



Handlingprogram 2022–2025

Miljøpakken

Innhold

1. Politiske vedtak	3
2. Prosess handlingsprogram	5
3. Miljøpakkens mål	7
4. Evaluering av måloppnåelse	8
5. Finansielle rammer for Miljøpakken	10
6. Porteføljestyling	13
7. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger	16
8. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet	18
9. Hovedveger	19
10. Lokale veger	19
11. Gatebrukstiltak	20
12. Kollektivtransport	21
13. Metrobuss	23
14. Jernbane, stasjoner og knutepunkt	25
15. Trafikksikkerhet	26
16. Sykkel	28
17. Gange	33
18. Tiltak mot støy	34
19. Mobilitet	35
20. Andre innsatsområder	35
21. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus	37
22. Fordeling av finansieringskilder 2022	40
23. Avslutning av prosjekter	46
24. Pågående prosjekt med tildelte midler før 2022	47
25. Oppsummering	56
Vedlegg	58
26. Prosjektbeskrivelser hovedveger	59
27. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak	65

28. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	67
29. Prosjektbeskrivelser Metrobuss	92
30. Prosjektbeskrivelser jernbane	96
31. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet	100
32. Prosjektbeskrivelser sykkel	118
33. Prosjektbeskrivelser gange	181
34. Prosjektbeskrivelser støy	198
35. Prosjektbeskrivelser mobilitet	200
36. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder	204

1. Politiske vedtak

Miljøpakkens handlingsprogram 2022-25 behandles i fylkestinget 15.12.21, bystyret i Trondheim 09.12.21, kommunestyret i Stjørdal 16.12.21, kommunestyret i Malvik 13.12.21 og kommunestyret i Melhus 14.12.21.

Partene sluttet seg til forslag til årsbudsjett og handlingsprogram med alle bundne, delvis bundne og omforente prioriterte prosjekt. I forslag til handlingsprogram var det i tillegg flere innspill med behov for spesiell avklaring som ved politisk behandling ikke fikk likelydende vedtak. I behandlingen fikk ordførere og fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram med de øvrige partene i Miljøpakken. Ved samordning i Kontaktutvalget 02.02.22 (sak 03/22) ble følgende vedtatt:

1. Fra handlingsprogrammets uavklarte prosjekter tas følgende tiltak inn:
 - Trikk infrastruktur, økt innsats, 3,8 mill. kr årlig i 4-årsperioden
 - Hjertesone pakke 2 (TS), 3 mill. kr til detaljplanlegging og utbygging i 2022
 - Persaunvegen (sykkel), 3 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - Gyldenløves gate (gange), 3 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - Odd Husbys veg (støy), 1,5 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - Bylogistikk, næringstransport, 5 mill. kr i 2022
 - Videreutvikling av metrobussystemet, 2 mill. i 2022
 - Drift av lokalbuss L86 i Malvik, 3,6 mill. kr i 2022
 - Drift av lokalbuss i Melhus, 2,5 mill. kr i 2022
 - Torbjørn Bratts veg (sykkel), 2 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - Tiltak etter trasébefaring fv. (kollektiv), 5 mill. kr til utbygging i 2022
 - Tiltak etter GS-inspeksjon fv. (sykkel), 5 mill. kr til utbygging i 2022
 - Møteplasser Klefstadhaugen, 0,5 mill. kr til detaljplanlegging og utbygging i 2022
 - Teknologiprojekter, 5 mill. kr årlig i 4-årsperioden
2. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme med en helhetlig sak om bruk av belønningsmidler til drift kollektiv.
3. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen tydeliggjøre Programrådets og Kontaktutvalgets rolle i Teknologiprojektene.
4. Det settes av 3 mill. kr til Metrobusstrasé Nyhavna. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme tilbake med sak i løpet av våren 2022 som viser planlagt løsning og fremdrift for arbeidet med kollektivtraséen.
5. Det settes av 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av GS-veg langs nåværende E6 fra Kvithammer til Skatvalskrysset.
6. Støtteordning til el-lastesykler for næring og privatpersoner tas inn i rammen avsatt til mobilitetsrådgivning, som økes med 2,5 mill. kr i 2022.
7. Det settes av 20 mill. kr til bruk av biodiesel for bussene i byvekstområdet i 2022.

8. Kontaktutvalget slutter seg til at Singsakerringen og Utleirvegen kan startes i 2022 når nødvendig dokumentasjon er ferdig og behandlet av Programrådet.
9. Nyhavna, gangforbindelser: Prosjektet legger fram resultat fra prosjektutvikling og kan deretter komme tilbake til Programrådet for videre finansiering.
10. Kontaktutvalget ber om at finansiering av økt innsats vinterdrift sykkel avklares i egen sak til Programrådet i 2022. Trondheim kommune utarbeider nye anbud for vinterdrift til neste vintersesong. Dette arbeidet vil være et godt grunnlag for en sak som beskriver behov og muligheter for styrket vinterdrift for neste sesong.
11. Trygge sykkelparkeringsplasser for større sykler i Midtbyen og sentrumsområdet, samt prøveprosjekt for trygg sykkelparkering for større sykler der folk bor: Kontaktutvalget ber om at finansiering av prosjektet avklares i egen sak til Programrådet i 2022.
12. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme tilbake til Programrådet og Kontaktutvalget med ny sak om MobilitetsLab Elgeseter før endelig beslutning tas. Saken må gjøre rede for tidsaspektet og innretning av prosjektet med tanke på involvering og styring av prosjektet fra Miljøpakkens side.
13. Brundalsforbindelsen: Trondheim kommune jobber innenfor de rammene de har og fremmer sak til Programrådet i løpet av våren 2022.
14. Busskur i Saksvikkorsen kan inkluderes i det pågående fortausprosjektet i samme område. Sak må i tilfelle fremmes for Programrådet. Busskur ved holdeplassene Stibakken og Sigrid Saxedatters veg spilles inn til neste årsbudsjett hvis Malvik kommune ønsker å prioritere prosjektet.
15. Drift av linje 70 slik at den kan ha start og/eller endeholdeplass på Marienborg: Tiltaket er ikke tilstrekkelig avklart til at Kontaktutvalget kan ta stilling til det. Det åpnes for at Malvik kommune fremmer en sak for Programrådet i løpet av 2022, eventuelt at tiltaket spilles inn til årsbudsjett 2023.
16. Prosjekter hvor det ikke er enighet om å sette av midler i årsbudsjett 2022:
 - Samlepott til fornying av støyskjermer. Finansiering av støyskjermer på konkrete strekninger kan innarbeides ved revisjon av handlingsprogrammet forutsatt tilstrekkelig dokumentasjon av behov.
 - Prøveprosjektet Autonom ferge.
17. Følgende endringer innarbeides i handlingsprogrammet (jf. beskrivelse i saksfremlegg):
 - Drift av kollektivtrafikken, garantiramme 78 mill. kr (ref. KU-sak 54/21)
 - E6 Sluppen fasen 1, sykkel- og kollektivtiltak, er fullfinansiert og tas ut av handlingsprogrammet (ref. KU-sak 52/21)
 - E6 ombygging av Klettkrysset, avsetning på 25 mill. kr flyttes fra 2022 til 2023
 - Rv. 706 hovedsykkelveg, bevilgning på 36 mill. kr i 2022 fordeles med 10 mill. kr til del 2, 20 mill. kr til del 3 og 6 mill. kr til del 4

- Styringsmål for Fv. 704 Tanem-Tulluan korrigeres til 494,7 mill. 2022-kr
- Tidligere bevilgning til Bylogistikk korrigeres til 2,1 mill. kr

2. Prosess handlingsprogram

Arbeidet med handlingsprogrammet er endret og årsbudsjettet inngår nå som del av handlingsprogrammet. Første år i handlingsprogram 2022-25 vil være årsbudsjettet for 2022. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2023 og årsbudsjett 2023 i Miljøpakken. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2025 ut over det som følger som bindinger i prosjektene. Parallelt pågår nå et arbeid med en langsiktig tiltaksplan som skal avklare rammene for bruken av Miljøpakkens midler etter 2025. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Det er vinteren/våren 2021 kjørt en egen prosess for innspill til statsbudsjett 2022 siden handlingsprogram 2022-25 vedtas for sent til å gi føringer for dette. For ettertiden må innspillene til statsbudsjettet avklares tidligere slik at de kan tas inn i handlingsprogrammet året før behandling i Stortinget.

Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Føringer gitt i byvekstavtalen (mars 2019) og tilleggsavtalen (juni 2020), samt føringer vedtatt av KU (sak 14/21), er lagt til grunn.

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

1. Kommunene og fylkeskommunen innhenter politiske forslag om innspill til tiltak i neste handlingsprogram.
2. Viktige føringer og avklaringsbehov for neste handlingsprogram drøftes i Programrådet og avklares i Kontaktutvalget.
3. Administrasjonene utarbeider nødvendig dokumentasjon for de tiltakene som er klare for planlegging eller utbygging i kommende handlingsprogramperiode og oversender denne til sekretariatet.
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. Arbeidsutvalget drøfter de sammenstilte innspillene på bakgrunn av avklarte retningslinjer og partenes dokumentasjon av måloppnåelse og kost/nyttevurderinger. Omforente betraktninger innarbeides i forslag til handlingsprogram og eventuelle avvikende synspunkt synliggjøres.
6. Programrådet avklarer innholdet i et forslag til handlingsprogram. Alle innspill som partene er enige om, innarbeides i hovedtabellene. Alle tiltakene som én

eller flere parter er uenige i, tas inn i en egen tabell etter hovedtabellen. Handlingsprogrammet synliggjør mao. alle innspill med tilfredsstillende dokumentasjon og prioriteringsgrunnlag som partene har meldt inn til handlingsprogrammet.

7. Kontaktutvalget behandler forslaget og gir føringer for eventuelle endringer som innarbeides før forslag til handlingsprogram oversendes til høring og til partene for politisk behandling.
8. Forslag til handlingsprogram sendes på høring til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland. Forslaget sendes til partene for høring i formannskap og fylkesutvalg.
9. Handlingsprogrammet behandles politisk i kommunestyre, bystyre og fylkesting. Statens parter avklarer statens syn. Spørsmål som avklares under behandlingen:
 - a. Er det 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 er oppført i handlingsprogrammet.
10. Kontaktutvalget foretar samordning der kommunene/fylkeskommunen har ulike vedtak eller hvis statens syn ikke er i samsvar med de politiske vedtakene. Det politiske vedtaket bør derfor inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører som gir mulighet for avklaring av de tiltakene i forslaget til handlingsprogram som det ikke er enighet om.
11. Handlingsprogrammet består av de tiltakene som staten, fylkeskommunen og aktuell kommune er enige om etter samordning.
12. Politisk styringsgruppe behandler handlingsprogrammet, men vedtar det ikke.

Føringer og avklaringsbehov ble drøftet i Programrådet 13.04.21 og avklart i Kontaktutvalget 23.04.21. Forslag til handlingsprogram ble behandlet i Programrådet 07.10.21 og 11.10.21, og i Kontaktutvalget 22.10.21. Samordning av handlingsprogrammet ble foretatt i Kontaktutvalget 02.02.22. Politisk styringsgruppe behandler handlingsprogrammet 17.03.22.

Årsbudsjettet kan revideres dersom partene ser spesielle behov for det. Forhold som kan utløse behov for revidering av årsbudsjettet er uforutsette endringer på inntektssiden, samt uforutsette endringer på kostnadssiden som vil overskride Programrådets og Kontaktutvalgets mandat til behandling. Et eventuelt revidert årsbudsjett behandles i Programråd og Kontaktutvalg, samt politisk hos alle parter.

3. Miljøpakkens mål

Byvekstavtalen 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.

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (0-vekstmålet). Det skal altså ikke være vekst i persontransport med bil. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå nullvekstmålet.

Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Det overordnede målet har to hovedknagger:

- Nullvekst i persontransport
- Arealbruk

Regjeringen fastsatte i 2020 et videreutviklet nullvekstmål, men dette er ennå ikke implementert i våre avtaler. Den nye målformuleringen er:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil.

I tillegg til det overordnede nullvekstmålet har partene i byvekstavtalen utarbeidet ni 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 trygget å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende by- 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 sett 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.

KU godkjente evaluering 2020 i sak 19/21.

Areal- og transportplanlegging skal ses i sammenheng, noe som fremgår av delmål 3 i byvekstavtalen. Gjennom byvekstavtalen forplikter partene seg til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter. Dette blant annet gjennom å sikre en effektiv og høy arealutnytting med høy by- og bokvalitet, prioriterte utbyggingsområder og utarbeide en omforent parkeringspolitikk. Kommunene forplikter seg til å innarbeide forpliktelsene i byvekstavtalen i sine areal- og samfunnsplaner.

4. Evaluering av måloppnåelse

Det vises til egen evalueringsrapport for utfyllende opplysninger og statistikk. Dette er en kort sammenfatning av måloppnåelse for 2020.

Denne evalueringen er en «mellomevaluering» siden alle indikatorene ikke var ferdige på rapporteringstidspunktet.

0-vekstmålet

Trafikken i 2020 var som følge av koronapandemien rundt seks prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er slikt sett nådd. Referanseåret for byvekstavtalen er 2019.

Mål 1: CO2 - Det skal slippes ut mindre CO2

De samlede utslippene fra transportsektoren går ned med ca. 4 % i avtaleområdet fra 2018 til 2019. Utviklingen går riktig vei. Det må arbeides videre for å kunne si noe om i hvor stor grad denne reduksjonen bidrar til å oppfylle Paris-avtalen for hele avtaleområdet.

Det er kun Trondheim som har lokale klimamål av kommunene. Trondheim har ambisiøse mål om utslippskutt, og i «kommunedelplan: energi og klima 2017-2030» er det vedtatt et mål om 80 prosent reduksjon i klimagassutslipp i 2030 sammenlignet med 2009. Takten i utslippskutt må økes vesentlig for at Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

I Miljøpakkens bomstasjoner var 16 prosent av passeringene i takstgruppe 1 i 2019 el-biler og 20 prosent i 2020. Det er relativt få av passeringene i takstgruppe 2 som er elbiler, men salgsstatistikken viser andelen el-varebiler i Trondheim økte fra 7 prosent i 2019 til 16 prosent i 2020.

Mål 2: Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

Siste tilgjengelige RVU er for 2019 som er referanseåret for evaluering etter byvekstavtalen. Til vi får RVU 2020, sammenligner vi 2019 med 2018. Her har vi bare tall for Trondheim. Trondheim utgjør imidlertid en så stor del av befolkningen i byvekstområdet at resultatene for Trondheim også vil prege tallene for hele byvekstområdet.

RVU 2019 viser noe nedgang i antall miljøvennlige reiser i 2019, ca. 3 %. Befolkningsveksten har vært 1,4 % fra 2018 til 2019. Målene om minst 1,4 % vekst i bruken av miljøvennlige transportmiddel er med andre ord ikke nådd.

Vi må tilbake til RVU 2013/14 for å beskrive utviklingen i de øvrige kommunene, og da bare transportmiddelfordelingen – ikke absolutt antall reiser:

- I Malvik og Melhus er andelen miljøvennlige reiser lavere i 2019

- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser høyere i 2019

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. Billett volumet i 2020 er omtrent 35 prosent lavere enn i 2019. Det er ikke mulig å anslå endringer i antall reiser fra 2019 – 2020. Det skyldes at måten trafikantene registreres på ble endret ved innføring av Metrobuss i 2019.

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. Det var ikke grunnlag for å evaluere måloppnåelse på det tidspunktet evalueringen ble foretatt, men nå har Kontaktutvalget godkjent alle arealbruksindikatorne for senere bruk.

