfaltering rundt sporet i etterkant samkjøres med vegeier.
Formålet med tiltaket:	Redusere støybelastningen langs Kongens gate. Øke fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Bedre trafiksikkerheten til tohjulinger.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til mål knyttet til miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

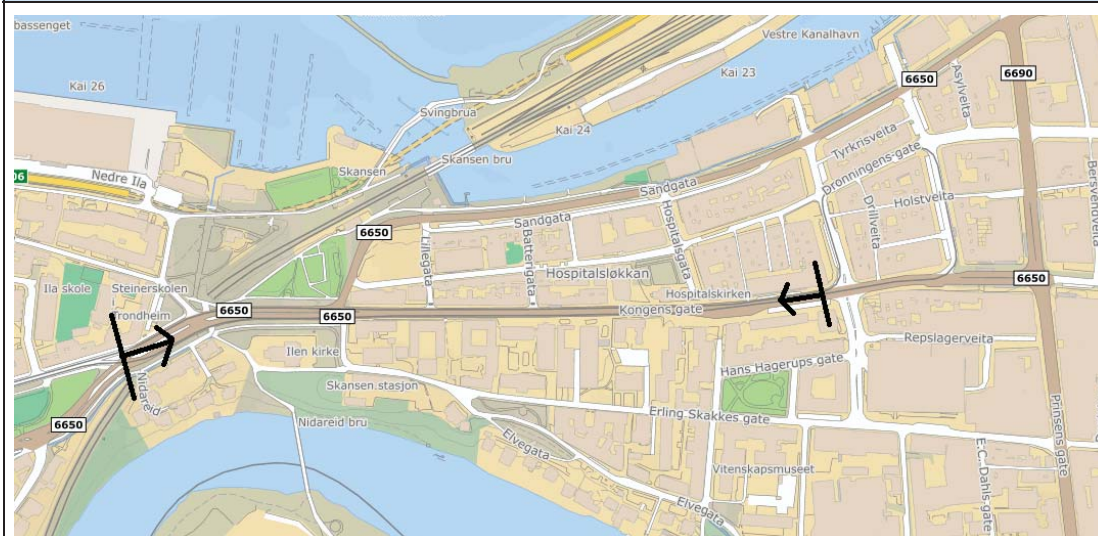
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Utløser ikke krav om reguleringsplan/byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Asfaltering i Kongens gate

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		4 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Nidarvoll - Tunga, kollektivfelt
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forbedring av kollektivtransportens framkommelighet langs E6 Prosjektutviklingen skal identifisere utfordringer og behov, og utrede muligheter for forbedring av kollektivtransportens framkommelighet på hele eller deler av strekningen, herunder vurdering om det finnes alternative grep som kan gi forbedringer..
Formålet med tiltaket:	Det forventes økende etterspørsel etter kollektivtilbud langs E16 forbi Trondheim i årene framover. Samtidig er det risiko for økende trafikk. Det er nødvendig å skissere løsninger for å sikre kollektivtransportens framkommelighet på kort og lengre sikt.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Flere kollektivreisende

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Ingen formelle planer
Mulig utbyggingsperiode:	Etter 2024

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

Kollektivtransport (hvit tabell)

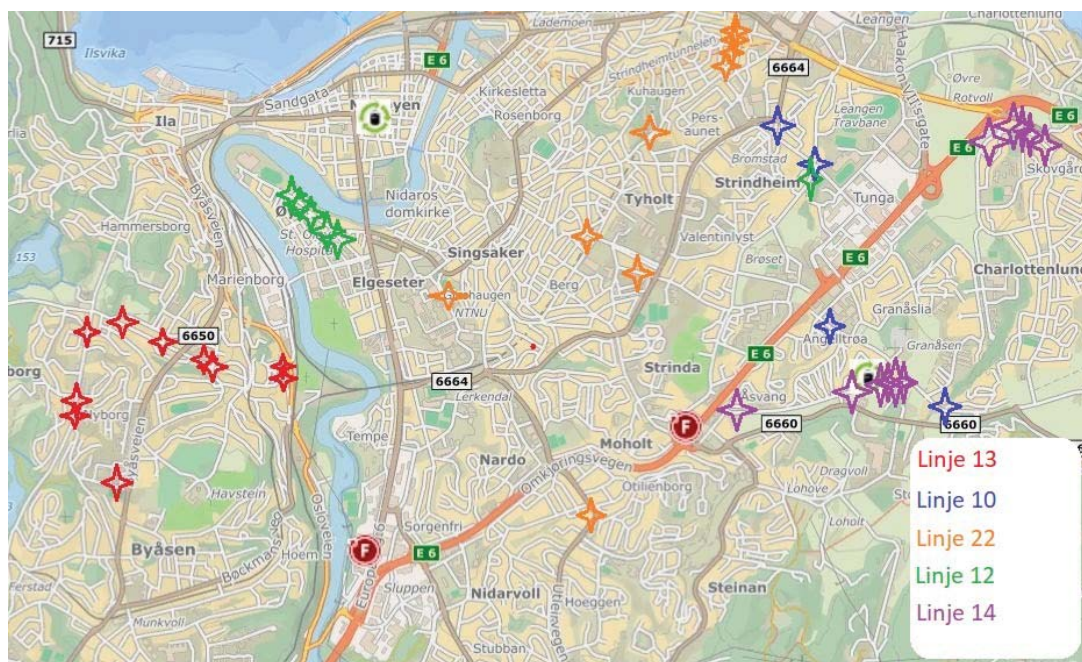
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fartsreduserende tiltak i busstrasé
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etter ruteomleggingen i 2019 har det kommet inn en rekke meldinger om at utformingen av eksisterende fartsreduserende tiltak gir fremkommelighetsutfordringer for leddbuss. Nye fartsregulerende tiltak må utarbeides som ivaretar både fremkommelighet for leddbuss og trafiksikkerhet.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal håndtere en situasjon der bussmateriell har skader etter kjøring i traséer med fartsreduserende tiltak, og utarbeide en løsning som også ivaretar trafiksikkerheten for andre grupper av reisende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til mål knyttet til miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Kan være aktuelt å samordne med sykkelruteprosjekter
Usikkerhet i prosjektet	Finne kompromiss mellom ulike trafikantgrupper, sette prioritering

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		5 mill.	
Prosjektfase:		Planlegging, utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Kollektivtransport (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nedlagte holdeplasser
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Som følge av ny rutestruktur i 2019, er det 74 bussholdeplasser som ikke lenger er en del av AtBs lokale linjer. Miljøpakken har gjort en vurdering av disse holdeplassene. Enkelte har fortsatt verdi som holdeplasser for andre linjer, som flybuss og regionbuss, og de kan beholdes uten endringer. Ved andre holdeplasser er det aktuelt å fjerne skilt 512 "holdeplass buss", oppsetting av skilt 372 "parkering forbudt" og fjerning av taktil merking. Fjerning av leskur omfattes av avtale med Clear Channel, og er ikke en del av prosjektet som det søkes om midler til. Endringer av holdeplasser ved riksveg og fylkesveg koordineres med Statens vegvesen/Trøndelag fylkeskommune.
Formålet med tiltaket:	Gjøre kollektivtilbudet mer oversiktlig og brukervennlig. Hindre uønsket parkering.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Usikkerhet i prosjektet	Fjerning av Hitravegen og Munkvoll gård holdeplasser har større ombyggingstiltak.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,5 mill.	
Prosjektfase:		Planlegging, utbygging	

Kollektivtransport (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk, ny likeretter
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens likeretter er fra 1940-årene og har ikke vært oppgradert på 40 år. Den tekniske levetiden er forlenget utgått, og det er flere feil og mangler etter dagens lovverk. Det er i dag to transformatorer og likerettere på Munkvoll. Anbefalt løsning er at den ene oppgraderes og beholdes på Munkvoll, mens den andre flyttes inn i et nytt bygg på strekningen mellom Munkvoll og Ila.
Formålet med tiltaket:	Skal det opprettholdes elektrisk drift av trikken, må likeretteren oppgraderes.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forventes ferdig nov. 2020)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	Valg av plassering 2020, bygging 2021
Usikkerhet i prosjektet	Plassering av bygning for ny likeretter mellom Munkvoll og Ila.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
27 mill.	2020	2021
Merknad:	Anslag er planlagt gjennomført 06.11.2020.	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		27 mill.	
Prosjektfase:		Planlegging, utbygging	
Merknad:	2 mill til detaljplanlegging i 2020 ble forskuttert fra 2021 i PR-sak 90/20. Dette er en binding inn i årsbudsjett 2021, resterende 25 mill. er ubundet.		

Kollektivtransport (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk, ny arbeidsmaskin
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens robeltralle fra 70-tallet nærmer seg slutten av levetiden, og oppfyller ikke dagens krav fra arbeidstilsynet til arbeid på sporet. Ny maskin er tenkt brukt både til snøbrøyting og vedlikeholdsarbeid langs sporet. Det er svært få leverandører som fremdeles leverer utstyr til smalsporet bane (1000 mm). Gråkallbanen har også en del krappe kurver som begrenser valgmulighetene. Det er kun Geismar VMB som er vurdert å oppfylle kravene satt av Gråkallbanen.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket er nødvendig om det skal opprettholdes rasjonell drift og vedlikehold av trikkesporet fremover.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til mål knyttet til miljøvennlig transport og trafiksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Anskaffelse
Mulig utbyggingsperiode:	Bestilling 2021, leveranse 2022
Usikkerhet i prosjektet	Valutakurs

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
28,5 mill.	2021	2021
Innkjøpspris inkl. mva. + frakt er lagt til grunn, vekslingskurs EURO 10,74 (17.06.20).		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		22,5 mill. NOK (2 100 000 EUR) + 25 % mva. = 28,5 mill. NOK	
Prosjektfase:		Innkjøp	

KART/PROSJEKTSKISSE



Kollektivtransport (hvit tabell)

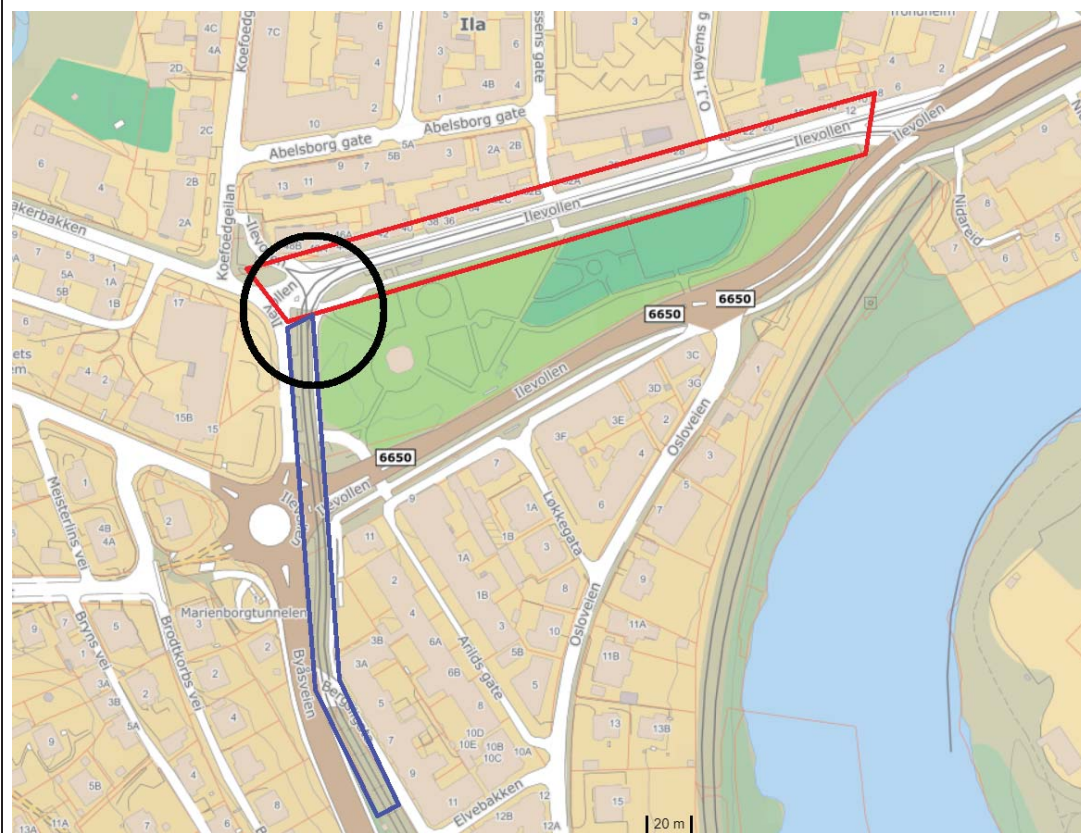
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nordre Ilevollen, gateprosjekt og nytt trikkespor
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gateprosjektet i Nordre Ilevollen er en oppgradering og fornying av gata hvor disse tre tiltakene gjennomføres som et felles prosjekt: • Oppgradering av trikkesporet Bergsligate - Skansen • Stasjon for metrobuss Ila/Hjorten • Gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 1 (fra rundkjøring Byåsveien til Kongens gate)
Formålet med tiltaket:	Veggrunn og skinnegang er i dårlig stand og må oppgraderes.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan med anslag forventes ferdigstilt i desember 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		78 mill: gateprosjekt inkl. metrobusstasjon 35 mill: trikkespor	
Prosjektfase:		Utbygging	
Merknad:	Oppgitt finansieringsbehov er basert på foreløpige kostnadsberegninger. Anslag er planlagt gjennomført ultimo 2020. I PR-sak 39/20 ble det satt av inntil 3 mill. til byggeplanlegging av gateprosjektet. Dette betraktes som en forskuttering fra 2021.		

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen i rødt er total fornying av gata. Blå strekning er fornying av trikkesporet. Innenfor ringen skal det etableres stasjon for metrobuss.

Kollektivtransport (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Tonstad – Kroppan, kollektivfelt, kryssombygging og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planarbeidet har så langt omfattet flere deltiltak. Prosjektets innhold og finansiering er ikke endelig avklart: • Sørgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nordgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nye holdeplasser E6 Tonstad • Utbedring av kryss/ vekslingsstrekning Tonstad • Høystandard løsning for gående og syklende mellom Østre Rosten/ Øvre Sjetnhaugen og Vestre Rosten. • Viltkryssing i Okstadbakken Holdeplasser på Tonstad forutsetter fravik fra vegnormalene, noe som er avslått. Disse vil derfor bli tatt ut av plangrunnlaget. Det forutsettes bruk av ubenyttede riksvegmidler til videre byggeplanlegging av de løsningene som inngår i prosjektet.
Formålet med tiltaket:	Øke trafikksikkerheten på strekningen og gi mer forutsigbar framkommelighet for bussen, samt økt trygghet for gående og syklende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Kollektivtiltakene forventes ikke å gi dokumenterbar redusert reisetid for bussen, men vil gi noe økning av sikkerhet og forutsigbarhet. Tonstadkrysset har for kort avkjøringsrampe for nordgående trafikk fra E6, og for smale felt og vegskulder i påkjøringsrampen for E6 sørgående fra fv. 6650. Strekningen er definert ulykkesstrekning. Basert på programmet TS-EFFEKT og trafikksikkerhetshåndboka til TØI vil tiltaket redusere antall ulykker og ulykkeskostnadene på strekningen med 20-30 %. Bedre og sikrere løsninger for gående og syklende vil gi økt opplevd trygghet, og en forbedring av tilbudet vil i seg selv vil bidra til å øke antallet som går og sykler. Ikke minst vil tiltaket gi et bedre helhetlig sykkelnett i området når Saupstadbrua står klar for bruk. Det er 650 meter oppgradert sykkelveg med fortau i planen. Ingen av tiltakene vil gi økt biltrafikk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsplan under ferdigstilling. Forventet vedtak høsten 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging kollektivfelt	
Merknad	Byggeplanlegging av de nevnte tiltakene er foreslått finansiert av ubenyttede riksvegmidler programområde avsatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2018 (20,5 mill. kr avsatt).		

KART/PROSJEKTSKISSE



Kollektivtransport (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bybuss Stjørdal, opprettholdelse og utvidelse av tilbud
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Opprettholdelse og utvidelse av eksisterende bybusstilbud, rute 601.
Formålet med tiltaket:	Bybusstilbudet i Stjørdal, rute 601 er ikke med i regionbusstilbudet fra august 2021. Har over 50.000 passasjerer i året, god kundetilfredshet, god frekvens, gir et godt tilbud og erstatter mye personbiltrafikk som er alternativ reisemåte for mange. Har også et betydelig potensiale for økt passasjermengde. Mange pendlere bruker denne ruta til sentrum eller Stjørdal stasjon for å ta tog eller regionbuss videre til Trondheim.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Meget stor, erstatter mye personbiltrafikk, på grunn av avstand og til dels stor høydeforskjell er gange og sykkel ikke et godt alternativ for de fleste. Med forventede endringer i parkeringsmulighetene i sentrum vil kollektivtilbud med buss være nødvendig.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Vedtak i fylkeskommunene om busstilbud, mobilitetsplan for Stjørdal er utarbeidet av Atb.
Innspill til prosjektfase:	Drift av bybusstilbud
Planstatus:	Ingen behov umiddelbart, med økt rutetilbud vil flere buss-stopper, leskur mv. være nødvendig.
Mulig utbyggingsperiode:	Fra august 2021
Samordning andre tiltak:	Parkering og tilretteleggingstiltak i sentrum hvor kollektivtrafikk og for gående og syklende gis prioritet.
Usikkerhet i prosjektet	Nødvendige vedtak i fylkeskommunen og hos AtB

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		11,5 mill. (Beregninger AtB 08.09.2020)	Forventer at dette er en årlig kostnad i driftsfase.
Annen finansiering:	Tiltaket er beskrevet i Hovedutvalg for transport sin behandling i sak 57/20 Mobilitetsplaner Melhus Malvik og Stjørdal med anbefalte løsninger. Finansiering gjenstår, men det forutsettes fra kommunens side at dette må finansieres av midler til kollektivtransport, i eller utenfor MP.		

Jernbane, stasjoner og knutepunkt

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trondheim S – byggetrinn 2
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet/Bane NOR

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nytt terminalbygg samt nye adkomster til plattformer og opparbeidelse av forplassen. Terminalbygget består av både offentlige og kommersielle (private) arealer. Byvekstavtalen angir en sum på 206 mill. 2019-kr. som bidrag til prosjektet. Disse knutepunktmidlene skal finansiere den offentlige delen (publikumsdelen) av bygget. Den kommersielle delen av prosjektet finansieres av Bane NOR Eiendom AS.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å utvikle et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt som skal binde sammen lokal og regional kollektivtrafikk (bybuss/metrobuss, regionbuss, region- og fjerntog, hurtigbåt). Tiltaket er trinn 2 i en større modernisering av Trondheim sentralstasjon. Trinn 1, som innebar oppgradering av plattformene, kulvert og nye trapper/heiser og kundeinformasjonsanlegg ble ferdigstilt i 2014. Eksisterende trafikkhall og adkomster til plattformer har ikke god nok kapasitet for fremtidig passasjerøkning over Trondheim S. Det nye terminalbygget skal gi god trafikkflyt, gode adkomstforhold og effektive service- og næringsarealer. Lokalisering øst for Sjøgangen vil også gi en mye bedre tilknytning til planlagt metrobusstasjon i Gryta.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere finner det attraktivt å benytte kollektivtransport til/fra Trondheim med enkel overgang til lokal kollektivtrafikk (Metrobuss, bybuss).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt 27.03.2019 (Trondheim sentralstasjon, gnr/bnr 439/159 m.fl.)
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	Metrobussholdeplass Trondheim S. Terminal for regionbuss i direkte tilknytning til terminalbygget.
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

STYRINGSMÅL**Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging**

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
206 mill.	2019	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		30 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging	

KART/PROSJEKTSKISSE**Illustrasjon fra forprosjektet (Bane NOR Eiendom)**

Jernbane, stasjoner og knutepunkt

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Jernbaneundergang Melhus – planskilt kryssing
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av jernbaneundergang ved kollektivknutepunktet i sentrum. Planlagt dobbeltspor og perrong på begge sider, er den totale lengden rundt 18 meter. For å sikre behov og funksjonalitet for alle parter og at det blir en fremtidsrettet undergang, er prosjektert bredde satt til 7,5 meter.
Formålet med tiltaket:	Opprette planskilt forbindelse ved kollektivknutepunktet, slik at dette kan utvikles og fortettes i h.h.t. overordnede mål om nullvekst i biltrafikken.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Utvikle og fortette sentrum ved kollektivknutepunktet, slik at biltrafikken lettere kan reduseres.

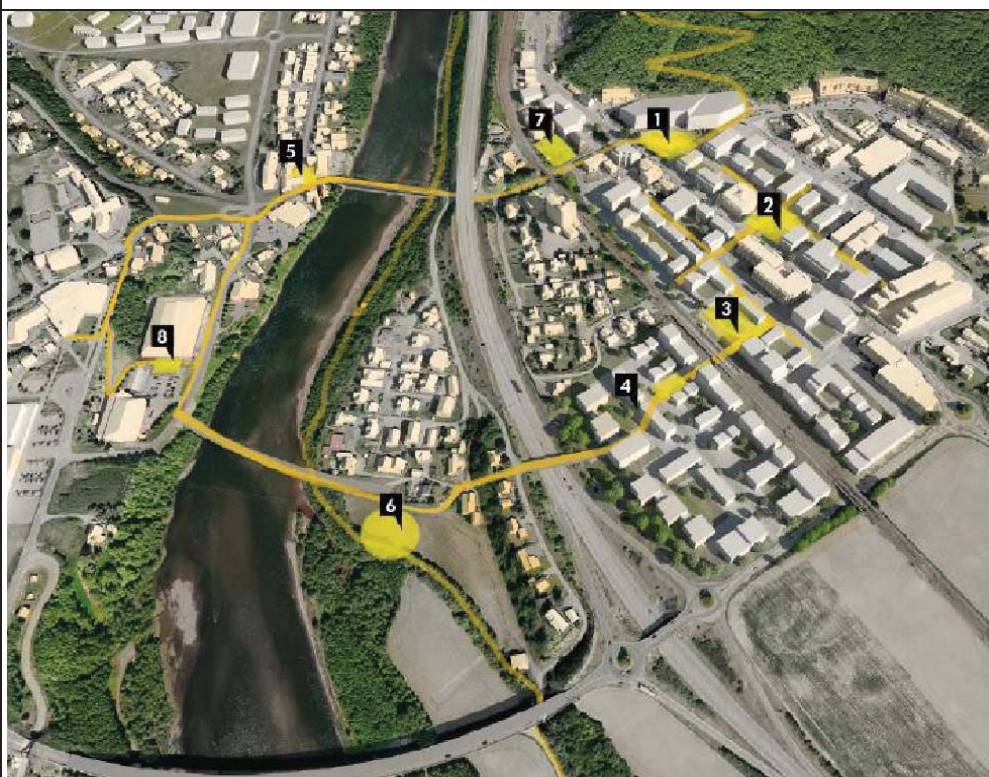
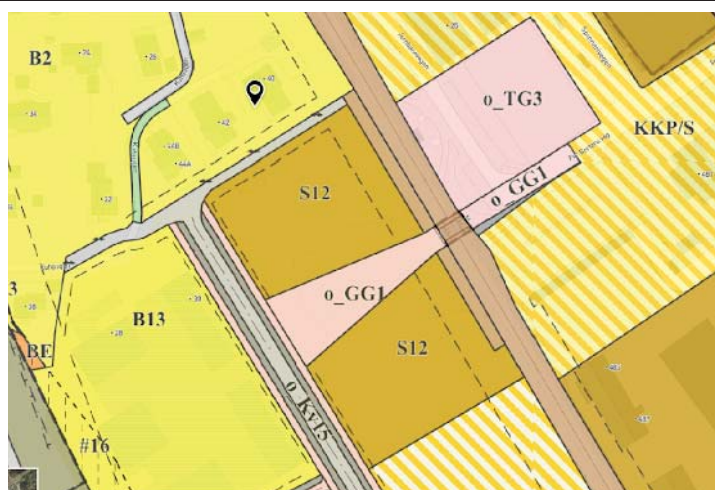
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert til følgende formål etter plan- og bygningsloven i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum: «Gangveg/gågate».
Mulig utbyggingsperiode:	2020
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil sammen med opprettelse av dobbeltspor og ny perrong, gi en viktig planskilt forbindelse av dagens barriere ved kollektivknutepunktet. Videre vil prosjektet være en naturlig videreføring av gang- og sykkelveg forbindelsen vestover fra kollektivknutepunktet i sentrum.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, kostnader, sikringstiltak i forhold til jernbanesporet.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17 mill.	2019	2020
Forenklet anslag gjennomført 01.12.19, 20 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		4 425 000	0
Prosjektfase:		Utbygging	
Annen finansiering:	Deler av prosjektet finansieres med midler fra utbyggingsavtaler.		

KART/PROSJEKTSKISSE



«Ringrute» - grunnkonsept i områdeplan for Melhus sentrum

Jernbane, stasjoner og knutepunkt

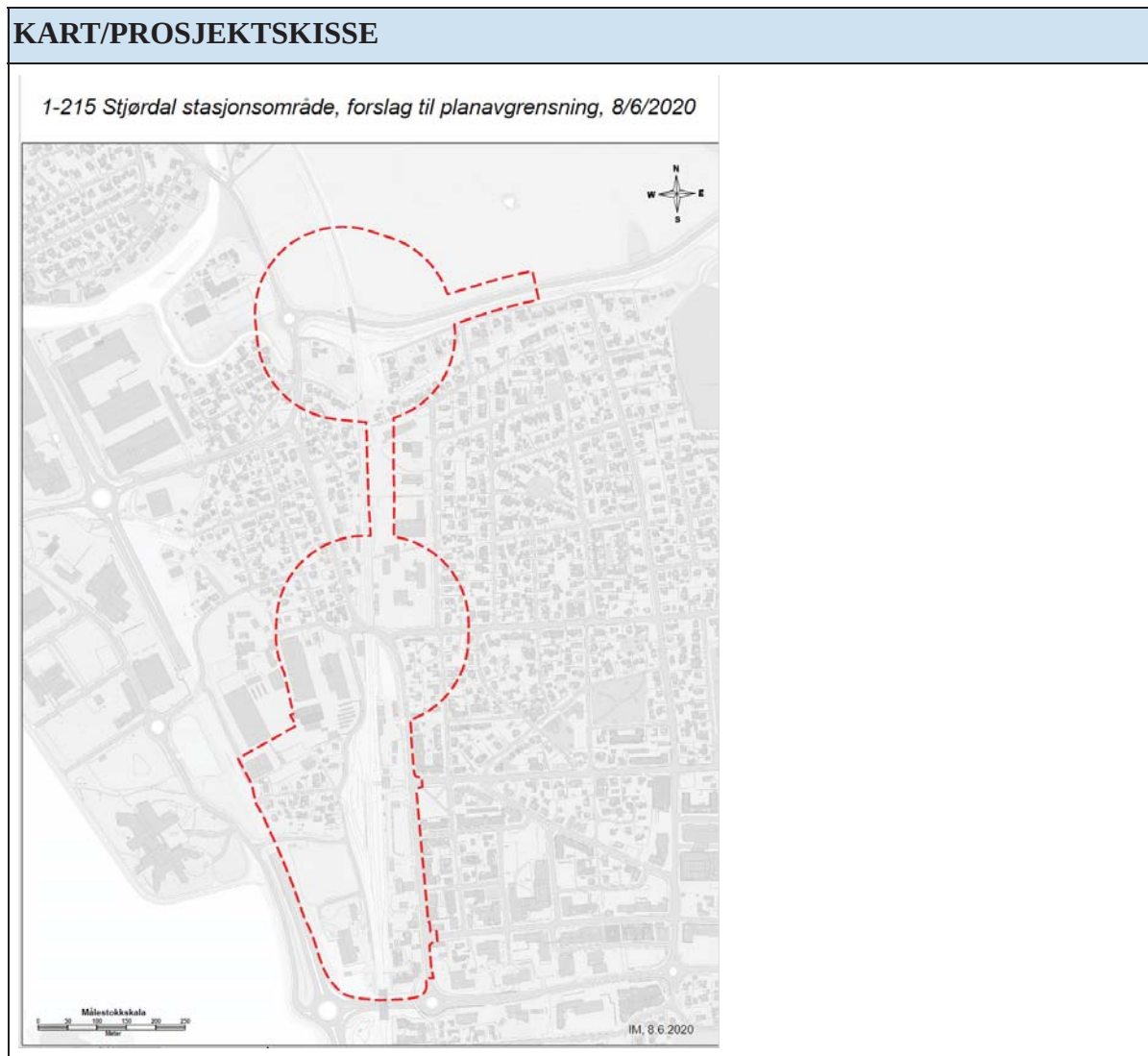
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Stjørdal stasjon, prosjektavklaring og områderegulering
Ansvarlig etat:	Se prosjektbeskrivelse

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med økt kapasitet for tog og buss. Bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen. Sanering av planovergang og flytting av fylkesvei. Sikre effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet. Prosjektavklaring: I denne delen av prosjektet søkes det om midler til å avklare roller og finansiering av de ulike delprosjektene innenfor planområdet til områderegulering Stjørdal stasjon. Blant tiltakene som planlegges regulert er ombygging av jernbanesporene, utbedring av bussholdeplassen, kryssning av jernbanen, pendlerparkering, omlegging av fylkesvei og sanering av planovergang. Det må avklares hvem som er ansvarlig for de ulike delprosjektene, samt hvilke finansieringskilder som kan benyttes for de ulike delprosjektene. Dette arbeidet bør gjøres parallelt med reguleringsarbeidet, slik at man raskt kan komme videre i prosjektet når planen er vedtatt. Områderegulering: I denne delen av prosjektet søkes det om midler til utarbeidelse av områdereguleringsplan. Hensikten med områdereguleringen er å avklare arealbruken på og rundt Stjørdal stasjon.
Formålet med tiltaket:	Bedre kryssing av jernbanen for gående og syklende vil knytte Tangen nærmere sentrum og kollektivknutepunktet og redusere bilbruken til dette området. Bedre tilrettelegging for tog og buss, samt pendlerparkering, vil gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport. Reguleringsplanen vil også ta stilling til utbyggingsmulighetene i noen av knutepunktets nærområder.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Legge til rette for økt bruk av kollektivtransport på regionale reiser, og økt bruk av sykkel og gange på lokale reiser. Legge til rette for fortetting rundt knutepunktet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging
Planstatus:	Områderegulering er under utarbeidelse
Samordning andre tiltak:	Elektrifisering og dobbeltspor på Trønderbanen

Usikkerhet i prosjektet	Mange delprosjekt med ulike ansvarlige og potensielle interessekonflikter kan gjøre det utfordrende å bli enige om en plan og finansieringskilder.
-------------------------	--

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		2,5 mill.	
Prosjektfase:		0,5 mill: prosjektutvikling 2 mill: detaljplanlegging	
Annen finansiering:			



22. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

Trafikksikkerhet

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau langs Gammel-lina fra Bekkvegen og nordover til Gammel-lina 38 skal oppgraderes og utvides i bredden. Det etableres en opphøyd kryssing ved kryss Selsbakkvegen.
Formålet med tiltaket:	Etablere en trygg og trafiksikker løsning for gående på strekningen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til økt trygghet og trafiksikkerhet som igjen kan bidra til økt andel gående.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2022
Samordning andre tiltak:	Samordnes med utskifting av VA-ledninger
Usikkerhet i prosjektet	Avtaler om erverv

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
25,2 mill.	2021	2021
SVV-Anslag gjennomført 03.12.19, 10 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	6,2 mill.	5 mill.	14 mill.
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	Utbygging	Utbygging

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Reppe-Vikåsen, gang- og sykkeltilbud
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utrede alternativer for et bedre gang- og sykkeltilbud mellom Reppe og Vikåsen. Oppfølging av vedtak i PR - sak 63/19. I prosjektutviklingsfasen vil en utrede følgende alternativer: 1. Bygge asfaltert gang og sykkelveg i regulert trase parallelt med regulert ny vegforbindelser mellom Reppe og Vikåsen. 2. Bygge et rimeligere tilbud, med grusdekke og belysning i regulert eller justert trasé.
Formålet med tiltaket:	Formålet er å få flere til å gå og sykle og øke trafikksikkerheten.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Regulert
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Selsbakk undergang
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens undergang er smal og uoversiktlig med blandet trafikk av myke trafikanter og biler. Dette er en skoleveg. Prosjektutviklingen skal i første omgang avklare mulighetene for gjennomføring ut fra eksisterende reguleringsplan (februar 2009) og se på effekt og nytte av et tiltak her.
Formålet med tiltaket:	Trafikksikker skoleveg
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til bedre trafikksikkerhet, økt andel gående/syklende og bedre opplevelse.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Reguleringsplan (r1147k) er snart 12 år gammel. Avhengig av frivillig avtale.
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Usikkerhet i prosjektet	Erverv og ev. behov for ny regulering.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kongsvegen, Nedre Flatåsveg og Øvre Flatåsveg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kongsvegen: Tiltaket gjelder Kongsvegen fra Saupstadringen (nord) til Nedre Flatåsveg. Denne strekningen binder Saupstad og Flatåsen sammen, men er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, på tross av et manglende tilbud. Det er etablert en metrobussholdeplass på strekningen som trolig genererer mer gangtrafikk enn tidligere. Fartsgrensen er 60 km/t og trafikkmengden er 14.000. Høyt fartsnivå og høye trafikkmengder er ingen god kombinasjon trafikksikkerhetsmessig med dårlig tilrettelegging for myke trafikanter. Det må tas hensyn til to konstruksjoner som trolig må utvides/erstattes/justeres og det bør gjøres trafikkberegninger. Nedre Flatåsveg: Tiltaket gjelder Nedre Flatåsveg fra Kongsvegen til Anton Bergs veg. Denne strekningen binder Saupstad og Flatåsen sammen, men er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, samt krysse veien på tross av et manglende tilbud. Fartsgrensen er 50 km/t og trafikkmengden er 7.700. Det må tas hensyn til en konstruksjon som trolig må utvides/erstattes/justeres. Øvre Flatåsveg: Tiltaket gjelder Øvre Flatåsveg fra Nedre Flatåsveg til Øvre Flatåsveg 6. Denne strekningen binder Flatåsen lokalsenter sammen, men er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, samt krysse veien på tross av et manglende tilbud. Fartsgrensen er 50 km/t og trafikkmengden er 7.800. Det må tas hensyn til en konstruksjon som trolig må utvides/erstattes/justeres, samt kvikkleirepunkt i nærheten.
Formålet med tiltaket:	Strekningene skal oppgraderes med mål om at de blir trafikksikre og trygge å ferdes på for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektene bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling

Planstatus:	I prosjektutviklingsfasen vil det avdekkes om tiltakene utløser behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	Kongsvegen: 2022-23 Nedre Flatåsveg: 2021-23 Øvre Flatåsveg: 2021-23
Samordning andre tiltak:	Delstrekningene må sees i sammenheng

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill. pr tiltak	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Leinbakkan rekkverk
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etter asfaltering i Leinbakkan ved Ringvål, melder operatører av skolebuss/sikringskjøring om mangel på rekkverk langs strekning av Leinbakkan. Strekningens fullstendige lengde kan være opptil 580 meter. Trondheim bydrift melder om kostnad på 1550 kr/m eks. mva for etablering av rekkverk.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal gi trafikksikre forhold til skolebuss og annen kjørende trafikk ved glatte kjøreforhold.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,2 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 707 Leinstrandvegen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

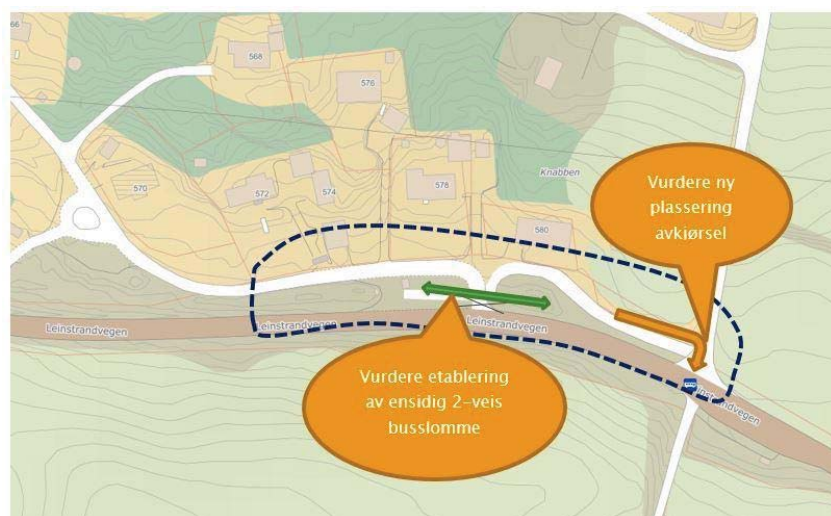
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ensidig toveis busslomme og utbedring av avkjørsel i konflikt med busslomme.
Formålet med tiltaket:	Busslommer i 60-sone. Brukes til skoleskyss. Etablering av ensidig to-veis gjør at skolebarn ikke trenger å krysse veg. Vegen er til tider sterkt trafikkert (fergetrafikk) med høyt fartsnivå (kjent punkt for UP)
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Reduksjon trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for reguleringsplan. Kan unngå ev. frivillig grunnnerv avhengig av valg av løsning for avkjørsel.
Mulig utbyggingsperiode:	2021 (evt så raskt som mulig)
Usikkerhet i prosjektet	Valg av løsning som utløser behov for kjøp av grunn kan forsinke tiltaket

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1,8 mill.	2019	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,8 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Detaljert plan er utarbeidet for 2 alternativ

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6666 Gløshaugen-Lademoen, kryssutbedring, gangfelt
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Alle gangfelt langs Singsakerringen skal oppgraderes: opphøying, universell utforming og belysning. Oppstramming av kryss for bedre oversiktsbilde.
Formålet med tiltaket:	Framkommeligheten og sikkerheten til gående skal forbedres. Opphøying bidrar til redusert fart og dermed økt sikkerhet, universell utforming forbedrer framkommeligheten til folk med nedsatt funksjonsevne, belysning forbedrer synligheten til gående og dermed sikkerheten.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Forbedret framkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Hele strekningen ses på som ett prosjekt. Dette arket gjelder trafikksikkerhet.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging/ reguleringsplan	

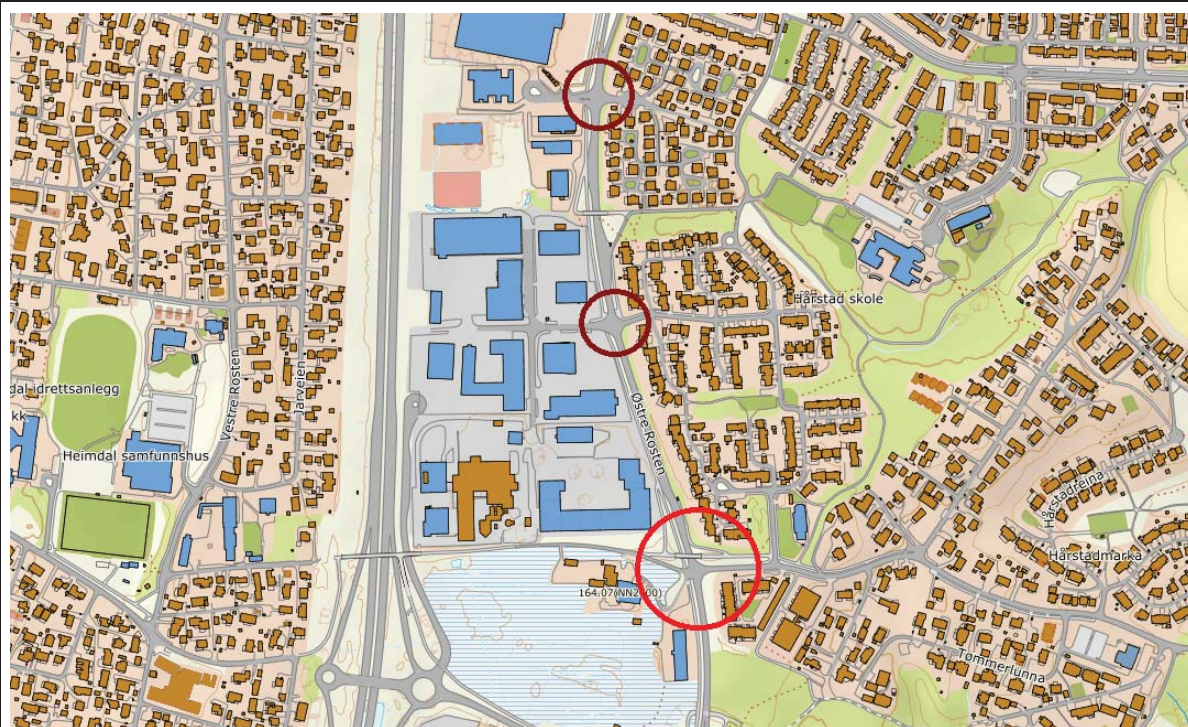
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6686 Østre Rosten x Tiller-ringen, krysstiltak
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Østre Rosten har ved krysset Tiller-ringen ÅDT 12.000. Krysset har i dag ikke kanalisering, svingefelt eller signalanlegg. Fartsgrensen er 60 km/t. Kombinasjonen av dette fører til forsinkelser og trafikkulykker (10 ulykker med personskade er registrert i krysset). Det skal vurderes alternative kryssutforminger som kan bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Tiltaket må ses i sammenheng med resten av strekningen fra den nye rundkjøringen ved Isdamvegen til signalanlegget ved Ivar Skjånes' veg. Det gjelder spesielt ved kryssene Ole Ross' veg og Arne Solbergs veg som har mange av de samme utfordringene som krysset ved Tiller-ringen. Tiltaket må også ta høyde for utbygging av hovednett for sykkel langs Østre Rosten.
Formålet med tiltaket:	Bedre trafikksikkerheten langs Østre Rosten. Bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Østre Rosten.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet kan bidra til bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling (utredning behov og mulig konsept/tiltak)
Planstatus:	Østre Rosten er i stor grad bygd slik den ble regulert. Tiltak som krever ekstra areal vil i utgangspunktet kreve reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Samordning andre tiltak:	Utbygging av hovednett på sykkel langs Østre Rosten

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE



Krysset ved Tiller-ringen merket med stor sirkel. De to mindre sirklene er kryss Ole Ross' veg og Arne Solbergs veg som har tilsvarende utfordringer. Helhetlig løsning på strekningen må vurderes.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mindre trafikktekniske tiltak
Ansvarlig etat:	TK, TRFK, SK, MaK, MeK

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det settes av en sum til mindre tiltak langs kommunal og fylkeskommunal veg fordelt på de ulike kommunene i avtaleområdet. I Trondheim gis én bevilgning til tiltak langs fylkesveg og én bevilgning til tiltak langs kommunal veg. Ved gjennomføring av tiltak langs fylkesveg i Stjørdal, Malvik og Melhus, må dette avklares med Fylkeskommunen. Formålet er prosjektering og gjennomføring av tiltak for økt trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og/eller økt fremkommelighet. Budsjettposten er ment å finansiere mindre tiltak innen gange, sykkel og trafikksikkerhet i samsvar med Miljøpakkens mål og i henhold til generelle føringer i byvekstavtalen. Bidrag til måloppfyllelse legges til grunn ved prioritering av tiltak. Det rapporteres om utførte tiltak ved årets slutt.
Formålet med tiltaket:	Økt trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Byvekstavtalens mål 2, 4, 5, 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging.
Planstatus:	Gjelder mindre tiltak hvor det som hovedregel ikke er behov for reguleringsplan og omfattende byggeplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2021

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Tonstad – Kroppan, kollektivfelt, kryssombygging og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planarbeidet har så langt omfattet flere deltiltak. Prosjektets innhold og finansiering er ikke endelig avklart: • Sørgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nordgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nye holdeplasser E6 Tonstad • Utbedring av kryss/ vekslingsstrekning Tonstad • Høystandard løsning for gående og syklende mellom Østre Rosten/ Øvre Sjetnhaugen og Vestre Rosten. • Viltkryssing i Okstadbakken Holdeplasser på Tonstad forutsetter fravik fra vegnormalene, noe som er avslått. Disse vil derfor bli tatt ut av plangrunnlaget. Det forutsettes bruk av ubenyttede riksvegmidler til videre byggeplanlegging av de løsningene som inngår i prosjektet.
Formålet med tiltaket:	Øke trafikksikkerheten på strekningen og gi mer forutsigbar framkommelighet for bussen, samt økt trygghet for gående og syklende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Kollektivtiltakene forventes ikke å gi dokumenterbar redusert reisetid for bussen, men vil gi noe økning av sikkerhet og forutsigbarhet Tonstadkrysset har for kort avkjøringsrampe for nordgående trafikk fra E6, og for smale felt og vegskulder i påkjøringsrampen for E6 sørgående fra fv. 6650. Strekningen er definert ulykkesstrekning. Basert på programmet TS-EFFEKT og trafikksikkerhetshåndboka til TØI vil tiltaket redusere antall ulykker og ulykkeskostnadene på strekningen med 20-30% Bedre og sikrere løsninger for gående og syklende vil gi økt opplevd trygghet, og en forbedring av tilbudet vil i seg selv vil bidra til å øke antallet som går og sykler. Ikke minst vil tiltaket gi et bedre helhetlig sykkelnett i området når Saupstadbrua står klar for bruk. Det er 650 meter oppgradert sykkelveg med fortau i planen. Ingen av tiltakene vil gi økt biltrafikk.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsplan under ferdigstillelse. Forventet vedtak høsten 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging Tonstadkrysset	
Merknad	Byggeplanlegging av de nevnte tiltakene er foreslått finansiert av ubenyttede riksvegmidler programområde avsatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2018 (20,5 mill. kr avsatt).		

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vig vg skole
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaksområder: trafikksikkerhet, kollektiv, sykkel og gange. Kryss til Ole Vig vg skole skal bygges om. Kryss for biltrafikk flyttes nordover og dagens vegkryss foreslås omgjort til gang/sykkelveg med lyskryss for gående og syklende. Busslommer skal bygges omkring krysningspunkt for gående og syklende. Det foreslås venstresvingefelt for å unngå kjøring i veiskulder.
Formålet med tiltaket:	Kryss til Ole Vig vg skole skal bygges om for å gi bedre trafikksikkerhet, bedre holdeplasser (i dag kun sørgående) og gode forbindelse for gående og syklende. Tiltaket skal gjøre det mer attraktivt å ta buss og gjøre det tryggere for gående og syklende. Dagens kryss har i rush så mye trafikk at det kjøres i veiskulder for å komme forbi kø og fotgjengere har grønt lys samtidig som sideveg.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket gjør det enklere og tryggere for kollektivreisende og gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Tiltaket krever reguleringsendring.
Mulig utbyggingsperiode:	Uavklart
Samordning andre tiltak:	Videre utbygging på Ole Vig vg skole er avhengig av tiltaket gjennom rekkefølgekrav i gjeldende reguleringsplan.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Midtsandtangen friluftsområde (Kryssing Midtsand)
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Omlegging av GS-veg, heving av veg og etablering av ca. 50 meter ny undergang.
Formålet med tiltaket:	Friluftsområdet er svært mye benyttet både av lokalbefolkningen og av tilreisende fra nabokommunene. Adkomsten for de som går, sykler eller kjører kollektivt er ikke trafikksikker, og gir mange farlige situasjoner. En forbedring av adkomsten vil også senke terskelen for å benytte miljøvennlig transport til/fra friluftsområdet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil øke tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende til et populært friluftsområde, som i dag er svært bilbasert. Vi mener tiltaket støtter opp under mål 1, 2, 5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Ikke regulert

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
87,5 mill.	2019	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	1 mill.	86 mill.
Prosjektfase:	Prosjektplanlegging	Detaljplanlegging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Saksvikkorsen, fortau
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau mangler i dag ca. 180 meters lengde i Saksvikkorsen, fram til bussholdeplasser ved Markabygdvegen og over kommunegrense til Trondheim.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket vil gi en sammenhengende trafikksikker atkomsttrasé fra Væretrøa, og vil sikre trafikksikker trasé for myke trafikanter fra hele Saksvik og øvrige brukere av bussrute 79 som ble etablert med stor suksess fra 3. august 2019. Tiltaket vurderes å gi en betydelig positiv effekt for en allerede vellykket kollektivetablering over Saksvikkorsen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Byveksttalsens mål 1, 2, 3, 4, 5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Mulig nødvendig med endring på regulert løsning
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Usikkerhet i prosjektet	En del av tiltaket ligger i Trondheim kommune

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,5 mill.	2019	2020
Forenklet anslag gjennomført juni 2020, 15 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	0,8 mill.	2,2 mill.
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging	Utbygging

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nytt vegkryss og miljøgate Vikhammer
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Berører fv. 950 og fv. 6706, og enkelte kommunale veier. Tiltaket omhandler omforming av gate- og kryssområder på Vikhammer med nytt kryss mellom fv. 950 Malvikvegen og Vikhammerdalen, omforming av ca. 500 meter av fv. 950 Malvikvegen til miljøgate og justering av eksisterende rundkjøring. Det vises til vedlagte tegninger og skisser som finnes på nåværende tidspunkt, og som er grunnlaget for kostnadsestimatet. Det presiseres at reguleringsprosessen enda er i en tidlig fase. Omforming av ca. 500 meter av fv. 950, inkl. bl.a.: • 3 m bredt fortau nord og sør for veg • Sykkelveg • 4 x bussholdeplasser • Støytilltak • Grøntrabatt • Nye kryssløsninger for Vikhammer - Vikhammerelvdalen-krysset og dagens rundkjøring i øst. • Ny overvannsløsning. Prosjektet inkludere også delvis åpning av Vikhammerelva. Detaljer rundt dette er også inkludert i beskrivelsen, men vil nok finansieres på andre måter, da det ikke direkte støtter opp under byvekstavtalen.
Formålet med tiltaket:	Hensikten med planarbeidet for miljøgate gjennom Malvik sentrum er å ivareta et fremtidig og økende behov/ønske om å tilrettelegge for myke trafikanter og «grønn mobilitet» som bidrar til å nå nullvekstmålet og bygge opp under Byvekstavtalen. I tillegg skal miljøgata være trafikksikker, trygg og attraktiv å gå/sykle langs, krysse og oppholde seg i, både på bussholdeplasser, uterom og oppholdsarealer, samtidig som god fremkommelighet for kollektivtrafikk sikres. Se mer i vedlegg.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Planen for miljøgata skal medføre en bedre tilrettelegging for gående/syklende og kollektivtrafikanter i Vikhammer sentrum. Korte avstander mellom eksisterende/nye boliger og daglige gjøremål sammen med bedre tilrettelegging forventes å bidra til mindre bilbruk og føre til flere gå- og sykkelturner. Utbygging av bolig og næring i umiddelbar nærhet til barnehager, skoler og fritidsaktiviteter vil være med på å gi en ytterligere økning i antall gående og syklende. Tilrettelegging for opphøyde gangfelt, flytting av bussholdeplasser og eventuelt kantstopp, samt flere andre tiltak, vil gjøre det mindre attraktivt å benytte Malvikvegen for

	gjennomgangstrafikk. Utbedring av bussholdeplassene og etablering av nye holdeplasser, som videre gir grunnlag for bedre kollektivtilbud, vil også føre til at flere vil velg buss som transportmiddel. Dette er i tråd med Miljøpakkens mål 2, 3 og 4 som omhandler økning miljøvennlige transportformer og reduksjon i transportbehovet. Lavere fartsgrense fra 60 km/t til 30 km/t vil reduserer støybelastningen og luftforurensningen langs miljøgata. Mindre trafikk på grunn av overgang fra bil til mer miljøvennlige transportformer og lavere gjennomgangstrafikk vil også bidra til mindre støy- og luftforurensning. Redusert fartsgrense, utbedring av kryssområder, visuelle virkemidler (belegg i gata, beplanting osv.), fysiske tiltak (opphøyde gangfelt, kantsteinsstopp osv.) som bidrar til å holde farten på biltrafikken nede, vil gi redusert risiko for trafikkulykker. Dette vil være med å oppfylle Miljøpakkens mål 1, 6 og 7 som omhandler støy og luftforurensning. Virkninger som vil tilfredsstille Miljøpakkens mål 5 er redusert fartsgrense og lavere trafikkmengde. Dette sammen med utbedring av kryssområder og bedre tilrettelegging for gående og syklende vil gi redusert risiko for trafikkulykker og bedring av trafikksikkerheten. Det vil være de gående og syklende som vil ha størst nytte av tiltaket med bedre tilbud i miljøgata. Når trafikkmengden og hastigheten går ned og tilbudet forbedres, vil det bli tryggere og mer attraktiv å ferdes langs og på tvers av gata. For biltrafikken og kollektivtrafikantene vil det derimot ta lengre tid å kjøre gjennom miljøgata. Strekningen er relativt kort, en reduksjon i fartsgrensen vil gi en dobling av reisetiden fra ett minutt til to minutter. For kollektivtrafikken vil ikke dette få så stor betydning da bussene likevel må stoppe for å ta opp og sette av passasjerer på holdeplassene som planlegges i miljøgata. Samlet sett vil minst 2.300 bosatte få nytte av tiltaket (dagens bosatte + Vikhammer Øvre). I tillegg kommer utbygginger på området tett ved miljøgata som ikke ennå er detaljregulert. Brukes samme reisemiddelfordeling på dagens bosatte som for Vikhammer Øvre gir dette cirka 2.200 gang- og sykkelturner per døgn for de bosatte i området. I tillegg kommer nytten brukere av idretts- og skoleområdet, kunder og arbeidstakere i tilknytning til næringsvirksomhetene. Størrelsen på denne er ikke anslått. Når det gjelder trafikksikkerheten, så vil en fartsreduksjon fra 60 km/t til 30 km/t gi en betydelig redusert ulykkesrisiko.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsarbeid påbegynt
Mulig utbyggingsperiode:	Avventer utbygging av firefelts E6.
Samordning andre tiltak:	Utbygging av 4-felts E6 og GS-veg Granholtvegen-Ålivegen
Usikkerhet i prosjektet	Andre finansieringskilder og framdriften i E6-utbygging.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
79 mill.	2019	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	1 mill.	77,5 mill.
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fagottvegen-Vikhammeråsvegen, fortau
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mellom Vikhammer sentrum og Vikhammeråsen, langs Vikhammeråsvegen og Fagottvegen, er det en strekning på 300 meter som i dag mangler regulert fortau. Dette oppleves som en «missing link» mellom et av kommunens sentrumsområder og et større boligområde.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket vil kunne bidra til at flere kan reise både tryggere og mer miljøvennlig, mellom et boligområde og et sentrumsområdet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bygge opp under byvekstavtalens mål 1-5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging
Planstatus:	Behov for detaljregulering.
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Fortau Fagottvegen
Usikkerhet i prosjektet	Grunneiere og grunnforhold

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Ombygging av bussholdeplass ved skysstasjon
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planen er å flytte eksisterende øy med busskur vestover, samt lage fortau bak busskur som en forlengelse av gang- og sykkelvei fra kulvert under jernbanen. Fortau på østsiden av Spinnerivegen vil forstørres og busskur for østgående busstrafikk vil bli etablert. Det er ønskelig med gjennomkjøring forbudt, med unntak av buss i rute. I tillegg er det tenkt å etablere fotgjengerovergang for å sikre en tryggere overgang enn hva dagens situasjon er.
Formålet med tiltaket:	Det er et behov for prosjektering og ombygging av bussholdeplass ved skysstasjonen, da dagens situasjon anses som lite trafikksikker. Nybygd undergang føres rett ut i trafikkert vei, og det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter ved skysstasjonen. Dette medfører at disse kommer i kontakt med store kjøretøy. I tillegg må man ta utbygging på vestsiden av jernbanen til betraktning, da dette vil føre til økt trafikk av gående og syklende gjennom kulvert. Planen har tatt utgangspunkt i "mulighetsstudie - stasjonsområdet områdeplan Melhus Sentrum", datert 30.01.18.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Området tiltaket vil omfatte kan beskrives som et av kommunens viktigste kollektivknutepunkt. Tiltaket vil bedre trafikksikkerheten betraktelig, da ombygging i mye større grad legger til rette for myke trafikanter. Tiltaket vil kunne bygge opp under miljøpakkens delmål 1-5 og 9. Tiltaket passer godt til byvekstavtalen sitt overordnede mål om å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Løsningen vil sikre bedre fremkommelighet for både buss, gående og syklister. Byvekstavtalens ambisjon om at tiltakene skal føre til færre skadde og døde i trafikken vil også dette tiltaket kunne bidra med.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutviklingsfasen
Planstatus:	Det er planlagt oppstart av områdeplan av skysstasjon i 2021. Det vil bli søkt om dispensasjon fra regulering, da tiltak haster for å bedre trafikksikkerheten. Tiltak tar utgangspunkt i mulighetsstudie for området gjennomført i 2018.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022

Samordning andre tiltak:	Grunnkonseptet i områdeplanen for Melhus sentrum er å ha en ringrute for myke trafikanter. Sammen med gangbru over Gaula, gangbru over E6, og jernbanekulvert vil tiltaket knyttes sammen.
Usikkerhet i prosjektet	Kostnader

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE	
	
Grov skisse over tenkt tiltak.	
	«Ringrute»

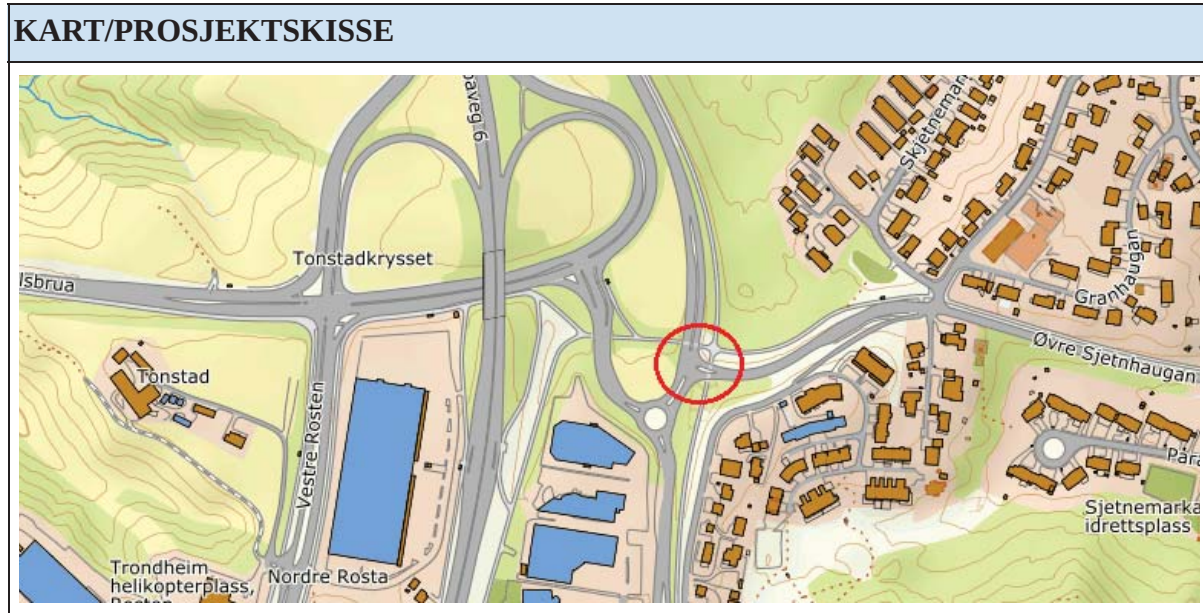
Trafikksikkerhet (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryssutbedring Gamle Okstadbakkan x Øvre Sjetnhaugan
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kommunal veg møter fylkesveg i kryss. Sykkelriksveg inngår også i krysset. Dagens utkjøring fra Sjetnmarka i Gamle Okstadbakkan ligger tett opp mot rundkjøringen ved Østre Rosten. I tillegg kommer busser fra det nye omstigningspunktet på Tonstad ut i Gamle Okstadbakkan rett ved krysset til Sjetnmarka. Dette skaper et krevende trafikkbilde som kan gi dårlig trafikksikkerhet og redusert fremkommelighet. Mulige/nødvendige tiltak kartlegges. En “fjerde arm” i dagens nye rundkjøring er et alternativ som tidligere er kostnadsberegnet. Det er også to gang- og sykkelveger som går i undergang i krysset som møtes i et x-kryss her. Sikten for syklende oppfyller ikke dagens krav, og det er ikke separert mellom gående og syklende. Statens vegvesen ønsker å oppgradere til gang- og sykkelveg her som del av riksvegnettet på sykkel.
Formålet med tiltaket:	Se på alternative kryssløsninger som kan gi bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet. Bidra til at sykkelløsningene i kryssområdet kan forbedres.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet kan bidra til bedre trafikksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling (utredning behov og mulig konsept/tiltak)
Planstatus:	En fjerde arm i rundkjøringen er regulert i plan for E6 Sandmoen - Tonstad fra 2009 hvor plassering av rundkjøring med kobling mot Øvre Sjetnhaugan er vist. Tilpassing av Tonstadkrysset for omstigningspunkt har ivaretatt reguleringsplanen fra 2009 og sikret at det er areal til å realisere rundkjøringen.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-23
Samordning andre tiltak:	Reguleringsplan for E6 Tonstad - Kroppan bru kollektivfelt og sykkeltiltak på Tonstad

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	



Trafikksikkerhet (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 707 Spondalsvegen, Berg- Høstadkorsen, Gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg, lengde 3,5 km, bredde 3 meter, samt utbedring og sammenslåing eksisterende holdeplasser.
Formålet med tiltaket:	Det er bygget gang- og sykkelveg på store deler av strekningen. Denne delen gjenstår for å få et helhetlig tilbud mellom Rye og Spondal. Tiltaket vil gi økt trafikksikkerhet til myke trafikanter samt tryggere skoleveg.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Reduksjon trafikkulykker og flere som går og sykler.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan forventes vedtatt februar 2021, byggeplan og erverv forventes å være på plass i 2021.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Samordning andre tiltak:	Aktuelt å samordne med VA-arbeider (TK)
Usikkerhet i prosjektet	Evt. geotekniske forhold som ikke har blitt avdekket planarbeidet, frivillig grunnavståelse vs ekspropriasjon.

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
65 mill.	April 2018	Anslag	2018	10

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	4,5 mill.	30 mill.	35 mill.
Prosjektfase:	Planlegging, regulering	Utbygging	Utbygging

KART/PROSJEKTSKISSE



Trafikksikkerhet (hvit tabell)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6658 Utleirvegen, Tor veg, kryssutbedring
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

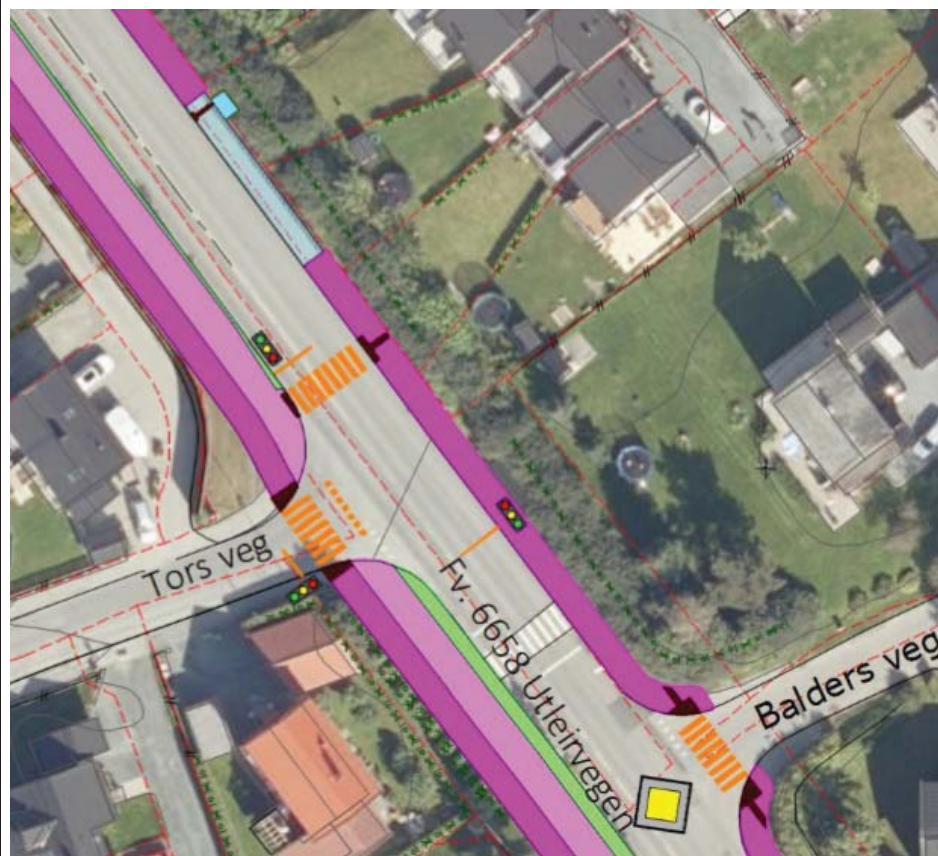
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Signalregulering av kryss, flytting av holdeplass og gangfelt.
Formålet med tiltaket:	Dagens løsning med signalregulert gangfelt og holdeplass skaper flere farlige situasjoner, både i forbindelse med trafikkavvikling i krysset samt myke trafikanter krysningsområder. En bedre regulering av krysset vil bidra til økt kapasitet i trafikkavvikling samt bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Reduksjon av trafikkulykker. Flere går og sykler som følge av en trygg løsning i kryssområdet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Behov for byggeplan (strakstiltak)
Mulig utbyggingsperiode:	2021 (så raskt som mulig)
Samordning andre tiltak:	Tiltaket er løftet ut av mulighetsstudie for strekningen. Først vedtatt som forprosjekt 2018.
Usikkerhet i prosjektet	En koordinering med andre tiltak i annen planfase vil føre til forsinkelse.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill.	2019	2021
Merknad:	Strakstiltaket er ett element på strekningen som totalt har anslag på 52 mill. (anslag gjennomført i 2019).	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	0,5 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging	

KART/PROSJEKTSKISSE



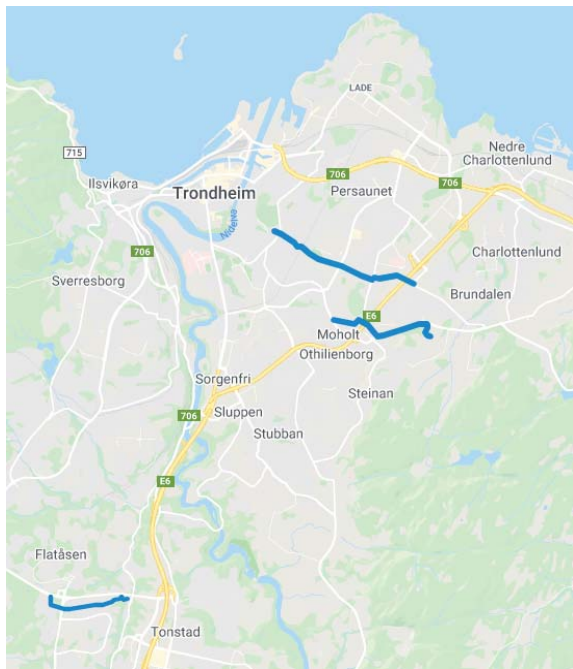
23. Prosjektbeskrivelser sykkel

Sykkel

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Økt standard vinterdrift sykkel, kommunal veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Flere strekninger vil få økt standard på vinterdrift fra sesongen 2020/2021 (GsB-standard).
Formålet med tiltaket:	Økt framkommelighet for syklende i vinterhalvåret
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere reiser med sykkel

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		7 mill.	
Merknad:		6 mill. eksisterende nivå 1 mill. økt omfang	

KART/PROSJEKTSKISSE
 Blå markering viser nye strekninger hvor driftsstandarden skal økes i 2021.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Økt standard vinterdrift sykkel, fylkesveg
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 økt driftsstandard langs fv. 704 og fv. 707.
Formålet med tiltaket:	Mer attraktivt å sykle og gå vinterhalvåret.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt andel gående og syklende.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		8 mill.	
Merknad:		5,5 mill. eksisterende nivå 2,5 mill. økt omfang	

KART/PROSJEKTSKISSE
 Strekninger i grått viser hovednett med høy klasse vinterdrift i 2018/2019 finansiert av Miljøpakken. Tillegg i 2020 i rødt og blått. I 2021 skal driftsstandarden økes langs fv. 704 og 707 (ikke merket på kartet).