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

Når det gjelder opplevd tilgjengelighet, har vi god måloppnåelse i avtaleområdet. Hele 86 %, opplever det som enkelt eller svært enkelt å reise til handel/service. 71 % opplever reisen til jobb/skole som enkel eller svært enkel. Vi har ikke sammenlignbare data fra tidligere år

Mål 5: Reduksjon i antall trafikkulykker

Den generelle utviklingen går riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. Nedgangen skyldes trolig mest den generelle utviklingen, men også trafiksikkerhetstiltak i regi av Miljøpakken. Det har derimot ikke vært vesentlig reduksjon i antall drepte/hardt skadde siden 2011.

Mål 6: Luftkvalitet

Det er god måloppnåelse med lite luftforurensning i avtaleområdet.

Lufta i Trondheim blir stadig renere, og målingene for 2020 viser at luftkvaliteten ikke har vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensning (jf. Luftkvalitet i Norge). Problemområder kan være langs hovedvegene.

Bruk av piggdekk påvirker luftkvaliteten negativt. Omsetning av piggdekkgebyr før jul er forholdsvis stabilt, men redusert etter jul.

Mål 7: Trafikkstøy – reduksjon

Støytiltak: Det var liten aktivitet på dette området i 2020.

Det er en stor andel av befolkningen i avtaleområdet som opplever støy utendørs og innendørs som problematisk. For de som opplever stor eller svært stor grad av støy, er det likevel et betydelig problem, særlig for de 8 prosentene som opplever denne støyen innendørs. Utendørs svarer 12 prosent at de opplever stor eller svært stor grad av støy.

Vi avventer nye beregninger av støysituasjon som skal skje hvert 5. år. Forrige beregning ble foretatt i 2016.

Mål 8: Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Næringstransporten blir grønnere. Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). I 2019 var som nevnt sju

prosent av solgte varebiler elektriske, mens den i 2020 var 16 prosent. Andelen tunge kjøretøy med Euro-6 sertifisert motor steg fra 36 prosent i 2019 til 40 prosent i 2020.

Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv. Det jobbes videre med indikatorer.

Mål 9: Økt brukertilfredshet

Det er god måloppnåelse mht. brukertilfredshet.

I avtaleområdet er de fleste (78 %) fornøyde med hverdagsreisen sin. Tall fra NAFs trafikkbarometer for Trondheim viser en positiv utvikling siden 2013. I 2019 var Trondheimsområdet beste storby.

Av de spurte er 2 av 3 positive til Miljøpakken.

Holdningsundersøkelsene viser at befolkningen i Trondheim er mer fornøyde med hvordan tilretteleggingen for fotgjengere og syklister har utviklet seg de siste to årene enn i Stjørdal, Malvik og Melhus. I Trondheim mener 39 – 44 % at forholdene har blitt bedre, mot 25 – 32 % i de tre andre kommunene.

5. Finansielle rammer for Miljøpakken

Finansielle rammer lagt til grunn for handlingsprogrammet er de veiledende inntekter og kostnader som ble vedtatt ved behandlingen av Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024. I ettertid er rammene endret, hovedsakelig som følge av Statsbudsjett 2021, revidert Nasjonalbudsjett 2021 og Miljøpakkens årsbudsjett 2021. Videre er forslag til Statsbudsjett 2022 (12. oktober) inkludert.

Alle tall i handlingsprogramperioden er oppgitt i mill. 22-kr (budsjettindekser iht. byvekstavtalen) og inkluderer merverdiavgift. Tall før 2022 er oppgitt i løpende kroneverdier.

Tabell 1: Veiledende inntekter 2022-2025 (2010-29)

Inntekter	Før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25	2026-29	2010-29
Kommunale midler	199	26	26	26	26	103	104	406
Fylkesvegmidler	673	78	78	78	78	313	313	1298
Momskompensasjon	454	62	103	83	50	298	335	1087
Rv-midler, store prosjekt	1448	0	116	0	97	212	639	2299
Rv-midler, programområder	614	51	217	401	455	1124	2549	4287
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	4	30	124	135	81	369	0	374
Belønningsmidler, byvekstavtale	2248	271	272	272	272	1086	1086	4420
Belønningsmidler, red. kollektivtakst	102	53	53	53	53	212	212	525
Belønningsmidler, red. bomtakster	57	30	30	30	30	119	119	294
Belønningsmidler, Metrobuss	53	28	28	28	28	110	110	274
Investeringsstilskudd, Metrobuss	594	0	72	52	0	125	954	1673
Andre inntekter	33	0	0	0	43	43	0	76
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	5259	624	624	624	624	2497	2522	10278
Sum inntekter ekskl. finans	11739	1252	1742	1781	1835	6610	8942	27291
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-473	119	106	24	-370	-121	588	-5
Renteinntekt (1%)	50	5	3	2	2	13	40	103
Sum inntekter inkl. finans	11315	1375	1851	1808	1468	6502	9570	27388

I handlingsprogrammet legges det til grunn årlige inntekter i perioden 2022-2025 på mellom 1,2 - 1,8 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en fast årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift. Kommunal momskompensasjon og renteinntekter avhenger av faktisk fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på innkreving fra bompunktene.

I handlingsprogramperioden er det lagt inn 43 mill. kr på posten *Andre inntekter*. Det er tidligere forutsatt bruk av resterende fylkeskommunale midler fra fv. 704 del 1, Røddekryset - Tanem, og midler tildelt fra kommunesammenslåingen mellom Trondheim og Klæbu, til delfinansiering av strekningen fv. 704 Tanem - Tulluan. Det gjenstår å avklare størrelsen på disse bidragene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden har Miljøpakken en kapitalbeholdning på vel 470 mill. kr. Det vil si at det er vedtatt å gjennomføre tiltak med en samlet kostnadsramme som er 470 mill. kr lavere enn den samlede inntektsrammen for disse årene. Kapitalbeholdningen består av flere ulike finansieringskilder. I fordeling av finansieringskilder for 2022 er det disponert ledige belønningsmidler fra tidligere år. I tillegg er det et samlet mindreforbruk på vedtatte prosjekter, dette skyldes hovedsakelig manglende fremdrift i porteføljen i henhold til plan/budsjett.

Tiltakene i Miljøpakken finansieres med en rekke statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, i tillegg til bompenger. Hver finansieringskilde har fra bevilgende etater ulike føringer for hvor de kan benyttes. Dette er nærmere beskrevet i *KU-sak 14/21 Føringer for arbeidet med handlingsprogram 2022-25* (Kontaktutvalgets møte 23.04.2021). Dimensjonene er tiltaksområde, vegkategori, investering- vs. driftstiltak og prosjektfase.

Tabell 2 viser hva som er lagt til grunn av forventede kostnader etter de føringer som er beskrevet innledningsvis¹.

¹ Med unntak av forslag til Statsbudsjett 2022.

Tabell 2: Veiledende kostnader 2022-2025 (2010-29)

Kostnader	Før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25	2026-29	2010-29
E6 sør	3183	25	0	0	0	25	0	3208
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	878	257	260	186	91	794	0	1671
Fv. 704 Tanem - Tulluan	92	150	150	54	0	354	0	446
Hovedveg øvrige prosjekt	42	0	0	0	0	0	0	42
Lokale veger	382	24	0	0	25	49	310	741
Kollektiv, drift	1600	225	225	225	225	900	900	3400
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	102	53	53	53	53	212	212	525
Kollektiv, infrastruktur	968	104	199	233	281	818	1734	3520
Metrobuss	1273	100	230	205	184	719	1090	3082
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	7	45	114	135	76	371	0	378
Gatebrukstiltak	98	7	10	10	10	37	42	177
Hovednett sykkel	1502	382	391	407	427	1608	1637	4746
Gangveger	150	48	48	44	20	160	82	392
Trafikksikkerhet	507	45	45	56	55	201	206	914
Støytak	179	13	23	23	28	87	117	383
HjemJobbHjem og mobilitetsrådg.	57	11	16	18	6	50	24	131
Info/teknologi/næringstransp. mm	303	11	11	8	8	39	33	375
Administrasjon og koordinering	18	17	17	17	17	68	68	155
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	15	27	36	77	292	369
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2685	2685
Sum kostnader	11339	1517	1807	1701	1544	6570	9431	27340

Tabell 3 viser en oppsummering av omforente tiltak innarbeidet i handlingsprogrammet. Den viser at aktiviteten i perioden 2022-25 forventes å være noe lavere enn det som tidligere er lagt til grunn. Av større prosjekt nevnes fullføring av Nydalsbrua og fv. 704 Tanem – Tulluan i perioden. Blant kollektivprosjekt nevnes utbyggingen av Trondheim S og ombygging av Innherredsvegen og Kongens gate/Nordre Ilevollen for Metrobuss. Hovedsykkelruten mellom Gildheim og Lilleby forventes bygd i perioden. Det er ellers relativt store rammeavsetninger til sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og støy som vil fordeles på prosjekt i senere revisjoner av handlingsprogrammet.

Tabell 3: Kostnader 2022-2025 (2010-29) basert på fordeling i handlingsprogram 2022-25

Kostnader	Før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25	2026-29	2010-29
E6 sør	3183	0	25	0	0	25	0	3208
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	878	300	260	186	56	802	0	1680
Fv. 704 Tanem - Tulluan	92	140	180	83	0	403	0	495
Hovedveg øvrige prosjekt	42	0	0	0	0	0	0	42
Lokale veger	382	0	24	0	25	49	310	740
Kollektiv, drift	1600	329	225	225	225	1004	900	3504
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	102	53	53	53	53	212	212	525
Kollektiv, infrastruktur	968	156	185	227	247	815	1735	3518
Metrobuss	1273	68	209	157	29	463	1348	3084
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	7	30	124	135	81	370	0	376
Gatebrukstiltak	98	1	12	12	12	37	40	174
Hovednett sykkel	1478	153	375	542	528	1598	1682	4757
Gangveger	150	42	37	35	47	161	80	391
Trafikksikkerhet	507	32	71	54	40	198	207	911
Støytiltak	179	2	14	25	46	86	117	382
HjemJobbHjem og mobilitetsrådg.	57	13	12	14	15	54	28	138
Info/teknologi/næringstransp. mm	303	40	15	13	13	82	32	417
Administrasjon og koordinering	18	17	17	17	17	67	67	153
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	15	29	33	77	308	385
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2505	2505
Sum kostnader	11315	1375	1851	1808	1468	6502	9570	27388

En sammenstilling av tabell 1 og tabell 3 viser forventet lånebehov/kapitalbeholdning i handlingsprogramperioden.

Tabell 4: Lånebehov/kapitalbeholdning 2022-2025

Lånebehov (+)/kapitalbeh. (-)	Før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25
Utgående balanse		-355	-249	-225	-594	-594
Maksimalt i perioden	-473					-594

6. 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 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 porteføljestyling på tre måter:

- Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- Justering av langsiktig utbyggingsplan foretas når hele Miljøpakken revideres (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.

- 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.
- Utbygging. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak.

I utgangspunktet stilles det krav om at omforente forslag til prioritering skal behandles politisk før oppstart av hver prosjektfase. Som et minimum skal oppstart av prosjektutvikling, samt oppstart av detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk.

Bindinger i forhold til gjennomføring

Prosjektene i handlingsprogrammet 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.
- b) Delvis bundne prosjekt (gul farge i tabeller):
 - Prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram 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
 - Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikdata, koordinering og administrasjon, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk
- c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt (grønn farge i tabeller):
 - Prosjekt som er ferdig prosjektutviklet og hvor det foreligger dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering
 - 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 (jf. tredje kulepunkt under delvis bundne prosjekt) 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

7. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger

Behovsvurdering og idéfase er forløpere til et prosjekt og er partenenes 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
- Vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- 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 før ytterligere bevilgning gis. Resultatet fra del 1 og 2 skal dokumenteres i et skjema utarbeidet for formålet og 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. Det er en målsetting at usikkerheten i kostnadsanslaget på dette tidspunktet ligger innenfor +/- 40 prosent.

Ved behandling av forslag til handlingsprogram i Kontaktutvalget (sak 45/21) ble det vedtatt at det for Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen settes av rammer til prosjektutvikling i 2022 som ikke er spesifisert på enkeltprosjekt (jf. tab. 22). Dette vil innebære en betydelig forenkling og gjøre det enklere å fokusere på de prosjektene som skal prioriteres for videre detaljplanlegging. Fram til neste års revidering av handlingsprogrammet, tas det sikte på å komme fram til en omforent metode for fordeling

og styring av midler til prosjektutvikling med en ensartet praksis for rammeavsetninger til alle parter.

Detaljplanlegging

Detaljplaner 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 eller reguleringsplan legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag (+/- 10 %) 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. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres.

Partenes dokumentasjon fra arbeidet med prosjektutvikling er i år inkludert i handlingsprogrammet. Informasjonen er sammenstilt i tabeller pr. tiltaksområde og inkludert i de aktuelle kapitlene. Dette er første skritt i retning av å få på plass et grunnlag for å sammenligne og prioritere hvilke tiltak som skal gå fra prosjektutvikling til detaljplanlegging. Sammenstillingen synliggjør noen nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold.

Utbygging

Nye investeringsbeslutninger fastlegges på bakgrunn av ferdigstilt byggeplan med kostnadsanslag. Det skal foreligge kostnadsanslag til 1. juni året før utbygging som grunnlag for fastsettelse av styringsramme. For avklarte/oppstartede prosjekter settes det av midler til utbygging ut fra godkjent styringsramme og etatenes dokumenterte behov.

Rammeavsetninger

I handlingsprogrammet settes det av midler til konkrete tiltak som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding. I år 2-4 settes det i tillegg av uspesifiserte rammer innenfor de tiltaksområder hvor handlingsprogrammets veiledende kostnader ikke er disponert.

Rammeavsetningene fordeles til prioriterte tiltak ved senere revisjoner av handlingsprogrammet når tilfredsstillende dokumentasjon og framdriftsplan fremlegges. Rammeavsetningene innenfor et tiltaksområde er ikke spesifisert med beløp pr. fase som tidligere, men veiledende fordeling er 5 % til prosjektutvikling, 10 % til detaljplanlegging og 85 % til utbygging.

Underveis i året kan Programrådet og Kontaktutvalget innenfor gitte fullmakter vedta forskuttering fra handlingsprogrammets rammeavsetninger. Beløp som forskutteres underveis i året spilles inn av partene ved revidering av handlingsprogrammet.

Sekkeposter

I Kontaktutvalgets behandling av føringer for Handlingsprogram 2022-25 (sak 14/21) ble det åpnet for å avsette sekkeposter på inntil 5 mill. kr for gjennomføring av prosjektporteføljer av flere små tiltak innenfor samme tiltaksområde og samme formål. Et eksempel på dette kan være finansiering av holdeplasstiltak. Partenes prioritering av tiltak skal skje i samsvar med føringer gitt i handlingsprogrammet. Sekkeposter skal ikke inngå som delfinansiering av større tiltak med mindre dette er særskilt behandlet innenfor gjeldende fullmakter. Ved sekkeposter skal bruken av midlene rapporteres til sekretariatet, mens ansvaret for bruken av midlene ivaretas av partene.

8. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet

PU = prosjektutvikling, inkluderer konseptutvikling og forprosjekt

DP = detaljplanlegging, inkluderer byggeplan og evt. reguleringsplan

UB = utbygging

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

TK = Trondheim kommune

SK = Stjørdal kommune

MaK = Malvik kommune

MeK = Melhus kommune

JD = Jernbanedirektoratet

Styringsmål: Prosjektets totale kostnad som fastsettes ved gjennomført prosjektutvikling, førende for den videre planleggingen av tiltaket. Usikkerhet inntil +/- 40 %. Oppgis i kolonne 2 i tabellverket (i parentes) for de tiltak hvor styringsramme ikke er lagt fram.