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Saupstadbrua, gang- og sykkelbru
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planen legger til rette for å bygge ca 180 meter bru og ca 270 meter tilhørende gang- og sykkelveger med bredde 5,5m. Strekningen vil inngå i hovednettet for sykkel.
Formålet med tiltaket:	Hensikten er å binde Saupstad- og Tiller-områdene tettere sammen for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til måloppnåelse gjennom økt andel gående og syklende og økt tilgjengelighet.

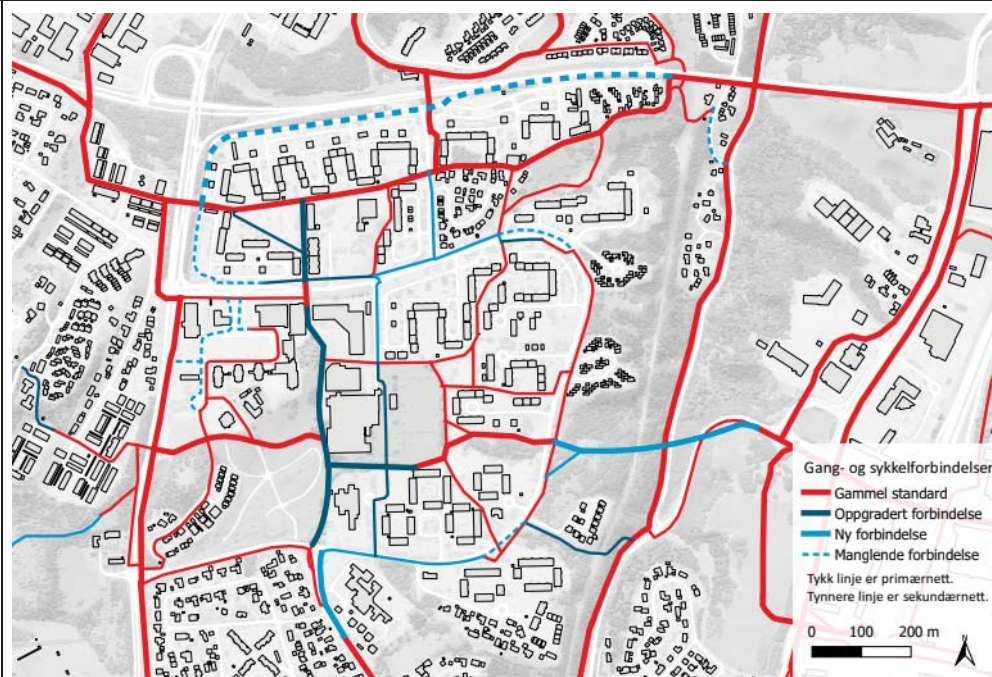
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging, totalentreprenør kontrahert august 2020.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert (2018)
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2022, ferdigstilling 25.06.2022.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
120 mill.	2018	2020
SVV-Anslag gjennomført 23.08.2018, 10 % usikkerhet.		

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
142 mill.	2021	2021
Styringsramme behandlet i PR-sak 91/20.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	56 mill.	66 mill.	20 mill.
Prosjektfase:	Planlegging, utbygging	Utbygging	Utbygging

KART/PROSJEKTSKISSE



3D-illustrasjon som viser broa over Bjørndalen sett fra nord. (modeller fra pågående planarbeid innenfor tre planområder på Rosten).

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæburuta - Punkttiltak, skilting og merking
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling “planavklaring Klæburuta” Delstrekning 9 fra konseptrapport (kun kryss): Nedtaking av lyssignal i kryss med Høgskoleveien, bedre lys: kostnad ca. 1 mill kr Forkjørregulering av Klæbuveien (2,7 km) inkludert skilting og oppmerking mellom S.P. Andersens veg og Baard Iversens veg (ca. 1 km): kostnad ca. 0,3 mill kr
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal gi bidra til en helhetlig rute for gående og syklende mellom Sluppen og Bakklandet. Det vil legge til rette for fortsatt vekst i gående og syklende med redusert konfliktnivå.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2021

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1,3 mill.	2020	2021
Enkelt anslag gjennomført 08.05.2020, 40 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,3 mill.	
Prosjektfase:		Utbygging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kløburuta, Øvre bakklandet - Vollabakken
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE				
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling “planavklaring Klæburuta” og gjelder delstrekning 7 og 8 fra konseptvurderingen.			
	På delstrekning 7 planlegges å utvide fortau på begge sider for å kunne få vinterdrift og dermed unngå gåing i sykkeltrasé. Gata merkes som “sykkelgate” og sykkelfelt fjernes. Kombineres med GsA-standard vinterdrift på minst én side.			
	På delstrekning 8 planlegges å utvide fortau på begge sider, merke med “sykkelgate” og fjerne 6 parkeringsplasser.			
	7		Øvre Bakklandet sør for Lillegårdsbakken, Vollabakken 1 til nr 16 (der bakken flater ut)	Fortau er for smal til å driftes, gående bruker sykkelfelt om vinteren. Gir konflikter og uklar “eierskap” til arealer. Sykkelfelt vurderes som unødvendig/uønsket løsning.
	8		Vollabakken mellom nr 9 og 28 (kryss med Christian Frederiks gate/Klostergata)	Fortau er for smal til å driftes, trapp ved nr. 15 snevrer inn fortau på østlig side.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal bidra til å gi en helhetlig rute for gående og syklende mellom Sluppen og Bakklandet. Gående og syklende skal adskilles og gis et universelt tilbud hele året. Tiltaket vil gjøre det mulig å oppnå god vinterdrift. Det vil legge til rette for fortsatt vekst i gående og syklende med redusert konfliktnivå.			
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.			

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling - konsept
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling - forprosjekt
Planstatus:	Tiltakene på kommunal veg kan gjøres uten reguleringsplan. Teknisk planlegging og byggeplan kan raskt omsettes til brukerverdi, forutsatt nødvendige politiske vedtak.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Samordning andre tiltak:	En del av en lengre rute som må sees i sammenheng

STYRINGSMÅL Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5,5 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	4,5 mill.
Prosjektfase:		Prosjektutvikling (forprosjekt)	Detaljplanlegging, utbygging

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæburuta, Strindvegen - S.P. Andersens veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE				
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling “planavklaring Klæburuta” og gjelder delstrekning 13-14 fra konseptrapporten.			
	På delstrekning 13 utvides fortauet slik at signalstolpe kommer på riktig side. Vurdere løsning for å prioritere syklistene gjennom kryss.			
	På delstrekning 14 bygges holdeplassene om til timeglass, sykkelfelt føres forbi på utsiden av plattform.			
	13		Krysset Klæbuveien x Strindvegen	Flere feil i dagens løsning: Signalstolpen står på venstre side for de syklende / mopedister (skal være på høyre side). Strindvegen er forkjørsveg, men det er ikke skiltet vikeplikt for syklende. Det er merket opp sykkelkryssing som indikerer rettigheter i kryssingen, noe syklende ikke har.
	14		Klæbuveien mellom Strindvegen og S.P. Andersens veg	Ved bussholdeplassene Valgrindvegen er det opphold i sykkelfeltene. Syklende mister tilbudet når bussen står ved holdeplass.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal gi bidra til en helhetlig rute for gående og syklende mellom Sluppen og Bakklandet. Gående og syklende skal adskilles og gis et universelt tilbud hele året. Tiltaket vil gjøre det mulig å oppnå god vinterdrift. Det vil legge til rette for fortsatt vekst i gående og syklende med redusert konfliktnivå.			
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.			

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling - konsept
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling - forprosjekt

Planstatus:	Tiltakene på kommunal veg kan gjøres uten reguleringsplan. Teknisk planlegging og byggeplan kan raskt omsettes til brukerverdi, forutsatt nødvendige politiske vedtak.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Sees i sammenheng med bestilling/prosjekt på rundkjøring/kryss S.P. Andersens veg/Sorgenfriveien.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,5 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	2 mill.
Prosjektfase:		Forprosjekt	Utbygging

KART/PROSJEKTSKISSE

13		Krysset Klæbuveien x Strindvegen
14		Klæbuveien mellom Strindvegen og S.P. Andersens veg

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6660 Jonsvannsveien, sykkelveg med fortau på Dragvoll
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fv. 6660 Jonsvannsveien på Dragvoll er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim. For å nå ønsket kvalitet på strekningen er det behov å oppgradere dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Tiltaket inkluderer forkjørregulerte sykkelkryssinger i tråd med oppdaterte retningslinjer fra Vegdirektoratet. Strekningen går langs NTNU sin eiendom fra Bergheim til kryss Stokkanhaugen. Tiltaket vil passere nylig bygd stasjon for metrobuss på Dragvoll som har tatt høyde for sykkelvegen. Tiltaket vil gå gjennom nytt signalanlegg i krysset Jonsvannsveien x Loholt allé. Signalanlegget har tatt høyde for sykkelvegen og vil inkludere eget sykkelsignal. Utbygging av disse to prosjektene bør samkjøres.  Planlagt utforming av krysset Jonsvannsveien x Loholt allé med eget sykkelsignal
Formålet med tiltaket:	Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Tiltaket kan gjennomføres uten reg.plan med frivillig avtale med NTNU
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
27,5 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	0,5 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging	
Merknad:	Kostnadsanslag gjennomføres primo 2021		

KART/PROSJEKTSKISSE



Signalanlegget er markert med ring, mens planlagt sykkelveg er markert med grønn strek

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6650 Byåsveien nedre del, rundkjøring Søndre Ilevollen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

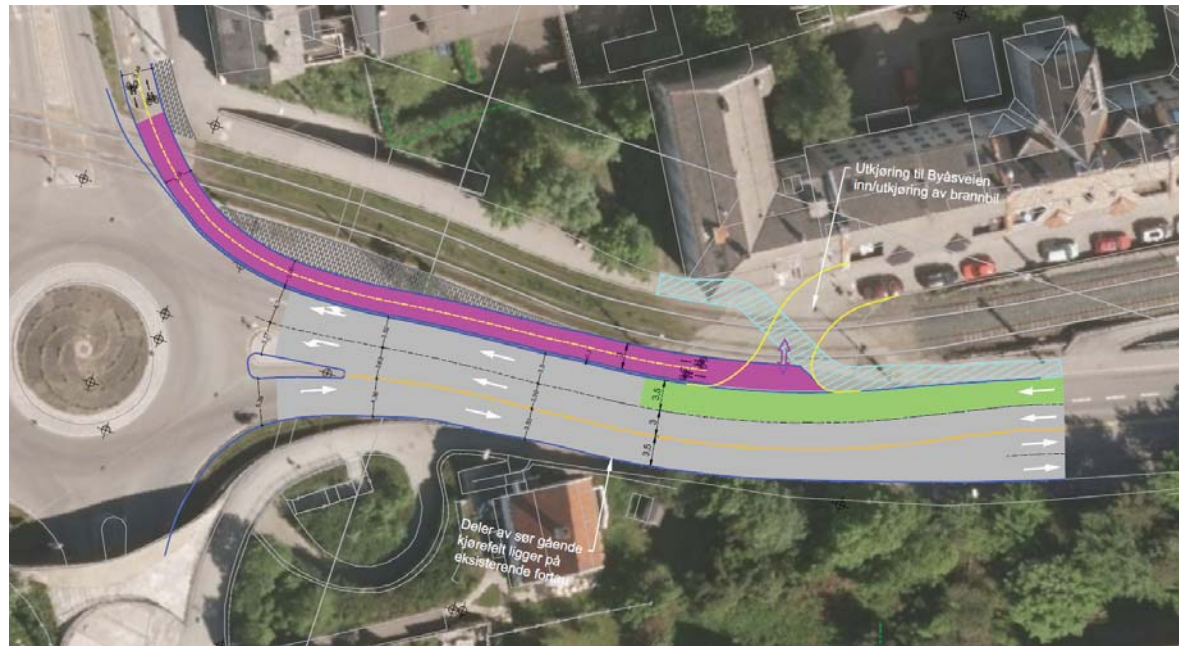
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	- Etablering av sykkelveg i nedre del av Byåsveien - Sykkelveg tilkobles etablert sykkelveg i Søndre Ilevollen - Separasjon av gående og syklende ved Bergsligata - Kollektivfelt forlenges nærmere rundkjøring av søndre Ilevollen for bedring av framkommelighet for kollektiv til sentrum - Løsning forutsetter at det ene sørgående kjørefelt frigjøres for etablering av sykkeltiltak på østsiden av Byåsveien
Formålet med tiltaket:	- Trafikksikkerhet for myke trafikanter og bilister - Skal gjøre det enklere for syklistene å unngå rundkjøring - Bedre framkommelighet for kollektiv
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	- Mer trafiksikker løsning for myke trafikanter - Bedre framkommelighet for kollektiv - Mer trafiksikkerhet for bilister i rundkjøring.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	- Prosjektutvikling (forprosjekt er utført)
Innspill til prosjektfase:	- Detaljering og bygging
Mulig utbyggingsperiode:	- 2020/2021
Samordning andre tiltak:	- Tilpasses en mer langsiktig løsning for sykkelveg med fortau langs Byåsveien - Gateprosjekt Nordre Ilevollen – Kongens gate
Usikkerhet i prosjektet	- Om man får dispens til å omstøte et sørgående kjørefelt til sykkelveg tiltak på østsiden - Kostnader i forbindelse med etablering av overbygning ved rabatt mellom kjøreveg og trikk hvor det ligger mye kabler i grunn samt behov for flytting vegutstyr i refuge - Trafikkavvikling i anleggsperiode - Konflikt med murer på vestsiden av Byåsveien pga vegutvidelse her. - Utvidelse av planområde

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,6 mill. Byggherreoverslag, 40 % usikkerhet	2019	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,2 mill.	0,5 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging	

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6666 Gløshaugen – Lademoen, sykkelfelt
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	- Eidsvolls gate: Sykkelfelt og kryssutbedringstiltak med Jonsvannsveien, og Tyholtveien - Festningsgata: Utvidelse av eksisterende sykkelfelt - Stadsing.Dahlsgt: 200 meter manglende sykkelfelt med tilhørende fortau, samt kryssutbedringstiltak
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal bidra til å få et gjennomgående helhetlig tilbud for syklende. I tillegg bidrar en oppstramming av krysset til bedre forhold for gående. Kortere og mer oversiktlig kryssing bidrar til bedre framkommelighet og økt sikkerhet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Forbedret framkommelighet og trafiksikkerhet for alle gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Hele strekningen ses på som ett prosjekt. Dette arket gjelder sykkel.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
95 mill.	2020	2021
Merknad:	Anslag november 2019, usikkerhet +/- 40 %	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		2 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging (regulering)	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetruta: Blussuvoll - Angelltrøa
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere sykkelveg med fortau i Sigurd Jorsalfars veg og Granåsvegen mellom Nordahl Bruns veg og Ingvald Ystgaards veg. Totalt 1,3 km sykkelveg med fortau over en strekning på ca. 2 km på hovedsykkelnettet i Trondheim. Trondheim kommune ønsker å gå videre med å detaljplanlegge hele ruta samlet. Først og fremst regulering av strekningene med tanke på å sikre sammenhengen på ruta. Man vil så stå fritt til å prioritere delstrekninger til byggeplanlegging og bygging i et senere beslutningspunkt. Da med et bedre beslutningsgrunnlag. Se kart delstrekninger til slutt i prosjektomtalen. Delstrekning 1-3: Delvis gruset gang- og sykkelveg, og delvis boliggate med til dels smale fortau. Behov for regulering. Delstrekning 4: Eksisterende sykkelveg med fortau, klasse A. Forprosjektet har kun sett på tilpasninger mot denne strekningen, ikke nye tiltak på selve strekningen. Delstrekning 5: Har i dag kun ensidig fortau. Forprosjektet viser behov for sykkelveg med fortau. Behov for regulering. Delstrekning 6: Er et eksisterende utbyggingsprosjekt hos Miljøpakken, hvor det er tidligere bevilget midler til bygging. Man har ikke oppnådd frivillig erverv, og det er derfor behov for å utarbeide reguleringsplan også for denne strekningen. Delstrekning 7: Mellom Brøsetvegen og Omkjøringsveien reguleres sykkelveg med fortau av privat utbygger, med grunnlag fra forprosjektet til Brøsetruta.
Formålet med tiltaket:	Øke andelen syklende og gående gjennom et enhetlig og sammenhengende tilbud for syklende og gående på en av hovedrutene for hovedsykkelnettet i Trondheim.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafiksikkerhet og et sammenhengende tilbud.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan og byggeplan)
Planstatus:	Krever regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	VA-anlegg
Usikkerhet i prosjektet	Erverv

STYRINGSMÅL

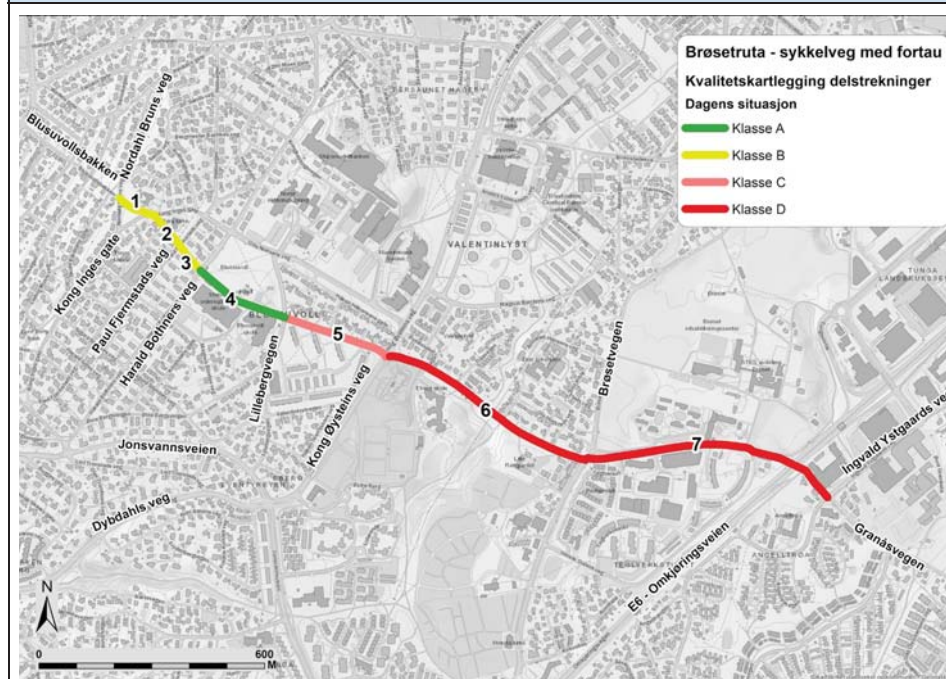
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
45 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	1,5 mill.	7 mill.	50 mill. (-20+40)
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging (regulering, byggeplan)	Byggeplan og utbygging
Merknad:	Tidligere bevilget 1,5 mill. er fra punkttiltak sykkel kv. (PR-sak 158/19). Delstrekning 6, Sigurd Jorsalfars veg, er skilt ut som et eget prosjekt i MP. Her er det tidligere bevilget 30 mill., derav 27 mill. til utbygging og 3 mill. til planlegging (tatt fra budsjettposten tiltak skoler). 30 mill. til delstrekning 6 inngår ikke i oppgitt styringsmål.		

KART/PROSJEKTSKISSE



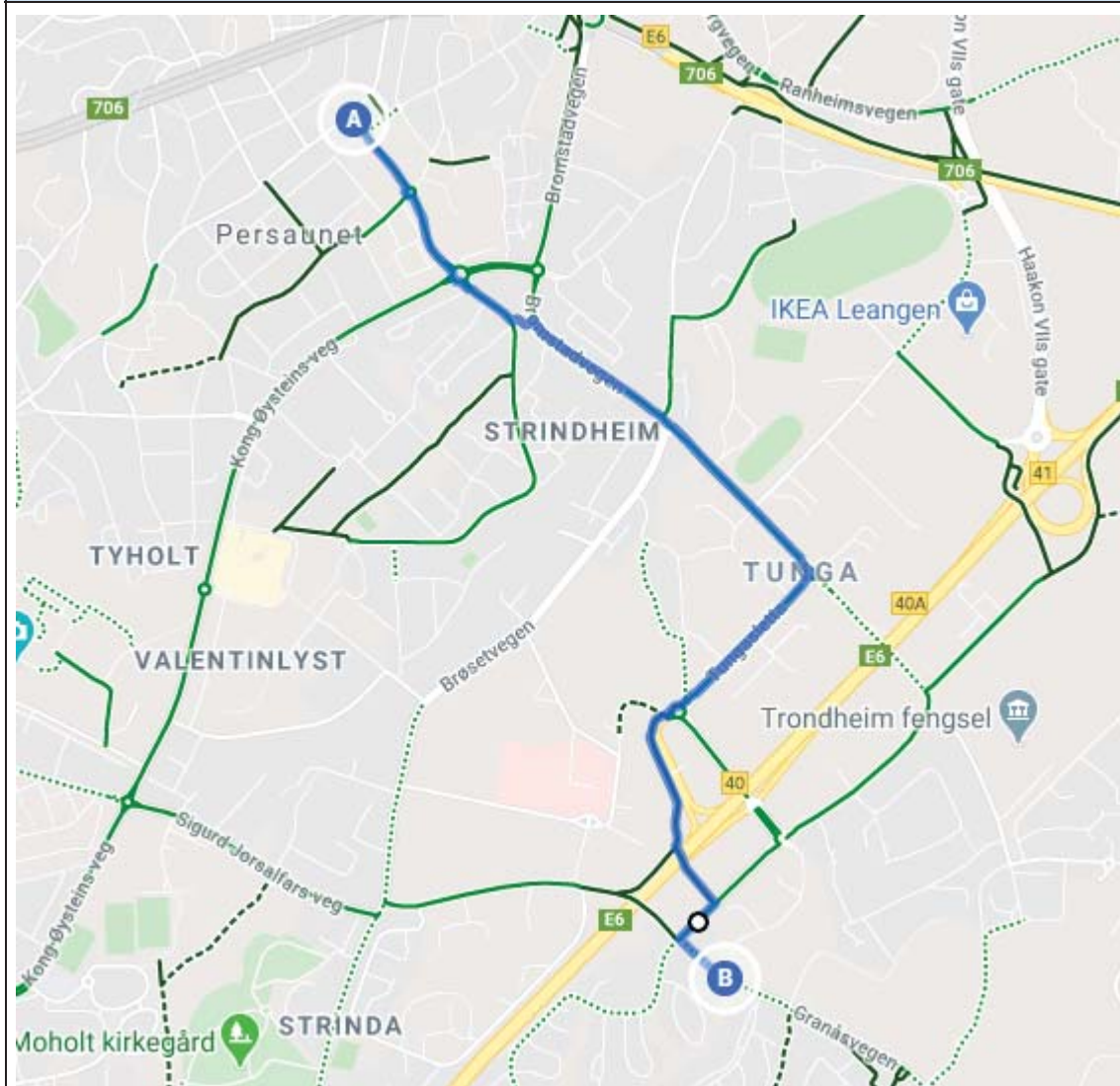
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bromstadruta sykkeltiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau på strekningen Persaunvegen - øvre Granåslia, ca. 3 km. Oppgradering/relokalisering av holdeplasser og utbedring av kryss og avkjørsler for sikrere kryssing for myke trafikanter.
Formålet med tiltaket:	Etablere et sykkeltilbud som er trafiksikkert og er trygt og framkommelig for alle (Klasse A). Dagens tilbud er klassifisert som B, C og D på ulike delstrekninger.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket tilrettelegger for økt andel syklende og gående, gjennom et trygt, tilgjengelig og sammenhengende tilbud.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Store deler av strekningen må reguleres
Mulig utbyggingsperiode:	2024-2025
Samordning andre tiltak:	Kollektiv, relokalisering og oppgradering av holdeplasser
Usikkerhet i prosjektet	Regulering og erverv

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	
Annen finansiering:	Av 3 mill. til prosjektutvikling, ble 2 mill. forskuttet i 2020/"lån" fra fv-tiltak (PR-sak 89/20).		

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sverresborgruta
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:

Sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta (fra krysset Roald Amundsens vei x Fridtjof Nansens vei via Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei til Stavset). I tillegg er General Bangs veg, Dalgårdvegen og en del andre vegforbindelser og snarveier en del av ruta. Ruta er ca. 6,7 km lang.

Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler for sikrere kryssing for myke trafikanter.

Strekningen har foreløpig vært inndelt i seks deler (noe avvik fra skisse) pluss del 7 som består av sidearmer. Konseptfasen har gjort en grov vurdering av prosjektkostnaden for de ulike delene.

Delstrekning		Anslått kostnad	Andel regulering	Andel byggeplan
Del 1	Sverresborg allé	69	1,2	2,9
Del 2-4	Gamle Osloveg	202	3,4	8,6
Del 5	Odd Husbyggs veg	103	1,7	4,4
Del 6	General Bangs veg	63	1,1	2,7
Del 7	Dalgårdvegen, Breidablikk	34	0,6	1,4
Totalt Sverresborgruta		471	8	20

Usikkerhet 40%

Forprosjekt vil gi et kostnadsanslag som grunnlag for styringsmål

Formålet med tiltaket:

Sverresborgruta er klassifisert som en B og D-strekning. Målet er at Sverresborgruta blir en A-strekning innen 2025.

(A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafiksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).

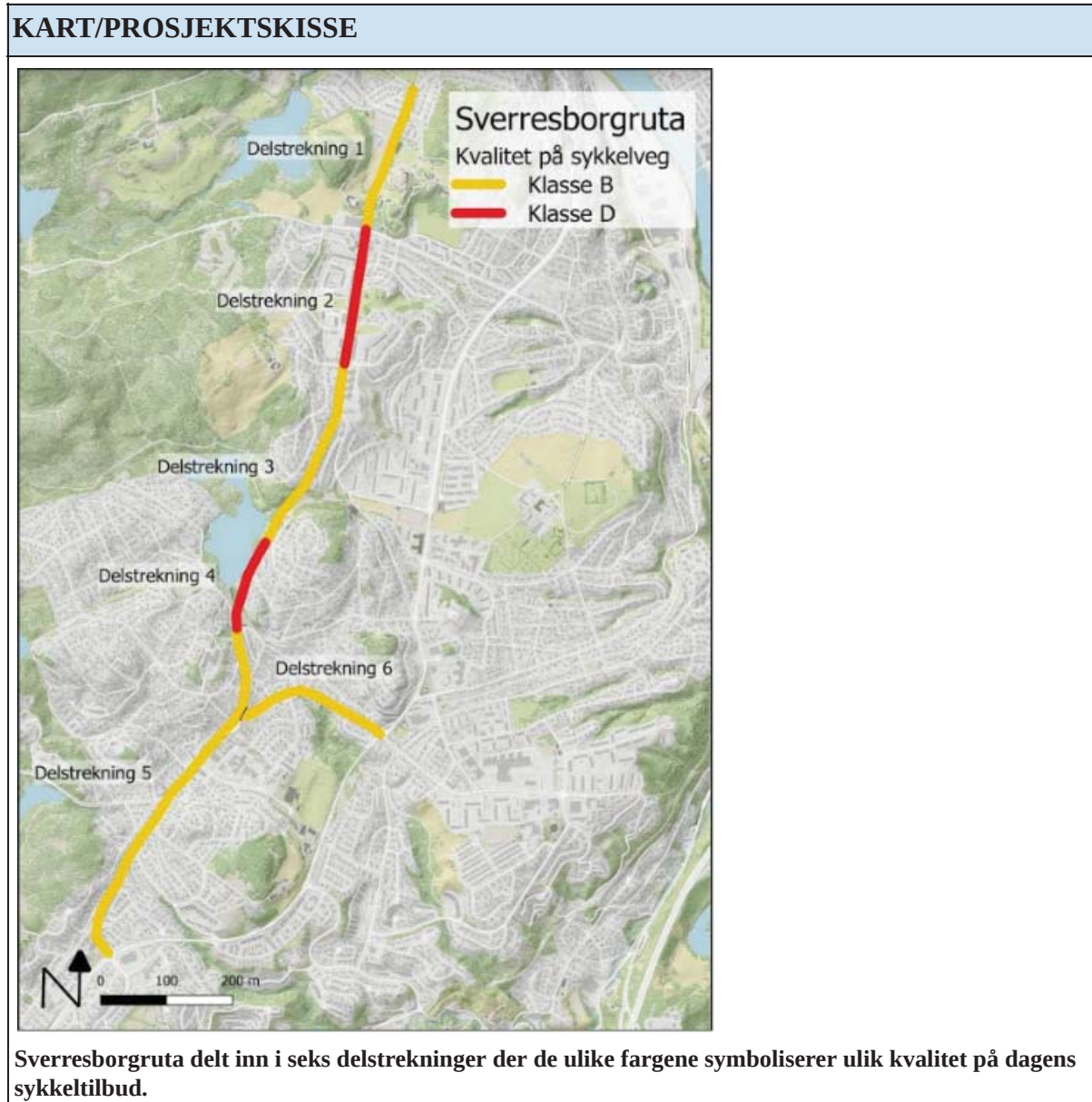
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:

Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Det vil være behov for regulering på de fleste delstrekninger
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2025

Samordning andre tiltak:	Mulig samkjøring med VA på deler av strekningen. Kollektivtiltak holde plasser.
Usikkerhet i prosjektet	Største usikkerheter er 1) løsning i kryss og vanskelige partier, 2) omfang utover sykkelveg, 3) regulering og erverv

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		4 mill.	467 mill.
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	Detaljplanlegging og utbygging
Annen finansiering:	Av 4 mill. til prosjektutvikling, ble 3 mill forskuttet i 2020 (PR-sak 86/20).		



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tyholtveien del 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Strekning Kong Øysteins veg - Persaunvegen. Modernisering fra en bred vegkorridor til tosidig fortau, sykkelveg og veg - forkjørsvveg. Veien er busstrasé. Utbedring av holdeplasser.
Formålet med tiltaket:	Formålet er å etablere eget sykkeltilbud og øke trafikksikkerhet ved å skille gående og syklende, og ved reduksjon av hastighet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til måloppnåelse gjennom økt andel gående og syklende, økt tilgjengelighet og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Regulert i 2019, byggeplan ferdig.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Samordning andre tiltak:	Kan inkludere oppgradering av Tyholt holdeplass. Utskifting av VA planlegges utført samtidig.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
46,5 mill.	2020	2021
SVV-Anslag gjennomført 13.05.20, 10 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	3 mill.	43,5 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	Utbygging	
Annen finansiering:	Gjennomføres sammen med VA-prosjekt som finansieres av Trondheim kommune (utgjør ca. 22 mill. i tillegg)		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykkeltilbud Fjordgata
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Enkle tiltak for å etablere sykkelveg i Fjordgata og deler av Munkegata. Strekningen er ca. 675 m lang. Det skal etableres en sykkelløsning som kobler seg inn på eksisterende sykkelveg i krysset Olav Tryggvassons gt x Munkegata i vest og til sykkelfelt i Kjøpmannsgata i øst. Prosjektet har som mål å sikre et sammenhengende hovednett for sykkel som gir god framkommelighet for syklister, men det er kun enkle tiltak som skal etableres så raskt som mulig i første fase. Intensjonene i arbeidet er å unngå omfattende gravearbeid og at eksisterende sandfang/avrenning skal fungere etter tiltaket. Det ønskes at gatetrær i størst mulig grad skal bevares. I april 2020 ble det vedtatt i formannskapet at sykkeltilbudet skal etableres som sykkelveg på nordsiden av gata. I vedtaket ble det også presisert at det ikke er ønskelig med store inngrep i Lusparken, og at sykkelvegen må gå på utsiden av parken. Det videre arbeidet omfatter en skissefase med avklaring ved problemområdene på strekningen, videreføring av medvirkningsprosessen med næringsliv og beboere og utarbeidelse av byggeplan med mengdebeskrivelse og kostnadsoverslag. Foreløpig kartlagte fysiske tiltak som omfattes av prosjektet: • Etablering av sykkelveg på nordsiden av Fjordgata • Endring fra tverrgående til langsgående parkering • Ny skilting • Fjerning av gammel vegoppmerking • Ny oppmerking av sykkelveg, parkering med mer • Etablering av vareleveringssoner på strekningen • Eventuelle endringer av kryssløsninger langs strekningen Oppstart detaljplanlegging i 2020. Foreslått bevilgning i 2021 er på 15 mill. kr. til detaljplanlegging og bygging. Arbeid med prinsippavklaring og oppstart detaljplanlegging utføres i 2020.
Formålet med tiltaket:	Etablering av sykkeltilbud i Fjordgata til erstatning for fjernet tilbud i Olav Tryggvassons gate (tiltaket følger opp politisk vedtak)
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Tiltaksområdet omfattes av reguleringsplan r0118 Midtbyplanen, hvor det er regulert til kjørevege, gangveg, parkering. Tiltaket krever ikke ny reguleringsplan. Byggeplan med kostnadsanslag forventes å være ferdig rundt påsken 2021.
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2021

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
16,5 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging	
Merknad:	Av 3,5 mill. ble 1,5 mill. forskuttert i 2020 for gjennomføring av prosjektutvikling og for å påbegynne detaljplanlegging (PR-sak 69/20).		