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

Kroneverdier: Styringsmål og styringsramme er oppgitt i den kroneverdien som er spilt inn av partene (fremgår av det enkelte prosjektark). For større tiltak, primært innen hovedveger og Metrobuss, er styringsmål/-ramme indeksregulert til 2022-kr hvor budsjettindekser er lagt til grunn. Behovet for en tydeligere rutine på dette området må vurderes. Bevilgning før 2022 er oppgitt i løpende kroner og foreslått avsetning i perioden 2022-25 er oppgitt i 2022-kr.

Prosjektident: I handlingsprogrammet er det etablert en prosjektident som skal følge tiltaket fra start til slutt. Den skal oppgis ved all rapportering, innspill til fremtidige handlingsprogram og ved fakturering mellom etater. De to første sifrene i prosjektidenten viser hvilket år tiltaket fikk første budsjettildeling, de neste 3 sifrene er årlige løpenummer og bokstavene til slutt representerer tiltaksområdet.

Alle tall i handlingsprogrammet er oppgitt i mill. kr og kostnadstall er inkl. merverdiavgift.

9. Hovedveger

En stor del av Miljøpakkens midler i perioden 2022-25 er foreslått avsatt til bygging av Nydalsbrua og andre del av fv. 704 Tanem - Tulluan.

Rv. 706 Nydalsbrua: Prosjektet rapporterer løpende til Programråd og Kontaktutvalg. Prosjektet er ferdig med ca. 30 % av anleggsperioden. Det er mål om å kunne sette trafikk på brua i oktober 2023, og Skanska ønsker å overlevere prosjektet i løpet av høsten 2023. Det er en mer ambisiøs fremdrift enn fristen som er i juni 2024. Prognosen viser totalkostnad innenfor rammen (KU-sak 39/21).

Fv. 704 Tanem - Tulluan: Fullfinansiering av prosjektet er ikke avklart. Det er 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.

Tabell 5: Finansiering hovedveger 2022-25

Hovedveger	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
17100HV Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger	1463	657,1	300,0	260,0	186,0	55,8	801,8	UB. Bev. før 2022 oppgitt i løpende kr.	SVV
18100HV Fv. 704 Tanem-Tulluan	494,7	91,6	140,0	180,0	83,1		403,1	UB. Mangler fullfinansiering.	TRFK
20100HV E6 Ombygging Klettkrysset	40	15		25,0			25,0	UB. forskuttet	SVV
Sum			440,0	465,0	269,1	55,8	1229,9		
Bundet			440,0	285,0	186,0	55,8	966,8		
Delvis bundet				180,0	83,1		263,1		
Ikke bundet									

10. Lokale veger

Det er i perioden 2022-25 ikke avsatt midler til omforente tiltak innen lokal veg, kun rammeavsetninger.

Brundalsforbindelsen: Trondheim kommune vil gjøre en helhetlig vurdering av området Jakobsli, Skovgård og Charlottenlund som grunnlag for detaljplanlegging av Brundalsforbindelsen. Avklaring av vegeierskapet til Brundalsforbindelsen skjer når man kommer nærmere gjennomføring. I Miljøpakkens trinn 2 ligger bare første etappe av Brundalsforbindelsen (fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen/Hørløcks veg). Tiltaket ligger imidlertid ikke inn i Miljøpakkens avklarte finansieringsrammer og må avklares i behandlingen av langsiktig tiltaksplan.

Brå bru: Investeringsbeslutning for Brå bru ble fastlagt i årsbudsjett 2019 basert på en totalkostnad på 44,7 mill. kr (19 mill. kr avsatt i 2019). Finansiering etter 2019 har avventet ferdigstilling av byggeplan og grunnlag for en oppdatert styringsramme.

Tabell 6: Finansiering lokale veger 2022-25

Lokale veger	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
Rammeavsetning				23,5		25,0	48,5		
Sum				23,5		25,0	48,5		

Bundet							
Delvis bundet							
Ikke bundet				23,5		25,0	48,5

Rammeavsetninger lokale veger:

I fireårsperioden er det avsatt 48,5 mill. kr i rammeavsetninger innen lokale veger. Prioritering skjer ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet og må sees i sammenheng med det pågående arbeidet med langsiktig tiltaksplan. Elgeseter gate er det eneste prosjektet som partene er omforente om innen lokal veg. Det finansieres delvis med midler fra lokal veg (miljøgate) og delvis med midler fra kollektiv (Metrobuss). Her er det ikke spilt inn behov for midler i perioden. Johan Tillers vei del 2 lå opprinnelig inn i Miljøpakken trinn 1, men ble tatt ut i trinn 2 på grunn av manglende finansiering. Her er det tidligere satt av midler til prosjektutvikling, og det er ikke spilt inn behov for videre finansiering.

11. Gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak er tiltak for å bedre forholdene for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter i Midtbyen. Gatebruksplan for Midtbyen ble vedtatt av Bystyret 25.03.21. Gatebruksplanen skal vise bruken av arealene i sentrum.

Tabell 7: Finansiering gatebrukstiltak 2022-25

Gatebrukstiltak	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
22100GB Ravelsveita og Sommerveita	(4,8)		1,0				1,0	DP	TK
Rammeavsetning				11,5	12,0	12,0	35,5		
Sum			1,00	11,50	12,00	12,00	36,5		

Bundet							
Delvis bundet							
Ikke bundet			1,0	11,5	12,0	12,0	36,5

Tabell 8: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av gatebrukstiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styrings- mål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. meter/antall	Kostnad pr. bruker
22100GB Ravelsveita og Sommerveita	Etablere nytt brosteinsdekke, iht veilederen.	4,8 mill	430 m	2000-2300 gående (mobilteller), 200 syklende (manuell telling)	11 162 kr/m	2181 kr/trafikanter

12. Kollektivtransport

Trikken: Kontaktutvalget har bedt om en prinsippsak som avklarer fremtidig drift og modernisering av trikken. Prinsippsaken skal belyse grenseoppgangen for drift av trikken mellom Miljøpakken og Trondheim kommune som står som juridisk eier av teknisk infrastruktur.

Trikken mottar på linje med buss et årlig fylkeskommunalt tilskudd til kjøreoppdraget. Miljøpakken finansierer i tillegg nødvendig utbedring av feil ved skinnegangene samt tiltak for ombygging av infrastrukturen for å bedre sikkerhet og kvalitet. Denne prinsipielle fordelingen av kostnaden mellom Miljøpakken og fylkeskommunen er avklart politisk i kommunen og fylkeskommunen i 2009. Senere vedtok kommunen og fylkeskommunen i 2018 at de ønsker at også kostnader til vognmateriell finansieres gjennom Miljøpakken. Vedtakene innebar også at kommunen og fylkeskommunen vedsto seg den ansvarsfordelingen som har vært praktisert.

Trikken står foran en større investering, særlig til nytt vognmateriell, men også tilhørende oppgradering av infrastruktur. Kommunen og fylkeskommunen samarbeider om utredningen av et moderniseringsprosjekt for Gråkallbanen. Det er et uttrykt politisk ønske om å sikre en langsiktig driftsmodell for Gråkallbanen og prosjektet vil komme tilbake til Miljøpakken for å søke finansiering av eventuelt større tiltak som oppgradering av nytt vognmateriell og baneinfrastruktur. Moderniseringsprosjektet tilrår at etablert praksis for finansiering av trikkeinfrastruktur følges inntil videre.

Driftstilskudd kollektivtrafikk: Omforente rammer til driftstilskudd kollektivtrafikk (225 mill. 2022-kr) er tatt inn i handlingsprogrammet. Det framtidige nivået på driftstilskuddet må avklares i forbindelse med langsiktig tiltaksplan og innarbeides ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. I tillegg er garantiramme på 78 mill. kr innarbeidet i 2022, ref. KU-sak 54/21. Kontaktutvalget vedtok i sak 02/22 at det er prinsipielt viktig at det brukes klimanøytral kollektivtrafikk i miljøpakkeområdet og at det settes av 20 mill. kr til biodiesel i 2022.

Reduserte kollektivtakster:

Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen får Trondheimsområdet tilført 53 mill. 2022-kr årlig til å redusere kollektivtakstene. Det er gjennomført en prosess for å vurdere hvordan midlene kan benyttes mest målrettet. Basert på politiske vedtak hos partene har Kontaktutvalget vedtatt at midlene kan benyttes til følgende tiltak (KU-sak 37/21):

- A. Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20 år
- B. Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.
- C. Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk
- D. Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.

Tabell 9: Finansiering kollektiv 2022-25

Kollektiv (eks. Metrobuss)	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
Fremkommelighet			8,2				8,2		
22143K Møteplasser Klefstadhaugen			0,5				0,5	DP, UB	TK
22144K TSS Jernbanebrua- Brattørbrua	(2,7)		2,7				2,7	DP, UB	TRFK
22145K Tiltak etter trasébefaringer fv.			5,0				5,0	UB	TRFK
Knutepunkt og holdeplasser			23,0	6,0	6,0		35,0		
21112K Holdeplasspakke 2	(22,5)	0,5	2,0				2,0	DP, forskuttet	TK
22146K Tilrettelegging nye leskur kv.	(13,5)		5,5	4,0	4,0		13,5	DP, UB	TK
22147K Tilrettelegging nye leskur fv.	(6)		2,0	2,0	2,0		6,0	DP, UB	TRFK
22148K TSS metrobusstasjoner	(13,5)		13,5				13,5	DP, UB	TRFK
Trikk			121,0	43,3	26,8	26,8	217,9		
10100K Trikk infrastruktur		244,4	23,0	23,0	23,0	23,0	92,0	2021-nivå	TK
10100K Trikk infrastruktur, økning innsats			3,8	3,8	3,8	3,8	15,2		TK
22149K Trikk Bergsligata-Skansen	51,5		35,0	16,5			51,5	UB, 7,5 mill. forskuttet	TK
21113K Trikk likerettere	31,2	2,0	29,2				29,2	Forskuttet 2021	TK
22150K Trikk arbeidsmaskin	30		30,0				30,0	Forskuttet 2021	TK
Stjørdal kommune			1,0				1,0		
22151K Stoppesteder lokalbuss rute 90			0,5				0,5	PU	SK
22152K Park & Ride Stjørdal			0,5				0,5	PU	SK
Malvik kommune			2,7				2,7		
22153K Fv. 950 Storsand-Hommelvik	(10)		2,5				2,5	DP/byggeplan	TRFK
22154K Snuplass og hvilebod lokalbuss L70			0,2				0,2	PU	MaK
Melhus kommune			0,2				0,2		
22155K Snuplass og hvilebod lokalbuss Varmbu			0,2				0,2	PU	MeK
Rammeavsetning koll. Infrastruktur				136,1	194,0	220,0	550,1		
Sum kollektivtrafikk infrastruktur			156,1	185,4	226,8	246,8	815,1		
09100K Drift kollektivtransport			225,0	225,0	225,0	225,0	900,0		TRFK
22156K Garantiramme drift kollektiv			78,0				78,0		TRFK
22157K Drift lokalbuss L85 Malvik			3,6				3,6		TRFK
22158K Drift lokalbuss Melhus			2,5				2,5		TRFK
21114K Reduserte billettpriser			53,0	53,0	53,0	53,0	212,0		TRFK
22159K Biodiesel			20,0				20,0		TRFK
Sum kollektivtrafikk drift			382,1	278,0	278,0	278,0	1216,1		
Sum			538,2	463,4	504,8	524,8	2031,2		

Bundet			374,2	294,5	278,0	278,0	1224,7
Delvis bundet			23,0	23,0	23,0	23,0	92,0
Ikke bundet			141,0	145,9	203,8	223,8	714,5

Tabell 10: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av kollektivtiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. meter/antall	Kostnad pr. bruker
22144K TSS Jernbanebrua- Brattørbrua	Oppgradere kollektivfelt	2,7 mill	230 m hver vei, totalt 460 m	22 linjer passerer. 1566 daglige påstigende ukedager (2021 uke 33-37)	5 870 kr/m	

21112K Holdeplasspakke 2	Utbedring av metrobussholdeplasser	22 mill	9 plattformer	140 eller 155 reisende pr. holdeplass pr. dag	2.444.444 kr/plattform	
22146K/22147K Tilrettelegging nye leskur	Utbedre leskur langs KV og FV	19,5 mill	50 leskur		390 000 kr/leskur	
22148K TSS metrobusstasjoner	Endre trafikkmønster. Økt kapasitet	12,2 mill		22 linjer passerer. 1566 daglige påstigende ukedager (2021 uke 33-37)		7 791 kr/påstigende
22153K Fv. 950 Storsand – Hommelvik	Oppgradere holdeplasser langs stamrutenettet	10 mill.	12 holdeplasser	168 daglige påstigende ukedager.	750 000 kr/holdeplass	53 571 kr/påstigende

Rammeavsetninger kollektiv

I fireårsperioden er det avsatt 550,1 mill. kr i rammeavsetninger innen kollektiv infrastruktur hvor prioritering skjer ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet. Eksempler på kollektivtiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2023-25:

- Holdeplasspakke 2
 - styringsmål 22,5 mill. 2021-kr
 - byggeplanlegging igangsatt
 - mulig utbyggingsperiode 2022-23
- Fv. 950 Storsand-Hommelvik, oppgradering av inntil 12 holdeplasser
 - styringsmål 10 mill. 2021-kr
 - klart for detaljplanlegging
 - mulig utbyggingsperiode 2022-25

13. Metrobuss

En rekke store og mindre infrastruktureltiltak for å sette Metrobussen i drift i 2019 er gjennomført, og Metrobuss fase 1 ble formelt avsluttet i 2021 (KU-sak 10/21). I de mest sentrale delene av byen er det i fase 1 kun utført midlertidige infrastruktureltiltak. I neste fase er det mål om å etablere langsiktige løsninger for de fire gateprosjektene Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsveien. Gatene skal bygges om til effektive kollektivårer med høy miljøstandard og med gode forhold for myke trafikanter som ferdes langs og krysser gatene.

I KU-sak 17/20 ble styringsmål/-ramme for Metrobuss behandlet. Det ble vedtatt at en nøktern standard og kostnadseffektiv utbygging legges til grunn. Kostnadsfordeling mellom de ulike prosjektene ble vedtatt håndtert gjennom porteføljestyling innenfor en total kostnad på ca. 3700 mill. 2020-kr inkl. midler til bussdepot. Tilskuddet til bussdepot er fast (143,6 mill. 2020-kr) og fylkeskommunen bærer kostnadsansvaret. Kostnadene til moms dekkes lokalt og tilbakeføres gjennom momskompensasjon. Den statlige andelen av finansieringen av kostnadene ekskl. mva vil med dette utgjøre 67,2 %. I henhold til tilleggsavtalen etter

regjeringens bompengeforlik står det statlige bidraget målt i kroner ved lag også dersom kostnadene i den samlede porteføljen reduseres.

Elgeseter gate: Det er fattet vedtak i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om bevaring av vernede bygninger i Elgeseter gate. Videre prosess tar dermed utgangspunkt i dagens gateløp, men det er behov for en politisk forankring av prosjektets omfang og finansieringsmodell. Prosjektgruppa jobber i første omgang med ulike prinsippalternativer for vegnettet i området rundt Samfundet. Nærmere utredning av prinsippvalg for resten av gata, inkludert midtstilt/sidestilt kollektivløsning, står deretter for tur. Prosjektet jobber mot en politisk sak ved årsskiftet 2021/2022 som skal beslutte nødvendige føringer for detaljregulering av gata. Gitt politisk enighet om føringene kan detaljregulering av gata starte våren 2022.

Kongens gate: Det opprinnelige prosjektet omfatter to delprosjekt, delstrekning 2 (Skansen) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate). For disse delstrekningene jobber prosjektet med et kunnskapsgrunnlag for en politisk avklaring om prinsippvalg for løsningen. Prinsippavklaringen gjelder i hovedsak antall felt, feltbruk og lokalisering av stasjoner for Metrobuss, ordinær buss og trikk på de ulike delstrekningene. Politisk sak er planlagt fremmet høsten 2021. Forutsatt politisk enighet kan detaljplanlegging påbegynnes, og utbygging kan tidligst starte i 2023.