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fjordgata, langsiktige tiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder helhetlig utforming av gata som legger til rette for et godt tilbud for syklende og gående i Fjordgata og nedre del av Munkegata (ca. 675 m). Det skal gjennomføres enkle og foreløpige tiltak for å etablere sykkeltilbud i Fjordgata i 2020 og 2021. På lengre sikt er det behov for et mer omfattende prosjekt som også løser kryssområdene og de trange partiene hvor det ikke er plass til sykkelveg uten større ombygginger, slik at man får et sammenhengende og trafikksikkert sykkeltilbud som oppleves attraktivt for alle trafikanter.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket følger opp politisk vedtak om sykkeltilbud i Fjordgata.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Tiltaksområdet omfattes av reguleringsplan r0118 Midtbyplanen, hvor det er regulert til kjøreveg, gangveg, parkering. Prosjektutviklingsfasen vil avgjøre om det er behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Usikkerhet i prosjektet	Gatebruksplan

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Breidablikveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder Breidablikkveien mellom Byåsveien og Gamle Oslovei, en strekning på om lag 700 meter. Eksisterende situasjon viser at kvaliteten på sykkeltilbudet er klassifisert som Klasse D (rød markering på kartet under). Det vil si et dårlig sykkeltilbud som kun en liten andel vil bruke. Opplevd trygghet og/eller fremkommelighet er dårlig.
Formålet med tiltaket:	Denne strekningen skal oppgraderes med mål om at den i etterkant kan klassifiseres som et sykkelprosjekt i Klasse A. Det vil si et godt sykkeltilbud for alle. Tilbudet må være trafiksikkert, føles trygt og ha god framkommelighet for alle.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Dette tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Utskifting av gatelysanlegg og oppgradering av bussholdeplasser

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		2,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling, detaljplanlegging	
Merknad:	Av 2,5 mill. til prosjektutvikling og detaljplanlegging ble 1,25 mill. forskuttet i 2020 (PR-sak 103/20). Byggherreoverslag forventes klart i nov. 2020, kostnadsanslag febr. 2021.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Persaunvegen, sykkeløsning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny sykkeløsning som ivaretar både gående og syklende samtidig som man ivaretar framkommelighet for busslinje 22. Strekningen er 1,5 km lang. Konseptfasen peker på sykkelveg med fortau som beste løsning. Forprosjektet vil avklare ev. nødvendig tilpasninger på deler av strekningen. Strekningen er 1,5 km lang.
Formålet med tiltaket:	Etablere et sykkeltilbud og oppnå klasse A i ABCD-metoden(sykkel). (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafiksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for økt andel gående og syklende, bedre tilgjengelighet og bedre trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling - konsept
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling - forprosjekt
Planstatus:	Krever regulering på deler av strekningen. Prosjektutvikling forventes å være ferdig i februar 2021, detaljplanlegging kan da påbegynnes.
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Oppgradering av eksisterende holdeplasser i Persaunvegen. Mulig behov for separering av dagens VA-løsning i Persaunvegen.
Usikkerhet i prosjektet	Erverv og regulering. Kabler og diverse i bakken er ikke undersøkt.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
84 mill.	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	3 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Prosjektutvikling	

	(konseptutvikling)		
	Av 3 mill. til prosjektutvikling (forprosjekt) i 2021, ble 2 mill. forskuttert i 2020 (PR 92/20). Tidligere bevilget 0,5 mill. i 2019 under budsjettposten "Nye tiltak til planlegging" (tot. 1 mill.).		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tverrforbindelsen Byåsen-Tempe
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av nye gang- og sykkelforbindelse mellom boligområdene på Byåsen/Hallset og arbeidsplassene på Tempe/Sorgenfri/Sluppen. På Byåsen/Hallset er det rundt 30 000 bosatte, så potensialet for måloppnåelse i forhold til Miljøpakkens mål er betydelig. I konseptutvalgutredningen bør en se på hvilken linjeføring som har størst potensiale. Løsninger må være universelt utformede samt godt tilpasset terrenget, uten skjemmende terrenginngrep. Grunnet tiltakets kompleksitet og behov for omfattende grunnundersøkelser foreslås det å avsette 1,0 mill. kr til prosjektutvikling (konseptvalg) i 2021.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket vil halvere reisetiden for syklende og gående.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, arealutvikling, fremkommelighet og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling (konseptvalgutredning)
Planstatus:	Forbindelsen inngår i hovednett for sykkel. ATP-analyser og analyse av bl.a. nåbarhet/nærhet gjort av SpaceScape i 2012 viser potensialet. Usikkerheten ligger i grunnforhold, brutype og løsning i det bratte terrenget, og om det skal være kollektivtilbud mellom Bøckmans veg og Holtermanns veg via brua.
Mulig utbyggingsperiode:	Ikke før 2024. Et mulig planløp skisseres som følger: konseptvalgutredning i 2021, designkonkurranse i 2022 (bru og løsninger i bratt terreng), regulering og detaljplanlegging i 2023-24.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling (konseptvalgutredning)	

KART/PROSJEKTSKISSE



Kart over området - studentprosjekt NTNU på bruløsning - fotoinspirasjon fra Agraff

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Roald Amundsens vei
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder Roald Amundsens vei fra Ilevollen til Sverresborg alle. Denne strekningen er en del av hovednettet for sykkel og binder byen sammen med Byåsen. Strekningen er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon bærer preg av dårlig sikt i kurver, svak belysning, stigning, hyppige bussavganger og fraværende tilrettelegging for myke trafikanter. Det oppleves derfor utrygt for mange å sykle og gå langs strekningen. Fartsgrensen er 50 km/t og trafikkmengden er 2600. Lengde er 2200 meter. Høyt fartsnivå, dårlig geometri og stigningsforhold, samt mange myke trafikanter er ingen god kombinasjon trafiksikkerhetsmessig og gir dårlig tilrettelegging for myke trafikanter. Det finnes et forprosjekt på strekningen, men det er gjort for lite undersøkelser for infrastruktur i grunnen og geoteknikk. Det mangler også fokus på sykkel.
Formålet med tiltaket:	Denne strekningen skal oppgraderes med mål om at strekningen blir en trafiksikker og trygg strekning å ferdes på for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	I prosjektutviklingsfasen vil det avdekkes om tiltaket utløser behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2024
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, infrastruktur i grunn

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Utvidelse av verftsbrua
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal vurderes om nåværende bru kan utvides med minst 3 meters bredde. Foreløpige undersøkelser sier at det kan la seg gjøre, men bl.a. styrkeberegning må utføres på pilarer og konstruksjon først. Forprosjektet omfatter disse beregninger, samt valg av konsept (breddeutvidelse av eksisterende, kontra grov nytte/kostnadsvurdering av ny bru i nærheten som tillegg til eksisterende).
Formålet med tiltaket:	Eksisterende bru har mange gående og syklende, og er for smal til å gi brukerne nok plass. Det må gjennomføres et tiltak som gir god fremkommelighet for både gående og syklende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Dette tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Forsøkslia
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal utredes hva som kan la seg gjøre for å skape en god løsning for gående og syklende langs trasé i Forsøkslia.
Formålet med tiltaket:	Dagens strekning er lite tilpasset gående og syklende, med flere trafikkfarlige punkter. Formålet er å få en trygg tverrforbindelse mellom Bjørndalen og Kystadlia.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, arealutvikling og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Prosjektet vest for Dovrebanen ligger på grunn regulert til gangveg, gang- og sykkelveg og vegskulder. Prosjektet øst for Dovrebanen ligger inne som gang- og sykkelveg i gjeldende reguleringsplan r45b "Hovedveg på strekningen Bjørndalen-Damli (Forsøkslia nedre del) med tilliggende områder", vedtatt 1999.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Usikkerhet i prosjektet	NVE-kart viser høy kvikkleire-risiko og gamle rassteder langs 1999-traséen.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Brøsetvegen fra parsell av Frode Rinnans veg til Innherredsvegen. Denne strekningen er en del av det vedtatte hovednettet for sykkel. Eksisterende situasjon viser at kvaliteten på store deler av sykkeltilbudet er klassifisert som Klasse D (rød markering på kartet under). Det vil si et dårlig sykkeltilbud som kun en liten andel vil bruke. Enten er trafikkssikkerhet, opplevd trygghet og/eller fremkommelighet dårlig. En kortere strekning er klassifisert som klasse B. Det vil si et godt tilbud for mange. Ett av områdene trafikkssikkerhet, opplevd trygghet eller fremkommelighet er middels og må heves for at tilbudet blir godt nok for alle. Det må utarbeides en plan for å oppgradere strekningen til klasse A.
Formålet med tiltaket:	Målet er et tilbudet skal bli trafikkssikkert, føles trygt og ha god framkommelighet for alle.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til måloppnåelse gjennom økt andel gående og syklende, økt tilgjengelighet og brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2023

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

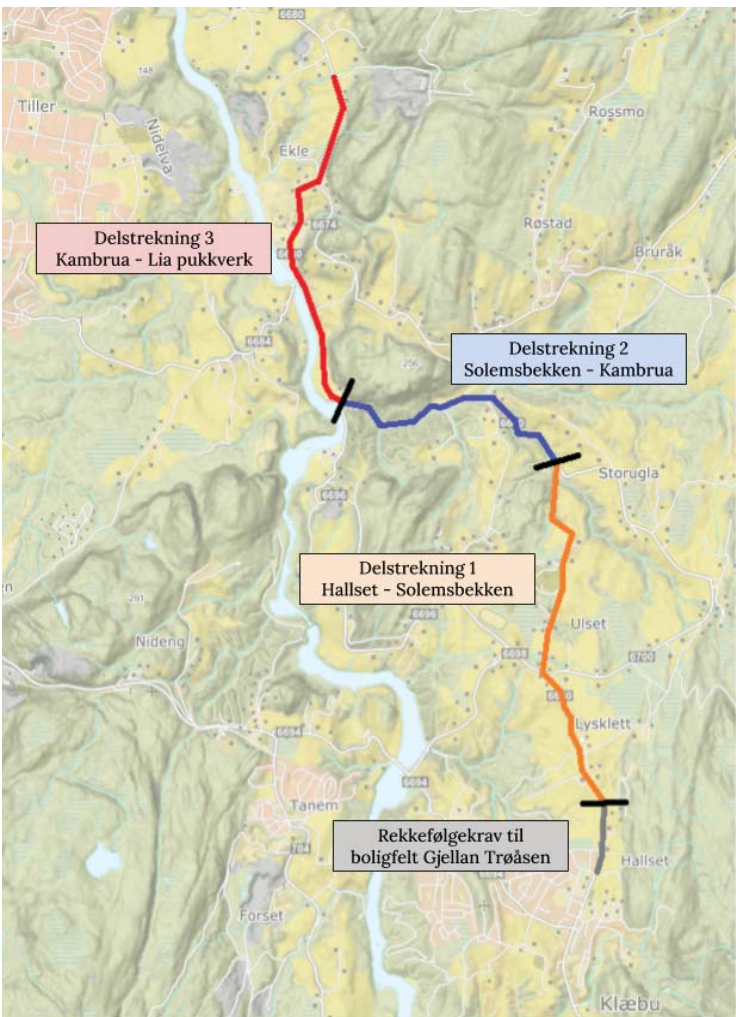
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6680 Klæbu-Lia (del 2), Solemsbekken-Kambrua, GSV
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Målet er å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg fra Klæbu sentrum til Lia pukkverk langs Fv. 6680 som går i Amundsdalen. Tiltaket er delt opp i tre delstrekninger. Delstrekning 1 - lengde 3,3 km: Hallset (Klæbu sentrum) - Solemsbekken (kryss Bostadvegen) Delstrekning 2 - lengde 2,5 km : Solemsbekken (kryss Bostadvegen) - Kambrua (kryss Nordsetvegen) Delstrekning 3 - lengde 3,2 km: Kambrua (kryss Nordsetvegen) - Lia pukkverk Dette prosjektet gjelder delstrekning 2 (lengde 2,5 km): Solemsbekken (kryss Bostadvegen) - Kambrua (kryss Nordsetvegen) Strekningen er ikke planlagt. Tiltaket vil derfor være å utarbeide forprosjekt og reguleringsplan. Delstrekningen vil være den mest krevende å realisere da den går i den trangeste delen av Amundsdalen. På deler av strekningen ligger fylkesvegen og Amundbekken innenfor markagrensa som er satt rundt Bratsbergåsen. Det anbefales derfor å se på trasé på sørsiden av bekken som ikke berører markagrensa. Her går det på deler av strekningen eksisterende stier som man kan følge.  Nederst i Amundsdalen er fylkesvegen og bekken innenfor markagrensa til Bratsbergåsen. En gang- og sykkelveg som legges på sørsiden av bekken her langs eksisterende stier kan også fungere som en attraktiv turveg.
Formålet med tiltaket:	Etablere tilbud for gående og syklende mellom Klæbu og Risvollan gjennom Amundsdalen.

Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.
--------------------------------------	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Reguleringsplan må utarbeides

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE
 Delstrekning 3 Kambrua - Lia pukkverk Delstrekning 2 Solemsbekken - Kambrua Delstrekning 1 Hallset - Solemsbekken Rekkefølgekrav til boligfelt Gjellan Trøasen
Dette prosjektet gjelder prosjektutvikling på delstrekning 2

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykelhotell Leütenhaven
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykelhotellet etableres i eksisterende parkeringsanlegg på Leütenhaven. Sykelhotellet har plass til ca. 160 sykler. Det legges til rette for brukervennlige sykkelparkeringsplasser for vanlige og større elsykler. Det inkluderer også plass til 10 større lastesykler. I tillegg inkluderer det etablering av et serviceanlegg med sykkelvask, servicestasjon og låsbare skap til elsykelbatteri og personlige utstyr.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal gi trygg sykkelparkering for et stort antall syklende i Midtbyen, og skape oppmerksomhet om sykkel som transportmiddel.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljprosjektering og bygging
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2021

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6 mill.	2020	2021

STYRINGSRAMME		
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
6 mill. (totalentreprise)	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	4,1 mill.	1,9 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljprosjektering og utbygging	Utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjonen viser inngangspartiet til sykkelhotellet på Leütenhaven.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sikker sykkelparkering
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det jobbes med planer for sykkelhotell på Leütenhaven og det er et pågående pilotprosjekt for sykkelskap i Ørjaveita. For å øke tilbudet av sikker sykkelparkering ønskes det er teste ut flere løsninger som kan være egnet til å være synlig og praktisk plassert i byrommet. Løsningen skal ikke være større en bilparkering og skal kunne erstatte én gateparkeringsplass. Sykkelanlegget skal kunne flyttes. Det skal testes ut på minst to ulike lokasjoner.. Formålet er å finne et produkt eller løsning som fungerer godt og kan bli en del av byens bymøbler. På denne måten kan det være en del av det som symboliserer Trondheim som en sykkelby.
Formålet med tiltaket:	Et tilbud for trygg sykkelparkering er et viktig virkemiddel for å øke sykkelandelen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1,3 mill.		2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,3 mill.	
Prosjektfase:		Planlegging og utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE



Bildene viser noen alternative løsninger.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Innkjøp av tellere
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Innkjøp av ca. 20 gang- og sykkelteellere. Det er allerede bevilget penger til ca. 10 tellere, men disse vil kun dekke noen få deler av byen. Med ytterligere 20 tellere vil man få dekket store deler av byen og kunne få et godt bilde av gang- og sykkeltrafikken.
Formålet med tiltaket:	Innkjøp av tellere skaffer tall på gang- og sykkeltrafikken og gjør det mulig med før og etter tellinger når det bygges tiltak for å kunne måle effekt av disse. Det vil og gi data på sesongvariasjoner for de 2 trafikantgruppene.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,3 mill.		2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	1,1 mill.	2,2 mill.	
Prosjektfase:	Innkjøp 10 tellere	Innkjøp 20 tellere	
Merknad:	I 2019 (PR-sak 160/19) ble 1,1 mill. kr omdisponert fra punkttiltak sykkel til innkjøp av 10 tellere.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	ATP-beregninger
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppdatering av ATP-nettverk og gjennomføring av nye trafikkberegninger på sykkel og gange. Nettverket ble sist oppdatert i 2016, det er spesielt behov for å få oppdatert kollektivnettet. På gange er det interessant å få gjennomført nye beregninger som inkluderer det nye kollektivsystemet. På sykkel er det ønskelig å gjøre nye trafikkberegninger hvor planlagte nye forbindelser legges inn og flere målpunkt inkluderes for å legge til rette for et tettere nett på sikt.
Formålet med tiltaket:	ATP-beregninger sier noe om potensialet for trafikk i ulike kategorier og brukes til å vurdere effekten av tiltak som foreslås i årsbudsjett og handlingsprogram.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Oppdaterte ATP-beregninger gir bedre kunnskapsgrunnlag til å bygge de prosjektene som gir best måloppnåelse.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,8 mill.	
Prosjektfase:		Gjennomføring	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Hovedsykkellrute Gildheim - Pirbrua
Vegkategori:	Riksveg

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkellveg fra Gildheim til Lilleby/ Strandveien. Strekningen har fem delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Byggeplan) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Bygging) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Reguleringsplan) Det er gjennomført Anslag for delstrekningene 1-3 Hovedsykkellvegen 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.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Etablering av en ny hovedsykkellveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkellvegen vil betjener de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. 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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging/ Detaljplanlegging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan/ reguleringsplan under ferdigstilling
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Kommunen skal skifte ut VA-systemer på deler av strekningen samtidig

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Delstrekning 1: 188 mill. Delstrekning 2: 137 mill. Delstrekning 3: 88 mill. Delstrekning 4: 30 mill. Delstrekning 5: 120 mill. Sum: 592 mill.	2020	

KOSTNAD

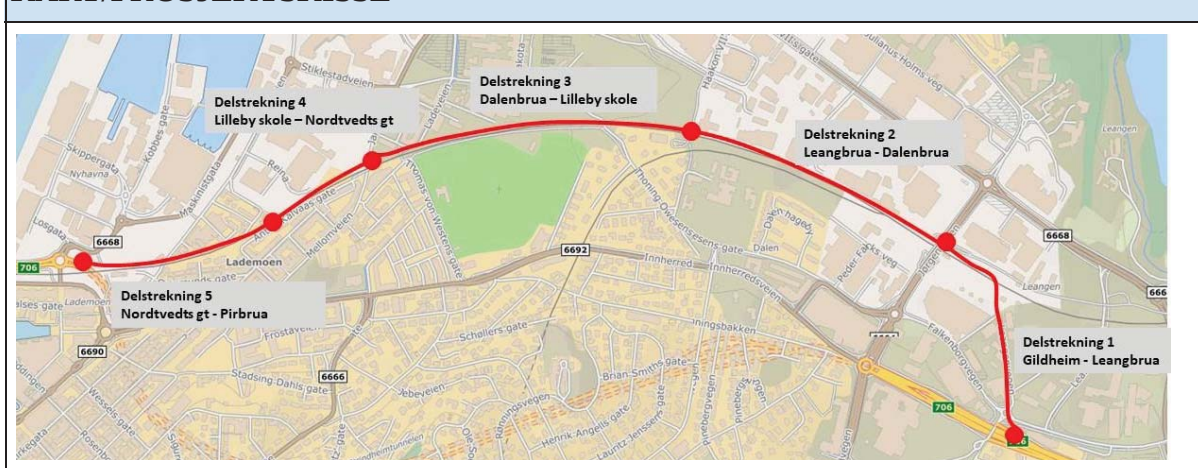
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging

Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
87,5 mill. (delstrekning 3)	3. juni 2020	ANSLAG	2020	+/- 10 %

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	35 mill.	65 mill.	Ca. 480 mill.
Prosjektfase:		Utbygging delstrekning 3 (50 mill.) Detaljplanlegging delstrekning 1,2,4,5 (15 mill.)	

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Hovedsykkelrute sør
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere hovedsykkelveg fra Heimdal/ Tonstad til Sluppen. Tre strekninger: 1. E6 Selsbakk – Sluppen, ca. 1,5 km 2. Fv. 6682 Heimdal – Selsbakk, ca. 4,5 km 3. Fv. 6686 Tonstad – Selsbakk, ca. 2,3 km Prosjektutviklingen skal utrede og avklare prinsippløsninger og resultere i en forprosjektrapport.
Formålet med tiltaket:	Raskere og sikrere sykkeltilbud mellom Sluppenområdet og store boligkonsentrasjoner sør for Trondheim.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Flere syklende og redusert antall konflikter mellom gående og syklende og mellom syklende og motorisert trafikk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Ingen formelle planer
Mulig utbyggingsperiode:	2023

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,5 mill. (0,5 mill. pr. strekning)	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Tonstad – Kroppan, kollektivfelt, kryssombygging og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planarbeidet har så langt omfattet flere deltiltak. Prosjektets innhold og finansiering er ikke endelig avklart: • Sørgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nordgående kollektivfelt Tonstad – Fossestuvegen • Nye holdeplasser E6 Tonstad • Utbedring av kryss/ vekslingsstrekning Tonstad • Høystandard løsning for gående og syklende mellom Østre Rosten/ Øvre Sjetnhaugen og Vestre Rosten. • Viltkryssing i Okstadbakken Holdeplasser på Tonstad forutsetter fravik fra vegnormalene, noe som er avslått. Disse vil derfor bli tatt ut av plangrunnlaget. Det forutsettes bruk av ubenyttede riksvegmidler til videre byggeplanlegging av de løsningene som inngår i prosjektet.
Formålet med tiltaket:	Øke trafiksikkerheten på strekningen og gi mer forutsigbar framkommelighet for bussen, samt økt trygghet for gående og syklende.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Kollektivtiltakene forventes ikke å gi dokumenterbar redusert reisetid for bussen, men vil gi noe økning av sikkerhet og forutsigbarhet Tonstadkrysset har for kort avkjøringsrampe for nordgående trafikk fra E6, og for smale felt og vegskulder i påkjøringsrampen for E6 sørgående fra fv. 6650. Strekningen er definert ulykkesstrekning. Basert på programmet TS-EFFEKT og trafiksikkerhetshåndboka til TØI vil tiltaket redusere antall ulykker og ulykkeskostnadene på strekningen med 20-30 %. Bedre og sikrere løsninger for gående og syklende vil gi økt opplevd trygghet, og en forbedring av tilbudet vil i seg selv vil bidra til å øke antallet som går og sykler. Ikke minst vil tiltaket gi et bedre helhetlig sykkelnett i området når Saupstadbrua står klar for bruk. Det er 650 meter oppgradert sykkelveg med fortau i planen. Ingen av tiltakene vil gi økt biltrafikk.

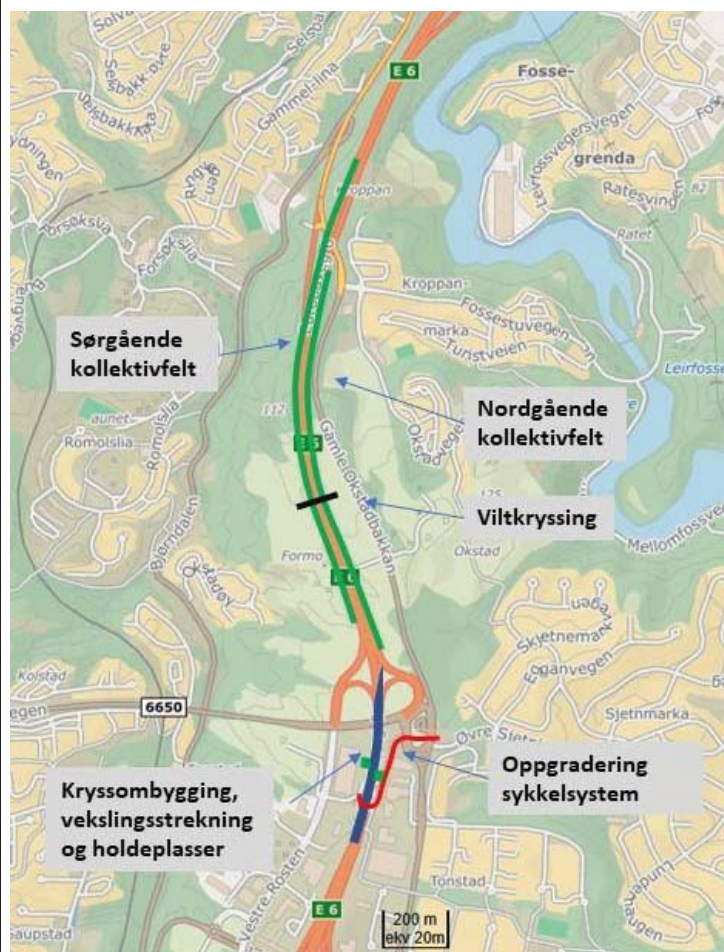
STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsplan under ferdigstilling. Forventet vedtak høsten 2020.
Mulig utbyggingsperiode:	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		3 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging sykkelvegnett	
Merknad	Byggeplanlegging av de nevnte tiltakene er foreslått finansiert av ubenyttede riksvegmidler programområde avsatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2018 (20,5 mill. kr avsatt).		

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fylkesveg 6798 og 6804 møtes ved E14. Det er gang- og sykkelveg langs 6798 som går i undergang under E14. På nordsida er forbindelsen til sentrum, skoler og idrettsanlegg dårlig. GS-veg mangler langs 6804 i dette området. Tilsvarende mangler en god GS-veg langs E14 på strekningen. Tiltaket er å vurdere om man kan få til en trygg forbindelse vestover mot sentrum langs E14 og nordover langs fv. 6804 for gående og syklende. Undergang under fv. 6804 kan være aktuelt.
Formålet med tiltaket:	Gi gående og syklende sammenhengende, attraktive og trygge forbindelser langs fylkesvegen og europavegen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Flere vil føle det trygt å gå og sykle og vil kunne velge det fremfor å kjøre. Tiltaket bidrar til sammenhengende nettverk for gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Krever reguleringsplan

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Granholtvegen-Ålivegen, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utbygging av 170 meter GS-veg langs Granholtvegen og Ålivegen, med tilhørende støyskjerm, VA-tiltak m.m.
Formålet med tiltaket:	Det mangler 170 meter GS-veg strekningen, som utgjør et brudd i det ellers sammenhengende riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal og Trondheim. Fortau på denne strekningen vil gi en mer trafiksikker adkomst til bussholdeplassene på Vikhammer.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til måloppnåelse for mål 2-5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltak regulert i planid 201501
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Usikkerhet i prosjektet	Avklaringer rundt støyskjerm langs fv. 950.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,8 mill.	2019	2021
Forenklet anslag gjennomført 12.06.20, 15 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	7,3 mill.	0
Prosjektfase:	Detaljplanlegging	Utbygging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 950 Homla bru, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forbedring av dagens GS-løsning over Homla bru, enten som separat GS-bru eller ny kjørebru. Dagens bru har ikke tilfredsstillende kapasitet for tyngre kjøretøy.
Formålet med tiltaket:	Sikre trygg ferdsel for syklende og gående inn til Hommelvik sentrum samt til holdeplasser for tog og buss. Tiltaket vil få betydning for de som vil benytte park & ride i Hommelvik for videre kollektivtransport. Homla bru er del av riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal-Trondheim, samt at mange skolebarn benytter denne adkomsten til skolene i Hommelvik.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Byvekstavtalens delmål 1, 2, 3, 4, 5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Ferdig reguleringsplan. Grovt prosjektert.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
100 mill.	2019	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5 mill.	0,8 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Detaljplanlegging	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6672 Markabygdvegen, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	GS-veg langs Markabygdvegen, mellom grense Trondheim og Gullhaugvegen.
Formålet med tiltaket:	Langs Markabygdvegen er det ikke GS-veg, noe som gir manglende vegnett for gående og syklende, samtidig som det gir redusert trafiksikkerhet for gående og syklende langs denne strekningen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Vi mener tiltaket bygger opp under mål 1-5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Må reguleres der det i dag er uregulert eller regulert til vegformål.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Smiskaret-Sveberg, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg mellom Smiskaret og Sveberg. Området er svært bratt, og det er behov for en bedre løsning for syklistene. Innregulert tursti er preget av bratt terreng, og er mindre egnet for syklistene. På prosjektidéstadiet er det ikke avklart hvor beste trasé for GS-veg bør ligge, og det er noe som bør utredes i prosjektutviklingen.
Formålet med tiltaket:	Forsterke forbindelsen for fotgjengere og syklistene mellom Smiskaret (stort boligområde) og Sveberg (bolig-, skole- og sentrumsområde).
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bygge opp under mål 2-4.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Tiltaket er uregulert. Aktuell trasé ligger innenfor formålene friluftsområde eller LNF.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Usikkerhet i prosjektet	Grunneiere, grunnforhold og stigningsforhold.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang- og sykkelbru over E6
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang- og sykkelbru over E6 iht. til vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Utbygging skjer sammen med Nye Veier sitt prosjekt med å oppgradere E6 til ny firefelts motorvegstandard. Gangbruene er inntatt i reguleringsplan for ny E6, og viser en gangbru med en lengde på ca. 75 meter med en bredde på 3,5 meter.
Formålet med tiltaket:	Oppgradere sammenhengende gang- og sykkelnett som en indre ringrute i tettstedet. Binde sammen øst og vestsiden av Gaula. Opprette kopling mellom skoleområdet/Gimseområdet og øvrige sentrum. Bedre trafiksikkerheten for gående og syklende som skal til vestsiden.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Målet er at flere reiser kollektivt. Sammen med en videre forlengelse av bru over Gaula, og ny gang- og sykkelveg vestover mot Gimse og Brekkåsen, vil dette være med på å øke tilgjengeligheten til kollektivknutepunktet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert til følgende formål etter plan- og bygningsloven i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum: «Gang- og sykkelveger og fortau».
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil være en naturlig videreføring av gang- og sykkelveg forbindelsen vestover fra kollektivknutepunktet i sentrum.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, kostnader, sikringstiltak i forhold til eksisterende E6.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
25 mill.	2019	2020

STYRINGSRAMME

Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging

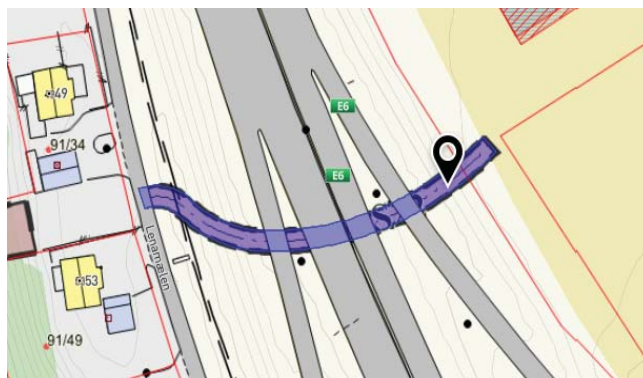
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
32,3 mill.	2019	2021

Kalkyle etter prosjektering og mengdeberegning, gjennomført 30.10.19. 10 % usikkerhet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	2,9 mill.	29,4 mill.	
Prosjektfase:	Detaljplanlegging	Utbygging	
Annen finansiering:	Deler av prosjektet planlegges finansiert også med midler fra utbyggingsavtaler.		

KART/PROSJEKTSKISSE



«Ringrute» - grunnkonsept i områdeplan for Melhus sentrum

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang- og sykkelbru over Gaula
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

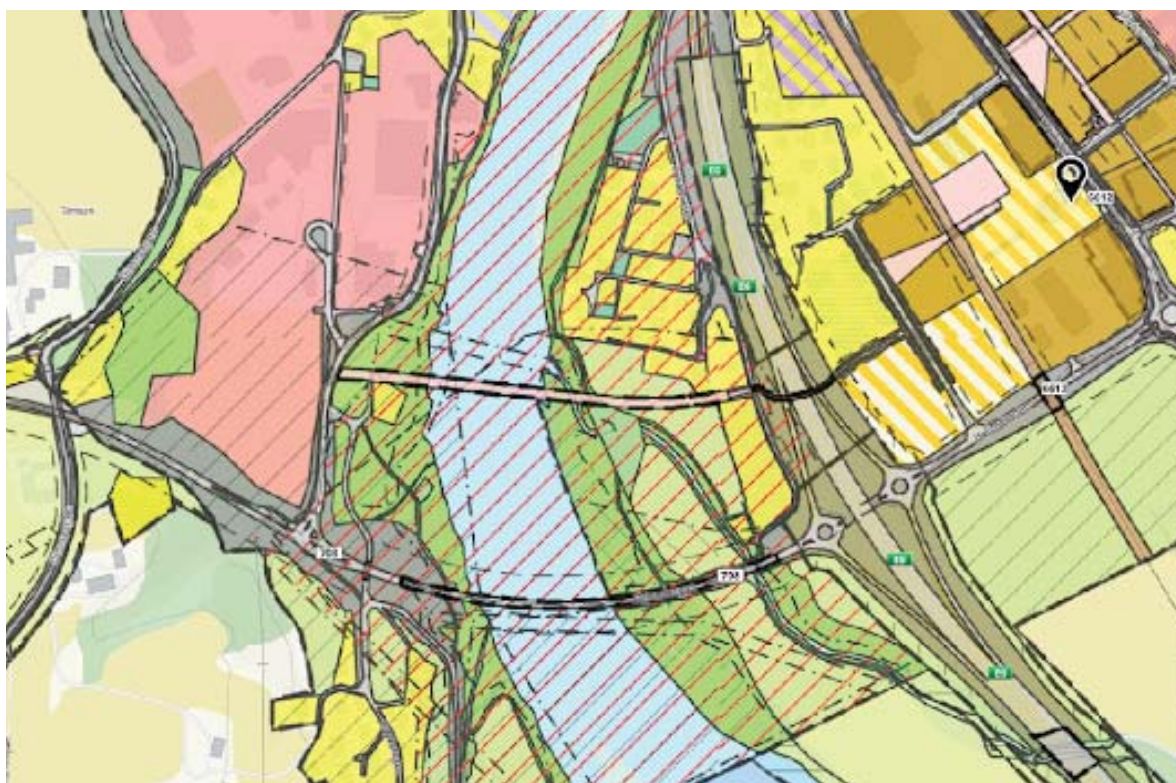
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang- og sykkelbru over Gaula jf. områdeplan for Melhus sentrum. Tiltaket må sees i sammenheng med tiltaket GS-bru over E6. Bruens lengde er estimert til 400 meter, med en bredde på ca. 4,5 meter.
Formålet med tiltaket:	I samsvar med vedtatt områdeplan for Melhus sentrum i den hensikt å oppgradere sammenhengende gang- og sykkelnett som en indre ringrute i tettstedet. Videre for å binde sammen øst og vestsiden av Gaula, samt opprette kopling mellom skoleområdet/Gimseområdet og øvrige sentrum/kollektivknutepunktet. Bedre trafiksikkerhet for gående og syklende som skal krysse Gaula, kortere gangveg mellom skoleområdet/parkeringshus og kollektivknutepunktet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Enklere adkomst til kollektivknutepunktet i sentrum til skole, til/fra boligområdene på vestsiden av Gaula. Gir muligheter til pendlere å parkere på vestsiden, og gå 900 meter over til kollektivknutepunktet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Inngår i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2025
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil være en naturlig videreføring av gangbru over E6, samt bygging av parkeringshus på vestsiden av Gaula.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, hensyn til elven (NVE), kostnader, sikkerhet.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
125 mill.	2019	2021
Forenklet anslag gjennomført 09.09.2019, 40 % usikkerhet.		