Nordre Ilevollen: Nordre Ilevollen utgjør det som opprinnelig var delstrekning 1 (Nordre Ilevollen - Skansen) i gateprosjektet Kongens gate. Bystyret og fylkestinget vedtok i 2018 at gateprosjektet Kongens gate utvides til å inkludere Nordre Ilevollen og Ila stasjon. Prinsipielle forhold rundt kvalitetsnivå, planløsning og finansiering har vært lagt fram for PR og KU i flere runder. Prosjektet legger til grunn en kvalitet på samme nivå som vedtatt i gateprosjektet Innherredsveien. Kontaktutvalget vedtok i sak 35/21 utbygging av gateprosjektet Nordre Ilevollen, inkludert holdeplasser (styringsramme 58,5 mill. 2021-kr). Det gjennomføres som et felles prosjekt med oppgradering av trikkesporet Bergsligata - Skansen.

Utbygging av Nordre Ilevollen gjennomføres i 2021-22 hvor finansiering i 2021 forskutteres fra årsbudsjett 2022. I henhold til vedtak i Kontaktutvalget skal finansiering av prosjektet håndteres gjennom porteføljestyling innenfor fastsatt ramme til Metrobuss. Midlene avsatt

til Innherredsveien og Kongens gate ikke skal reduseres som følge av bevilgningen til Nordre lilevollen. Håndteringen av dette avklares ved neste revidering av handlingsprogrammet.

Innherredsveien: Prosjektet er delt i to; Innherredsveien vest fra Bakke bru til Bassengbakken og Innherredsveien øst fra Bassengbakken til Saxenborg allé. Prinsipppløsningen for Innherredsveien øst er avklart og kostnads- og kvalitetsnivå er politisk behandlet. Strekningen bygges om med god bæreevne, og prosjektet inkluderer oppgradering av gate, stasjoner og opparbeidelse av stengte kryss til lommeparker. Fylkeskommunen jobber med detaljering, grunnerverv og anbudsprosess, og tidspunkt for oppstart bygging er ikke fastsatt. Planlegging av strekningen mellom Bassengbakken og Bakke bru har vært satt på vent i påvente av gatebruksplanen for Midtbyen (vedtatt mars 2021) og løsning i Olav Tryggvasons gate. Oppstart prosjektutvikling forventes i 2023.

Olav Tryggvasons gate: I påvente av ferdigstillelse av gatebruksplanen, har planarbeidet for Olav Tryggvasons gate ligget på is en stund. Gatebruksplanen er nå vedtatt. Videre prosess er ikke avklart.

Nyhavna: Byvekstavtalen åpnet ikke for å ta nye prosjekter inn i avtalen, men det ble akseptert å øke rammen for å legge om traséen for metrobusslinje 2 over Nyhavna og på Lade. Det ble spilt inn behov for 432 mill. kr (2021-kr) til dette i forhandlingene. Det er jobbet med utredninger og tiltaket er klart for regulering.

Tabell 11: Finansiering Metrobuss 2022-25

Metrobuss	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
17103M Fv. 6690 Elgeseter gate	(928,5)	28,0							TRFK
18103M Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate	(211,0)	22,1							TRFK
23101M Fv. 6692 Innherredsveien vestre	(239,7)			2,0			2,0	PU	TRFK
20110M Fv. 6692 Innherredsveien østre	351,2	170,1	30,0	80,0	51,9		161,9	UB	TRFK
17102M Fv. 6650 Kongens gate	(342,9)	43,7		100,0	100,0	24,3	224,3	UB	TRFK
21111M Nordre lilevollen	60	3,0	35,0	22,0			57,0	UB. 7,5 mill. forskuttet	TK
22163M Metrobusstrasé Nyhavna	(443,4)		3,0				3	DP/reg.plan	TRFK
Rammeavsetning				5	5	5	15		
Sum			68,0	209,0	156,9	29,3	463,2		

Bundet			65,0	102,0	51,9		218,9
Delvis bundet				100,0	100,0	24,3	224,3
Ikke bundet			3,0	7,0	5,0	5,0	20,0

14. Jernbane, stasjoner og knutepunkt

Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til foretting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet. Det skal foretas arealavklaringer og lages en plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltakene. Jernbanemidlene i byvekstavtalen er fordelt på utvikling av

Trondheim S (206 mill. 2019-kr) og planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus (77 mill. 2019-kr).

Trondheim S: Det er inngått en byggeavtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Statlig bidrag gjennom Miljøpakken har økt fra 206 mill. 2019-kr til 293 mill. 2021-kr. Denne økningen påvirker ikke anleggsbidraget til planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus. Anlegget forventes å stå ferdig i 2025.

Melhus skystasjon: Jernbaneundergangen ved kollektivknutepunktet i sentrum ble bygd i 2020. Miljøpakkens tilskudd (4,4 mill. kr i årsbudsjett 2021) var begrenset til å dekke ekstra kostnader knyttet til at undergangen ble bygd med større bredde enn opprinnelig planlagt.

Stjørdal stasjon: I Stjørdal er det igangsatt arbeid med områderegulering for Stjørdal stasjon. Reguleringsplanen vil definere omfang og plassering av tverrforbindelsen. Videre fremdrift avhenger blant annet av enighet mellom ulike parter om arealbruk, roller og finansieringskilder og må tilpasses elektrifisering og dobbeltspor på Trønderbanen. Ubrukte midler fra årsbudsjett 2021 finansierer det videre arbeidet med områderegulering i 2022. Anleggsbidraget fra Miljøpakken er foreløpig ikke fastsatt (fordeling mellom Stjørdal og Hommelvik må avklares).

Hommelvik stasjon: Overgangsbru med trapp og heiser er under planlegging. Forslag til reguleringsplan er oversendt Malvik kommune for behandling. Prosjektering er i gang, og utbygging forventes i 2022-23. Anleggsbidraget fra Miljøpakken fastsettes etter fordeling mellom Stjørdal og Hommelvik.

Tabell 12: Finansiering jernbane, stasjoner og knutepunkt 2022-25

Jernbane	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
22160J Trondheim S, byggetrinn 2	293		25,0	100,0	100,0	68,0	293,0	UB. Forutsetter statlig bevilgning	JD
22161J Hommelvik stasjon			5,0				5,0	DP/byggeplan, UB. Forutsetter statlig bevilgning	JD
Rammeavsetning				23,5	35,0	13,0	71,5		
Sum			30,0	123,5	135,0	81,0	369,5		

Bundet							
Delvis bundet			30,0	100,0	100,0	68,0	298,0
Ikke bundet				23,5	35,0	13,0	71,5

15. Trafikksikkerhet

Miljøpakken har et delmål som direkte omhandler trafikksikkerhet: "Antall trafikkkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkkulykker totalt sett skal reduseres". Nullvisjonene skal være rettesnor.

Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune 2020-2024 ble vedtatt av bystyret i mai 2021 og legger grunnlaget for arbeidet med trafikksikkerhet i Trondheim.

Tabell 13: Finansiering trafikksikkerhet 2022-25

Trafikksikkerhet	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
TS-tiltak Trondheim			28,2	23,4	13,5	6,5	71,6		
15100TS Gammel-lina	25,2	11,2		7,0	7,0		14,0	UB, sluttfinans.	TK
11100TS Uglavegen (2)	38,1	35,1	3,0				3,0	UB, forskuttet	TK
12100TS Hans Finnes gate	35	17,1	8,0	9,9			17,9	UB	TK
21109TS Reppe-Vikåsen	(23)	0,5	1,5				1,5	DP/byggeplan	TK
22131TS Forsøket/Romolslia	(4,5)		1,2				1,2	DP/byggeplan	TK
22132TS Hjertesone pakke 2			3,0				3,0	DP, UB	TK
17101TS Fv. 707 Berg- Høstadkorsen	(65)	4,5	1,5				1,5	DP/byggeplan	TRFK
22133TS Fv. 715 Trolla-Flakk	(4,5)		0,5				0,5	DP/byggeplan	TRFK
22134TS Fv. 707 Circle K Klett	(3)		3,0				3,0	DP, UB	TRFK
21110TS Eberg trafikkgård		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Drift	TRFK
20107TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Trondheim		5,2	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0		TK
20108TS Mindre trafikktekniske tiltak fv.		5,0	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0		TRFK
TS-tiltak riksveg			1,0				1,0		
22135TS Mindre trafikktekniske tiltak rv.			1,0				1,0		SWV
Stjørdal kommune			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		
20120TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Stjørdal		1,0	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		SK
Malvik kommune			2,1	0,5	0,5	0,5	3,6		
20109TS Fagottvegen	(13)	0,4	1,6				1,6	DP/byggeplan	MaK
20121TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Malvik		1,0	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		MaK
Melhus kommune			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		
20122TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Melhus		1,0	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		MeK
Rammeavsetning				46,0	39,0	32,6	117,6		
Sum			32,3	70,9	54,0	40,6	197,8		

Bundet			11,5	17,4	7,5	0,5	36,9
Delvis bundet							
Ikke bundet			20,8	53,5	46,5	40,1	160,9

Tabell 14: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av trafikksikkerhetstiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. meter/antall	Kostnad pr. bruker
21109TS Reppe-Vikåsen	GS-veg. Nytt tilbud	23 mill	1100 m	ATP: 140 gående, 85 syklende	20 909 kr/m	102 222 kr/trafikanter
22131TS Forsøket/ Romolslia	Fortau og gangfelt. Utbedret tilbud	4,5 mill	2,5 m bredde	ATP: 150 gående, 75 syklende.		20 000 kr/trafikanter
22133TS Fv. 715 Trolla-Flakk	Etablere belysning.	5 mill per strekning	ca. 6,2 km	ÅDT bil 5600, 13 % tunge kjøretøy.	802 kr/m	
22132TS Hjertesone pakke 2	Bedre gang og sykkelforhold ved skoler.	3 mill		1900 skolebarn, 5 skoler		

Rammeavsetninger trafikkssikkerhet

I fireårsperioden er det avsatt 117,6 mill. kr i rammeavsetninger innen trafikkssikkerhet hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på trafikkssikkerhetstiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2023-25:

- Forsøket/Romolslia, kryssutbedring
 - styringsmål 4,5 mill. 2021-kr
 - klart for byggeplanlegging
 - mulig utbygging i 2023
- Fv. 707 Spongalsvegen, Berg-Høstadkorsen, GS-veg
 - styringsmål 65 mill. 2018-kr
 - reguleringsplan forventes vedtatt i 2021, deretter oppstart byggeplanlegging
 - mulig utbygging i 2023
- Fv. 6658 Utleirvegen x Tors veg, krysstiltak
 - styringsmål 5 mill. 2019-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-23
- Fv. 715 Trolla-Flakk, belysning
 - styringsmål 4,5 mill. 2021-kr
 - klart for arbeid med byggeplan
 - mulig gjennomføring 2022-23
- Saksvikkorsen, fortau (Malvik)
 - styringsmål 3,5 mill. 2019-kr
 - detaljplanlegging pågår
 - mulig utbygging i 2023
- Ombygging av bussholdeplass ved skysstasjon (Melhus)
 - styringsmål 2 mill. 2020-kr
 - detaljplanlegging pågår
 - sannsynlig utbygging i 2022

16. Sykkel

Det er en prioritert oppgave å utarbeide en hovedplan for sykkel i Miljøpakken. Det er behov for å definere et hovednett som binder avtaleområdet sammen. Trasévalg, ambisjonsnivå og prioriteringsrekkefølge må forankres politisk. Overordnet nett for sykkel var oppe til behandling i KU i januar 2020, men da begrenset til Trondheim. Det er igangsatt en prosess for å videreføre arbeidet med en hovedplan for sykkel som også inkluderer Stjørdal, Malvik og Melhus.

Saupstadbrua: I sak 91/20 i programrådets møte 25.06.2020 ble det besluttet oppstart utbygging av Saupstadbrua med en styringsramme på 142 mill. kr. Prosjektet gjennomføres med totalentreprise. Skjerpet krav til sikkerhetsfaktor for lokalstabilitet i området har etter avtaleinngåelse endret omfanget av prosjektet. Konkret innebærer dette behov for permanent motfylling i dalbunnen, ikke midlertidig som forutsatt i reguleringsplan. Merkostnaden er betydelig, men oppdatert styringsramme foreligger ennå ikke. Ansvarsforhold og fordeling av merkostnaden mellom entreprenør og byggherre er heller ikke avklart. På bakgrunn av dette har ikke prosjektet meldt inn behov for ytterligere finansiering i 2022. Det er pr. oktober 2021 bevilget 122 mill. kr til prosjektet og

regnskapsført 49 mill. kr. I forslag til statsbudsjett 2022 er det avsatt 21 mill. kr til Saupstadbrua.

Tabell 15: Finansiering sykkel 2022-25

Sykkeltiltak	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
Drift av sykkelanlegg i Trondheim			15,0	15,0	15,0	15,0	60,0		
18101S Vinterdrift sykkel kv.		26,1	7,0	7,0	7,0	7,0	28,0	2021-nivå	TK
18102S Vinterdrift sykkel fv.		34,1	8,0	8,0	8,0	8,0	32,0	2021-nivå	TRFK
Bromstadruta			6,5				6,5		
22101S Bromstadruta, Fernanda Nissens veg (1)	(19)		1,0				1,0	DP/reg.plan, forskuttet	TK
22102S Bromstadruta, Kong Øysteins veg (2)	(32)		1,1				1,1	DP/reg.plan, forskuttet	TK
22103S Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen (3)	(120)		1,1				1,1	DP/reg.plan, forskuttet	TK
22104S Bromstadruta, Tungasletta (4)	(15)		1,1				1,1	DP/reg.plan, forskuttet	TK
22105S Bromstadruta, Turveg (5)	(19)		1,1				1,1	DP/reg.plan, forskuttet	TK
22106S Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen (6)	(44)		1,1				1,1	DP/reg.plan, forskuttet	TK
Brøsetvegen			4,0	4,0			8,0		
22107S Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	(15,8)	0,2	2,0	2,0			4,0	DP/reg.plan og byggeplan	TK
22108S Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	(18,2)	0,2	2,0	2,0			4,0	DP/reg.plan og byggeplan	TK
Fjellsæter-ruta			32,5				32,5		
21100S Breidablikveien	35	2,5	32,5				32,5	UB, 15 mill. forskuttet	TK
Jonsvannsruta			1,5				1,5		
22109S Jonsvannsveien Nord (6)	(17)	0,5	1,5				1,5	DP/byggeplan	TK
Klæburuta			4,5				4,5		
22110S Klæburuta, Nedre Bakklandet (4)	(15)		1,5				1,5	DP/byggeplan, forskuttet	TK
22111S Klæburuta, Øvre Bakklandet (6)	(22)		1,5				1,5	DP/byggeplan, forskuttet	TK
22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg Gløshaugveien (12)	(9)		1,5				1,5	DP/byggeplan	TK
Nardoruta			2,0				2,0		
22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	(17)		2,0				2,0	DP/byggeplan	TRFK
Persaunvegen			3,0				3,0		
21101S Persaunvegen	(135)	3,5	3,0				3,0	DP/reg.plan	TK
Ranheimsruta			1,6				1,6		
22114S Grilstadvegen	2	0,4	1,6				1,6	UB	TK
Rotvollruta			6,0				6,0		
20101S Rotvollruta, del 3-5	8,5	2,5	6,0				6,0	UB, forskuttet	TK

Andre strekninger i Trondheim			25,3				25,3		
21102S Fjordgata, midlertidig løsning	16,8	3,5	13,3				13,3	UB, forskuttert	TK
22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.			5,0				5,0	UB	TRFK
22116S TSS Sykkelveg fase 1 Jernbanebrua-Brattørbrua	(3,7)		3,7				3,7	DP, UB	TRFK
22117S TSS Sykkelveg fase 2 Fosenkaia-Jernbanebrua	(1,7)		1,7				1,7	DP, UB. Bidrag m/øvre ramme.	TK
22118S TSS Sykkelskinne i Sjøgangen	(1,6)		1,6				1,6	DP, UB	TK
Sykkelparkering i Trondheim						3,1	3,1		
22119S TSS Sykkelhotell under Sjøgangen	(3,1)					3,1	3,1	DP, UB. Bidrag m/øvre ramme.	TRFK
Hovedsykkelveg riksveg			46,0	201,1	72,0		319,1		
23100S Rv. 706 Gildheim-Leangbrua (1)	192			120,0	72,0		192,0	UB. Forutsetter statlig bevilgning	SVV
21103S Rv. 706 Leangbrua-Dalenbrua (2)	74	20,9	10,0	43,1			53,1	UB. Forutsetter statlig bevilgning	SVV
20102S Rv. 706 Dalenbrua-Lilleby (3)	103	45,0	20,0	38,0			58,0	UB. Forutsetter statlig bevilgning	SVV
22120S Rv. 706 Lilleby-Nordtvedts gate (4)	(124)		6,0				6,0	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bevilgning	SVV
22121S Fv. 6682 Søbstadvegen-John Aaes veg	(60)		1,0				1,0	DP/reg.plan	TRFK
22122S Fv. 6682 John Aaes veg-Okstadøy	(80)		3,0				3,0	DP/reg.plan	TRFK
22123S Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk	(150)		3,0				3,0	DP/reg.plan	TRFK
21104S Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk	(110)	0,5	3,0				3,0	DP/reg.plan	TRFK
Stjørdal kommune			1,0				1,0		
22124S GS-bru over Stjørdalselva, Værnes-Reppe			0,5				0,5	PU	SK
22125S Kvithammer-Skatvalskrysset			0,5				0,5	PU	SK
Melhus kommune			3,7				3,7		
20103S GS-bru over Gaula	(125)	1,7	2,0				2,0	PU, DP	MeK
21105S Monsstuflata-Gimsvegen	(5)	0,5	1,0				1,0	DP/reg.plan og byggeplan	MeK
22126S Skolebakken, Ler			0,5				0,5	PU	MeK
22127S Fv. 6590 Hermanstad-Losenkrysset			0,2				0,2	PU, forskuttert	MeK
Rammeavsetning				154,8	455,4	510,0	1120,2		
Sum			152,6	374,9	542,4	528,1	1598,0		

Bundet			85,2	38,0			123,2
Delvis bundet			25,0	178,1	87,0	15,0	305,1
Ikke bundet			42,4	158,8	455,4	513,1	1169,7

Tabell 16: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av sykkeltiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
22107S Brøsetvegen, Henrik Ourens veg - Sigurd Jorsalfars veg	Sykkelveg med fortau. Utvidet tilbud. Del av Brøsetruta	15,8 mill (-20/+40 %)	250 m	ATP: 180 - 410 gående, 230 syklist. 136 fotgjengere 254 syklist talt fire timer 26.5, ÅDT sykkel ca.275.	63 200 kr/m	24 687-38 536 kr/trafikanter (ATP), 57 454 kr/syklist (ÅDT)
22108S Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Kirkvollen	Sykkelveg med fortau. Utvidet tilbud. Del av Brøsetruta	18,2 mill (-20/+40 %)	270 m	ATP: 700 - 2800 gående, 110 - 130 syklist. 116 fotgjengere 261 syklist talt i fire timer 25.5, ÅDT sykkel ca.300	67 407 kr/m	6 211 - 22 469 kr/trafikanter (ATP). 60 666 kr/syklist (ÅDT)
22109S Jonsvannsruta Nord (6)	Sykkelveg med fortau. Utbedret tilbud. Del av Jonsvannsruta	17 mill (+40/-20 %)	250 m	ATP: 500 gående, 2000 syklende	52 000 kr/m	6 800 kr/trafikanter
22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg- Gløshaugv. (12)	Bredere fortau. Utbedret tilbud. Del av Klæburuta.	9 mill	220 m, 3 m, 5,5 m vegbane	ATP: 1600 gående, 500 syklende . Telling 25.5 i rush: 681 gående og 1165 syklende, ÅDT sykkel ca.1300	40 909 kr/m	4 285 kr/trafikanter (ATP), 6 923/sykkel (ÅDT)
22114S Grilstadvegen	Utbedring av snarveg. Utbedret tilbud.	2 mill (+/- 20 %)	70 m	ATP: 150 gående, 100 syklist. 8 fotgjengere og 14 syklist talt i fire timer 2.6	28 571 kr/m	8 000 kr/trafikanter (ATP)
22117S TSS – Sykkelveg Fase 2 Fosenkaia - Jernbanebrua	Toveis sykkelveg mellom Fosenkaia og Jernbanebrua. Nytt tilbud.	1,7 mill	120 m lang, 3 m bred, 360 m ²	Telling 1 time 12.10.2021, 16 syklist og 10 gående. Grovt estimert ÅDT sykkel 60-120.	14 166 kr/m, 4722 pr. m ²	14 167-28 333 kr/syklist
22118S TSS – Sykkelskinne i Sjøgangen	Bredere og mer funksjonell sykkelskinne. Utbedret tilbud.	1,6 mill (estimat)	20 m		80 000 kr/m	
22119S TSS – Sykkelhotell under Sjøgangen	Sykkelhotell. Nytt tilbud.	Estimert 3,1 mill	150 plasser		20 667 pr. plass	
22120S Rv. 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate	Sykkelveg med fortau. Utvidet tilbud, ny sykkelbru. Del av prioritert hovednett, riksvegfunksjon.	124 mill (inkl planlegging)	265 m	Estimat: 1000-2000 syklende pr. døgn	467 925 kr/m	62 000-124 000 kr/syklende

22121S Fv. 6682 Sjøbstadvegen – John Aaes veg	Sykkelveg med fortau. Utbedret tilbud. Del av prioritert hovednett, riksvegfunksjon.	60 mill (inkl planlegging)	1100 m	ATP: 560 syklende	54 545 kr/m	107 142 kr/syklist
22122S Fv. 6682 John Aaes veg – Okstadøy	Sykkelveg med fortau. Utbedret tilbud. Del av prioritert hovednett, riksvegfunksjon.	80 mill (inkl planlegging)	1300 m	100-150 gående, 900-1000 SDT sykkel, ATP sykkel 600-800.	61 538 kr/m	69 565-80 000 kr/trafikanter (manuell). 100 000-133 333 kr/syklist (ATP)
22123S Fv. 6682 Okstadøy - Selsbakk	Sykkelveg med fortau. Utbedret tilbud. Del av prioritert hovednett, riksvegfunksjon.	150 mill (inkl planlegging)	1700 m	Korttidstelling: 100-150 gående, 900-1000 SDT sykkel. ATP sykkel 600-800.	88 235 kr/m	130 434-150 000 kr/trafikanter (manuell). 187 500-250 000 kr/syklist (ATP)
21104S Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk	Sykkelveg med fortau. Utbedret tilbud. Del av prioritert hovednett, riksvegfunksjon.	110 mill (inkl planlegging)	2300 m	Korttidstelling: 100 gående, 500-650 SDT sykkel, ATP sykkel 600-700.	47 826 kr/m	146 666-183 333 kr/trafikanter (manuell). 129 411-183 333 kr/syklist (ATP)
20103S GS-bru over Gaula	Nytt tilbud. Sammenhengende GS-nett indre ringrute.	125 mill (foreløpig anslag)				
21105S Monstufata-Gimsvegen	Nytt tilbud. Bedre sammenheng for myke trafikanter	5 mill (grovt estimat)	520-620 m	Korttidstelling Gimsevegen og Gimse bru. Grovt estimert ÅDT sykkel 100-150, grovt estimert ÅDT gående 400-600.	8064-9615 kr/m	6 666-10 000 kr per trafikanter, 33 333-50 000 per syklist
22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	Sykkelveg med fortau inkl. 2 holdeplasser. Utbedret tilbud. Henger sammen med Utleirvegen	17 mill (sykkel) , 5 mill (kollektiv)	850 m	530 syklende i makstime, ÅDT syklende 1500-4000	20 000 kr/m sykkel + 2.500.000 kr pr. plattform	4250-11 300 kr/syklist
21101S Persaunvegen	Sykkelveg med fortau.	121 - 135 mill	1500 m	ATP 300-1000 gående, 150-700 syklist. Tellinger 26.5: 142 fotgjengere, 194 syklist, ÅDT sykkel ca 225.	80 667 kr/m	71.176-268.888 kr/trafikanter (ATP).

Rammeavsetninger sykkel

I fireårsperioden er det avsatt 1120,2 mill. kr i rammeavsetninger innen sykkel hvor prioritering skjer ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet. Eksempler på sykkeltiltak

som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2023-25:

- Jonsvannsveien Nord, krysstiltak og sykkelveg med fortau (del 6)
 - styringsmål 17 mill. 2021-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-24
- Klæburuta, Nedre Bakklandet (del 4)
 - styringsmål 15 mill. 2021-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-24
- Klæburuta, Øvre Bakklandet (del 6)
 - styringsmål 22 mill. 2021-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-24
- Klæbuveien, Hans Osnes' veg-Gløshaugveien (del 12)
 - styringsmål 9 mill. 2021-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-23

17. Gange

En gåstrategi for Trondheim ble vedtatt i fylkestinget og bystyret i 2016, "Gå mer - kjør mindre". Gåstrategien prioriterer at det skal være raskt å gå til målpunkt som skoler, senter/lokalsenter, holdeplasser, arbeidsplasskonsentrasjoner, idrettsanlegg og andre fritidsformål.

For snarveier er det foreslått satt av sekkeposter da dette er mindre omfattende tiltak som sjelden krever regulering. Prioritering av snarveier skal legges fram for Programrådet underveis i året eller behandles i forbindelse med revidering av handlingsprogrammet.

Tabell 17: Finansiering gange 2022-25

Gåtiltak	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
21106G Snarveipakke 8	14	3,0	11,0				11,0	UB	TK
22128G Snarveipakke 9			3,0				3,0	PU, DP	TK
22129G Snarvei til Berg skole	(6,5)	1,35	0,5	1,5			2,0	DP, erverv	TK
21107G Havstadvegen	7,5	1,2	6,3				6,3	UB, forskuttert	TK
22130G Ranheim stadion	4	2,2	1,8				1,8	UB, forskuttert	TK
20104G Lundvegen	11,4	3,7	7,7				7,7	UB	TK
21108G Saupstadringen	8,5	1,5	7,0				7,0	UB	TK
20105G Alette Beyers veg	(6,6)	2,1	1,5				1,5	DP/byggeplan	TK
20106G Gyldenløves gate		1,0	3,0				3,0	DP/reg.plan	TK
Rammeavsetning				35,5	35,5	47,2	118,2		
Sum			41,8	37,0	35,5	47,2	161,5		
Bundet			8,1				8,1		
Delvis bundet			14,7				14,7		
Ikke bundet			19,0	37,0	35,5	47,2	138,7		

Tabell 18: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av gåtiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
21106G Snarveipakke 8	Utbedre snarveier	14 mill	Sju snarveier, tot. 2160 m	Sum pakke 8 (ATP): 2782 gående og 1083 syklende	6481 kr/m	3 622 kr/trafikanter
22129G Snarvei Berg skole	Opprinnelig del av snarveipakke 7. Nytt tilbud	6,5 mill		109 gående		59 633 kr/trafikanter
22130G Ranheimsveien fortau	Nytt fortau	4 mill	100 m	ATP: 2000 gående daglig, 270 syklende daglig.	40 000 kr/m	1 762 kr/trafikanter
20106G Gyldenløves gate	Helårsforbindelse for gående. Etablere fortau	18 mill	480 m	ATP: 620-1110 gående, 115-256 syklende	37 500 kr/m	13 177-24 489 kr/trafikanter

Rammeavsetning gange

I fireårsperioden er det avsatt 118,2 mill. kr i rammeavsetninger innen gange hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på gåtiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2023-25:

- Alette Beyers veg, fortau
 - styringsmål 8,6 mill. 2021-kr
 - reguleringsplan forventes vedtatt i 2021, arbeid med byggeplan i 2022
 - mulig utbygging i 2023
- Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau ved Lund snuplass
 - styringsmål 10 mill. 2019-kr
 - reguleringsplan vedtatt og byggeplan forventes ferdigstilt primo 2022
 - mulig utbyggingsperiode 2022-23

18. Tiltak mot støy

“Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomheter skal reduseres”, jamfør Byvekstavtalens delmål 7. Det er i perioden 2022-25 ikke avsatt midler til omforente tiltak mot støy, kun rammeavsetninger.

Tabell 19: Finansiering støytiltak 2022-25

Tiltak mot støy	Styrings-ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25	Merknad	Ansv. etat
22142ST Odd Husbys veg	(7)		1,5				1,5	DP	TK
Rammeavsetning				14,0	25,0	46,0	85,0		
Sum			1,5	14,0	25,0	46,0	86,5		

Bundet							
Delvis bundet							
Ikke bundet			1,5	14,0	25,0	46,0	86,5

Tabell 20: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av støyttiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/ant.	Kostnad pr. bruker
22142G Odd Husbys veg støyskjerm	Skifte ut eksisterende støyskjermer med nye.	7 mill.	375 meter	18 boliger, 41 pers.	18 667/m	388.889/ bolig, 170.732/ person

19. Mobilitet

Tabell 21: Finansiering mobilitet 2022-25

Mobilitet	Styringsramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022-25	Merknad	Ansv. etat
10101MO Mobilitetsrådgivning		46,7	2,3	2,3	2,3	2,3	9,2	2021-nivå	TK
10101MO Mobilitetsrådgivning økning			2,5				2,5	El-lastesykler	TK
19100MO HjemJobbHjem		9,7	7,7	7,7	7,7	7,7	30,8	2021-nivå	TK
Rammeavsetning				2,0	4,0	5,0	11		
Sum			12,5	12,0	14,0	15,0	53,5		

Bundet							
Delvis bundet			7,7	7,7	7,7	7,7	30,8
Ikke bundet			2,5	2,0	4,0	5,0	13,5

Rammeavsetninger mobilitet

I fireårsperioden er det avsatt 11 mill. kr i rammeavsetninger innen mobilitet. Dette har bakgrunn i handlingsprogram 2021-24 hvor det i samordningsmøte i KU (sak 27/20) ble vedtatt å øke rammen til mobilitet med 30 mill. kr i perioden 2021-24. Økningen ble øremerket HjemJobbHjem. Grunnet begrensninger som følge av pandemien har det vært forsinkelser i oppstarten av HjemJobbHjem, og dette gjenspeiles i rammeavsetninger utover i perioden.

20. Andre innsatsområder

Prosjektutvikling avsetning: Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammene i Byveksttalen. I KU-sak 45/21 ble det vedtatt å sette av rammer til prosjektutvikling for Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen i 2022. Dette erstatter bevilgning til prosjektutvikling av enkelttiltak. For kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus vil det for 2022 settes av rammer til prosjektutvikling spesifisert på enkeltprosjekt.

Avsatte rammer i 2022 skaper ikke presedens for neste års budsjettprosess. Det avklares hvordan midlene til prosjektutvikling skal fordeles og styres før neste års revidering av handlingsprogrammet.

Koordinering og administrasjon

I tidligere handlingsprogram 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 handlingsprogram 2022-25 spesifisert med et konkret beløp til hver av partene, inkludert sekretariatet.

Det ble i 2019 gjennomført en prosess med utarbeidelse av overordnede føringer knyttet til fakturering, herunder kostnader for koordinering og administrasjon (PR-sak 131/19 og KU-sak 29/19). Disse føringene ble evaluert i 2020 (PR-sak 126/20) og lagt til grunn for avsetningene i årsbudsjett 2021. Handlingsprogrammets avsetninger til koordinering og administrasjon er en indeksregulering av 2021-nivået.