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,5	1,2 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling	Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Monstuflata-Gimsvegen, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ny GS-veg fra ny gangbru over Gaula og opp til Gimsvegen mot Brekkåsen. Tiltaket er siste etappe i en ny forbindelse fra kollektivknutepunktet til Gimse/Brekkåsen. Alternative løsninger må vurderes og kostnadsberegnes. Det er 3 mulige alternativer fra 520 meter til 620 meter.
Formålet med tiltaket:	Opprette sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse fra boligområdet Gimse/Brekkåsen til Melhus sentrum.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Øke andel syklende og gående fra boligområdene i vest til kollektivknutepunktet, slik at biltrafikken lettere kan reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Tiltaket må reguleres, og vil inngå i planlagt områdeplan for Brekkåsen.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2025
Samordning andre tiltak:	Tiltaket vil bli vurdert gjennom områdeplan for Brekkåsen. Det må samordnes med tiltaket om å utrede sikkerheten og fremkommeligheten knyttet til bussadkomst til og fra videregående skole ved Hølundvegen (fv. 708).
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, kostnader, eventuell kryssing av fv. 708.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 950 Malvikvegen, Reppe-Væretrøa GSV
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg 3 m bredde, 1,6 km.
Formålet med tiltaket:	Tilbudet for syklende langs E6 på strekningen Ranheim-Stjørdal er definert til å ligge langs Fv. 950. Her mangler det i dag tilbud på strekningen Reppe-Værestrøa.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Flere skal gå og sykle, samt reduksjon trafikkulykker

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan ventes vedtatt mai 2021
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Usikkerhet i prosjektet	Eventuell grunnavståelse og prosess for dette. Geotekniske forhold som ikke er avdekket under prosess reguleringsplan.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
60 mill.	2017	PR sak 64/17 (ikke innarbeidet i budsjett)

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	3,5 mill.	5 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (regulering)	Detaljplanlegging	
Merknad:	Mulighet for statlig finansiering («3,8 mrd-potten» - statlig sykkelvegnett – korridor)		

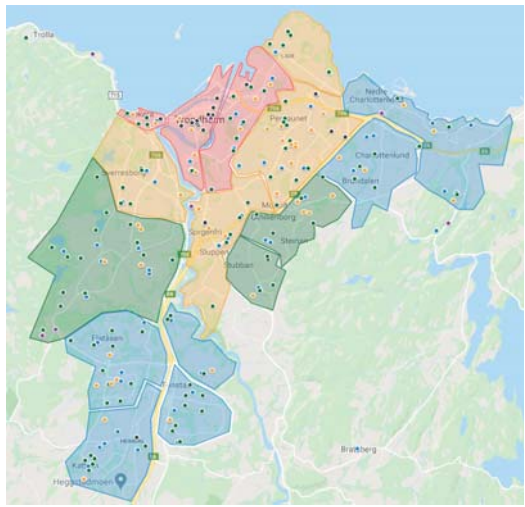
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykkelparkering ved kommunale enheter
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utendørs sykkelparkering detaljplanlegges og bygges ut ved kommunale enheter i Trondheim. Gjennom HjemJobbHjem-strategien for Trondheim kommune (tidligere "PARK-strategien") har mobilitetsrådgiverne utarbeidet en modell og oversikt over behov for sykkelparkering ved kommunale enheter. Gjennom HjemJobbHjem-strategien vil det innføres parkeringsregulering ved kommunale enheter i Trondheim. Regulering vil skje i samarbeid med Trondheim parkering. I forkant av parkeringsregulering bør enhetene ha tilstrekkelig sykkelparkering, slik at flest mulig kan sykle til jobb. Sykkelparkering bygges ut område for område over 4 år. Utbygging av sykkelparkering omfatter: • Låsebøyler/sykelstativer • Låsbare sykkelstative • Takoverbygg ved utendørs sykkelstativer • Låsbare sykkelhus ved skoler Det søkes for 2021 om midler til utbygging av sykkelparkering for områder som omfatter Ila, Midtbyen, Singsaker, Rosenborg og Lade (rødt område i kartet nedenfor). Kun enheter som regnes som trengende etter HjemJobbHjem-strategien vil få tilbud om utbygging av sykkelparkering. Av til sammen 60 kommunale enheter i det gitte området, omfatter dette innspillet utbygging av sykkelparkering ved 13 enheter. De øvrige enhetene regnes for å ha tilstrekkelig godt utbygget sykkelparkering. Det legges opp til et godt tilbud til om lag 150 syklende. Inkludert i kostnad er planlegging av ytterligere utbygging i 2022. 2022-området har 70 kommunale enheter, hvorav 26 er aktuelle i henhold til HjemJobbHjem-metodikken.
Formålet med tiltaket:	Legge til rette for økt andel syklende på arbeidsreiser til kommunale enheter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende som er et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Prosjektet samkjøres med øvrige planer i HjemJobbHjem, som også omfatter blant annet utbedring av garderobefasiliteter og innføring av parkeringsregulering.
Usikkerhet i prosjektet	• Hvorvidt enheter ved nærmere ettersyn har behov for forbedret sykkelparkering • Hvorvidt enheter har plass til etablering av sykkelparkering • Behov for grunnarbeid • Hvorvidt sykkelhus er nødvendig/ønskelig ved skoler

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4 mill.		2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		4 mill.	
Prosjektfase:		Detaljplanlegging og utbygging	

KART/PROSJEKTSKISSE
 HjemJobbHjem-prosjektets utbyggingsområder. Sykkelparkering skal etableres i rødt område i 2021, gult område i 2022, grønt område 2023 og blått område i 2024. Prikkene markerer posisjonene til kommunale enheter.

24. Prosjektbeskrivelser støy

Støy

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Støyutredning Jakobsli, Bromstad og Industrivegen
Ansvarlig etat:	Trondheim Kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gjennomføre detaljberegning og kartlegge støysoner langs Jakobslivegen, Hørløcks veg, Bromstadvegen m/sideveger og Industrivegen m/sideveger.
Formålet med tiltaket:	De listede områdene er grovt kartlagt og i denne kartleggingen beskrevet som støyutsatt. Før det iverksettes tiltak for begrensede midler ønsker vi å gjennomføre en mer detaljert støyutredning for å sikre at tiltak settes inn der behovet/støyforurensningen er størst. For enkelte av områdene, Jakobsli især, opplever vi stor pågang fra publikum/innbyggere med hensyn på støy.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres. Tiltaket vil gi grunnlag for å prioritere strekninger der det kan iverksettes tiltak for å bedre beboeres tilgang til støyskjermet uterom.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Usikkerhet i prosjektet	Aktuelle reguleringsplaner, planlagte utbyggingsprosjekter, kostnadsestimat/kostnader knyttet til bygging.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	
Merknad:	Fordeling bevilgning 1 mill.: Jakobslivegen og Hørløcks veg: 0,3 mill. Industrivegen m/ sideveger: 0,4 mill. Bromstadvegen m/ sideveger: 0,3 mill.		

25. Prosjektbeskrivelser gange

Gange

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveipakke 7 og 8
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	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, benker og skilting. Snarveipakke 7: Bygging av følgende snarveier (2021): • Snarvei mellom Kong Øysteins veg og Aasta Hansteens veg • Snarvei mellom Viktor Baumanns veg og Oscar Wistings veg • Snarvei mellom Kongsvegen og Reier Søbstds veg • 2 snarveier ved Saupstadsenteret • Snarvei mellom Tonstadbrinken og Østre Rosten • Snarvei til Berg skole • Snarvei mellom Tonstadbrinken og Moltmyra • Snarvei mellom Olaf Bulls veg og Dalgårdbrua • Snarvei mellom Brundalen og Yrkesskolevegen • Snarvei mellom mellom Serinellystveien og Gamle Oslovei Snarveipakke 8: I 2021 skal det planlegges og prosjekteres 8-10 snarveier. Disse snarveiene vil bli prioritert i løpet av 2020. Midler til utbygging vil bli spilt inn til budsjett 2022. Miljøpakken (TK) har utviklet en metode for å plukke ut de snarveiene som har høyest potensiale for å bidra til Miljøpakkens mål om at flere skal gå. En snarvei som får høy måloppnåelse er en gangforbindelsen er ligger nær mange viktige målpunkt, har mange potensielle brukere og god avstandsbesparelse. I tillegg til å vurdere snarveiene i metoden gjøres det utsjekk av eiendomsforhold, mulighet for oppgradering til bedre standard og det legges vekt på å spre tiltak i hele kommunen. Det er også lagt vekt på snarveier i satsningsområder som f.eks forbindelser til bussholdeplasser, oppgradering av stier i forbindelse med områdeløft og aldersvennlig by. Siden oppstart av satsingen er ca. 70 snarveier ferdig oppgradert og

	ca. 15 nye snarveier skal bygges i løpet av 2020.
Formålet med tiltaket:	Målet med oppgradering av snarveier er å skape attraktive gangforbindelser og et mer helhetlig og trygt gangnett til viktige reisemål. Dette gjør at flere folk velger å gå direkte til reisemålet samt at det blir mer attraktivt å bruke kollektivtransport. Dette er i tråd med den vedtatte gåstrategien fra 2016.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til at flere skal gå samt økt brukertilfredshet.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	Snarveipakke 7: 2,6 mill. (planlegging)	Snarveipakke 7: 11 mill. (utbygging) Snarveipakke 8: 3 mill. (planlegging)	
Merknad:	Tidligere bevilget er fra sekkepost snarveier.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarvei Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Snarveien i Klæbu ble i budsjett 2020 spilt inn som et eget prosjekt utenfor sekkepost for snarveier. Snarveien kom som innspill fra tidligere Klæbu kommune, og er et krevende, men viktig rekkefølgekrav knyttet til et mindre boligprosjekt med privat utbygger i Ulstadvegen. Det legges opp til at Miljøpakken delfinansierer bygging av snarveien fordi det vil koste mer enn det er rimelig å pålegge den private utbyggeren.
Formålet med tiltaket:	Formålet med prosjektet er å få flere til å gå. Målpunkt er primært skole barne- og ungdomsskole og idrettsanlegg (hall og kunstgressbane)
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til at flere skal gå samt økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging (delfinansiering)
Planstatus:	Arealet er regulert til friområde. Privat utbygger har igangsatt reguleringsplanarbeid for snarveien. Tiltaket behandles som en “mindre vesentlig endring” av gjeldende reguleringsplan og vil derfor ha en forenklet prosess. Byggeplan under utarbeidelse av utbygger.
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Usikkerhet i prosjektet	Framdrift reguleringsplanarbeid, erverv

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,3	0,5 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging	Utbygging (delfinansiering)	
Annen finansiering:	Privat utbygger bidrar også med finansiering.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Lundvegen, fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Lundvegen er hovedatkomst til hele Lundåsen og har ikke fortaustilbud. Prosjektet innebærer etablering av fortau langs vegens østside, strekning Ringvålvegen - Jørgen Hegstads veg..
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafikk sikkerhet samt målet om at flere skal gå.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Gjeldende reguleringsplan er for gammel til å kunne tjene som et ev. ekspropriasjonsgrunnlag. Det er igangsatt reguleringsplan for fortau. Planen er innsendt til 1. gangs behandling og forventes vedtatt før årsskiftet 2020/21. Byggeplan er under anskaffelse, forventer at konsulent vil være på plass i slutten av oktober 2020. Kostnadsestimat foreligger.
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Koordineres med oppgradering av kollektivholdeplass i Miljøpakken
Usikkerhet i prosjektet	Erverv

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,7 mill	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	3,7 mill.	1 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging	Detaljplanlegging	
Annen finansiering:	Av tidligere bevilget 3,7 mill., er 2,2 mill. fra sekkepost helhetlig gangnett.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Havstadvegen, fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket innebærer etablering av brøytbart fortau langs Havstadvegens sørside (langs idrettsanlegget til Astor), strekning Byåsveien - Broddes veg. Store deler av dagens areal består kun av en bred grusskulder med hull, dammer og nedslitt kantstein. "Fortauet" har ikke brøyttestandard. Tiltaket er nå klart for bygging.
Formålet med tiltaket:	Havstadvegen er sentral forbindelse til metrobusstasjon Havstadvegen i Byåsveien. Fortauet blir også gangforbindelse til ende-/startholdeplass for den viktige nye tverrforbindelsen til Lade via Gløshaugen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan under utarbeidelse av konsulent.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, ferdigstillelse av byggeplan.
Planstatus:	Det er avklart at tiltaket ikke krever reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2021

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
8,5 mill	2020	2021

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	2 mill.	0,2 mill.	
Prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging	Detaljplanlegging	
Annen finansiering:	Tidligere bevilget 2 mill. fra helhetlig gangnett.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Saupstadringen, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg, 150 m inkludert 2 mindre snarveiforbindelser Det er kun denne strekningen som gjenstår for å få et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Saupstadringen (ensidig). Øvrige manglende tilrettelegging for gående langs Saupstadringen er sikret bygget som rekkefølgekrav til ny Huseby barneskole og ungdomsskole. I dag må fotgjengerne krysse Saupstadringen to ganger eller gå i veibanen.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å sikre et sammenhengende gangtilbud langs øst og nordsiden av Saupstadringen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål om at flere skal gå samt benytte kollektivtrafikk som igjen er knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	GS-vegen er ikke regulert som GS-veg, men kan i hovedsak bygges på formål regulert til annen veggrunn. Tiltaket berører regulert boligformål, men det er avklart med byggesak at det kan søkes dispensasjon for denne delen. Berørt grunneier er enig i tiltaket
Mulig utbyggingsperiode:	2022

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5 mill	2019	HP 2021-2024

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		1,5 mill	6 mill.

Prosjektfase:		Detaljplanlegging	Utbygging
Annen finansiering:	Forprosjekt er gjennomført med midler fra områdeløft Saupstad.		

KART/PROSJEKTSKISSE



Gang- og sykkelveg Saupstadringen (Kolstadtunet - metrobusstasjon Casper Lundes veg)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nyhavna
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nyhavna er i begynnelsen av en større og langvarig transformasjonsprosess hvor industri og havn skal utvikles til byformål. Byutviklingen av Nyhavna bidrar til å oppnå nullvekstmålet og Nyhavna er nevnt i byvekstavtalen. Med andre byutviklingsprosjekter i umiddelbar nærhet til Nyhavna (Lilleby, Reina, Jarlheimsletta og Nyhavna Øvre) vil området kunne romme cirka 7000 nye boliger og mange arbeidsplasser. I kommunedelplan fra 2016 er det vedtatt at området skal ha et finmasket nett for myke trafikanter, og en sammenhengende havnepromenade, samt gode koblinger til resten av byen. I dag preges området at store veganlegg som danner barrierer, og området inviterer ikke til gåing og sykling. Miljøpakken vil i samarbeid med Bylivsprosjektet på Nyhavna etablere en ruta (vist på kartet under) til en attraktiv promenade/ gangforbindelse på kort sikt. Straktiltakene kan være et godt grunnlag for permanente løsninger på lang sikt i takt med at området utvikles, og gjøre gående og syklende premissgivende for utviklingen fra dag 1. Tiltak man ser for seg er oppmerking, HMS-tiltak, møblering, beplantning, skilting og midlertidig sikring av kaifront. Eksempel: Havnepromenaden i Oslo; en sammenhengende rute mellom transformasjonsområder og viktige målpunkt, med høy bruk av midlertidighet, deriblant skilting og merking for å invitere byen inn og etablere gode og miljøvennlige mobilitetsvaner. Mer informasjon finnes her: https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/fjordbyen/havnepromenaden/#gref
Formålet med tiltaket:	Målet med prosjektet er: • å sette fokus på at Nyhavna skal være en fremtidsrettet bydel med fokus på miljøvennlig transport og myke trafikanter • å legge til rette for en offentlig tilgjengelig og attraktiv gåroute som fremmer folkehelse og opplevelser • etablere trygge forbindelser etterhvert som målpunkter tar form (metrobus, arbeidsplasser/boliger, kobling mellom Brattøra og Ladestien) • å inspirere til handling og øke verdien og oppmerksomheten rundt Nyhavna før endelig utvikling • å styrke Nyhavnas eksisterende kvaliteter og sette fokus på hvilken verdi området kan ha i framtiden • å høste erfaring og avdekke potensielle konfliktpunkter før

	endelig utvikling av området
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	k20110005 Kommunedelplan for Nyhavna (vedtatt 2016). Hele området har krav om 10 detaljplaner før utbygging kan starte. Vedtatt Bylivstrategi på Nyhavna (PS 37/20) der forbindelser og mobilitet trekkes frem som særlig viktige for en vellykket utvikling.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-22

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		2 mill.	2 mill.
Prosjektfase:		Planlegging og utbygging (strakstiltak)	Planlegging og utbygging (strakstiltak)

KART/PROSJEKTSKISSE
   Ruta er 1.6-2 km lang og byr til forskjellige situasjoner/ utfordringer.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Elgeseter bycampus og innovasjonsdistrikt
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE																			
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Detaljregulering for nytt samlet campus på Gløshaugen starter nå. Det er Statsbygg (NTNU) med sine plankonsulenter som har ansvaret for denne planprosessen. Miljøpakken har en pågående planprosess for Elgeseter gate. I tillegg pågår det arbeid med å utvikle Elgeseter Innovasjonsdistrikt som blant annet Trondheim kommune, Fylkeskommunen og NTNU har forpliktet seg til å samarbeide om (vedtatt i formannskapet mai 2020 og fylkesutvalget juni 2020). Det pågår derfor mye arbeid i et stort område helt fra Elgeseter bru, opp mot Hovedbygningen, via Gløshaugenplatået og Klæbuveien til Valgrinda i sør. I dette området er det mye offentlig infrastruktur som vil bli påvirket av planarbeidet, og campussamlingen vil gi en betydelig økt gang- og sykkeltrafikk. Byplankontoret jobber nå med å avklare plangrensen for hvilke områder NTNU/Statsbygg skal ta med i sine reguleringsplaner. Innenfor sin plangrense vil de få krav om å regulere og bygge mange tiltak på offentlig veg. Disse kravene vil i stor grad basere seg på den vedtatte planen for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter (VPOR), i tillegg til andre krav fra den enkelte vegeier. De aller fleste tiltak vil være utbyggers ansvar å planlegge og bygge, men det vil være tiltak i randsonen som ikke faller innenfor utbyggers ansvar. Byplankontoret vurderer hva det er rimelig å stille krav til at utbygger inkluderer i sine planer. Det som ikke anses som rimelig at utbygger tar ansvar for vil kunne gi noen mangler i gang og sykkelvegnettet. Aktuelle tiltak på Kommunal veg (se kart) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr</th><th>Navn</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td><td>Plass i krysset mellom Mauritz Hansens gate og Klostergata</td></tr> <tr> <td>10</td><td>Forbindelse fra Christian Fredriks gate ved Idrettsbygget til Hovedbygningen</td></tr> <tr> <td>11</td><td>Øvre Alle, stengning for gjennomkjøring med bil</td></tr> <tr> <td>13</td><td>Høgskolevegen, stengning for gjennomkjøring med bil</td></tr> <tr> <td>16</td><td>Gatestrøk Klæbuveien</td></tr> <tr> <td>28</td><td>Gløshaugveien</td></tr> <tr> <td>37</td><td>Overgang Elvevegen Stavnebrua</td></tr> <tr> <td>38</td><td>Overgang mellom Klæbuveien og Strindvegen</td></tr> </tbody> </table>	Nr	Navn	3	Plass i krysset mellom Mauritz Hansens gate og Klostergata	10	Forbindelse fra Christian Fredriks gate ved Idrettsbygget til Hovedbygningen	11	Øvre Alle, stengning for gjennomkjøring med bil	13	Høgskolevegen, stengning for gjennomkjøring med bil	16	Gatestrøk Klæbuveien	28	Gløshaugveien	37	Overgang Elvevegen Stavnebrua	38	Overgang mellom Klæbuveien og Strindvegen
Nr	Navn																		
3	Plass i krysset mellom Mauritz Hansens gate og Klostergata																		
10	Forbindelse fra Christian Fredriks gate ved Idrettsbygget til Hovedbygningen																		
11	Øvre Alle, stengning for gjennomkjøring med bil																		
13	Høgskolevegen, stengning for gjennomkjøring med bil																		
16	Gatestrøk Klæbuveien																		
28	Gløshaugveien																		
37	Overgang Elvevegen Stavnebrua																		
38	Overgang mellom Klæbuveien og Strindvegen																		

	40	Gang- sykkelforbindelse Høgskoleringen - S.P. Andersens veg
	46	Gatestrøk Abels gate
	Aktuelle tiltak på Fylkeskommunal veg	
	Nr	Navn
	2	Klostergata mellom Elgeseter gate og Klæbuveien (koordineres med gateprosjekt Elgeseter)
	41	Tiltak i og rundt rundkjøring i Strindvegen
	42	Ny fotgjengerovergang i Elgeseter gate i forlengelse av Hans Osnas veg
	45	Sykkelveg med fortau og ny fotgjengerovergang i Torbjørn Bratts veg
Formålet med tiltaket:	Formålet er å tette hull i gang/sykkelnettet som ikke kreves planlagt og bygget av NTNU/Statsbygg. Sikre gode og sammenhengende gang- og sykkelløsninger som bidrar til å nå miljøpakkens mål.	
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Ved at miljøpakken bidrar kan man få gode synergieffekter hvor de ulike aktørene gjennomfører samordnet byutvikling som sikrer gode løsninger for blant annet gående og syklende. Det vil også være et viktig signal om at veieiere viser at de bidrar med tiltak for å styrke Innovasjonsdisktriktet i Elgeseter som alle partene har forpliktet seg til.	

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,2 mill.	1,2 mill.	
Merknad:	Tidligere bevilget 0,2 mill. er en omdisponering i PR-sak 119/20.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kongsvegen, fortau (fra Bissmiet til Ringvålvegen)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utrede mulighet for etablering av ca. 150 meter fortau i Kongsvegen mellom Ringvålvegen og Bissmiet. Strekningen mangler fortau i dag og vegarealet er utflytende, spesielt ved butikk og restaurant i nord. Det er mange målpunkt i nærheten blant annet idrettsanlegg, butikk, to skoler og metrobusstasjoner.
Formålet med tiltaket:	Formålet med prosjektet er å gi tryggere gangforbindelser i området.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Strekningen omfattes av reguleringsplaner r0102. Regulert som kjøreveg og gangveg/sykkelveg. I prosjektutviklingsfasen vil det avdekkes om det er behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	Tidligst 2022, men avhenger av løsningsvalg og om tiltaket må reguleres.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mikkelvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mikkelvegen i sin helhet inngår i prosjektet. Strekningen er en viktig skoleveg med smale fortau hvor det også kjører kollektivtrafikk. Det kan bli aktuelt å vurdere enveisregulering som en del av prosjektet. Strekningen er også med på forslagslista i trafikk sikkerhetsplanen for 2020-2024. I prosjektutviklingsfasen skal det sees på mulighet for etablering av bredere fortau på ca. 460 meter i Mikkelvegen i Sjetnemarka.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal gi trafikk sikkert gangtilbud i nærområdet.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikk sikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	I prosjektutviklingsfasen vil det avdekkes om det er behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	Tidligst 2022
Usikkerhet i prosjektet	Løsningsvalg, behov for reguleringsplan

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Heimdal stasjon, undergang
Tiltaksområde:	Gåtiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Undergangen er Heimdals viktigste passasje mellom øst og vest. Den oppleves i dag som utrygg fordi den er smal og mørk. I området øst for jernbanen pågår en omgjøring fra næring til boliger. Undergangen vil få flere potensielle brukere i årene som kommer og da er det av stor betydning at undergangen blir en attraktiv gangforbindelse mot Heimdal sentrum, Heimdal stasjon og til metrobussholdeplass. Undergangen benyttes også i sammenheng med skole og idrettsanlegg. I prosjektutviklingsfasen vil en se på muligheter for ny belysning - ute og inne, f.eks ved lyssjakt. Det vil også sees på muligheten for å gjøre undergangen bredere og åpne opp innganger. På østsiden er det utarbeidet illustrasjonsplaner for en slik løsning jf. bilde nedenfor.
Formålet med tiltaket:	Målet er å gjøre undergangen tryggere, mer attraktiv og brukervennlig for alle.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Regulert. Prosjektutvikling vil avdekke behov for ev. ny regulering.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE



Ungang Heimdal stasjon, vestsiden- før ny stasjonsbygning ble oppført



Illustrasjonsskisse - forslag til lysere, mer attraktiv inngang på østsiden

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gregus gate, undergang
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Undergangen under jernbanen er en lokalt viktig forbindelse mellom reisemål (barnehage, kulturskole, bydelspub, parkområder, dagligvarebutikker, arbeidsplasser og boliger på hver side av jernbanen. I prosjektutviklingsfasen vil man se på mulighet for ny belysning, takoverbygg og utbedring av inngangssoner på begge sider av undergangen. Undergangen er i dag en lite attraktiv forbindelse, fordi den er mørk, mangler visuell kontakt med omgivelsene og bærer preg av mangeårig tagging. Undergangen ligger mellom metrobussholdeplassene Solsiden og Buran, og kan potensielt bli en viktigere forbindelse mellom Nyhavna og Østbyen.
Formålet med tiltaket:	Målet med oppgradering av undergangen er å gjøre undergangen mer synlig, trygg, attraktiv og brukervennlig for alle, og skape bedre sammenheng internt i bydelen som er delt i to av jernbanen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå og sykle. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Reguleringsplan for r0219b.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

KART/PROSJEKTSKISSE



Undergangen sett fra sørsiden av jernbanen



Undergangen sett fra nordsiden av jernbanen

26. Prosjektbeskrivelser mobilitet

Mobilitet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre må kjøre til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. Tiltakene rettet mot arbeidsreiser gjennomføres i tråd med en strategi for reduksjon av arbeidskjøring i Trondheim kommune, hittil kalt PARK (parkeringsregulering ved kommunale enheter). I likhet med HjemJobbHjem inkluderer prosjektet en rekke positive virkemidler som bidrar til at flere kan gå, sykle og reise kollektivt. Gjennom en fireårsperiode vil det være innført parkeringsregulering og etablert sykkelparkering ved de fleste kommunale enheter. For å motivere flere barn til å sykle og gå til skolen er det inngått samarbeid med Grønn Barneby om aktivitetskampanjen Beintøft. Det lånes også ut verktøy til arrangering av sykkel dager. Ved kulturarrangementer organiserer mobilitetsrådgiverne utlån og utkjøring av sykkelstativer. Det gjennomføres også sykkel service og utlån av elsykler via eksterne forhandlere. Mobilitetsrådgiverne har ansvar for gjennomføring av Europeisk mobilitetsuke . Mobilitetsrådgivning er en fellesressurs for hele avtaleområdet. Det vurderes nå hvilke deler av arbeidet som det er naturlig å innføre utenfor Trondheim. I oppstartsfasen inngås det samarbeid om elsykkelutlån og “tagging” av positive budskap.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at færre velger å kjøre til til jobb, skole og fritid.

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	44,4 mill.	2,3 mill.	
Merknad:	I hp 2021-24 er det årlig satt av 6,2 mill. til mobilitetsrådgivning som er en binding inn i årsbudsjett 2021. Deler av beløpet overføres til HjemJobbHjem.		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	HjemJobbHjem
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept utviklet av Miljøpakken og AtB, i samarbeid med Kolumbus. Ordningen baserer seg på en avtale mellom Miljøpakken/AtB og private og offentlige bedrifter, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Bedriftene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en aktivitetskampanje, og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkel-service og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming i parkeringsordningen. Grad av innstramming og måten det gjøres på planlegges i samarbeid med Miljøpakkens mobilitetsrådgivere. I 2020 har fem pilotbedrifter deltatt. På grunn av koronasituasjonen er det vanskelig å gjennomføre RVU2. Evaluering av HjemJobbHjem vil derfor i stor grad basere seg på kvalitative tilbakemeldinger fra fokusgrupper i pilotbedriftene. Høsten 2020 tas det med inntil 10 nye bedrifter, før oppskalering til 30 bedrifter i 2021. Tilbud om leasing/kjøp av elsykkel gjennom forhandler blir et nytt virkemiddel i HjemJobbHjem fra august 2020.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. På lang sikt skal ordningen bidra til at gratis parkering ikke lenger anses som et gode blant ansatte.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Pilotfase
Innspill til prosjektfase:	Videreføring og oppskalering

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	2 mill.	7,7 mill.	
Prosjektfase:	Pilotfase	Permanent ordning	
	I tillegg til tidligere bevilgning, er oppstarten av HjemJobbHjem delfinansiert av mobilitetsrådgivning.		

KART/PROSJEKTSKISSE						
		2021	2022	2023	2024	sum HP 21-24
Antall HjemJobbHjem-bedrifter		32	58	69	69	228
HJH-bedrifter per årsverk		7	10	10	10	37
Personer nådd per år		3 200	5 800	6 900	6 900	22 800
Årsverk nødvendig for gjennomføring av HJH		5	6	7	7	25
Lønnskostnader gjennomføring	KNOK	5 376	6 821	8 114	8 114	28 426
Kostnader til HjemJobbHjem-billetten	KNOK	887	1 608	1 913	1 913	6 320
Kostnader til utlån av elsykler, sykkel-service, vinterdekk, aktivitetskampanje, bysykkel	KNOK	1 467	2 659	3 163	3 163	10 453
Kostnader til tilbud om leasing/kjøp av elsykkel	KNOK	0	0	0	0	0
Sum kostnader per år	KNOK	7 730	11 088	13 190	13 190	45 199

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetspunkt (mobilitetshub)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omfatter planlegging av et nettverk av mobilitetspunkter. Det legges opp til større mobilitetspunkter ved eksisterende kollektivknutepunkter, samt mindre mobilitetspunkter mellom disse. Punktene baserer seg på låne-, leie- og deleløsninger. Hensikten er å legge til rette for at det skal være enkelt å komme seg rundt uten personbil. Et mulig første mobilitetspunkt kan være Leangen sentrum øst, som er under omregulering. For å gjøre mobilitetspunktene attraktive bør de også inneholde sekundærtjenester som blant annet kaéer, butikker, pakkehotell og andre servicetilbud. For dette prosjektet skal det utredes hvor mobilitetspunktene kan legges og det skal vurderes hvilke elementer de skal inneholde.
Formålet med tiltaket:	Mobilitetspunkt: Sikre et godt, miljøvennlig og attraktivt mobilitetstilbud uten behov for egen bil. Prosjektet skal være grunnlag for å starte strategisk etablering av mobilitetspunkter i byen.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Låne-, leie- og deleløsninger for transport som gjør det lettere å forflytte seg miljøvennlig rundt i byen. Dette bidrar til oppfyllelse av nullvekstmålet og skal være med på å gi urbane innbyggere og brukere av byen miljøvennlige reisevaner der eie av egen bil er unødvendig.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Mobilitetsrådgivning
Usikkerhet i prosjektet	Ressurstilgang på medarbeidere

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,5 mill.	
Prosjektfase:		Prosjektutvikling	

Annen finansiering:	Trondheim kommune (Byplankontoret) har fått tilskudd på 200.000,- til utredning av mobilitetspunkt. Utover dette forventes det at Trondheim kommune stiller med egne timer til videre utvikling. Det søkes her om finansiering til videreutvikling av mobilitetspunkt-konseptet, med et nettverk av mobilitetspunkt/hubber strategisk plassert i et nettverk.
----------------------------	--

KART/PROSJEKTSKISSE



27. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder

Øvrige innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Næringstransport: Bylogistikk
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygge kunnskap om bylogistikk.
Formålet med tiltaket:	Mål om en bylogistikk lab som bygger på indikatorer for mål 8 i byvekstavtalen. Utarbeide anbefalinger og veileder for å inkludere logistikk i byplanlegging og inkludere aktørene i lokale planprosesser ut ifra indikatorsett.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidra til å nå mål 8 i Byvekstavtalen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Forprosjekt
Usikkerhet i prosjektet	Framdriften i forprosjektet

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:	0,8 mill.	1,3 mill.	
Prosjektfase:	Forprosjekt	Forprosjekt	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Teknologi: Bildeling
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utfordre relevante aktører i næringslivet i Norge og utenfor, til å utvikle et konsept for bildeling som bygger opp under nullvekstmålet, og som kan testes i Trondheim i handlingsprogramperioden.
Formålet med tiltaket:	Utvikle et konsept for bildeling

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt og dialog med næringen
Innspill til prosjektfase:	Forprosjekt og dialog med næringen

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,8 mill.	4,2 mill.
Prosjektfase:		Forprosjekt	

KART/PROSJEKTSKISSE
Referat KU 28.8.2020 om omforente innspill ved behandling av Handlingsprogram 2021-24: <i>TRFK 16, første del: Teknologiprojektene i Miljøpakken må prioriteres og styrkes, spesielt med tanke på Big Data. Bildeling kan bidra til både redusert arealbruk knyttet til bilbruk samt raskere elektrifisering av bilparken. Nødvendig teknologi for bildeling er nå tilgjengelig og det finnes kjente markedsaktører på området. Fylkestinget ønsker derfor at Miljøpakken i perioden avsetter kr. 5 mill. til å utfordre relevante aktører i næringslivet i Norge og utenfor, til å utvikle et konsept for bildeling som bygger opp under nullvekstmålet, og som kan testes i Trondheim i handlingsplanperioden. Tiltaket blir Miljøpakkens 6. teknologiprojekt.</i> Skal få på plass prosjektleder, arrangere dialog med næring, inkludert felles konferanse og en-til-en-møter for å starte utviklingen av et konsept for bildeling.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Innovasjonsprosjekt: Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Trondheim kommune har sendt søknad til Forskningsrådet om støtte til et innovasjonsprosjekt i offentlig sektor. Dette prosjektet er et samarbeid mellom kommunen, NTNU, Trøndelag fylkeskommune, Bærum kommune og Statens vegvesen, og har som mål å utvikle tre metoder: 1. Å ta i bruk ny teknologi for å samle inn og koble sammen forskjellige datakilder slik som trafikktegnringer, gps-sporing, reisevaneundersøkelser, videoanalyse, bompasseringsdata for å skape et helhetlig bilde av reisemønsteret. 2. En metode for før-etter studier av trafikk i urbane miljø, som ikke bare måler lokale effekter i form av trafikkmengder som anvender det aktuelle tiltaket, men som også ser på omfordeling av trafikk til destinasjoner, på forskjellige transportmidler og ruter. 3. En metode for effektanalyse av urbane trafikkprosjekt som baserer seg på estimerte resultater fra før-etter studier implementert i et planverktøy. Prosjektet foregår over fire år fom. andre halvår 2021 tom. første halvår 2025. I løpet av denne perioden er det estimert at kommunen vil bruke 10,5 månedsværk. Av disse utgjør 4 månedsværk arbeid med pilotprosjekter (legge til rette for før-/etterundersøkelser av miljøpakkeprosjekter) for metodene, og 5 månedsværk er prosjektledelse. Arbeid med interessentbehov, behandling av datakilder og formidling/rapportskriving utgjør de resterende månedsværkene. Kostnad anslås til 1,1 mill. kr. I tillegg omfatter kommunens del av budsjettet 0,1 mill. til telleutstyr for disse fire årene. Prosjektets samlede kostnad er ca. 7,5 mill, hvorav Trondheim kommunes del kommer på ca. 1,2 mill. Resterende kostnader dekkes av andre samarbeidspartnere, men i hovedsak av tilskudd fra Forskningsrådet.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å undersøke hvordan ulike typer innsamlede data bidrar til å si noe om endringer i folks reisevaner, herunder valg av transportmiddel, valg av rute og antall reiser. Målet er å utvikle en metode som gjør det mulig å ha bedre før-/etter-analyser av prosjekter og være et supplement til reisevaneundersøkelser.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til å øke kunnskapen om hvilke tiltak som bidrar til måloppnåelse og i hvilken grad de bidrar. Kunnskapen fra dette prosjektet vil derfor kunne brukes som en del av porteføljestyringen

	for å øke den samlede måloppnåelsen for Miljøpakken.
--	--

FINANSIERINGSBEHOV			
	Tidligere bevilget	Behov 2021	Rest bevilgning
Beløp:		0,3 mill.	0,9 mill.



Miljøpakken
– bedre by

Årsrapport 2019

Miljøpakken

Til Kontaktutvalget 05.11.2020

Innhold:

1. Innledning	2
2. Måloppnåelse og hovedaktiviteter	3
2.1. Evaluering av måloppnåelse	3
2.2 Hovedaktiviteter i 2019	6
3. Økonomisk status	7
3.1 Bevilgninger og tildelinger 2019	7
3.2 Regnskap 2019	9
3.3 Likviditet 2019 (2009-2019)	10
4. Prosjektstatus	12
4.1 Hovedveger	12
4.2 Lokale veger	13
4.3 Gatebrukstiltak	14
4.4 Kollektivtiltak	15
4.4.1 Metrobuss	15
4.4.2 Driftstilskudd til kollektivtrafikken	18
4.4.3 Kollektivtiltak, infrastruktur	19
4.5 Trafikksikkerhetstiltak	22
4.6 Sykkeltiltak	26
4.7 Tiltak mot støy	32
4.8 Gåtiltak	33
4.9 Øvrige innsatsområder	34
5. Pågående prosjekt med bevilgning før 2020	35

Årsrapport 2019

1. Innledning

Miljøpakke for transport i Trondheim (trinn 1) ble vedtatt lokalpolitisk i 2008-09 og i Stortinget juni 2009. Miljøpakkens trinn 2 ble vedtatt lokalpolitisk i april 2012 og i Stortinget i juni 2013. Trinn 3 ble vedtatt av Stortinget i mars 2018 .

Gjennom bymiljøavtalen med staten har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune i 2016 forpliktet seg til nullvekstmålet. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Miljøpakken har også 10 andre definerte mål for perioden 2008 -18 om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling. Målene evalueres årlig ([Evaluering av resultater - Miljøpakke Trondheim 2018 \(2008-18\)](#))

2019 er første år med nye mål. De er ligger til grunn for byvekstavtalen som ble inngått 15.03.2019 mellom staten, Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune for perioden 2019-2029. Avtalen er en videreføring av bymiljøavtalen som ble inngått i 2016 og en utvidelse av avtalens virkeområde med Stjørdal, Malvik og Melhus.

Byvekstavtalen trådte i kraft i juni 2019 og tilførte Trondheimsområdet ca 5. mrd. kroner i perioden 2019-2029. De økte inntektene vil i hovedsak fremkomme ved behandling av fremtidige årsbudsjett og handlingsprogram.

Les mer om Miljøpakken på miljopakken.no

Politisk behandling

[Årsbudsjett 2019](#) er utarbeidet etter innspill fra kommunen, fylkeskommunen og statens vegvesen. Budsjettet ble vedtatt i bystyret 28.02.2019 (sak 18/19), i fylkestinget 27.02.2019 (sak 11/19) og behandlet administrativt i vegvesenet og Jernbaneverket. I behandlingen fikk ordfører og fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett med de øvrige partene i Miljøpakken. Samordning etter lokalpolitiske vedtak av årsbudsjett 2019 ble behandlet i Kontaktutvalget 28.03.2018 (sak 10/19).

2. Måloppnåelse og hovedaktiviteter

2.1. Evaluering av måloppnåelse

Det vises også til egen rapporten [“Evaluering av resultater - Miljøpakken 2019”](#) for utfyllende opplysninger og statistikk som gir en kort sammenfatning av måloppnåelse for 2019. Denne evalueringen er en «mellom-evaluering» inntil partene i Miljøpakken har konkretisert de nye målene med delmål og indikatorer. Dette arbeidet pågår. Det som evalueres er det overordnede 0-vekstmålet og de 9 lokale delmålene.

Gjeldende mål i 2019:

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med Nullvisjonen.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent. Partene har utarbeidet egne lokale delmål for Miljøpakken:

- *Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.*
- *Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.*
- *Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge 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 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.*
- *Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.*

- *Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.*
- *Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.*

0-vekstmålet

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018, men ikke høyere enn i referanseåret 2016 som er utgangspunktet for bymiljøavtalen. Byindeksen og antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018. Referanseåret for å vurdere utviklingen i forhold til byvekstavtalen er 2019.

Mål 1 CO2 - Det skal slippes ut mindre CO2.

Det er ikke grunnlag for å evaluere dette målet nå da tall fra Miljødirektoratet er forsinket.

Mål 2 Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

RVU-tall fra Vegdirektoratet for 2019 viser en liten nedgang i andelen reiser med bil. Andelen kollektivreiser øker med 1 prosentpoeng mens andelen syklist og gående er lik 2018. Over halvparten av reisene er miljøvennlige. Basert på dette kan vi si flere reiser Miljøvennlig, men at veksten i Miljøvennlige reiser ikke er større enn befolkningsveksten.

For Trondheimsområdet er 56 % av reisene med bil, mens 44 % av reisene er miljøvennlige.

På noen områder går utviklingen i riktig retning. Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Trafikkregistreringer viser at det var flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene av gående og syklende i september 2019 enn året før.

Mål 3 Samordnet areal- og transportplanlegging

For å kunne evaluere og rapportere på dette målet, jobber partene med å utvikle en arealindikator for hele avtaleområdet. I påvente av dette arbeidet er det gjort noen kvalitative vurderinger i denne evalueringen.

Med tanke på det gamle fortetningsmålet for Trondheim kommune, har det vært en meget god utvikling i perioden 2008-19. Utvikling samlet for perioden 2008-19:

- 81,1 % av boligene ble bygd innenfor eksisterende tettstedsstruktur
- 56,7 % av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/ tettstedene.

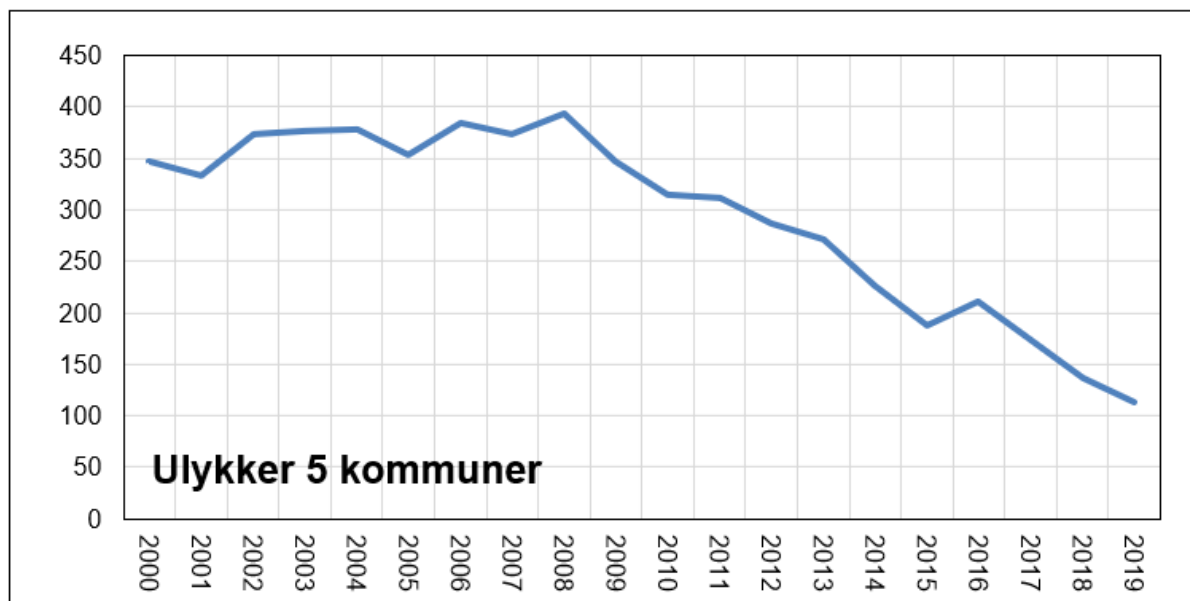
Mål 4 Tilgjengelighet - By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 5 Reduksjon i antall trafikkulykker

Utvikling i antall trafikkulykker i Miljøpakkens avtaleområdet fra 2000 til 2019 (inkludert tall for Klæbu kommune som nå er blitt del av Trondheim kommune) vises i figuren.

Antall ulykker i perioden 2000-2019:



Den generelle utviklingen mht. trafikkulykker går riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Det gjelder også fotgjenger- og sykkelulykker, men ikke like markert som for bil.

Mål 6 Luftkvalitet

I påvente av arbeidet med konkretisering av mål/indikatorer, bruker vi de opplysningene vi har pt. for å si noe om status for hele avtaleområdet. Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet. For Trondheim viser tall fra Miljøenheten at luftkvaliteten i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet. For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensning (jf. Luftkvalitet i Norge). Problemområder kan være langs hovedvegene.

Mål 7 Trafikkestøy – reduksjon

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 8 Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

I påvente av konkretisering av mål/indikatorer har vi gjort noen vurderinger av andelen elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse. Tallene viser at næringstransporten blir mer miljøvennlig. Det blir flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav. I alle kommunene øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 Økt brukertilfredshet

Konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid. Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser hvor det vil være naturlig å innlemme spørsmål som går på brukertilfredshet. Til dette er gjort, velger vi å legge fram noen andre undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet. Det blir Trondheims-tall da vi ikke har tall for de nye kommunene i Miljøpakken.

Norsk trafikantbarometer (2019) viser:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (58 %)
- Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (79 %).
- Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (55 %).

På oppdrag fra Miljøpakken gjennomfører Sentio spørreundersøkelser blant annet om holdninger til bompenger. Sammenligner vi tall fra 2018 med januar 2020 ser vi at det er flere som har en positiv holdning til bompenger, mens færre negative holdning. I spørreundersøkelsen i januar 2020 er det for første gang mer enn halvparten (53 %) i Trondheim som er positive til bompenger, mens 21 % er negative.

2.2 Hovedaktiviteter i 2019

I 2019 var omsetningen i Miljøpakken 1376 mill. kr, dette er på samme nivå som i 2018.

Metrobuss: Aktiviteten i Miljøpakken i 2019 har i hovedsak vært å få på plass infrastrukturen knyttet til ny rutestruktur og nytt bussmateriell i Trondheim som ble satt i funksjon fra august 2019. Dette innebærer etablering av ny infrastruktur som stasjoner, knute- og omstigningspunkt og strekningstiltak (Metrobussprosjektet infrastruktur fase 1) innenfor en samlet ramme på 750 mill. kr. I 2019 ble det ferdigstilt 93 stasjoner, 12 knute- og omstigningspunkt og utført 10 strekningstiltak. I tillegg er det utført annen infrastruktur i tilknytning til Metrobussprosjektet som ivaretar andre trafikkantgrupper.

Det er utført planlegging av gateprosjektene Kongens gate, Innherredsveien, Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate. Framdriften er betydelig forsinket. Planarbeidene i Innherredsveien og Elgeseter gate har pågått siden 2012.

Det er i 2019 utført restarbeid i Høgskoleringen (åpnet desember 2018) og i Jonsvannsveien. I Jonsvannsveien er hovedelementene i utbyggingen ferdig, men hele anlegget kunne ikke tas i bruk som forutsatt før i inneværende år grunnet manglende godkjenning av signalanlegg og skiltplan.

Samlet bidro Metrobussprosjektene til vel 38 % av Miljøpakkens samlede omsetning i 2019.

E6 Jaktøya - Sentervegen: Slutføring og restarbeid i forbindelse med utbygging av firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim (åpnet for trafikk desember 2018). Dette utgjorde vel 13 % av Miljøpakkens omsetning i 2019.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger: I 2019 er det utført forberedende prosjektering, grunnnerverv og tilbudsutlysning for kommende byggeprosjekt. Vel 3,5% av Miljøpakkens samlede omsetning i 2019.

Drift av kollektivtransport: Miljøpakkens tilskudd til drift av kollektivtrafikken utgjorde i 2019 vel 14 % av omsetningen i Miljøpakken.

Programområdetiltak: Flere programområdetiltak ble ferdigstilt i løpet av 2019, blant annet: Sykkelpakke Lade (fv), fv. 707 Spongda/Stormyra - Berg (gang- og sykkelveg), fv. 6658 Utleirvegen (sykkel), fv. 6666 Christian Fredriks gate (sykkel), fv. 902 Østre Rosten - Isdamvegen (kryssutbedring og fremkommelighet myke trafikanter), TMV-odden (sykkel) og Innfartsparkering Være. Samlet bidro ovennevnte prosjekter til 9% av Miljøpakkens omsetning i 2019.

3. Økonomisk status

3.1 Bevilgninger og tildelinger 2019

Miljøpakkens inntekter synliggjøres i to ulike tabeller. Tabell 3.1 viser finansieringsrammen som lå til grunn i vedtatt årsbudsjett. Utgangspunktet er statlige midler tildelt gjennom statsbudsjettet for 2019 og lokal finansiering vedtatt ved politisk behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2019.

Tabell 3.1: Bevilget ramme 2019 (Miljøpakkens årsbudsjett vedtatt)

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Store prosjekt:	350,0	127,5	0,0	6,0	0,0	0,0	483,5
E6 Jaktøyen – Sentervegen	350,0	56,0					406,0
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		70,0					70,0
Fv. 704 Tanem – Tulluan				6,0			6,0
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra		0,5					0,5
Felleskostnader		1,0					1,0
Programområder:	15,0	671,0	170,0	138,0	27,5	5,0	1026,5
Lokal veg		29,1		23,2			52,3
Gatebrukstiltak		35,4					35,4
Sykkeltiltak	15,0	74,4	10,0	8,9	1,0		109,3
Gåtiltak		10,5			12,0		22,5
TS-tiltak		78,5		5,5	10,0		94,0
Miljø- og støyttiltak	0,0	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8
Kollektivtiltak	0,0	430,3	148,0	100,4	4,5	5,0	688,2
Drift		44,0	138,0				182,0
Metrobuss		319,1		100,4	4,5	5,0	429,0
Infrastruktur		67,2	10,0				77,2
-Ubenyttet							0,0
Planlegging og grunnnerverv:	0,0	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Planlegging							0,0
Grunnnerverv							0,0
Info og mobilitetsrådgivning			12,0				12,0
Sum	365,0	798,5	170,0	144,0	27,5	5,0	1 510,0

Finansieringsrammen er omtrent 1,5 mrd kr, hvorav 53 % er bompenger, 36 % statlige midler og 11 % lokale midler. Rammen for bruk av bompenger er 799 mill kr. Det er vesentlig

høyere enn bominntekten i 2019 og åpner for bruk av tidligere vedtatt, men hittil udisponerte bompenger.

I tabell 3.2 vises faktisk tildeling av midler i sammenheng med det som ble bevilget i vedtatt årsbudsjett, tabell 3.1. Årsaker til avvik mellom tabell 3.1 og 3.2 er:

- Tildelte inntekter kan avvike fra budsjettforventningene (bl.a. mva-kompensasjon¹)
- Midler avsatt gjennom sekkeposter i statsbudsjettet fordeles administrativt på senere tidspunkt og kan bli fordelt annerledes enn forutsatt, bl.a på grunn av endret framdrift (jf. midler innenfor statlige programområder)
- Behovet for bruk av bompenger endrer seg som følge av endringer i tildeling av andre finansieringskilder

Tabell 3.2: Tildelt ramme 2019

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Sum vedtatt bevilgning (tab. 3.1)	365,0	798,5	170,0	144,0	27,5	5,0	1510,0
Tildeling som avviker fra bevilgning:							
a) Økt mva-komp fra kommunale prosjekt					60,7		60,7
b) Ekstra beløn. midler utbetalt fra staten			77,6				77,6
c) Redusert tildeling av fv-midler og mva-komp				-61,4			-61,4
Sum faktisk tildeling	365,0	798,5	247,6	82,6	88,2	5,0	1586,9

Punkt a): Trondheim kommunens egenandel og estimert mva-kompensasjon lagt til grunn i årsbudsjett 2019 var 27,5 mill. kr. Faktisk tildeling og mva-kompensasjon i 2019 ble 88,2 mill. kr, økningen på 60,7 mill. motsvares av en tilsvarende reduksjon i bruk av bompenger.

Punkt b): Med bakgrunn i inngått byvekstavtale (juni 2019) utbetalte staten i 2019 ekstra belønningsmidler på 77,6 mill. kr.

Punkt c): Fylkeskommunen tildelte i 2019 82,6 mill. kr, hvorav 71,7 mill. kr med bakgrunn i forpliktet egenandel av fylkesvegmidler (ekskl. mva-kompensasjon) i byvekstavtalen og 10,9 mill. kr var estimert mva-kompensasjon. Dette er 61,4 mill. kr lavere enn det som ble anslått i Miljøpakken årsbudsjett som estimert mva-kompensasjon. Den faktiske mva-kompensasjonen på fylkesveg gjenstår å kvalitetssikre, men ligger sannsynligvis ennå høyere enn den estimerte størrelsen i vedtatt årsbudsjett 2019.

I tillegg til det som gjelder året 2019 pågår det oppfølging for å lukke avvik mellom bevilget ramme og tildelt ramme for tidligere år. Sekretariatet har dialog med fylkeskommunen for å avstemme fylkeskommunens forpliktelser og faktisk tildeling av fylkeskommunale midler i perioden 2010-2018, dette inkluderer også en avstemming av estimert og faktisk mva-kompensasjon for perioden 2013-2018.

¹ Merverdiavgiftsreformen som ble innført fra 1. januar 2013, innebar at alle veginvesteringer ble ilagt full merverdiavgift (mva). Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for de merkostnadene dette innebar på statlig vegnett. Det ytes kompensasjon for merverdiavgift til kommuner og fylkeskommuner etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Mva-kompensasjon tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken, og kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse. Estimert mva-kompensasjon er lagt til grunn i årsbudsjettet og avregnes årlig mot faktisk mva-kompensasjon etter at årsoppgjørene er foretatt.

For Staten vegvesen foreligger det en statlig forpliktelse på 7,2 mill. kr fra årsbudsjett 2018 for å oppfylle statsbudsjettet 2018 knyttet til prosjektet E6 Knutepunkt Sluppen.

3.2 Regnskap 2019

Tabell 3.3 viser oversikt over kostnader som er regnskapsført² i 2019, totalt 1 392 mill. kr. Statens vegvesen Region midt er regnskapsførende enhet for Miljøpakken, med unntak av kommunale midler (inkl. mva-kompensasjon) som regnskapsføres av Trondheim kommune og driftstilskuddet til kollektivtransporten som regnskapsføres av Trøndelag fylkeskommune. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekt, også de med bevilgning før 2019. Tallene er inkl. mva.

Tabell 3.3: Regnskap 2019

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Store prosjekt:	124,8	126,5	0,0	0,6	0,0	0,0	251,8
E6 Jaktøyen – Sentervegen	149,5	31,1	0,0	0,0	0,0	0,0	180,6
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytning	-27,1	89,4	0,0	0,0	0,0	0,0	62,3
Kommunedelplan E6 Sluppen	2,4	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,4
Fv 704 Tanem – Tulluan	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6
Byåstunnelen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Programområder:	16,4	572,4	272,7	70,1	88,2	120,8	1 140,5
Lokal veg	-0,1	20,5	0,0	0,0	0,4	0,0	20,9
Gatebrukstiltak	-0,5	40,0	0,0	-11,1	0,7	0,0	29,1
Sykkeltiltak	12,3	68,7	34,7	18,1	12,3	0,0	146,2
Gåtiltak	0,0	5,7	16,2	0,0	3,4	0,0	25,3
TS-tiltak	12,5	42,9	0,0	11,4	2,0	0,0	68,7
Miljø- og støyttiltak	0,0	12,5	0,0	-0,7	0,0	0,0	11,8
Kollektivtiltak	-8,8	339,6	206,7	53,4	68,9	120,8	780,7
Drift	0,0	0,0	195,0	0,0	0,0	0,0	195,0
Metrobuss	-11,4	300,9	0,0	27,2	58,9	120,8	496,4
Infrastruktur	2,6	38,7	11,7	26,2	10,0	0,0	89,2
Planlegging og grunnerverv:	0,9	42,4	15,1	-1,0	0,4	0,0	57,8
Planlegging	0,9	42,4	2,0	-1,0	0,3	0,0	44,5
Grunnerverv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Info og mobilitet	0,0	0,0	13,1	0,0	0,2	0,0	13,3
Sum	141,1	698,8	272,7	70,7	88,2	120,8	1 392,4

Kilde: Regnskapsrapporter Statens vegvesen (statsmidler, bompenger, belønningsmidler, fylkesvegmidler og investeringstilskudd). Regnskapsrapport Trondheim kommune (kommunale midler og tilbakeført kommunal mva-kompensasjon). Rapport fra Trøndelag fylkeskommune på forbruk av belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk.

I tabell 3.3 er kostnadene utgiftsført slik de fremgår i regnskapene ved årets slutt. Belastningene på de ulike bevilgningene kan endres, f. eks. ved at bompenger tilføres fra bomveiselskapet eller at det statlige investeringstilskuddet utbetales, med tilsvarende reduksjon i statlige eller fylkeskommunal bevilgningskode (som har forskuttert kostnaden). Dette vil fremgå i neste årsregnskap, og kan medføre negative tall i årsregnskapene på enkelte bevilgningskilder.

Statens vegvesen region midt foretar utbetalingene av det statlige investeringstilskuddet (kap. 1330, post 63) med bakgrunn kostnader i Metrobussprosjektet. To utbetalinger ble foretatt i desember 2018 på totalt 140 mill. kr. I 2019 er det foretatt 3 utbetalinger, hvorav de

² Statsmidler, bompenger og investeringstilskudd regnskapsføres med bakgrunn i kontantprinsippet. Belønningsmidler, fylkesmidler og kommunale midler regnskapsføres med bakgrunn i anordningsprinsippet.

to første på totalt 121 mill. kr inngår i tabell 3.3. Den siste utbetalingen i 2019 på 67 mill. kr vil inngå i årsregnskapet for 2020.

I 2019 ble det vedtatt økt ramme for drift av kollektivtrafikk i 2019 (PR-sak 164/19, oppfølging av KU-sak ny 22/19) på 20 mill. kr. Hvorav 13 mill. kr regnskapsføres i 2019, og 7 mill. kr tilføres ekstra ved behandlingen av årsbudsjett 2020.

Byvekstavtalen tilførte Miljøpakken ekstra belønningsmidler som ble utbetalt i 2019 (jf. tab. 3.2), det ga rom for å finansiere Miljøpakkens andel til drift av kollektivtrafikken i sin helhet med belønningsmidler (+44 mill. kr), med en tilsvarende reduksjon i bompenger som opprinnelig i vedtatt årsbudsjett (-44 mill. kr).

3.3 Likviditet 2019 (2009-2019)

Miljøpakkens likviditet ved utgangen av 2019 fremgår ved en sammenlikning av årlige tildelinger (midler stilt til rådighet av etatene til Miljøpakken) og faktiske bominntekter, og regnskapsførte kostnader for perioden 2009-2019. Inntektene er på 8 613 mill. kr og kostnadene på 8 056 mill. kr regnet i løpende kroner. Dette gir en restbeholdning av midler ved inngangen til 2020 på 557 mill. kr.

Tabell 3.4: Inntekter 2009-2019

Inntekter (mill. kr, løpende)	2009–2018	2019	Sum 2009–2019	Andel
Komm. midler inkl. mva	282	88	370	4 %
Fylkeskomm. midler inkl. mva	504	83	587	7 %
Netto bompenginntekter	3 540	598	4 138	48 %
Statlige rv-midler	1 071	365	1 436	17 %
Belønningsmidler	1 481	248	1 729	20 %
Investeringsstilskudd	317	5	322	4 %
Andre inntekter	33	0	33	0 %
Sum	7 227	1 386	8 613	100 %

I perioden har vel halvpartene av inntektene kommet fra bompengesystemet, vel 40% fra statlige bevilgninger, og vel 10% fra kommunale- og fylkeskommunale midler.

Tabell 3.5: Kostnader 2009-2019

Kostnader (mill. kr, løpende)	2009–2018	2019	Sum 2009–2019	Andel
Kommunal midler inkl. mva	282	88	370	5 %
Fylkesveimidler inkl. mva	383	71	454	6 %
Bompenger opptrekk	3 331	699	4 029	50 %
Statlige rv-midler	1 058	141	1 199	15 %
Belønningsmidler	1 437	273	1 710	21 %
Investeringsstilskudd	140	121	261	3 %
Andre inntekter	33	0	33	0 %
Sum	6 664	1 392	8 056	100 %

Kostnadssiden i Miljøpakken er en sammenstilling av etatsvise regnskap slik de foreligger ved utgangen av det enkelte år. Enkeltvise prosjektrengnskap følges opp jevnlig med rapportering både etatsvis og via Miljøpakkens styringssystem.

Tabell 3.6: Utgående saldo 2019

	2009–2018	Endring 2019	Utgående saldo 2019	Andel
Kommunal midler inkl mva	0	0	0	0 %
Fylkesveimidler inkl mva	120	12	132	24 %
Bompenger	209	-101	108	19 %
Statlige rv-midler	13	224	237	43 %
Belønningsmidler	44	-25	19	3 %
Investeringsstilskudd	177	-116	61	11 %
Andre inntekter	0	0	0	0 %
Sum Miljøpakken	564	-6	557	100 %

Utgående saldo 2019 viser at Miljøpakkens likviditet ved utgangen av 2019 er på 557 mill. kr, og er på samme nivå som ved utgangen av 2018.

Tildeling av kommunale midler inkluderer tilbakeføring av kommunal mva-kompensasjon til Miljøpakken. I kommunens regnskap balanserer inntektssiden og kostnadssiden hvert år slik at utgående saldo er null.

Tildeling av fylkeskommunale midler inkluderer et estimat på fylkeskommunal mva-kompensasjon til Miljøpakken. Det pågår et arbeid mellom Miljøpakkens sekretariat og fylkeskommunen med å avstemme faktisk mva-kompensasjon fra 2013 og frem til i dag. Sekretariatet har utformet et notat med grunnlag for arbeidet og bedt fylkeskommunen kvalitetssikre dette. Fra og med 2020 er det etablert et system hvor fylkeskommunen følger samme praksis som for kommunen.

Utgående saldo av bompenger er 108 mill. kr, mens bomveiselskapets likviditet er 21,8. mill. kr. Avviket fremkommer som følge av ulik periodisering³, samt andre krav til regnskapsføring som bomveiselskapet er underlagt. Bomveiselskapets likviditet er utgangspunktet for når lånebehov inntreffer, pr. 2019 er det ikke foretatt låneopptak av bompenger.

Statlige rv-midler viser et mindreforbruk på 237 mill. kr. Vel 180 mill. kr av økningen er knyttet E6 Jaktøyen - Sentervegen. Dette er både et periodiseringsavvik mellom inntekter og kostnader, og varig mindreforbruk. I tillegg er i overkant av 40 mill. kr knyttet til varig mindreforbruk på avsluttede programområdetiltak, resterende mindreforbruk er knyttet til periodiseringsavvik.

Når det gjelder belønningsmidler utbetales dette årlig som et tilskudd til fylkeskommunen. I Årsrapport 2019 med regnskap og årsberetning for Trøndelag fylkeskommune (fylkestingsak 37/20), fremgår at avsatte belønningsmidler pr 31.12.2019 er 90,5 mill. kr. Med forutsetning

³ I Miljøpakken benyttes netto bominntekt (fra kontantstrømpstillingen i Vegamots årsrapport 2019 (bomveiselskapet)). Det er denne bominntekten som genereres fra bompasseringer innen et gitt år. Det er et periodiseringsavvik fra en passering blir registrert til den blir betalt og disponibel for bomveiselskapet.

om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikken og biogass er i henhold til bevilgede beløp i Miljøpakkens årsbudsjett viser tabell 3.6 viser en utgående saldo av belønningsmidler på 19 mill. kr. Det pågår arbeid mellom sekretariatet og fylkeskommunen med å avstemme forbruket av belønningsmidler 2009-2019. Det forutsettes at det snart kommer på plass en rapporteringsrutine for driftstilskuddet til kollektivtransport, tilsvarende andre tiltak i Miljøpakken.

Investeringsstilskuddet utbetales fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, utgående saldo 2019 er 61 mill. kr. I desember 2019 ble det foretatt en utbetaling av 67 mill. kr, men dette vil først fremkomme i sammenstillingen av årsregnskapene for 2020. Finansieringen av utbetalingen på 67 mill. kr er med bakgrunn i utgående saldo 2019 og bevilgning i 2020.

4. Prosjektstatus

Dette kapittelet beskriver kort aktiviteten i Miljøpakken 2019 på prosjektnivå⁴ og status knyttet til fremdrift og økonomi. Gjennomgangen er basert på rapportering fra etatene, samt annen tilgjengelig informasjon. Økonomisk status⁵ på prosjektnivå er oppgitt i tabeller, alle tall er oppgitt i løpende millioner kroner.

4.1 Hovedveger

E6 Trondheim-Melhus, delstrekning Jaktøya-Sentervegen

Utbygging av firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim ble påbegynt i 2016, og åpnet for trafikk 19. desember 2018 (offisiell åpning 4. februar 2019). Dette var siste etappe i arbeidet med å utbedre hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus. Etter trafikkåpningen er det i 2019 utført arbeid utenfor hovedvegen.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Stortinget vedtok 13. juni 2019 (Prop. 110 S (2018-2019)) oppstart av prosjektet. I 2019 er det utført forberedende planer, grunnerverv og tilbudsutlysning. Det er lagt opp til anleggsstart i 2020, og prosjektet er ventet åpnet for trafikk 2022-2023.

Knutepunkt E6 Sluppen, kommunedelplan

Miljøpakken har bidratt i finansiering av kommunedelplanen for Sluppen som er utarbeidet av Trondheim kommune i samarbeid med Statens vegvesen. Trøndelag fylkeskommune, grunneiere i området og andre statlige og regionale instanser har bidratt i prosessen. Planen ble lagt frem for politisk behandling i februar 2020, deler av planen ble vedtatt, mens øvrige deler ble sendt tilbake for bearbeiding.

⁴ Gruppering av tiltak under tiltaksområder i kapittel 4 avviker noe fra tabell 3.3: Regnskap 2019, hovedsakelig på grunn av budsjett tekniske årsaker.

⁵ Grunnlaget er regnskapsrapporter fra Statens vegvesen, regnskap fra Trondheim kommune for forbruk av kommunale midler og mva-kompensasjon. Det er et periodiseringsavvik fra kostnader blir belastet i kommunen til de blir regnskapsført i Statens vegvesen. Rapportering fra Trøndelag fylkeskommune på bruk av belønningsmidler til drift av kollektivtransport.

Fv. 704 Tanem - Tulluan

Ny vegtrasé på fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem ble offisielt åpnet 7. desember 2018 (ikke del av Miljøpakken). I regi av Miljøpakken planlegges utbygging av ny veg videre på strekningen Tanem - Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Arbeidet med detaljregulering startet i 2018, og den 6. juni 2019 ble detaljregulering vedtatt i Klæbu kommune. Det pågår detaljplanlegging hvor byggeplan med tilhørende kostnadsanslag utarbeides. Det skisseres en mulig oppstart for utbygging i 2021.

Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra

Økt kapasitet for biltrafikk på rv. 706 mellom Ila og Strindheimtunnelen kan begrense unødvendig gjennomgangstrafikk i Midtbyen. Langs rv. 706 på Brattøra er det kapasitetsproblemer i rush og lite rom for mer trafikk. I årsbudsjett 2019 ble det vedtatt å starte et forprosjekt hvor man ser på alternativ(e) løsning(er) til dagens gangkryssing ved Tollboden.

Byåstunnelen

Utbygging er vedtatt av alle parter i Miljøpakkens trinn 2 (2012), men det har ikke vært enighet om avsette midler til bygging. Nærmere avklaring kommer i revidert langsiktig tiltaksplan.

Tabell 4.1: Hovedveg - økonomisk status pr 31.12.2019

Hovedveg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
E6 Jaktøya – Sentervegen	2 321,0	2 181,4	139,6	180,6
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	135,6	136,6	-1,0	62,3
Fv 704 Tanem – Tulluan	13,0	5,4	7,6	0,6
Kommunedelplan E6 Sluppen ^{a)}	15,0	11,5	3,5	8,4
Rv 706 Økt kapasitet Brattøra	0,5	0,0	0,5	0,1
Byåstunnelen, forprosjekt	1,0	0,7	0,3	0,0
Byåstunnelen, planlegging	23,0	8,1	14,9	0,0
Sum hovedveg	2 509,1	2 343,8	165,3	252,0

a) Det er før 2020 bevilget totalt 15 mill. kr til Knutepunkt E6 Sluppen, hvorav 2 mill. kr i 2017 og 13 mill. kr i 2018. Av den totale bevilgningen i 2018 utgjør riksvegmidler 10 mill. (iht. statsbudsjett) og bompenger 3 mill. Det er imidlertid stilt kun 1,1 mill. kr til disposisjon i statsmidler i 2018 og 1,7 mill. kr i 2019. Det foreligger derfor en statlige forpliktelsen på 7,2 mill. kr fra årsbudsjett 2018 for å oppfylle statsbudsjett 2018.

4.2 Lokale veger

Fv. 707 Brå bru

Bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. I 2015 gjennomførte Statens vegvesen et forprosjekt som vurderte ulike strategier for bekkekryssing. Programrådet vedtok i PR-sak 30/17 at det settes av planleggingsmidler til utbedring av Brå bru. Bygging av ny, sikker og bredere bru, og utretting av krappe kurver vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på stedet. I tillegg planlegges brua med gang- og sykkelveg, samt gang- og sykkelveg innenfor planområdet på hver side av brua.

Reguleringsplan ble vedtatt i bystyret 31. januar 2019 (sak 10/19). Fylkeskommunen arbeider med utarbeidelse av byggeplan med tilhørende kostnadsanslag.