Oppgaver som skal finansieres innenfor denne budsjettposten er begrenset til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering. Koordinering og administrasjon finansierer:

- oppfølging av Miljøpakken internt og eksternt på overordnet nivå
- deltakelse i Miljøpakkens styringsorgan, inkludert forberedende arbeid
- forberedelse av saker til politisk behandling, begrenset til saker av generell karakter innenfor Miljøpakken
- rapportering på indikatorer for måloppnåelse og arealutvikling jf. Byvekstavtalen

Mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken finansieres av kommunene og fylkeskommunen (ref. Byvekstavtale punkt 2.12). Finansiering av idéutvikling er på samme måte partenes ansvar. Statens ansvar for finansiering av utredning og innledende planlegging av tiltak fremgår av Byvekstavtalens punkt 2.12.

En tydeliggjøring av hvilke oppgaver som skal finansieres innenfor budsjettposten koordinering og administrasjon vil være hensiktsmessig for å sikre en mest mulig lik praksis hos partene.

Tabell 22: Finansiering andre innsatsområder 2022-25

Andre innsatsområder	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
Øvrige tiltak			22,8	14,9	13,4	13,4	64,5		
10102A Informasjon		50,1	5,6	5,6	5,6	5,6	22,4		SEK
20111A Evaluering og trafikkdata			2,8	2,8	2,8	2,8	11,2		SEK
21115A Komparative studier bymiljøpakker		2,1	1,4	1,5			2,9	Avtale 2019-23	SEK
20112A Bylogistikk		2,1	5,0				5,0	Hovedprosjekt	TRFK
22140A Tidsbegrenset varelevering			0,5				0,5	Prøveprosjekt	TK
22162A Videreutvikling metrobusssystemet			2,0				2,0		TRFK
22141A Aimsun, trafikkmodell for Trondheim			0,5				0,5	Videreutvikling	TRFK
22139A Teknologiprojekter			5,0	5,0	5,0	5,0	20,0		TRFK
Prosjektutvikling avsetning			17,6				17,6		
22136A Prosjektutvikling TK			10,9				10,9		TK
22137A Prosjektutvikling TRFK			4,0				4,0		TRFK
22138A Prosjektutvikling SVV			2,7				2,7		SVV
Koordinering og adm.			16,8	16,8	16,8	16,8	67,2		
20113A Koordinering og adm. TK			3,9	3,9	3,9	3,9	15,6		TK
20114A Koordinering og adm. TRFK			3,9	3,9	3,9	3,9	15,6		TRFK
20115A Koordinering og adm. SVV			2,1	2,1	2,1	2,1	8,4		SVV
20116A Koordinering og adm. SK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		SK
20117A Koordinering og adm. MaK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		MaK
20118A Koordinering og adm. MeK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0		MeK
20119A Sekretariat			5,4	5,4	5,4	5,4	21,6		SEK
Sum			57,2	31,7	30,2	30,2	149,3		

Bundet									
Delvis bundet			25,2	25,2	25,2	25,2	100,8		
Ikke bundet			32,0	6,5	5,0	5,0	48,5		

21. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus

Tabell 23-25 er en sammenstilling av handlingsprogrammets tiltak i kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus. Årsbudsjett 2022 viser planlagte aktiviteter kommende år, mens øvrige år viser kun veiledende rammer for løpende aktiviteter. Avsetninger til byggeprosjekter i perioden 2023-25 avklares ved senere revisjoner av handlingsprogrammet når nødvendig dokumentasjon er på plass.

Tabell 23: Tiltaksplan Stjørdal kommune 2022-25

Stjørdal kommune	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
22151K Stoppesteder for lokalbuss rute 90			0,5				0,5	PU, kollektiv	SK
22152K Park & Ride Stjørdal			0,5				0,5	PU, kollektiv	SK
20120TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Sjørdal			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Trafikksikkerhet	SK
22124S GS-bru over Stjørdalselva, Værnes-Reppe			0,5				0,5	PU, sykkel	SK
22125S Kvithammer-Skatvalskrysset			0,5				0,5	PU, sykkel	SK
20116A Koordinering og adm. SK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Andre innsatsomr.	SK
Sum			3,0	1,0	1,0	1,0	6,0		

Tabell 24: Tiltaksplan Malvik kommune 2022-25

Malvik kommune	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
22153K Fv. 950 Storsand-Hommelvik	(10)		2,5				2,5	DP/byggeplan, kollektiv	TRFK
22154K Snuplass og hvilebod lokalbuss L70			0,2				0,2	PU, kollektiv	MaK
22161J Hommelvik stasjon			5,0				5,0	Forutsetter statlig bevilgning, jernbane	JD
20109TS Fagottvegen	(13)	0,4	1,6				1,6	DP/byggeplan, trafiksikkerhet	MaK
20121TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Malvik			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Trafiksikkerhet	MaK
20117A Koordinering og adm. MaK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Andre innsatsområder	MaK
Sum			10,3	1,0	1,0	1,0	13,3		

Tabell 25: Tiltaksplan Melhus kommune 2022-25

Melhus kommune	Styrings- ramme (mål)	Bev. før 2022	2022	2023	2024	2025	2022- 25	Merknad	Ansv. etat
22155K Snuplass og hvilebod lokalbuss Varmbu			0,2				0,2	PU, kollektiv	MeK
20122TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Melhus			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Trafiksikkerhet	MeK
20103S GS-bru over Gaula	(125)	1,7	2,0				2,0	PU, DP, sykkel	MeK
20105S Monsstuflata-Gimsvegen	(5)	0,5	1,0				1,0	DP/reg.plan og byggeplan, sykkel	MeK
22126S Skolebakken, Ler			0,5				0,5	PU, sykkel	MeK
22127S Fv. 6590 Hermanstad-Losenkrysset			0,2				0,2	PU, forskuttert, sykkel	MeK
20118A Koordinering og adm. MeK			0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Andre innsatsområder	MeK
Sum			4,9	1,0	1,0	1,0	7,9		

Byvekstavtalen viser i vedlegg en fordeling av ressurser til kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus. 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.

Tabellen nedenfor viser rammene i Byvekstavtalen (justert med kommunal deflator² til 22-kr) fordelt med ⅓ på hver av kommunene. Kolonnen *Fordelt HP 2022-25* er utdrag fra tabellene med omforente tiltak i handlingsprogrammet.

² Lagt til grunn kommunal deflator som benyttes i kommuneproposisjonen; 2020: 3,1%, 2021: 2,7% og 2022: 2,9%.

Tabell 26: Veiledende rammer for Stjørdal, Malvik og Melhus 2022-2025

<i>mill. 22-kr</i>	Ramme byvekst	Tildelt før 2022	Fordelt HP 2022-25	Til fordeling 2026-29
Melhus kommune	292,3	51,1	6,0	235,3
Malvik kommune	292,3	18,9	13,3	260,2
Stjørdal kommune	292,3	8,9	7,9	275,6
Sum	877,0	78,8	27,2	771,0

Kommentar: Kolonnen "Fordelt HP 2022-25" tar kun utgangspunkt i konkrete prosjekt, det vil si at rammeavsetninger ikke er fordelt i denne tabellen.

I henhold til Byvekstavtalen skal kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus finansiere til sammen 56 mill. 2019-kr, med $\frac{1}{3}$ pr. kommune (KU-sak 15/19, inkl. i tabell 26). Dette tilsvarer en årlig forpliktelse for hver av de tre kommunene på 1,9 mill. 2022-kr. Kommunale midler benyttes til å finansiere tiltak i egen kommune og fremgår av handlingsprogrammets kap.

Fordeling av finansieringskilder.

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikk til drift av kollektivtilbudet i kommunene utenfor Trondheim.

For Trondheim kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen er det i 2022 avsatt rammer til prosjektutvikling av tiltak. Dersom fylkeskommunen og Statens vegvesen ønsker å prosjektutvikle tiltak i Stjørdal, Malvik eller Melhus, må finansiering innenfor kommunens ramme i Byvekstavtalen (jf. tabell 26) avklares med den respektive kommunen.

22. Fordeling av finansieringskilder 2022

Vedtatte prosjektrammer fremgår av hoveddokumentet, i dette kapittelet gis en oversikt over finansieringskilden for 2022. I Miljøpakken er det mange ulike finansieringskilder som hver har føringer knyttet til bruk, dette er hensyntatt i påfølgende tabeller.

Videre vises tabeller pr. etat (ansvarlig for gjennomføring av tiltak) med fordeling av finansieringskilder, og felles for disse er:

- Mva-kompensasjon (-refusjon) på kommunalt og fylkeskommunalt ansvarsområde skal tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken (jf. Byvekstavtalen pkt 2.8 og 2.9). Prosjektrammene for kommunale og fylkeskommunale prosjekter er inklusive mva-kompensasjon. I tabellene er estimert mva-kompensasjon lagt inn for prosjekter av en viss størrelse, for mindre prosjekt er ikke dette beregnet. Faktisk mva-kompensasjon avregnes etterskuddsvis i forbindelse med årsrapportering.
- Statens vegvesen har ansvar for å administrere bompenger i hele Miljøpakken. De andre partene viderefakturerer kostnader (ekskl. mva) til Statens vegvesen som grunnlag for rekvirering av bompenger fra bomveiselskapet. Statens vegvesen har formidlet en egen rutine for dette.
- Statens vegvesen har ansvaret for utbetaling av det statlige investeringstilskuddet til metrobussprosjektene (post 63 i statsregnskapet). Dette utbetales med grunnlag i regnskapsførte kostnader eksklusive mva. Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for å sammenstille fakturagrunnlag (både på kommunale og fylkeskommunale prosjekter) som grunnlag for at Statens vegvesen skal kunne utbetale det statlige tilskuddet.
- Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for å administrere belønningsmidler i Miljøpakken. Statens vegvesen utbetaler årlig avtalt ramme av belønningsmidler til fylkeskommunen, dette skjer med bakgrunn i Byvekstavtalen (2019) og tilleggssavtalen/bomforliket (2020). Fylkeskommunen administrer utbetalinger til eget bruk og andre parter i Miljøpakken i henhold til vedtatt budsjett. Kommunene viderefakturerer kostnader (ekskl. mva) til fylkeskommunen. Det er føringer knyttet til bruken av de ulike belønningsmidlene, dette er gåt frem av det etterfølgende tabellverket pr etat.

Tabellene under viser fordelingen av finansieringskilder på de prosjekter ansvarlig etat skal utføre i henhold til vedtatt årsbudsjett. Alle tall er i mill. kr og inkluderer merverdiavgift. Prosjektidenten skal oppgis ved all rapportering, innspill til fremtidige handlingsprogram og ved fakturering mellom etater. I fakturagrunnlaget som går mellom etater skal finansieringskilden spesifiseres i henhold til oppsettet i tabellene. Ytterligere krav til fakturagrunnlaget skjer i henhold til etatsvise rutiner.

Melhus kommune (MeK) 2022

Tiltak	BM (BVA 2019)	BM red. bomtakster (TA 2020)	Kv-midler (MeK)	Totalsum
Kollektiv, infrastruktur		0,2		0,2
22155K Snuplass og hvilebod for lokalbuss Varmbu		0,2		0,2
Sykkel	3	0,2	0,5	3,7
20103S GS-bru over Gaula	2			2
21105S Monsstuflata-Gimsvegen	1			1
22126S Skolebakken, Ler			0,5	0,5
22127S Fv. 6590 Hermanstad-Losenkrysset		0,2		0,2
Trafikksikkerhet			0,5	0,5
20122TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Melhus			0,5	0,5
Annet			0,5	0,5
20118A Koordinering og adm. MeK			0,5	0,5
Totalsum	3	0,4	1,5	4,9

Forklaring:

BM er en forkortelse for belønningsmidler, BVA 2019 refererer til Byvekstavtalen som ble inngått i 2019 og TA 2020 er tilleggsavtalen/bomforliket inngått i 2020. Kv-midler er forkortelsen for kommunale midler, med bakgrunn i Byvekstavtalens pkt. 2.8.

Malvik kommune (MaK) 2022

Tiltak	BM (BVA 2019)	Kv-midler (MaK)	Totalsum
Kollektiv, infrastruktur		0,2	0,2
22154K Snuplass og hvilebod for lokalbuss L70		0,2	0,2
Trafikksikkerhet	1,6	0,5	2,1
20109TS Fagottvegen	1,6		1,6
20121TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. MaK		0,5	0,5
Annet		0,5	0,5
20117A Koordinering og adm. MaK		0,5	0,5
Totalsum	1,6	1,2	2,8

Forklaring:

BM er en forkortelse for belønningsmidler, BVA 2019 refererer til Byvekstavtalen som ble inngått i 2019 og TA 2020 er tilleggsavtalen/bomforliket inngått i 2020. Kv-midler er forkortelsen for kommunale midler, med bakgrunn i Byvekstavtalens pkt. 2.8.

Stjørdal kommune (SK) 2022

Tiltak	BM (BVA 2019)	Kv-midler (SK)	Totalsum
Kollektiv, infrastruktur		1	1
22151K Stoppesteder for lokalbuss rute 90		0,5	0,5
22152K Park & Ride Stjørdal		0,5	0,5
Sykkel	1		1
22124S GS-bru over Stjørdalselva, Værnes-Reppe	0,5		0,5
22125S Kvithammer-Skatvalskrysset	0,5		0,5
Trafikksikkerhet		0,5	0,5
20120TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Stjørdal		0,5	0,5
Annet		0,5	0,5
20116A Koordinering og adm. SK		0,5	0,5
Totalsum	1	2	3

Forklaring:

BM er en forkortelse for belønningsmidler, BVA 2019 refererer til Byvekstavtalen som ble inngått i 2019 og TA 2020 er tilleggsavtalen/bomforliket inngått i 2020. Kv-midler er forkortelsen for kommunale midler, med bakgrunn i Byvekstavtalens pkt. 2.8.

Statens vegvesen (SVV) 2022

Tiltak	Rv-midler (0370-midler)	Statlige programområde-midler	Bompenger rv	Totalsum
Hovedveg			300	300
17100HV Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger			300	300
Sykkel	6	30		36
20102S Rv. 706 Dalenbrua-Lilleby (3)		20		20
21103S Rv. 706 Leangbrua-Dalenbrua (2)		10		10
22120S Rv. 706 Lilleby-Nordtvedts gate (4)	6			6
Trafikksikkerhet			1	1
22135TS Mindre trafikktekniske tiltak rv.			1	1
Annet			4,8	4,8
20115A Koordinering og adm. SVV			2,1	2,1
22138A Prosjektutvikling SVV			2,7	2,7
Totalsum	6	30	305,8	341,8

Forklaring:

0370-midler er statlige planmidler.