Johan Tillers veg, del 1

Johan Tillers veg del 1 ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. Noe restarbeid har pågått i 2019.

Johan Tillers veg, del 2

I forlengelsen av Johan Tillers veg del 1, pågår det et forprosjekt som skal se på mulighetene for bedre kobling herfra og direkte til kryss på E6. Dette forventes å kunne avlaste Heimdal sentrum for betydelige trafikkstrømmer.

Forprosjektet skal legge frem alternative løsninger med kostnadsvurderinger og konsekvenser. Behov for videre planlegging/reguleringsavklaring må avklares. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018 og pågår fortsatt.

Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring

I forbindelse med behandling av reguleringsplan for tiltaket med ny rundkjøring på Tonstad, ble det forutsatt at planen videreføres slik at Øvre Sjetnhaugan kan føres inn i rundkjøringen mellom Østre Rosten, Gamle Okstadbakken og Ytre Ringveg. Det er gjennomført kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøringa, men det er ikke prioritert å sette av midler til utbygging ennå.

Tabell 4.2: Lokal veg - økonomisk status pr 31.12.2019

Lokal veg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fv 707 Brå bru	22,5	2,9	19,6	1,2
Johan Tillers veg, del 1	210,9	207,3	3,6	3,5
Johan Tillers veg, del 2	1,0	0,5	0,5	0,5
Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring Tonstad	0,2	0,0	0,2	0,0
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	1,0	0,0	1,0	0,0
Sum lokal veg	235,6	210,7	24,9	5,1

4.3 Gatebrukstiltak

Prøveprosjekt Innherredsveien

Bakgrunnen for prøveprosjektet var endrede trafikkforhold i området etter åpningen av Strindheimtunnelen (2014) som gir nye muligheter for utvikling av Innherredsveien.

En evaluering av prøveprosjektet ble behandlet i formannskapet (sak 74/18) og fylkesutvalget (sak 91/18). Det ble vedtatt at permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomført systemløsning i prøveprosjektet. I tillegg ivaretas sykkel slik at de syklende får et trygt og lett forståelig tilbud gjennom alle kryss. I 2019 er det foretatt enkle forbedringer knyttet til trafiksikkerhet.

Prøveprosjekt Olav Tryggvasons gate

Prøveprosjektet for etablering av miljøgate ble påbegynt i juli 2018. Hensikten var å prøve ut tiltak, registrere konsekvenser og evaluere, slik at man får kunnskap til planlegging og bygging av permanent miljøgate.

Orientering om status for prøveprosjektet er løpende presentert for formannskap og fylkesutvalg. Prøveprosjektet ble evaluert våren 2019. Dette ble behandlet 9. april 2019 i formannskapet (sak 56/19) og fylkesutvalget (sak 89/19), hvor det ble vedtatt å forlenge prøveprosjekt med enkelte endringer. Ytterligere endringer i prøveprosjektet ble vedtatt i møte 14. januar 2020 i både formannskapet (sak 9/20) og fylkesutvalget (sak 13/20).

Torvet, delbidrag

Delfinansiering av midler til oppgradering av Torvet ble utbetalt i 2019.

Tabell 4.3: Gatebrukstiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Gatebrukstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Innherredsveien, prøveprosjekt	7,0	8,7	-1,7	1,0
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	12,0	16,4	-4,4	3,5
Torvet (delbidrag)	40,0	40,0	0,0	40,0
Sum gatebrukstiltak	59,0	65,0	-6,0	44,5

4.4 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak i Miljøpakken deles i 3 ulike deler, Metrobuss, drift av kollektivtrafikk og infrastrukturtiltak kollektiv.

4.4.1 Metrobuss

Pr i dag deles metrobussprosjektet inn i 3 deler, infrastrukturprosjektet fase 1, gateprosjektene i kollektivbuen og gateprosjektene utenfor kollektivbuen.

Infrastrukturprosjektet fase 1

Metrobuss er en av hovedsatsningene i bymiljøavtalen inngått i februar 2016. Innføring av ny rutestruktur fra august 2019 krevde en rekke infrastrukturtiltak. Prosjektet har omfattet nødvendig tiltak langs de tre metrobusslinjene, herunder infrastruktur knyttet til holdeplasser, strekninger og knute- og omstigningspunkt.

Hovedelementene i prosjektet ble ferdig til innføringen av ny rutestruktur i august 2019, men noe byggeaktivitet fortsetter inn i 2020. Prosjektet har en ramme på 750 mill. kr. Dette inkluderer administrasjon, planlegging, saksbehandling fra offentlige etater og byggekostnader for infrastruktur. Oppgavene er fordelt mellom en byggherreorganisasjon i Trondheim kommune og en i Statens vegvesen. Disse rapporterer om akseptabel fremdrift og kontroll.

Tabell 4.4: Nøkkeltall for hva som er bygd i prosjektet

	2018	2019	2020	Sum
Stasjoner, enkeltstasjoner	52	93	1	146
Knutepunkt	2	12	0	14
Strekningstiltak (stk)		10		10
Ant. meter kollektivfelt*	0	2600	0	2600

* Ant. meter kollektivfelt 2600 meter hvor 600 meter er ny veg og 2000 meter er omdisponert bilfelt.



Foto: Viser en 24 meter lang dobbel leddet Metrobuss som passerer gjennom Prinsenkrysset

Gateprosjektene innenfor kollektivbuen

Fire sentrale gatestrekninger er spesielt viktige og krevende: Elgeseter gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate. Gatene skal bygges om til en effektiv kollektivåre med høye miljøstandarder og gode forhold for myke trafikanter som ferdes langs eller krysser gatene. Planleggingen av gateprosjektene skal legge grunnlag for politiske avklaringer av alternative løsninger i en tidlig fase.

Det er lagt opp til nær samordning mellom de enkelte gateprosjektene og mellom tilgrensende prosjekter som Gatebruksplan, Framtidsbilder og Metrobussprosjektet.

Kongens gate er en viktig trasé for trikk og buss, fra 2019 går også en metrobusslinje her. Gata er i dårlig stand på grunn av skader på bærelag og belegning. Dette skaper miljø- og driftsutfordringer i gata. Fortau har stedvis lav standard og lav bredde, og er ikke tilrettelagt

for sykling. Hovedhensikten med prosjektet er å heve standarden i gata slik at det blir bedre forhold for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

Programrådet konkluderte i møte 12. desember 2019 (sak 156/19) at prosjektet var godt nok utredet og sendes videre til politisk behandling. Tidligste mulig anleggsstart er 2021.

Innherredsveien skal bygges om til en miljøgate med god fremkommelighet for buss og løsninger som fremmer gange og sykling. Det er arbeidet med å utarbeide plangrunnlag for strekningen Bakke bru til Stadsingeniør Dahls gate.

Strekningen er delt inn i 2 delstrekninger:

1. Innherredsveien øst, strekning Bassengbakken - Saxenborg allé.
2. Innherredsveien vest, strekning Bakkegata - Bassengbakken.

Utbyggingen av Innherredsveiens østre del er politisk vedtatt i henholdsvis formannskapet (møte 2. april 2020, sak 100/20) og fylkesutvalget (møte 31.03.2020, sak 103/20). Den er kostnadsberegnet til 332 mill. kr. Tidligste byggestart er senhøsten 2020. Ved behandlingen ble det bedt om at forslag til tiltak for strekningen mellom Bakke bru og Bassengbakken blir behandlet etter at gatebrukstiltak for Midtbyen er vedtatt.

Elgeseter gate: I Miljøpakkens trinn 2 er det vedtatt at Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høy miljøstandard (lokalpolitisk vedtak i Bystyret sak 12/8503 og Fylkestinget sak 34/12). Dette omfatter både kollektiv og gatebruk (miljøgate). I Bymiljøavtalen er midler til å finansiere miljøgate i Elgeseter gate inkludert som del av lokal egenandel som grunnlag for utbetaling av det statlige investeringstilskuddet.

I Elgeseter gate skal det legges til rette for en urban gate med gode miljøkvaliteter, og metrobusstraseén for kollektivtrafikk er et viktig element i gata. Det er ikke avklart om metrobussen skal gå i sidestilte eller midtstilte kollektivfelt. Videre arbeid med løsning avventer en politisk avklaring. Prosjektets geografiske avgrensning i nord og sør avklares gjennom prosjektarbeidet. Det er signalisert politisk sak om bevaring eller riving av vernede bygninger i februar/mars 2020 og en sak om midtstilt/sidestilt i mars/april 2020. Deretter utarbeides reguleringsplan for det valgte prinsippet. Tidligste mulig anleggsstart er trolig ikke før 2024, etter at Nydalsbrua er åpnet for trafikk.

Olav Tryggvasons gate, strekningen som inngår i prosjektet går fra krysset Prinsens gate/Olav Tryggvasons gate til Bakke bru i øst.

I påvente av resultater fra prøveprosjektet og koordinering med gatebruksplanen, er planaktiviteten stoppet for Olav Tryggvasons gate. Med tanke på at utarbeidelse og beslutningsprosess knyttet til gatebruksplanen kan ta tid, antas tidligst mulig anleggsstart å være 2022.

Tabell 4.5: Gateprosjektene innenfor kollektivbuen - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Kongens gate (2018–2019)	18,0	13,2	4,8	10,8
Innherredsveien (2018–2019)	21,6	17,3	4,3	14,8
Elgeseter gate (2018–2019)	28,0	19,2	8,8	15,5
Olav Tryggvasons gate (2018–2019)	17,4	7,5	9,9	6,9
Sum gateprosjekt i kollektivbuen	85,0	57,2	27,8	48,0

Gateprosjektene utenfor kollektivbuen

Prosjektene Dybdahls veg, Jonsvannsveien og Høgskoleringen inngår i Bymiljøavtalen, men ble igangsatt før denne ble inngått. Kun arbeid utført i 2016 og senere er kvalifisert for statlig investeringstilskudd (til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken). Resterende finansiering, samt de delene av tiltakene som ikke følger av ombygging av kollektiv infrastruktur (f.eks sykkeltiltak), er finansiert med andre midler i Miljøpakken.

Dybdahls veg ble ferdigstilt i 2017 og Høgskoleringen ble ferdigstilt i desember 2018 (noe restarbeid er utført i 2019).

Jonsvannsveien: Prosjektet består av bygging av kollektivfelt (900 meter) fra Dybdahls veg til Omkjøringsvegen (over Moholtsletta, i tillegg til sykkelveg med fortau, støyskjerming og nytt signalregulert kryss ved Frode Rinnans veg. Hovedelementene i prosjektet var klar til innføringen av ny rutestruktur i august 2019. På grunn av uenighet om tekniske løsninger for trafiksikkerhet og fremkommelighet ble åpningen utsatt til mars 2020.

Tabell 4.6: Gateprosjektene utenfor kollektivbuen - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Dybdahls veg, Metrobuss	48,0	48,0	0,0	0,0
Dybdahls veg, andre MP-bevilgninger	78,2	71,4	6,8	0,9
Sum Dybdahls veg	126,2	119,4	6,8	0,9
Jonsvannsveien, Metrobuss	116,1	104,6	11,5	19,7
Jonsvannsveien, andre MP-bevilgninger	20,4	18,0	2,4	3,5
Sum Jonsvannsveien	136,5	122,6	13,9	23,2
Høgskoleringen, Metrobuss	71,8	69,4	2,4	8,9
Høgskoleringen, andre MP-bevilgninger	40,2	29,7	10,5	3,8
Sum Høgskoleringen	112,0	99,1	12,9	12,7
Sum	374,7	341,0	33,7	36,8

4.4.2 Driftstilskudd til kollektivtrafikken**Driftstilskudd til kollektivtrafikken**

Driftstilskuddet fra Miljøpakken til kollektivtrafikken benyttes til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning og lavere takster i Trondheim og regionen, samt til mer miljøvennlig bussmateriell. I tillegg finansierer Trøndelag fylkeskommune drift av kollektivtransporten med egne midler utenom Miljøpakken, dette skjer i henhold til avtalt nivå.

Tilskuddet fra Miljøpakken var i 2019 195 mill. kr og var finansiert med belønningsmidler. I tillegg ble det vedtatt å øke rammen med ytterligere 7 mill. kr som finansieres med en forskuttering av årsbudsjett 2020.

Miljøpakken har adgang til å benytte både belønningsmidler og bompenger til dette formålet. Pr i dag er det kun benyttet belønningsmidler for å kunne ha tilstrekkelig beholdning av bompenger til å finansieres lokal egenandel for å få statlig investeringstilskudd til Metrobuss.

I forbindelse med Mobilitetsuka 2019 ga Miljøpakken et tilskudd på 1,5 mill. kr til gratis buss og trikk i Trondheim lørdag 17. september.

4.4.3 Kollektivtiltak, infrastruktur

Signalprioritering

Løpende prosjekt med årlige budsjettvedtak. Det er satt av midler til signalprioritering for å gi bedre fremkommelighet gjennom lyskryssene i byen. I 2019 er det skiftet ut flere styreskap til signalanlegg i den planlagte metrobusstraséen. Flere av styreskapene er gamle og ikke i stand til å motta melding om at bussen er på veg. Prosjektet utføres løpende innenfor årlige finansieringsrammer.

Innfartsparkering Være

Vedtatt i årsbudsjett 2016. Hensikten med tiltaket er å tilby parkering for arbeidspendlere til og fra Trondheim og Malvik. Tiltaket omfatter 72 parkeringsplasser for bil. I tillegg blir bussholdeplassene oppgradert til universell utforming, sykkelparkering etablert og det blir omlegging av gang- og sykkelvegen. Plasseringen er valgt med bakgrunn i at det her er god kollektivdekning og at innfartsparkeringen vil ligge rett utenfor bomstasjonen på Være. Prosjektet ble ferdigstilt høsten 2019. [Lenke "72 gratis p-plasser"](#).

Innfartsparkering, planlegge/behovsvurdere

Vedtatt i årsbudsjett 2018. Innfartsparkering utgjør en viktig del av kollektivtilbudet, særlig i Trondheims nabokommuner, men det er også enkelte prosjekt internt i Trondheim. Gjennom høringsprosessen for Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 kom det frem en rekke innspill til nye mulig prosjekt. Disse må behovsvurderes og prioriteres innenfor Miljøpakkens rammer. I 2018 er det satt av 1 mill. kr til arbeidet, pr i dag foreligger det ikke noe resultat.

Innfartsparkering Buvika

Vedtatt i årsbudsjett 2017. Skaun kommune har etterspurt innfartsparkering for pendling til og fra Trondheim med kollektivtilbudet langs E39. Det pågår reguleringsarbeid med sikte på å opprette innfartsparkering i Buvika. Tiltaket er satt på vent grunnet uenighet med kommunen om plassering.

Trafikkavvikling Heimdal sentrum

Utredning av forslag til forbedringstiltak for å oppnå en mer effektiv avvikling av kollektivtrafikken i Heimdal sentrum. Forprosjektet er gjennomført og ble lagt frem for Programrådet.

Gjenbruk av leskur langs fylkesvei

I forbindelse med ny kontrakt for reklamefinansierte leskur i Trondheim kommune skiftes dagens leskur ut og erstattes med nye. Statens vegvesen har fått tilbud om å kjøpe leskur til gjenbruk. Det er gjort en kartlegging av behovet for utbytting av leskur langs pendlerrutene i Skaun, Melhus, Klæbu og Malvik. En utbytting av leskur langs pendlerrutene vil være til fordel for de kollektivreisende og deres opplevelse av reisen. Tiltaket er finansiert med 1,2 mill. kr av belønningsmidlene (omdisponering), påbegynt i 2018 og vil fortsette videre i 2020.

Fv. 6664/6652/6680/6602 fremkommelighetspakke utenom metrobuss

I Miljøpakkens årsbudsjett 2019 ble det vedtatt å gi et tilskudd på 20 mill. kr til fremkommelighetstiltak på fylkesvei utenom metrobuss. Hensikten med tiltakene var å få på plass nødvendig infrastruktur til innføringen av ny rutestruktur i august 2019. Ulike fremkommelighetstiltak er gjennomført på utvalgte steder: Østre Berg, Pirbadet, Ranheim skole, Torgardsvegen, Munkvoll og Brekkåsen.

Fv. 35 Fosslia, holdeplasser, Stjørdal kommune

Prosjektutvikling, klargjøre behov for oppgraderingstiltak på tre holdeplasser langs fv. 35. De aktuelle holdeplassene på denne strekningen skal betjene pendlerrute 301 Stjørdal - Trondheim. Forprosjektet ble påbegynt høsten 2018 og ferdig mars 2019. Dette ga grunnlag for neste prosjektfase, detaljplanlegging er vedtatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2020.

Stiklestadveien, kollektivfelt

Det lagt til rette for en fremtidig kollektivtrasé i Stiklestadveien, utført i forbindelse med gjennomføringen av sykkelpakke Lade.

Fv. 950 Malvikvegen, holdeplasstiltak Storsand - Muruvik

Holdeplasstiltak, inkludert oppgradering til universell utforming, prioriteres etter vurderinger av standard på dagens holdeplasser og fremtidig behov, gitt ny rutestruktur i 2019. Det er bestilt gjennomføring av prioriterte oppgraderingstiltak på 17 holdeplasser, hvorav 2 er gjennomført i 2019.

Trikk, infrastruktur og tilstandsrapport

Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende og dekkes av Miljøpakken. Årlige tiltak planlegges av Boreal Bane AS og følges opp av Trondheim kommune på vegne av Miljøpakken. Det er Trondheim kommune som eier infrastrukturen, men de har inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Bane AS.

I 2018 ble det satt av midler til utarbeidelse av tilstandsrapport for trikken. Rambøll har stått for utarbeidelse av rapporten som ble ferdigstilt i august 2019. Rapporten gjør rede for tilstanden på Gråkallbanens infrastruktur og rullende materiell. Tiltak som vil bøte på vedlikeholdsetterslepet og dekke behovet for fornyelse og oppgradering er beskrevet. Tiltakene er kostnadsestimert og årlig kapitalbehov er beregnet, og gir grunnlag for fremtidige innspill til Miljøpakkens årsbudsjett.

Fast dekke kommunale grusveier

Trondheim kommune har omtrent 85 km med kommunale grusveier. Det er i Miljøpakkens årsbudsjett 2019 satt av en ramme på 10 mill. kr for å bedre kollektivtrafikkens fremkommelighet gjennom fast dekke på kommunale grusveier. Av den totale bevilgningen på 10 mill. kr bke det i første omgang satt av 0,2 mill. kr til prosjektutvikling. Fra dette arbeidet ble det PR-sak 45/20 fremlagt beskrivelse av tiltakets omgang (strekning etc.), nytten av tiltaket med relevans til Miljøpakkens mål (gevinstens størrelse og hvor mange som drar nytte av tiltaket) og forventet kostnadsnivå (styringsmål). Vedtak: *“Miljøpakken bidrar med 10 mill kr som et tilskudd til at Klefstadhaugen oppgraderes med asfalt på eksisterende grusstrekning, og med utbedret dreneringssystem på de tre hundre meterne av strekningen med utpreget dårlig bæreevne.”*

Leskur og bymøbelavtale

Avtale med reklamefinansiert drift av leskur og bymøbler i Trondheim utløpte i 31.12.2017. Ny og forbedret avtale er inngått, avtalen omfatter i utgangspunktet alle vegkategorier. Prosjektet omfatter nødvendige politiske avklaringer om reklamefinansiering, konkurranse gjennomføring og kontraktsinngåelse, og kvalitetssikring av utskifting/bygging av nye leskur og bymøbler. Etter at utskifting av leskur og bymøbler er gjennomført håndteres oppfølging av avtalen utenfor Miljøpakken. Miljøpakkens del av prosjektet ble avsluttet i 2019 innenfor finansieringsrammen på 4,5 mill. kr.

Traséutbedring kommunal veg - strakstiltak

I forbindelse med oppstart av ny rutestruktur og innføring av leddbusser på sidetraséer har det oppstått tilpasningsbehov på kollektivtraséene. Kryss mellom Olav Engelbrektssons alle og Østmarkveien er klar til bruk. Anlegging av taktile heller, fresing og asfaltering planlagt i våren 2020.

Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum

Søbstadvegen inngår som trase til metrobusslinje M2 mellom Heimdal og Saupstad. I Heimdal sentrum (inn mot Bjørndalen) er det en 90 grader kurve der bussene ikke har plass til å møtes. Gjennom infrastruktur prosjektet til Metrobuss er det gjennomført et forprosjekt hvor utvidelse av kurven er planlagt. Tiltaket innebærer at gangfelt i krysset flyttes ut av kurven. Det er ikke behov for reguleringsplan gitt frivillig grunnavståelse. I 2019 har det pågått detaljprosjektering, byggestart forventes 2. halvår 2020.

Tabell 4.7: Kollektivtiltak infrastruktur - økonomisk status pr 31.12.2019

Kollektivtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:	81,3	60,0	21,3	42,2
Signalprioritering	24,1	24,9	-0,8	10,7
Innfartsparkering Være	18,5	13,9	4,6	12,0
Innfartsparkering, planlegge/behovsvurdere	1,0	0,2	0,8	0,2
Innfartsparkering Buvika	1,5	1,2	0,3	0,0
Trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,4	0,3	0,1	0,2
Gjenbruk av leskur langs fylkesvei	1,2	0,6	0,6	0,5
Bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen	0,4	0,1	0,3	0,2
Fremkommelighetspakke fv. 6664/6652/6680/	20,0	10,0	10,0	9,8
Holdeplasser fv 35 Fosslia Stjørdal	0,2	0,2	0,0	0,2
Stiklestadveien, kollektivfelt	2,5	2,5	0,0	2,5
Munkvoll, regulering	1,2	1,2	0,0	1,2
Hanken Heimdal	3,0	3,0	0,0	3,0
Hanken Heimdal, lyskryss	1,0	1,0	0,0	1,0
Fv. 6650 Kolstadvegen, kollektivfelt	2,0	0,1	1,9	0,1
Fv. 950 Kockhaugveien, hlp Skovgård-Malvik gr	0,3	0,5	-0,2	0,5
Fv. 950 Malvikvegen, holdeplasser	4,0	0,2	3,8	0,2
Kommunale prosjekt:	213,1	195,1	18,0	36,7
Trikk, infrastruktur	183,7	184,1	-0,4	30,9
Tilstandsrapport trikken	1,6	1,6	0,0	1,6
Fremkommelighet kollektiv	1,5	1,6	-0,1	0,1
Fremkommelighetstiltak kollektiv, fast dekke g	10,0	0,0	10,0	0,0
Traséutbedring kommunal veg	5,8	1,4	4,4	0,9
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentru	4,0	0,3	3,7	0,3
Søbstadvegen, regulering	1,0	0,6	0,4	0,6
Metrobusstrasé Nyhavna, planavklaring	1,0	1,1	-0,1	1,0
Reklamefinansierte bymøbler, ny avtale	4,5	4,5	0,0	1,2
Sum	294,4	255,1	39,3	78,9

4.5 Trafikksikkerhetstiltak

Fv. 902 Østre Rosten - Isdamveien, kryssutbedring

Oppstart av prosjektet ble vedtatt i 2017. Hensikten med tiltaket er bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og forbedret trafikkavvikling mellom E6 og Østre Rosten. Ny gang- og sykkelundergang etableres under Isdamvegen og T-kryss er erstattes med rundkjøring. Prosjektet ble ferdigstilt i senhøsten 2019. [Lenke](#).

Fv. 707 Spongalsvegen, Stormyra - Berg

Prosjektet startet ved behandlingen av årsbudsjett 2014. Strekningen ligger innenfor Spongdal skolekrets (barne- og ungdomsskole) og manglet et tilbud for myke trafikanter. Prosjektet inkluderte arbeid med nye vannledninger for Trondheim kommune (finansieres av kommunen utenom Miljøpakken).

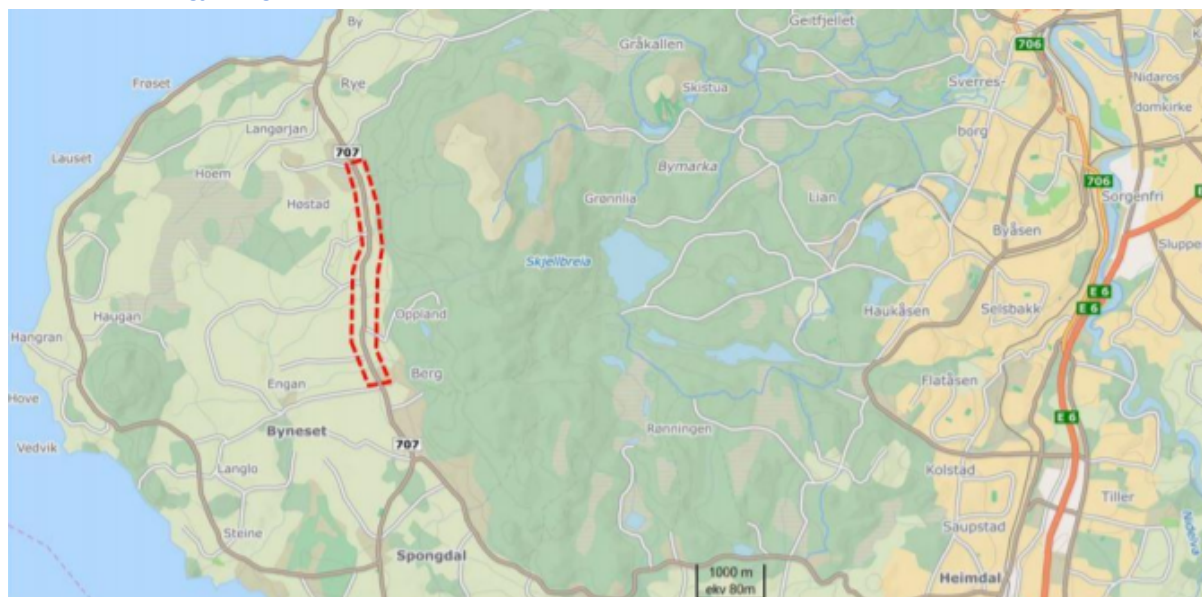
Utbygging av ny gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, totalt ca. 2 km, ble påbegynt sommeren 2018 åpnet for trafikk 21. august 2019. [Lenke til åpningen](#).

Fv. 707 Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen

Prosjektet ble etablert i forbindelse med behandlingen av årsbudsjett 2017.

Strekningen mangler i dag et tilbud for myke trafikanter, og er en videreføring av strekningen Stormyra - Berg. Hensikten med tiltaket er å legge til rette for bygging av et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen. Prosjektet består av 3,5 km lang gang- og sykkelvei, samt 3 bussholdeplasser. Reguleringsplan ble oversendt kommunen i oktober 2018 og lagt ut til offentlig ettersyn 5. juli 2019 med frist for innspill 7. september 2019. Midler til utbygging må vurderes spilt inn til Miljøpakkens fremtidige handlingsprogram.

[Lenke til kunngjøring av planen.](#)



Kartet viser planområdet som ligger på Byneset.

Fv. 950 Skovgård

Skovgård inngår i metrobusstrasé M1. Hensikten med prosjektet bedre fremkommeligheten i området for alle trafikantergrupper. Programrådet anbefalte i sak 8/18 en forenklet løsning med etablering av lyskryss og fortau. Utbygging ble gjennomført i 2019.

Fv. 868 Håakon Vils gate / Lade allé ved Nobø, utbedring rundkjøring

Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjett 2016. Krysset er et av ulykkespunktene på fylkesvegnettet med flest ulykker med myke trafikanter (inkl MC/moped). I prosjektet ble det utarbeidet ulike tiltak for å bedre trafiksikkerhets situasjonen. Valgte tiltak er gjennomført innenfor finansieringsrammen på 3,5 mill. kr. Prosjektet ble utført som del av samleprosjektet Sykkelpakke Lade.

Mindre TS-tiltak fylkesveg

Løpende sekkepost som skal dekke mindre TS-tiltak langs fylkesveg, hensikten er økt trafiksikkerhet og trygghetsfølelse. Gjelder signalregulering i fv. 6650 Byåsveien (Tvetestien) som ble utført i 2018 og rekkverk på deler av fv. 707 Leinstrandvegen er utført i 2019.

Fv. 841 Ringvålvegen, Hestsjøen - Skogly

Prosjektet ble etablert i forbindelse med behandlingen av årsbudsjett 2010. Ringvålvegen er i dag smal og uten fortau på lange strekninger, og det er behov for bedre sikring av myke

trafikanter. Utbyggingslengden skal tilpasses tilgjengelige økonomiske rammer, forslag til avgrensning er behandlet i Programrådet (sak 95/18). Prosjektet er delt inn i to strekninger, Hestsjøen - Leinbakkan og Leinbakkan - Skogly. Begge strekningene er prosjektert, og det er vedtatt å forberede utbygging av strekningen Hestsjøen - Leinbakkan hvor det planlegges anleggsstart i 2020. Parsellen Leinbakkan - Skogly mangler enkelte avtaler om erverv og oppstartstidspunkt er derfor usikkert.

Høgreina, fortau

Prosjektet ble etablert i årsbudsjett 2010. Hensikten med tiltak er å bedre trafiksikkerheten ved å etablere gang- og sykkelveg fra Høgreina til internt eksisterende system. Lengde ca. 200 m som blant annet benyttes som skoleveg. Grunnerverv har ikke gått i orden, og det må påregnes ekspropriasjon. Tidligst byggestart 2021.

Tyholtveien m/Asbjørnsens gate, fortau og sykkeløsning

Prosjektet fikk sin første tildeling i årsbudsjett 2010. Asbjørnsens gate og Tyholtveien er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlige, bratte, høyt trafikkerte og med smale/ingen fortau. På bakgrunn av dette er etablering av fortau langs disse vegene prioritert i "Trafiksikkerhetsplan for Trondheim 2012 – 2016".

Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt. Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien, strekningen Landstads vei til Asbjørnsens gate er under bygging. Strekningen Henrik Mathiesens veg til Landstads veg har planlagt oppstart i april 2020.

Kong Inges gate

Prosjektet ble etablert ved behandlingen av årsbudsjett 2010, midler til utbygging ble vedtatt i årsbudsjett 2014. Kong Inges gate er skoleveg for elever ved Berg skole. Vegen er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlig med veldig smalt fortau slik at fotgjengere blir presset ut i vegen vinterstid. Reguleringsplan ble vedtatt av Bystyret 30.01.2014 (sak 10/14). Formannskapet 13.09.2016 (sak 223/16) ble orientert om revidert fremdrift for tiltaket. Bakgrunnen var delvis at i vedtatt rutestruktur gjeldende fra 2019 vil Kong Inges gate ikke lenger betjenes av buss.

Status for prosjektet er at prosjekteringen gjenopptas med oppstart av grunnerverv sommeren 2020, dette forventes å ta minst 1 år. Tidligste mulig anleggsstart er på slutten av 2021.

Klæbuveien, fortau

Prosjektet ble vedtatt i årsbudsjett 2015. Strekning fra krysset ved Øystein Møylas veg forbi Anton Grevskotts veg til Klæbuveien 181/182. Klæbuveien er skoleveg for elever ved flere barne- og ungdomsskoler, mangler fortau på vesentlig deler, den er smal og trafikkeres også med busstrafikk. Detaljprosjektering på strekningen ble påbegynt i 2017 og pågikk i hele 2018. Krevende terreng, nabobebyggelse tett på vegkorridoren, mye konstruksjoner og mange grunneiere gjør det til en krevende prosess. Ervervsprosessen er i gang, men det er usikkert om det fås frivillige avtaler med berørte grunneiere som er en forutsetning for bygging. Dersom dette ikke oppnås må det reguleres på nytt.

Uglavegen del 2, fortau

Prosjektet fikk sin første bevilgning i årsbudsjett 2011. Miljøpakken har tidligere etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen til Lianvegen. Tiltaket ble detaljprosjektert i 2017 og grunnervvervsprosessen har pågått i 2018/2019. Planlagt byggeperiode 2020-2022.

Hans Finnes gate, fortau

Prosjektet ble etablert ved behandlingen av årsbudsjett 2012. Tiltaket gjelder etablering av fortau langs Hans Finnes gate på strekningen Persaunevegen - Bakkaunevegen (ca. 680 meter). Prosjektet ble regulert i 2016, i 2018 er det gjennomført byggeplan med kostnadsanslag. Ervervsprosessen pågår.

Gammellina/Magasinvegen, fortau

Tiltaket ble startet etter vedtak i årsbudsjett 2015. Gammellina mangler i dag tilfredsstillende fortau. Veggen benyttes som skoleveg i Hallset skolekrets. Erversmaterialet er utarbeidet og erversprosessen pågår.

Tyholtveien, del 2, fortau og sykkelløsning

Detaljregulering av fortau og sykkelfelt langs Asbjørnsens gate og Tyholtveien ble behandlet i Bystyret 26.09.13. Reguleringsforslaget ble vedtatt, med unntak av strekningen Tyholtveien fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Her ble administrasjonen bedt om å bearbeide løsningen, blant annet med hensyn på sykkelløsninger og med merknad om envegsregulering av området og ny parkeringsløsning for Drivstua gartneri. På bakgrunn av dette ble Tyholtveien del 2 skilt ut som et eget prosjekt.

Det skal reguleres, prosjekteres og erverves grunn for ensidig toveis sykkelveg med fortau på sørsiden av Tyholtveien, fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Tiltaket er ferdig regulert, i 2020 vil det arbeides med detaljregulering.

Buenget øvre, fortau

Vedtatt i årsbudsjett 2011. Strekningen Nedre Flatåsveg - jernbanebro benyttes som skolevei for Flatåsen skolekrets. Det var behov for å bedre trafiksikkerheten for elever som har strekningen som skolevei. Strekningen utgjør ca. 600 meter. Det er bestilt prosjektering og utarbeidelse av reguleringsplan. Forutsetningene er vesentlig endret både på behovs- og kostnadssiden. Nytt av prosjektet må derfor vurderes på nytt opp mot kostnadene.

Tabell 4.8: Trafikksikkerhetstiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Trafikksikkerhetstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:	100,1	84,4	15,7	54,7
Isdamvegen, kryss Østre Rosten	19,5	16,9	2,6	13,6
Fv 707 Spongalsvegen, Stormyra – Berg	52,1	41,2	10,9	25,5
Fv 707 Spongalsvegen, Berg – Høstadkorsen	4,5	3,1	1,4	0,7
Fv 841 Ringvålvegen, Lundåsen og vestover	3,0	2,0	1,0	0,4
Fv. 950 Skovgård	7,0	7,0	0,0	7,0
Fv. 868 Håkon Vlls gate/Lade allé ved Nobø	3,5	3,5	0,0	3,5
Mindre TS-tiltak fv 2010–2017	5,5	6,7	-1,2	1,8
Mindre TS-tiltak fv 2018–2019	5,0	3,9	1,1	2,2
Kommunale prosjekt:	158,1	58,0	100,1	11,7
Fv. 6654 Ringvålvegen fortau, Skogly – Hestsjø	27,1	4,0	23,1	0,8
Høgreina, fortau	4,6	1,1	3,5	0,2
Tyholtvegen m/Asbj.gt, fortau, sykkeløsning	38,2	19,7	18,5	1,8
Kong Inges gt, fortau	15,0	2,4	12,6	0,0
Kløbuvegen, fortau	27,0	4,4	22,6	1,9
Uglavegen del 2, fortau	10,5	8,4	2,1	3,9
Hans Finnes gate, fortau	5,1	3,5	1,6	0,2
Tiltak skoler	11,0	4,9	6,1	0,1
Mindre TS-tiltak 2016–2019 kv	9,0	5,1	3,9	1,0
Gammellina/Magasinsvegen, fortau	6,2	1,3	4,9	1,3
Tyholtvegen, del 2	2,0	1,3	0,7	0,4
Buenget, øvre, fortau	1,6	1,5	0,1	0,1
Gangfeltsikring, videreføring	0,9	0,4	0,4	0,1
Sum	258,2	142,4	115,8	66,4

4.6 Sykkeltiltak

Sykkeltiltak langs riksveg

Statens vegvesen har gjennomført inspeksjoner i Trondheim på statlig sykkelvegnett, samt på sykkelvegnett langs øvrig vegnett som anses som tilbud langs riksveg. På bakgrunn av dette er det laget en tiltaksoversikt for 2019 med punkt- og strekningstiltak som ble godkjent av Programrådet i møte 28.02.2019. De fleste tiltakene på riksveg er gjennomført i 2019.

Heimdalsvegen, gang- og sykkelveg

Prosjektet ble ferdigstilt i 2015, noe restarbeid/opprettinger i 2019.

Fv. 6666 Christian Fredriks gate, gang- og sykkelveg

Miljøpakken har bygd bedre løsning for syklister og fotgjengere i Christian Frederiks gate mellom Høgskoleringen og Vollabakken. Kombinert gang- og sykkelveg er gjort om til sykkelveg med parallelt fortau. Det henger sammen med metrobuss- og sykkelprosjektet i Høgskoleringen. I tillegg er bussholdeplassene på strekningen oppgradert til metrobusstandard med 25 meter lange plattformer, finansiert over metrobussprosjektet. Stasjonene for begge retningene ligger utenfor Idrettsbygget ved NTNU. Øvre del av Klostergata, Christian Frederiks gate og Høgskoleringen ble høsten 2019 trasé for Metrobuss. Byggingen startet høsten 2018 og skal stod ferdig sommeren 2019.



Bildet viser tiltaket ved Idrettsbygget NTNU

Punkttiltak sykkel fylkesveg

Miljøpakken ønsker å utbedre tydelige standardbrudd og særskilte problempunkter på hovedrutene for sykkel. Ujevnt dekke samt utilstrekkelig overbygning gjør det vanskelig å drifte sykkelnettet etter de krav som er gitt i eksisterende håndbøker. Statens vegvesen har i 2019 utført 2 tiltak i Jonsvannsveien, tiltak ved Bergheim og Bjørndalen utsettes av ulike årsaker til 2020.

Fv. 6658 Utleirvegen

Hensikten med prosjektet er å gi bedre framkommelighet for myke trafikanter og trafiksikkerhet langs Utleirvegen, strekning Nardosenteret - Utleir (ca. 2 km). Dette inkluderer bygging av forbedret gang- og sykkelvei med god holdbarhet, og kryssutbedring. Opprinnelig var prosjektet et punkttiltak på fylkesveg internt bestilt i 2017. I programrådet (sak 36/18) ble det avklart at tiltaket ble opprettet som et eget utbyggingsprosjekt. Prosjektet ble ferdigstilt i august 2019.

Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunksjon

Statens vegvesen har gjennomført inspeksjoner i Trondheim på statlig sykkelvegnett, samt på sykkelvegnett langs øvrig vegnett som anses som tilbud langs riksveg. På bakgrunn av dette er det laget en tiltaksoversikt for 2019 med punkt- og strekningstiltak som ble godkjent av Programrådet i møte 28.02.2019. Enkelte tiltak er gjennomført i 2019, resterende utføres i 2020.

Sykkeltiltak Lade

Prosjektet har bestått av flere delprosjekter i Ladeområdet og omhandler tiltak knyttet til sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv. Utbygging startet sommeren 2018 og ferdigstilt oktober 2019.

Sykkelprosjektene besto av:

1. Sykkelveg med fortau langs Jarleveien/Lade allé (ca. 800 meter). Inkludert oppgradering av kryss Jarleveien/Håkon Magnussons gate.
2. Sykkelveg med fortau langs Falkenborgvegen (ca. 250 meter).
3. Sykkelveg med fortau langs Stiklestadveien (ca. 300 meter). Inkludert oppstramming av krysset Stiklestadveien/Jarleveien/Stjørdalsveien.

I prosjektet er det i tillegg til sykkeltiltakene utført bygging av 4 metrobusstasjoner, ombygging av en vegstrekning på 180 meter i Lade Allé, oppgradering av rundkjøring Haakon VII's gate/Lade allé, og lagt til rette for kollektivfelt for fremtidig busstrasé i Stiklestadveien. I tillegg er det utført arbeid for Trondheim kommune.

Totalprosjektet gjennomført som en totalentreprise med samspill. Sykkeltiltakene i prosjektet er utført med en kostnad som er 4,2 mill. kr under avsatt budsjetttramme på 4,2 mill. kr og er utført med en kostnad som var vel 4,2 mill. kr under avsatt budsjetttramme på 40,8 mill. kr.

Før- og etterbilder fra Jarleveien:



Fv. 950 Ranheim - Malvik, regulering av gang og sykkelveg (Reppekrysset-Være)

Tiltaket ble etablert med bakgrunn i årsbudsjett 2017. Hensikten med tiltaket er å etablere et tilbud for syklende og gående mellom Reppe/Vikåsen og Malvik langs fv. 950. I 2016-2017 ble det gjennomført et forprosjekt som så på alternative traséer og løsninger. Programrådet (sak 64/17) anbefalte å gå videre med regulering av alternativ 1 (parallelt med fylkesvegen). Arkeologiske undersøkelser ble gjennomført høsten 2019 og arealet for det planlagte tiltaket ble frigitt. Reguleringsplan er under behandling av Trondheim kommune.

Sykkelhotell Heimdal stasjon

Heimdal stasjon er knutepunkt for overgang mellom metrobuss, øvrige bussruter og jernbane. I tilknytning til det nye stasjonsbygget har Miljøpakken finansiert et sykkelhotell med plass til 50 sykler. Åpningen ble markert i mars 2020.

Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen

Hensikten med tiltaket er å binde bydelene Saupstad og Tiller tettere sammen ved å gjøre det enklere å sykle og gå. Allerede på 1990-tallet ble det utredet muligheter for gang- og sykkelbru over Bjørndalen (Trondheimpakken). I 2010 ble brua lansert som et sykkelprosjekt i Miljøpakken med oppstartsbevilgning. Ny reguleringsplan ble utarbeidet, men lagt på vent for videre utsjekk av grunnforholdene i området.

Etter omfattende geotekniske undersøkelser i området ble arbeidet med reguleringsplan videreført og planen ble vedtatt 22.11.2018. Planen legger til rette for å bygge ei bru på ca. 180 meter og med tilhørende gang- og sykkelveger.



Illustrasjon av Saupstadbrua

Tidligere er det bevilget 6 mill. kr til planlegging. Ny reguleringsplan er vedtatt og nye kostnadsanslag gjennomført i 2018. Prosjektet er lagt ut på anbud som totalentreprise med forhandling våren 2020, oppdraget er nå tildelt. Forventet byggestart ved årsskiftet 2020/21 slik at brua kan tas i bruk i 2022. Programrådet vedtok i sak 91/20 oppstart av utbygging av Saupstad bru (gang- og sykkel) med styringsramme 142 mill. 2021-kr.

Sykkelparkering i Midtbyen

Miljøpakken har lagt frem en plan for sykkelparkering i Midtbyen. Planen viser at det er mulig å etablere ca. 1000 nye sykkelparkeringsplasser i gaterommet i Midtbyen uten at dette kommer i konflikt med gående og bilparkering. Sykkelparkering vil etableres løpende innenfor planperioden frem til 2020. I 2019 ble første fase i arbeidet med etablering av sykkelhotell på Leütenhaven igangsatt (PR 85/19). Andre prioriterte tiltak i 2019 var utarbeidelse av en oppløsning for sykkelhotell og etablering av et prøveprosjekt med låsbare sykkelkap ved Byhaven.

Sverresborg allé

Sykkelfelt i Sverresborg allé ble formalisert med skiltvedtak og rød asfalt ble lagt i 2-sidig sykkelfelt i 2019. Ferdigstillelse med oppmerking i 2020.

Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen

Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjett 2019 og ble ferdig i samme år. Det er bygget sykkelveg med fortau i forbindelse med nødvendig traséutbedring av Ringvålvegen mellom Ole Laulos veg og Kirkeringen. .

Strekningstiltak i Midtbyen

Midtbyen er viktig målpunkt for mange av sykkelturene i Trondheim. Strekningstiltakene er tenkt som enkle tiltak som ikke krever omfattende ombygginger og som kan gjøres uten omfattende planprosesser. Eksempler er oppmerking og skilting for syklist, endringer i signalanlegg og sykkelheller i brosteinsgater. I 2019 ble ett kjørefelt i Sandgata omdisponert til sykkelveg, og sykkelfeltene i Olav Tryggvasons gate mellom Søndre gate og Fjordgata ble fjernet i regi av prøveprosjektet. Aktiviteten i 2019 har ellers vært lav i påvente av ny gatebruksplan for midtbyen.

Ranheimsruta

Prosjektet inkluderer tiltak i Bakkegata, Kirkegata og Gamle Kongeveg. Det har oppstått vesentlige forsinkelser grunnet konkurs av entreprenør. Feilretting av Kirkegata ble gjennomført i 2019. Gjenstående arbeider i Kirkegata og tiltak i Bakkegata er utsatt.

Brattørruta, Haakon Vils gate - Ranheim

Prosjektet skal identifisere og planlegge mindre tiltak på Sjøveien mellom Schmettows allé og Sjøveien. Målet med prosjektet er å synliggjøre ruta og bedre fremkommeligheten for syklende på ca. 1,5 km. lang strekning som går fra starten av ekspressykelvegen på Rotvoll til Grilstadfjæra. Løsningen har endret seg slik at den nå i stor grad sammenfaller med utformingen som brukes på snarveger og det er derfor bestemt at denne nå skal inngå i en fremtidig snarvegpakke. Midler til utbygging må avklares i senere handlingsprogram.

Sigurd Jorsalfars veg

Sigurd Jorsalfars veg er en del av Brøsetruta. Det foreligger byggeplan for sykkelveg med fortau på strekningen mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen, totalt ca. 570 meter. Tiltaket har stoppet opp grunnet utfordringer med frivillig grunneieravtale. Dersom dette ikke oppnås, vil det bli behov for regulering.

TMV-odden

Tiltak for å gi et bedre sammenhengende tilbud for syklist og for å skille syklende og gående ble ferdigstilt i 2019.

Jonsvannsveien, nord

Jonsvannsveien fra krysset med Dybdahls veg og mot byen er dårlig tilrettelagt for sykling. På deler av strekningen må det sykles i gata sammen med biler eller på fortauet. Det ble i 2018 gjennomført et forprosjekt hvor tiltak i Lillegårdsbakken og i Jonsvannsveien ved

Singsaker skole ble utredet. Bygging ble utsatt til 2020 grunnet manglende kapasitet hos Trondheim bydrift. Det er nå etablert sykkelfelt med rød asfalt oppover i Lillegårdsbakken og videre fram til lyskryss med Eidsvolls gate. Det legges til rette for blandet trafikk nedover Lillegårdsbakken for kjørende og syklende med legging av ny asfalt og oppmerking med sykkelsymbol.

Vinterdrift sykkel kommunal veg og fylkesveg

Bedre vintervedlikehold av hovedsykkelrutene er et tiltak for å fremme helårssykling, og inngår i satsingsområdet "bedre drift og vedlikehold" i Sykkelstrategi for Trondheim 2014-25. Innsats på økt standard på vinterdrift på sykkelvegnettet er videreført fra 2016. En evalueringsrapport fra 2017 tyder på at flere sykler om vinteren samt at brukerne i hovedsak er fornøyd med innsatsen som gjøres. Fra og med vinteren 2019 driftes 115 km av hovednettet for sykkel med høy standard, dette er 14 km mer enn i 2018. [Lenke "Bedre å sykle"](#).

Tabell 4.9: Sykkeltiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Sykkeltiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Statlige prosjekt:	265,4	234,9	30,5	6,4
Sykkeltiltak lang riksveg	6,7	3,0	3,7	3,0
Gang- og sykkelveg Heimdalsveien	258,7	231,8	26,8	3,4
Fylkeskommunal prosjekt:	126,3	107,7	18,6	67,3
Fv. 6666 Christian Fredriks gate	25,0	24,8	0,2	17,7
Punkttiltak sykkel fv 2014-2019	23,0	20,4	2,6	6,6
Fv. 6658 Utleirvegen, punkttiltak sykkel	23,5	14,9	8,6	13,8
Sykkeltiltak fv med riksvegfunksjon	6,0	3,8	2,2	3,8
Sykkeltiltak Lade (flere delprosjekt)	40,8	36,6	4,2	18,9
Fv. 950 Regulering Ranheim - Malvik gsv (Rep)	2,0	1,6	0,4	1,0
Sykkelhotell Heimdal stasjon	3,8	3,8	0,0	3,8
Fv. 865 Eidsvolls gate, planl. av sykkeveg	2,0	1,6	0,4	1,5
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	0,2	0,1	0,1	0,1
Kommunale prosjekt:	110,7	53,7	57,1	31,9
Saupstadbrua, gang og sykkelbru	6,0	3,7	2,3	0,5
Sykkelparkering i midtbyen	4,2	2,7	1,5	0,5
Punktutbedring sykkel kommunal veg	21,1	13,6	7,5	10,7
Sverresborg allé	4,0	0,3	3,7	0,3
Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen	5,0	10,0	-5,0	10,0
Strekningstiltak Midtbyen	10,1	5,0	5,1	0,7
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurd)	20,0	9,9	10,1	1,7
Brattørruta, H7-Ranheim	2,0	0,1	1,9	0,0
Sigurd Jorsalsfars veg, sykkelveg med fortau	30,0	0,3	29,7	0,1
TMV-odden sykkeltiltak	7,0	6,9	0,1	6,9
Jonsvannveien, nord	1,0	1,1	-0,1	0,3
Sykkelparkering utfartssteder	0,3	0,2	0,1	0,2
Fylkesveg- og kommunal veg:	35,8	30,9	4,8	11,4
Vinterdrift av sykkelanlegg	33,7	29,8	3,9	11,1
Sykkeltellinger	2,1	1,1	0,9	0,3
Sum	538,1	427,1	111,0	116,9

4.7 Tiltak mot støy

Kong Øysteins veg

Hovedmålsettingen for prosjektet er å redusere støynivået utendørs (til under 60 dB) for beboere langs Kong Øysteins veg. Det er i første omgang satt av midler til del 1 av prosjektet, strekningen langs Nina Griegs veg (fra rundkjøringen ved Plantasjen til Bromstadbuene) hvor det er igangsatt planlegging. Det er arbeidet med prinsippavklaring. Videre arbeid avventer fylkeskommunal avklaring av hvilket kvalitets- og kostnadsnivå som er akseptabelt for områdeskjerner i Trondheim. I tillegg er det planlagt å breddeutvide fortauet på samme strekning.

Støyskjerming av skoler og barnehager

Miljøpakken har et eget mål om at det skal rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved blant annet skoler og barnehager. Støykartleggingen fra 2017 viser at 23 skoler og 63 barnehager har utendørs støynivå over 55 dB.

Utbygging av støyskjerm ved Singsaker skole og barnehage startet i november 2018, tiltaket inkluderer støyskjerm mot Eidsvollsgate og Jonsvannsveien. 370 barn holder til på skolens og barnehagens område. Ferdigstilt i juni 2019. [Lenke "370 barn på Singsaker fikk støyskjerm"](#).



Deler av støyskjermen mot Singsaker skole- og barnehage er gjennomsiktig og dekorert med fugler i silhuett.

Miljøpakken bestilte i november 2016 gjennomføring av støyskjerming av tre barnehager, Majorstuen, Lohove og Okstad. Prosjektering av Majorstuen har stoppet opp grunnet uavklarte forhold med fylkesantikvar, midlene er omdisponert til Lohove og Okstad. Byggearbeid for Lohove og Okstad ble påbegynt i februar 2020.

Tiltak iht. forurensningsforskriften (kommunal veg og fylkesveg)

Forurensningsforskriftens kap. 5 setter krav om støykartlegging. Når gjennomsnittlig innendørs støy overstiger 42 dB plikter vegeier å tilby støyreducerende tiltak. I 2017 ble det gjennomført ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim. Beregninger viser at en rekke boliger må utredes for å avdekke om de har innendørs støy over 42 dB. Det er opprettet to prosjekt på hhv. kommunal veg og fylkesveg som har som oppgave å detaljprosjekttere og gjennomføre støyreducerende tiltak der det foreligger krav om det. Det kommunale prosjektet er påbegynt og er i tidlig prosjektfase. I det fylkeskommunale prosjektet er det foretatt en tiltaksutredning av 9 boliger i 2018-2019, hvorav 3 har krav på tiltak. En av eiendommene ønsker ikke tiltak gjennomført, de resterende 2 eiendommene fikk fasadetiltak gjennomført i 2019.

Lokal skjerming av uteoppholdsplasser (kommunal veg og fylkesveg)

Støykartleggingen i Trondheim fra 2017 viser at antall personer utsatt for støy over 60 dB på uteområder har økt sammenlignet med kartleggingen gjort i 2012. Mange steder er det vanskelig å skjerme boligens uterom med støyskjerming langs veg. Prosjektet skal bidra til at støyutsatte boliger som mangler en stille uteplass skal få tilstrekkelig skjerming. Det ble i slutten av 2018 igangsatt et forprosjekt for å avklare hvilke boliger som skal få tilbud om tiltak og utforming av alternative skjermer. Utleirvegen har i første omgang blitt prioritert.

Tabell 4.10: Tiltak mot støy - økonomisk status pr 31.12.2019

Tiltak mot støy	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:				
Støyskjerming Singsaker skole	8,5	7,7	0,8	4,8
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	5,5	2,7	2,8	1,7
Støyskjerming Kong Øysteins veg, del 1	8,0	0,7	7,3	0,2
Tonstadbrinken, støyutbedring	5,2	5,3	-0,1	5,3
Kommunale prosjekt:				
Støyskjerming Okstad, Lohove og Majorstuen	5,0	1,3	3,7	0,9
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal	3,0	0,1	2,9	0,1
Fellesprosjekt:				
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, for	1,0	0,7	0,3	0,7
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, tilt	3,5	0,0	3,5	0,0
Sum tiltak mot støy	39,7	18,5	21,2	13,6

4.8 Gåtiltak

Snarveger

I 2019 ble ca.15 snarveger ferdig oppgradert med blant annet bedre dekke, belysning, håndløper og skilting. I tillegg ble det satt i gang prosjektering av ca. 10 snarveger som skal bygges i 2020-21. Regulering av snarveg til Berg skole ble sendt inn til førstegangs behandling og planlegges ferdigstilt i 2020. Snarveiene som er plukket ut er de som har høyt potensiale for bruk fordi de ligger nær viktige målpunkt og/eller har stor tidsbesparelse.

Helhetlig gangnett

Midler til helhetlig gangnett har i 2019 i hovedsak blitt brukt til oppgradering av gangforbindelser til metrobusstasjoner. Bygging av fortau til stasjonen i Casper Lundes veg

ble ferdigstilt og oppgradering av trapp ved stasjonen Tvetestien ble ferdigstilt. Det ble gjennomført forprosjekt av fortau til metrobusstasjoner i Alette Beyers veg, Lundvegen og Havstadvegen.

Det er gjennomført en kartlegging av gangforbindelser til matelinjene til Metrobuss som trenger oppgradering. I tillegg er det gjennomført en kartlegging av blindveger som ikke er blindveg for gående/syklende. Der det er mulig tenker en å bytte ut alle blindvegskilt med skilt som viser at det er blindveg for bil, men ikke for gående/syklende.

Det er satt av midler til planlegging og bygging av fortau til metrobusstasjoner ved Ranheim idrettsanlegg og ved NTNU Dragvoll. Førstnevnte har ikke hatt forventet fremdrift grunnet koordinering med bygging av tribune og utskifting av va-anlegg. På Dragvoll ble prosjektet utsatt fordi det skal samordnes med oppgradering av holdeplassen som ble satt på vent. Planen er å bygge disse fortauene innenfor tildelt ramme i løpet av 2021.

Mindre gåtiltak

I 2019 ble det etablert belysning i 6 underganger på Saupstad i forbindelse med områdeløft Saupstad. Det er også etablert belysning av en gang- og sykkelveg på Kattem som fikk større betydning etter omlegging av holdeplasser i området. Bydrift har satt opp snarvegskilt og gruset opp ved flere enkle snarveger.

Tabell 4.11: Gåtiltak - økonomisk status pr 31.12.2019 (regnskapstall fra Trondheim kommune, porteføljerapport).

Gåtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019
Helhetlig gangnett	17,0	6,3	10,7
Mindre gåtiltak	9,2	7,4	1,8
Snarveger	61,0	31,2	29,8
Sum	87,2	44,9	42,3

4.9 Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet omfatter informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse arrangement og kampanjer med vekt på gåing og sykling. I tillegg inngår drift av nettsiden miljøpakken.no og Miljøpakkens side på Facebook. Spørreundersøkelser måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid.

Evaluerings og rapportering

Byvekstavtalen gir føringer for oppfølging og måling av resultater. Høsten 2019 ble det igangsatt et arbeid med konkretisering av byvekstavtalens delmål og utarbeidelse av måleindikatorer for de enkelte delmålene. Det ble lagt opp til en prosess med medvirkning fra alle parter i avtaleområdet, og arbeidet videreføres i 2020. Utarbeidelse av måleindikatorer for arealutvikling og utarbeidelse av felles parkeringspolitikk ble skilt ut som

egne prosjekt med oppstart i 2019, også her med medvirkning fra alle parter og videreføring i 2020.

Mobilitetsrådgivning

Innsatsen rettes mot å påvirke til flere miljøvennlige reiser til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Arbeid med parkeringsregulering ved kommunale enheter (PARK-prosjektet), åpning av holdeplass på Sluppen og markering av vintersyklistens dag.

HjemJobbHjem

Dette er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet. Miljøpakken og AtB tilbyr flere fordeler for ansatte i bedrifter som strammer inn på bilparkeringen: Utlån av elsykkel, gode avtaler for kjøp og leasing av elsykkel, spesialavtale for bruk av bysykkel, gratis sykkelservice og kollektivbillett med rabatt. Hensikten er å redusere personbiltrafikken gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise kollektiv til og fra jobb. Miljøpakken og AtB har gjennomført et pilotprosjekt med fem foretak siden 2019.

Næringstransport

Miljøpakken har vedtatt et tydeligere ansvar for næringstransport, men det har så langt vært liten aktivitet på området.

Teknologi

Byvekstavtalen legger opp til et samarbeid om nye teknologiske løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Fem teknologiprojekter er foreslått i avtalen hvor ett av disse er test av autonome busser. Dette prosjektet var allerede i gang når byvekstavtalen ble signert, og Miljøpakken besluttet i 2019 å bevilge et tilskudd som delfinansiering av prosjektet. I 2019 ble et pilotprosjekt for å teste autonom bestillingstransport på Øya planlagt, hvor gjennomføring av pilot og evaluering etter planen skjer i 2020.

Tabell 4.12: Øvrige innsatsområder - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Informasjon	39,4	36,2	3,2	4,6
Evaluerings og rapp bymiljøindikatorer	2,1	2,1	0,0	0,5
Mobilitetsrådgivning (inkl HjemJobbHjem)	39,5	38,9	0,6	10,1
Sum øvrige innsatsområder	81,0	77,1	3,9	15,2

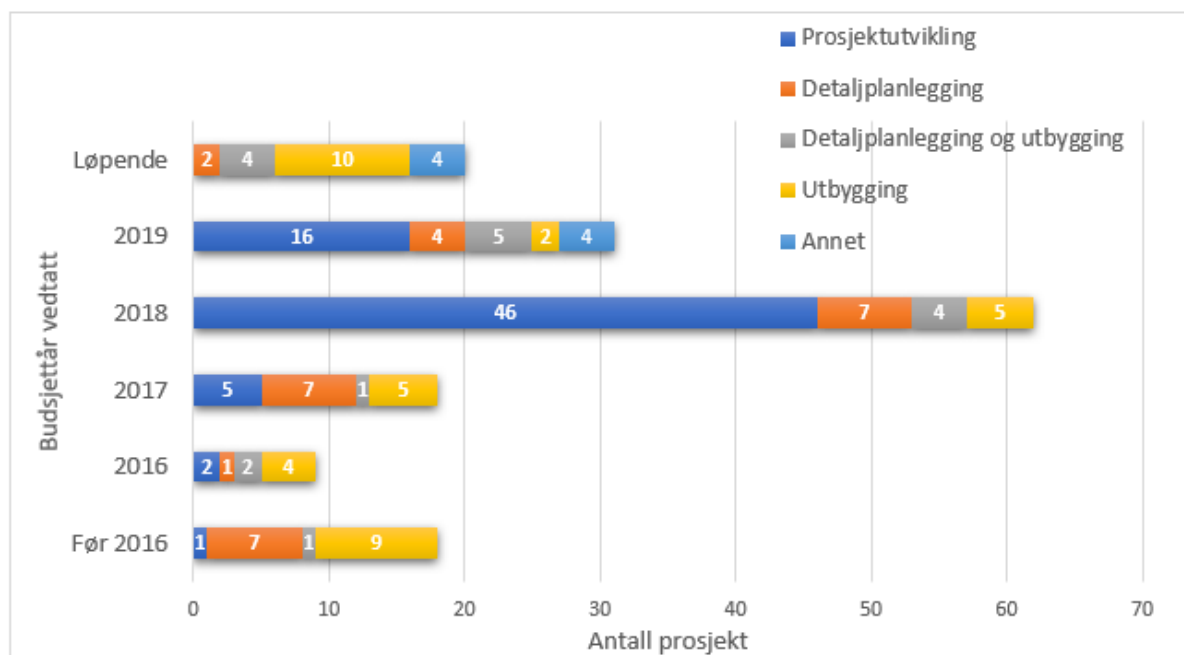
5. Pågående prosjekt med bevilgning før 2020

En gjennomgang av tidligere årsbudsjett viser at det er i underkant av 160 små og store prosjekter med bevilgning fra 2019 eller tidligere som ikke er avsluttet. Av dette antallet er 44% innledende forprosjekt i fasen prosjektutvikling, 18% er prosjekt som har kommet videre til fasen detaljplanlegging, 11% er prosjekter som inneholder fasene detaljplanlegging og utbygging, mens 22% er prosjekter hvor det er vedtatt utbygging. I tillegg er det enkelte mindre tiltak som er av annen kategori.

Kort beskrevet skal det i fasen prosjektutvikling utarbeides et grunnlag som beskriver tiltakets type, omfang, formål, nyttevurdering med relevans til Miljøpakkens mål og forventet kostnadsnivå (styringsmål). Neste fase er detaljplanlegging (byggeplan og evt. reguleringsplan) som utarbeides for prioriterte prosjekter som har gjennomført prosjektutvikling. Planarbeidet skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning, med et kostnadsoverslag som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme i utbyggingsprosjektet.

En fordeling av vedtatte prosjekt etter budsjettår gir et bilde på fremdrift (fig. 5.1).

Figur 5.1: Antall pågående prosjekt pr prosjektfase



Fra figuren fremgår det at antall prosjekt i fasen prosjektutvikling er relativt høyt. Sett i sammenheng med at det i denne prosjektfasen skal leveres forenklede analyser, kan etterslepet vurderes som betydelig. Denne vurderingen styrkes og av at det er relativt få prosjekt innen prosjektfasene detaljplanlegging og utbygging.

Under følger en oversikt over prosjekt som er aktive ved utgangen av 2019, gruppert etter når prosjektet første gang fikk bevilgning i årsbudsjett.

Forkortelser benyttet i tabellene:

TK - Trondheim kommune, TRFK - Trøndelag fylkeskommune, SVV - Statens vegvesen, MeK - Melhus kommune og SEKR - Miljøpakkens sekretariat

2010:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Kong Inges gt, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2011:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndal	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Høgreina, gang og sykkelveg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Hans Finnes gate, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Uglavegen del 2, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2012:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planlegging	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Buenget, fortau	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Pullerter Baklandet	4) Utbygging	Sykkel	TK

2013:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Elgeseter gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK
Innherredsveien, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Kongens gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Olav Tryggvasons gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK

2014:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Sykkelparkering i Midtbyen	3) Detaljplanlegging og utbygg	Sykkel	TK

2015:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Gammelina/Magasinvegen, fortau	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak skoler	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Kløbuvegen, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2016:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Kløburuta, planavklaring	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Strandveien - Lade allé	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Tyholtveien, del 2	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 707 Brå bru	3) Detaljplanlegging og utbygg	Lokal veg	TRFK
Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring av Brat)	3) Detaljplanlegging og utbygg	Sykkel	TK
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsaker	4) Utbygging	Støy	TRFK
Støyskjerming Lohove og Okstad barnehage	4) Utbygging	Støy	TK
Heimdal - Sluppen, krysstiltak (Heimdalsruta)	4) Utbygging	Sykkel	TK
Jonsvannveien, nord	4) Utbygging	Sykkel	TK

2017:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planavklaring (trafikkanalyse)	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Ravnkloa forprosjekt gang/sykelbru	1) Prosjektutvikling	Sykel	TK
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv 860 Utleirvegen/Othilienborgv/Steindalsv	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
E6 Knutepunkt Sluppen	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	SVV
Fv. 704 Tanem - Tulluan	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	TRFK
Innfartsparkering Buvika	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Kong Øysteins veg del 1	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 6680 Trondheim - Klæbu, gang og sykkelveg	2) Detaljplanlegging	Sykel	TK
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestove	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	3) Detaljplanlegging og utbygg	Trafikksikkerhet	TRFK
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	4) Utbygging	Hovedveg	SVV
Jonsvannsveien, stasjon Dragvoll	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Tiller, rundkjøring	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds ga	4) Utbygging	Sykel	TK
Sykkelparkering utfartssteder	4) Utbygging	Sykel	TK

2018:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	1) Prosjektutvikling	Gatebruk	TK
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergvege	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 902 Østre Rosten	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 950 Kockhaugvn-M	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Helhetlig kollektivknutepunkt Leangen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Innfartsparkering, planlegging	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupsta	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Utredning Johan Tillers veg del 2	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	SVV
Utredning kollektivtrasé over Nyhavna	1) Prosjektutvikling	Metrobuss	TK
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkt	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Huseby	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	1) Prosjektutvikling	Sykel	SVV
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nedre Elve	1) Prosjektutvikling	Sykel	TK
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nidelva på	1) Prosjektutvikling	Sykel	TK
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 856 Dorthéalyst - Munkvoll	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK
Fv. 868 Leangen - Tunga	1) Prosjektutvikling	Sykel	TRFK

2018, fortsetter

Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Fall	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandvei	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykelinspeksjon fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykelinspeksjon kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelparkering fv. og ved fylkeskommunal ir	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mindre TS-tiltak	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Innovasjonsprosjekter, autonome busser	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Næringstransport	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning metrobusslinjene i Trondheim øst	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning Trondheim sentrum	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK
Fremkommelighet Prinsenkrysset - Olav Tryg	2) Detaljplanlegging	Gatebruk	TK
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen, regulering	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	SVV
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosente	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - S	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - U	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommuna	3) Detaljplanlegging og utbyg	Støy	TK
H7 - Ranheim (Brattørruta)	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Lillegårdsbakken - Singsaker skole	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Pilotprosjekt gatedekke i Sommerveita	4) Utbygging	Gatebruk	TK
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkom	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand -	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer kommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TK

2019:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	SVV
Fremkommelighetstiltak, fast dekke på komn	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Oppgradering holdeplasser kommunal veg og	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelser	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK
Øvre Sjetnhaugen, kobling rundkjøring Tonst	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TK
Utredning av tiltak for boliger utsatt for inner	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Utredning av tiltak mot utendørs støy	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Prosjektutvikling av sykkeltiltak på kommun	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Pilotprosjekt ulykkesdata	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Romolslia, fortau	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvoll	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Gang- og sykkelbro over E6, Nedre Melhus	2) Detaljplanlegging	Sykkel	MeK
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sent	3) Detaljplanlegging og utbyg	Kollektiv	TK
E6/rv 706 Trondheim, tiltak etter G/S inspek	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunks	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksveg	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Sykkeltiltak langs riksveg	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrob	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	4) Utbygging	Sykkel	TK
Innstegshøyde Metrobuss	5) Annet	Kollektiv	TK
HjemJobbHjem	5) Annet	Øvrige	TK
Måleindikatorer for arealutvikling	5) Annet	Øvrige	TK
Samordnet parkeringspolitikk	5) Annet	Øvrige	TK

Løpende prosjekt:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Snarveger - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Signalprioritering	3) Detaljplanlegging og utbygging	Kollektiv	SVV
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	3) Detaljplanlegging og utbygging	Støy	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal veg	3) Detaljplanlegging og utbygging	Støy	TK
Strekningstiltak Midtbyen	3) Detaljplanlegging og utbygging	Sykkel	TK
Helhetlig gangnett - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Mindre gåtiltak	4) Utbygging	Gange	TK
Snarveger - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Infrastruktur trikk	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Punktutbedring sykkel kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Midre TS-tiltak kommunal veg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 2018-2019	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	5) Annet	Kollektiv	TRFK
Evaluerings- og rapportering bymiljøavtale	5) Annet	Øvrige	SEKR
Mobilitetsrådgivning	5) Annet	Øvrige	TK
Rapportering bymiljøindikatorer	5) Annet	Øvrige	TK