Trøndelag fylkeskommune (TRFK) 2022

Radetiketter	Bom fv	BM (BVA 2019)	BM red. billettpriser (TA 2020)	BM red. bomtakster (TA 2020)	BM Metrobuss (TA 2020)	Fv- midler	Fv mva- kompensasjon (estimat 15%)	Totalsum
Hovedveg	72,5					49,5	18	140
18100HV Fv. 704 Tanem - Tuilluan	72,5					49,5	18	140
Kollektiv, drift	57,4	235,1	52,9	36,6				382
09100K Drift av kollektivtransport		225						225
21114K Reduserte billettpriser			52,9					52,9
22156K Garantiramme drift kollektiv	57,4	10,1		10,5				78
22157K Drift av lokalbuss L85 Malvik				3,6				3,6
22158K Drift av lokalbuss Melhus				2,5				2,5
22159K Biodiesel				20				20
Kollektiv, infrastruktur	5					18,7	2	25,7
22144K TSS Jernbanebrua-Brattørbrua, kollektivfelt						2,7		2,7
22145K Tiltak etter trasébefaringer fv.	5							5
22147K Tilrettelegging for nye leskur fv.						2		2
22148K TSS metrobusstasjoner						11,5	2	13,5
22153K Fv. 950 Storsand-Hommelvik						2,5		2,5
Metrobuss					29		4	33
22163M Metrobusstrasé Nyhavna					3			3
20110M Fv. 6692 Innherredsveien østre					26		4	30
Sykkel	17	7		3,7			1	28,7
18102S Vinterdrift sykkel fv.		7					1	8
21104S Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk	3							3
22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	2							2
22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.	5							5
22116S TSS Sykkelveg fase 1 Jernbanebrua-Brattørbrua				3,7				3,7
22121S Fv. 6682 Sjøbstadvegen-John Aaes veg	1							1
22122S Fv. 6682 John Aaes veg-Okstadøy	3							3
22123S Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk	3							3
Trafikksikkerhet	4,5	0,5				3,5		8,5
17101TS Fv. 707 Berg-Høstadkorsen	1,5							1,5
20108TS Mindre trafikktekniske tiltak fv.	3							3
21110TS Eberg trafikkgård		0,5						0,5
22133TS Fv. 715 Trolla-Flakk						0,5		0,5
22134TS Fv. 707 Circle K Klett						3		3
Annet	3,9	7,5		5		4		20,4
20112A Bylogistikk		5						5
20114A Koordinering og adm. TRFK	3,9							3,9
22137A Prosjektutvikling TRFK						4		4
22139A Teknologiprojekter				5				5
22141A Aimsun, trafikkmodell for Trondheim		0,5						0,5
22162A Videreutvikling metrobusssystemet		2						2
Totalsum	160,3	250,1	52,9	45,3	29	75,7	25	638,3

Forklaring:

BM er en forkortelse for belønningsmidler, BVA 2019 refererer til Byvekstavtalen som ble inngått i 2019 og TA 2020 er tilleggsavtalen/bomforliket inngått i 2020. Fv-midler referer til fylkeskommunale midler (pkt 2.9 i Byvekstavtalen). Fv er forkortelsen for fylkesvei, TSS er Trondheim sentralstasjon, og GS er gang- og sykkel.

Trondheim kommune (TK) 2022

Tiltak	Bom kv	BM (BVA 2019)	BM red. bomtakster (TA 2020)	BM Metrobuss (TA 2020)	Kv-midler (TK)	Kv mva-kompensasjon (estimat 15%)	Totalsum
Gange	39,3					2,5	41,8
20104G Lundvegen	6,7					1	7,7
20105G Alette Beyers veg	1,5						1,5
20106G Gyldenløves gate	3						3
21106G Snarveipakke 8	9,5					1,5	11
21107G Havstadvegen	6,3						6,3
21108G Saupstadringen	7						7
22128G Snarveipakke 9	3						3
22129G Snarvei til Berg skole	0,5						0,5
22130G Ranheim stadion	1,8						1,8
Gatebruk					1		1
22100GB Ravelsveita og Sommerveita					1		1
Kollektiv, infrastruktur	96,2	5,5	23		0,5	3,8	129
10100K Trikk infrastruktur			23			3,8	26,8
21112K Holdeplasspakke 2	2						2
21113K Trikk likerettere	29,2						29,2
22143K Møteplasser Klefstadhaugen					0,5		0,5
22146K Tilrettelegging for nye Ileskur kv.		5,5					5,5
22149K Trikk Bergsligata-Skanssen	35						35
22150K Trikk arbeidsmaskin	30						30
Metrobuss				30		5	35
21111M Nordre Ilevollen				30		5	35
Mobilitet		12,5					12,5
10101MO Mobilitetsrådgivning		4,8					4,8
19100MO HjemJobbHjem		7,7					7,7
Støy					1,5		1,5
22142ST Odd Husbys veg					1,5		1,5
Sykel	66,4	6	3,3			7,5	83,2
18101S Vinterdrift sykkel kv.		6				1	7
20101S Rotvollruta, del 3-5	6						6
21100S Breidablikveien	28					4,5	32,5
21101S Persaunvegen	3						3
21102S Fjordgata, midlertidig løsning	11,3					2	13,3
22101S Bromstadruta, Fernanda Nissens veg (1)	1						1
22102S Bromstadruta, Kong Øysteins veg (2)	1,1						1,1
22103S Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen (3)	1,1						1,1
22104S Bromstadruta, Tungasletta (4)	1,1						1,1
22105S Bromstadruta, Turveg (5)	1,1						1,1
22106S Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen (6)	1,1						1,1
22107S Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	2						2
22108S Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	2						2
22109S Jonsvannsveien Nord (6)	1,5						1,5
22110S Klæburuta, Nedre Bakklandet (4)	1,5						1,5
22111S Klæburuta, Øvre Bakklandet (6)	1,5						1,5
22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg-Gløshaugveien (12)	1,5						1,5
22114S Grilstadvegen	1,6						1,6
22117S TSS Sykkelveg fase 2 Fosenkaia-Jernbanebrua			1,7				1,7
22118S TSS Sykkelskinne i Sjøgangen			1,6				1,6
Trafikksikkerhet	18,2				1,5		19,7
11100TS Uglavegen (2)	3						3
12100TS Hans Finnes gate	8						8
20107TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Trondheim	3						3
21109TS Reppe-Vikåsen					1,5		1,5
22131TS Forsøket/Romølslia	1,2						1,2
22132TS Hjertesone pakke 2	3						3
Annet		0,5			14,8		15,3
20113A Koordinering og adm. TK					3,9		3,9
22136A Prosjektutvikling TK					10,9		10,9
22140A Tidsbegrenset varelevering		0,5					0,5
Totalsum	220,1	24,5	26,3	30	19,3	18,8	339

Forklaring:

BM er en forkortelse for belønningsmidler, BVA 2019 refererer til Byvekstavtalen som ble inngått i 2019 og TA 2020 er tilleggsavtalen/bomforliket inngått i 2020. Kv er forkortelsen for kommunal veg og TSS er Trondheim sentralstasjon. Kv-midler referer til kommunale midler med bakgrunn i Byvekstavtalens pkt. 2.8.

Jernbanedirektoratet

Tiltak	Jernbane- midler	Totalsum
Jernbane	30	30
22160J Trondheim S, byggetrinn 2	25	25
22161J Hommelvik stasjon	5	5
Totalsum	30	30

Sekretariatet

Tiltak	Bom	BM (BVA 2019)	Totalsum
Annet	9,6	5,6	15,2
10102A Informasjon		5,6	5,6
20111A Evaluering og trafikkdata	2,8		2,8
20119A Sekretariat	5,4		5,4
21115A Komparative studier bymiljøpakker	1,4		1,4
Totalsum	9,6	5,6	15,2

23. Avslutning av prosjekter

Det lages bestilling på alle nye prosjekter som partene er omforente om å ta inn i Miljøpakken, samt prosjekter som går fra en fase til en annen. Dette for å avklare partenes forpliktelser med hensyn til oppgaver, økonomi, fremdrift og ansvarsforhold. Når et prosjekt er gjennomført i sin helhet, leveres sluttrapport. I de tilfeller hvor partene ser det hensiktsmessig å avslutte prosjekter uten at bestilte oppgaver er utført, skal dette godkjennes politisk gjennom handlingsprogrammet. I dette kapitlet omtales prosjekter som partene foreslår å avslutte uten at bestilte oppgaver er utført.

Tiltak iht. forurensningsforskriften kv:

Det er i 2017-2018 bevilget 3,5 mill. kr til tiltak iht. forurensningsforskriften langs kommunal veg. Det ble bestilt en utredning av utsatte boliger (basert på overordnet støykartlegging i 2017) for å avdekke om det er krav om tiltak eller ikke. Videre ble det bestilt planlegging og gjennomføring av støyreducerende tiltak for de boligene som har krav på det. I utredningen ble det konkludert med at ingen boliger på kommunalt vegnett har innendørs støyinnivå over 42dB og følgelig er det ikke aktuelt å gjennomføre tiltak innenfor denne bestillingen. Trondheim kommune foreslår å avslutte prosjektet og frigjøre ubrukte midler til fremtidige tiltak innen støy som blir vedtatt av Miljøpakken. Programrådet støtter forslaget (sak 32/21).

Buenget Øvre:

Prosjektet med etablering av fortau i Buengvegen ble startet i 2010 for å sikre trygg skoleveg fra Buenget til Flatåsen skole. Forslag til reguleringsplan ble sendt inn til første gangs behandling i 2015. I etterkant er det oppdaget mangler i planforslaget. Størstedelen av traséen ligger i kvikkleiresone med høy faregradsklasse. Viktige geotekniske forhold må derfor avklares på reguleringsplannivå dersom man skal gå videre med prosjektet. I trafikk sikkerhetsplanen som er under utarbeidelse, er det flere andre tiltak hvor beregnet nytte er høyere. I tillegg er det stor usikkerhet knyttet til kostnaden i prosjektet grunnet geotekniske forhold i området. På bakgrunn av dette anbefaler Trondheim kommune å avslutte prosjektet. Programrådet støtter forslaget (sak 70/21).

Innovasjon - Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø:

Det ble i årsbudsjett 2021 avsatt 0,3 mill. kr til innovasjonsprosjektet Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø. Intensjonen var et fireårig samarbeid mellom Trondheim kommune, NTNU, Trøndelag fylkeskommune, Bærum kommune og SVV forutsatt støtte fra Norges forskningsråd. Prosjektet har fått avslag på søknad om støtte, og grunnlaget for gjennomføring av prosjektet er ikke lengre til stede. Miljøpakkens årlige bidrag på 0,3 mill. kr utgår.

24. Pågående prosjekt med tildelte midler før 2022

En gjennomgang av tidligere årsbudsjett samt vedtak i Programråd og Kontaktutvalg viser at det er 295 små og store prosjekter som pågår i Miljøpakken. 129 prosjekter er knyttet til fasen prosjektutvikling (87 prosjekter i 2020) og 96 prosjekter er under detaljplanlegging (reguleringsplan-erhverv-byggeplan) pr. 2. tertial. Antall prosjekt hvor utbygging pågår er 39. I kategorien "Annet/løpende" ligger blant annet Koordinering og administrasjon for 6 av partene, 4 prosjekter knyttet til driftstiltak og 11 prosjekter som er en direkte oppfølging av byvekstavtalen.

Prosjektfase	Antall	Andel
Prosjektutvikling	129	44 %
Detaljplanlegging	96	33 %
Utbygging	39	13 %
Annet	31	11 %
Sum	295	100 %

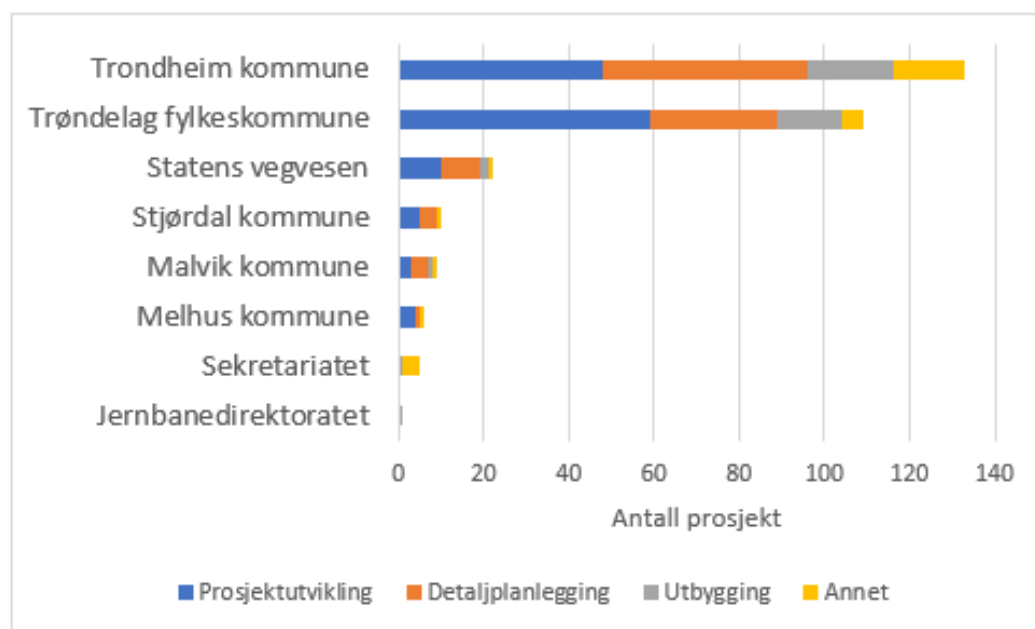
En fordeling av pågående prosjekt sortert etter første budsjettildeling:

Prosjektfase	2010-2016	2017	2018	2019	2020	2021	Løpende	Sum
Prosjektutvikling	2	4	42	10	23	48		129
Detaljplanlegging	17	6	9	8	26	30		96
Utbygging	3	4	4	1	8	15	4	39
Annet				5	2	15	9	31
Sum	22	14	55	24	59	108	13	295

Samme grunnlag som over, gruppert etter hvilken etat som utfører tiltaket:

	2010-2016	2017	2018	2019	2020	2021	Løpende	Sum
Melhus kommune					1	5		6
Trondheim kommune	16	3	9	11	26	59	9	133
Malvik kommune					5	4		9
Stjørdal kommune					4	6		10
Trøndelag fylkeskommune	6	9	43	9	19	21	2	109
Statens vegvesen		2	3	3	4	10		22
Jernbanedirektoratet						1		1
Sekretariatet				1		2	2	5
Sum	22	14	55	24	59	108	13	295

Figuren under viser antall prosjekter pr. prosjektfase pr. etat:



Detaljert liste over pågående prosjekter er gjengitt under, gruppert etter første år prosjektet fikk tildelt midler i Miljøpakkens årsbudsjett:

Del 1				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	2010	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Kong Inges gt, fortau	2010	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	2011	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Høgreina, gang og sykkelveg	2011	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Hans Finnes gate, fortau	2011	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Byåstunnelen, planlegging	2012	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Elgeseter gate, planlegging	2013	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK
Innherredsveien, planlegging og utbygging	2013	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Kongens gate, planlegging	2013	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Olav Tryggvasons gate, planlegging	2013	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK
Jonsvannveien	2013	4) Utbygging	Metrobuss/kollektiv	TK
Sykkelparkering i Midtbyen	2014	4) Utbygging	Sykkel	TK
Gammelina/Magasinvegen, fortau	2015	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Klæbuveggen, fortau	2015	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak skoler	2015	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Strandveien - Lade allé	2016	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Jonsvannveien, nord	2016	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Tyholtveien, del 2	2016	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Fv. 707 Brå bru	2016	2) Detaljplanlegging	Lokal veg	TRFK
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakerringen	2016	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	2017	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
E6 Knutepunkt Sluppen	2017	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	SVV (ToS)
Fv. 704 Tanem - Tulluan	2017	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	TRFK
Innfartsparkering Buvika	2017	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	2017	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover	2017	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Kong Øysteins veg del 1	2017	4) Utbygging	Støy	TRFK
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	2017	4) Utbygging	Hovedveg	SVV (UtB)
Sykkelparkering utfartssteder	2017	4) Utbygging	Sykkel	TK
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	2018	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 902 Østre Rosten	2018	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	2018	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Innfartsparkering, planlegging	2018	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Utredning Johan Tillers veg del 2	2018	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkbergets veg	2018	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Huseby	2018	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	2018	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård - Ranheim	2018	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Illa - Havstein	2018	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK

Del 2				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 868 Leangen - Tunga	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Falkenborgvei	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykkelinspeksjon fylkesveg	2018	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	2018	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	2018	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	2018	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Næringstransport, bylogistikk	2018	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst	2018	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning Trondheim sentrum	2018	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK
MP FV. 902 Tonstadbrinken - Sandm	2018	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstadringen	2018	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak (sykkel nedre del)	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
E6 Tonstad - Sluppen	2018	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	SVV (UtB)
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	2018	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, kryssutbedring Kystad - Stavset	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - Utleirvegen	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
H7 - Ranheim (Brattørruta)	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	2018	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	2018	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Prøveprosjekt Innherredsveien	2018	4) Utbygging	Gatebruk	TRFK
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	2019	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	SVV (ToS)
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	2019	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	2019	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	2019	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TK
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	2019	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossve	2019	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Hovedsykkelfrute Rotvoll - Malvik	2019	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV (ToS)

Del 3				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Pilotprosjekt ulykkesdata	2019	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	2019	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	2019	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunksjon	2019	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (UtB)
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfunksjon	2019	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	2019	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Sykkeltellere, innkjøp	2019	5) Annet	Sykkel	TK
HjemJobbHjem	2019	5) Annet	Øvrige	TK
Samordnet parkeringspolitikk	2019	5) Annet	Øvrige	TK
Komparative studier bymiljøpakker, 2019-2023	2019	5) Annet	Øvrige	SEKR
Ila - Trolle - Flakk	2020	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Holdeplass Strindheim Hageby	2020	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
P&R, snuplass, hvilebod og regul buss Hommelvik	2020	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Snuplass Brekkåsen	2020	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Fv. 6616 Løvsetvegen	2020	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer	2020	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	MaK
Olav Kyrres gate, rundkjøring	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Lerkendal, kryss myke trafikanter	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelparkering, Stjørdal	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	StK
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
GS-bru over Gaula	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MeK
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	2020	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 6650 Byåsveien nedre, Ila - Breidablikveien	2020	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Gyldenøves gate	2020	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Rotvollruta delstrekning 8	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odda)	2020	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Snuplass og holdeplass på Steintrøveggen	2020	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Midtsandtang	2020	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	MaK
Fortau langs Saksvikkorsen	2020	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	MaK
Fortau langs Fagottvegen	2020	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	MaK
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Sykkelfelt Ole Vigs gate, Lindebergveita - Sigurd Jarls veg	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	StK
Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs veg til E6	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (ToS)
Gang- og sykkelveg langs Granholtvegen/Ålivegen	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	MaK
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen	2020	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Alette Beyers veg, fortau	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Lundvegen, fortau	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TRFK

Del 4				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	2020	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (ToS)
Fv. 6804 Fossli, holdeplass	2020	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TRFK
Bromstadruta, Persaunevegen - Øvre Granåsli	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Saupstadringen, gang- og sykkelveg	2020	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Pilotprosjekt Hjertesone	2020	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Rundkjøring Klett	2020	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	SVV (UtB)
Sykkeltilbud Fjordgata	2020	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Trikken, ny likeretter	2020	3) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Rv. 706 Dalenbrua - Lilleby skole (3)	2020	4) Utbygging	Sykkel	SVV (UtB)
Snuplass og holdeplass på Østmarka	2020	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	2020	4) Utbygging	Gange	TRFK
Posisjonering av elbuss under lading	2020	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Breidablikveien, sykkelveg	2020	4) Utbygging	Sykkel	TK
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	2020	4) Utbygging	Sykkel	TK
Holdeplass Charlottenlund kirke sørgående	2020	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Holdeplasspakke 1	2020	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Sykkelhotell Leütenhaven	2020	4) Utbygging	Sykkel	TK
Teknologi: Modernisering av Gråkallbanen	2020	5) Annet	Øvrige	TRFK
Teknologi: Smarte P&R-anlegg	2020	5) Annet	Øvrige	TRFK
Elgeseter bycampus og innovasjonsdistrikt	2020	5) Annet	Gange	TK
Delmål byvekstavtale og måleindikatorer	2020	5) Annet	Øvrige	TK
Teknologi: Miljøpakkens "Big data"	2020	5) Annet	Øvrige	TRFK
Tiltakspakke Heimdal sentrum	2021	1) Prosjektutvikling	Gatebruk	TRFK
Jakobsivegen, kollektivtiltak	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Selsbakkvegen, ny kollektivtrasé	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Loholt allé, kollektivtiltak	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstadkrysset	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Sykehusområdet, trafikkanalyse	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Jakobsivegen, ny holdeplass nær Bjørkvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Bybaneutredning	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
E6 Nidarvoll - Tunga, kollektivfelt	2021	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV (ToS)
Stjørdal stasjon, prosjektavklaring	2021	1) Prosjektutvikling	Jernbane	STK
Undergang Selsbakk	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Kongsvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Nedre Flatåsvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Øvre Flatåsvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK

Del 5				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Gamle Okstadbakkan / Øvre Sjetnhaugen, kryssutbedring	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	SVV
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen, krysstiltak	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vig vgs.	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	STK
Fagottvegen - Vikhammeråsvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	MaK
Bussholdeplass skysstasjon, ombygging	2021	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	MeK
Øvre Bakklandet - Vollabakken (Klæburuta)	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Fjordgata, langsiktige tiltak	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Roald Amundsens vei	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Verftsbrua	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Forsøkslia	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Brøsetvegen	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GS	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6656 Bøckmans veg	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, GS-veg	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	STK
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Smiskaret - Sveberg, GS-veg	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MaK
Monsstuflata - Gimsevegen, GS-veg	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MeK
Jakobslivegen og Hørløcks veg, tiltaksutredning	2021	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Industrivegen m/sidevege, tiltaksutredning	2021	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Bromstadvegen m/sideveger, tiltaksutredning	2021	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Snarvegpakke 8	2021	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	2021	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Mikkelvegen, fortau	2021	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Heimdal stasjon, undergang	2021	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Gregus gate, undergang	2021	1) Prosjektutvikling	Gange	TK
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	2021	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK
Teknologi: Bildeling	2021	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Nordtvedts gate - Pirbrua (5)	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV (UtB)
Fv. 6686 Tonstad - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV (ToS)
Fv. 6682 Heimdal - Selsbakk, hovedssykkelveg for E6	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV (ToS)
Rv. 706 Selsbakk - Sluppen, hovedsykkelveg for E6/rv. 70	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV (ToS)
Fv. 6590 Hermanstad - Losenkrysset, GSV	2021	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MeK
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg, delstrekning 1	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, delstrekning 2	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstek	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK

Del 6				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 1	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Nordre Ilevollen	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv/Metro	TK
Nordre Ilevollen, trikk	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Nordre Ilevollen, gateprosjekt	2021	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK
Fartsreducerende tiltak	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Jakobslivegen, kryssutbedring	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Holdeplasspakke 2	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Holdeplass Lundåsen	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Nedlagte holdeplasser	2021	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TK
Stjørdal stasjon, områderegulering	2021	2) Detaljplanlegging	Jernbane	StK
Fv. 707 Leinstrandvegen	2021	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryss	2021	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate - Jonsvannveien	2021	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate - Tyholtveien	2021	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	2021	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Klæburuta - punkttiltak, kryss og oppmerking	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkel	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Sikker sykkelparkering	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Gildheim - Leangbrua (1)	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (UtB)
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Leangbrua - Dalenbrua (2)	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (UtB)
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Lilleby skole - Nordtvedts gate	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	SVV (UtB)
Klæburuta, Nedre Bakklandet (del 4)	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Klæburuta, Øvre Bakklandet (del 6)	2021	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Ranheim stadion, fortau	2021	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Trikk, infrastruktur 2021	2021	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Trikk, tiltak i Kongens gate	2021	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Trondheim S, terminalbygg	2021	4) Utbygging	Jernbane	Bane NOR
Leinbakkan, rekkverk	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre trafikktekniske tiltak fv. 2021	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv 2021	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	STK
Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv 2021	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	MaK
Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv 2021	2021	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	MeK
Snarvegpakke 7	2021	4) Utbygging	Gange	TK
Havstadvegen, fortau	2021	4) Utbygging	Gange	TK
Nyhavna	2021	4) Utbygging	Gange	TK

Del 7				
Prosjektnavn	Vedtatt år	Inneværende fase pr T2 2021	Program-område	Ansvarlig etat
Reduserte billettpriser (bomforlik)	2021	5) Annet	Kollektiv	TRFK
Trafikkopplæring Eberg sykkelgård	2021	5) Annet	Trafikksikkerhet	TRFK
Vinterdrift sykkelanlegg kv 2021/22	2021	5) Annet	Sykkel	TK
Vinterdrift sykkelanlegg fv 2021/22	2021	5) Annet	Sykkel	TRFK
ATP-modell og beregninger	2021	5) Annet	Sykkel	TK
Evaluerings og trafikkdata	2021	5) Annet	Øvrige	SEKR
Innovasjon: Effektanalyse av transporttiltak i bymiljø	2021	5) Annet	Øvrige	TK
Koordinering og adm. TK 2021	2021	5) Annet	Øvrige	TK
Koordinering og adm. TRFK 2021	2021	5) Annet	Øvrige	TRFK
Koordinering og adm. SVV 2021	2021	5) Annet	Øvrige	SVV (ToS)
Koordinering og adm. StK 2021	2021	5) Annet	Øvrige	STK
Koordinering og adm. MaK 2021	2021	5) Annet	Øvrige	MaK
Koordinering og adm. MeK 2021	2021	5) Annet	Øvrige	MeK
Koordinering sekretariat 2021	2021	5) Annet	Øvrige	SEKR
Helhetlig plan for universell utforming	2021	5) Annet	Øvrige	TK
Trampe	2021	5) Annet	Sykkel	TK
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjektering	Løpende	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Snarveger - planlegging og prosjektering	Løpende	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Snarveger, 2018-2020	Løpende	3) Detaljplanlegging	Gange	TK
Strekningstiltak Midtbyen	Løpende	4) Utbygging	Sykkel	TK
Helhetlig gangnett - utbygging 2017-2019	Løpende	4) Utbygging	Gange	TK
Mindre gåtilltak	Løpende	4) Utbygging	Gange	TK
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	Løpende	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Punktutbedring sykkel kommunal veg	Løpende	4) Utbygging	Sykkel	TK
Mindre TS-tiltak kommunal veg	Løpende	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 2018-2019	Løpende	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	Løpende	5) Annet	Sykkel	TK
Driftstilskudd til kollektivtrafikken 2014-2021	Løpende	5) Annet	Kollektiv, drift	TRFK
Evaluerings og rapportering bymiljøavtale	Løpende	5) Annet	Øvrige	SEKR
Mobilitetsrådgivning	Løpende	5) Annet	Øvrige	TK
Informasjon	Løpende	5) Annet	Øvrige	SEKR
Rapportering bymiljøindikatorer	Løpende	5) Annet	Øvrige	TK

25. Oppsummering

Første år i handlingsprogram 2022-25 er årsbudsjett for 2022. Andre år er innspill til statsbudsjett 2023 og årsbudsjett 2023 i Miljøpakken. For perioden 2023-25 er det avsatt veiledende rammer innenfor de enkelte tiltaksområdene som vil konkretiseres ved senere revisjon av handlingsprogrammet. Det pågår parallelt et arbeid med en langsiktig tiltaksplan, og resultatet av denne prosessen vil innarbeides ved neste revisjon av handlingsprogrammet. Den udisponerte reserven utgjør ca. 2,5 mrd. kr.

Handlingsprogrammet er et felles produkt for alle partene i Miljøpakken og utarbeides gjennom et samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. De sammenstilte etatsinnspillene er drøftet i Programrådet og Kontaktutvalget på bakgrunn av avklarte retningslinjer og partenes dokumentasjon av måloppnåelse og kost/nyttevurderinger, og deretter behandlet lokalpolitisk. Etter samordning i Kontaktutvalget er alle omforente tiltak innarbeidet i handlingsprogrammet.

For Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen er det avsatt rammer til prosjektutvikling som ikke er spesifisert på enkelttiltak (jf. tabell 22). For kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus er det avsatt rammer til prosjektutvikling av enkelttiltak. Før neste års revisjon av handlingsprogrammet tas det sikte på å komme fram til en omforent metode for fordeling og styring av midler til prosjektutvikling.

Tabell 27: Inntekter, fordelte kostnader og lånebehov 2022-25

Oppsummering	2022	2023	2024	2025	2022-25
Veil. inntekter (tab. 1)	1257	1745	1783	1837	6622
Veil. kostnader (tab. 2)	1517	1807	1701	1544	6569
Fordelt i HP (tab. 3)	1375	1851	1808	1468	6502
Lånebehov pr. år	118	106	25	-369	
Lånebehov akkumulert (tab. 4)	-355	-249	-224	-593	

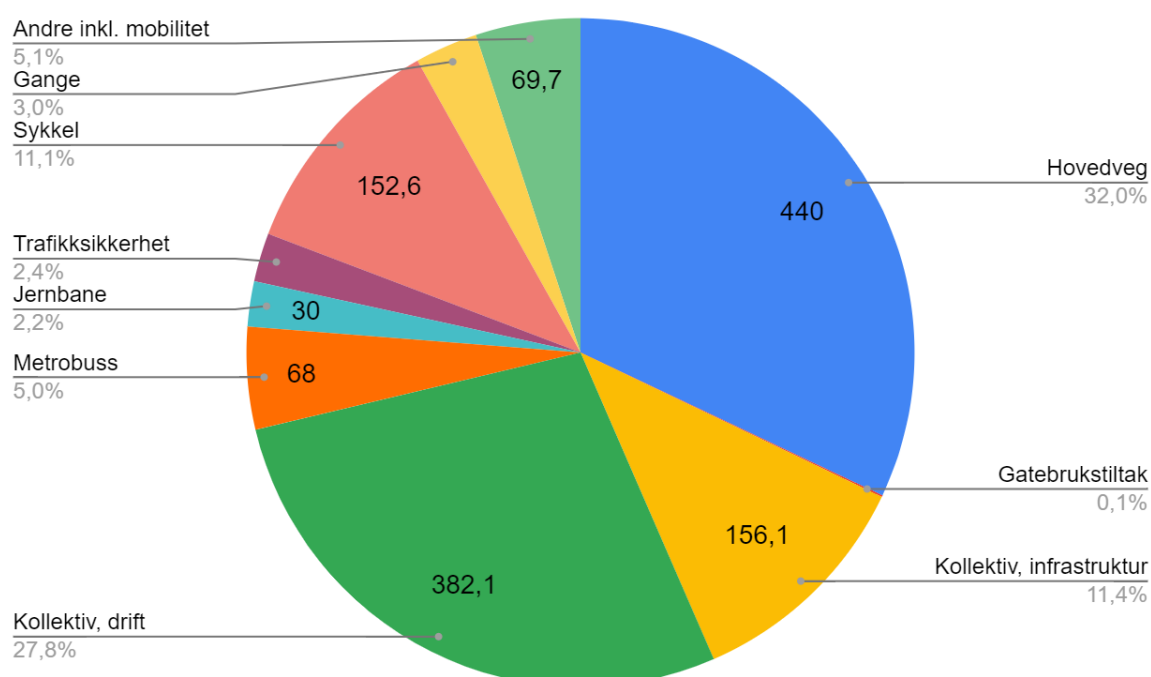
Tabellen gjenspeiler vedtatt handlingsprogram. Det er i årsbudsjett 2022 fordelt 1375 mill. kr til gjennomføring av omforente tiltak. Fordelte kostnader i 2023-25 inkluderer veiledende rammeavsetninger. Med utgangspunkt i vedtatt handlingsprogram vil det ikke være behov for låneopptak i 2022-25. Det er da lagt til grunn en kapitalbeholdning på vel 470 mill. kr ved inngangen til perioden. Ved utgangen av 2025 viser handlingsprogrammet en kapitalbeholdning på 593 mill. kr.

Tabell 28: Fordelte kostnader og bindinger 2022-25

	2022	2023	2024	2025	2022-25	Andel
Totalt fordelt i HP	1375	1851	1808	1468	6502	
herav bundet	984	752	552	367	2579	40 %
herav delvis bundet	128	616	428	166	1338	21 %
herav ikke bundet	263	483	827	935	2509	39 %

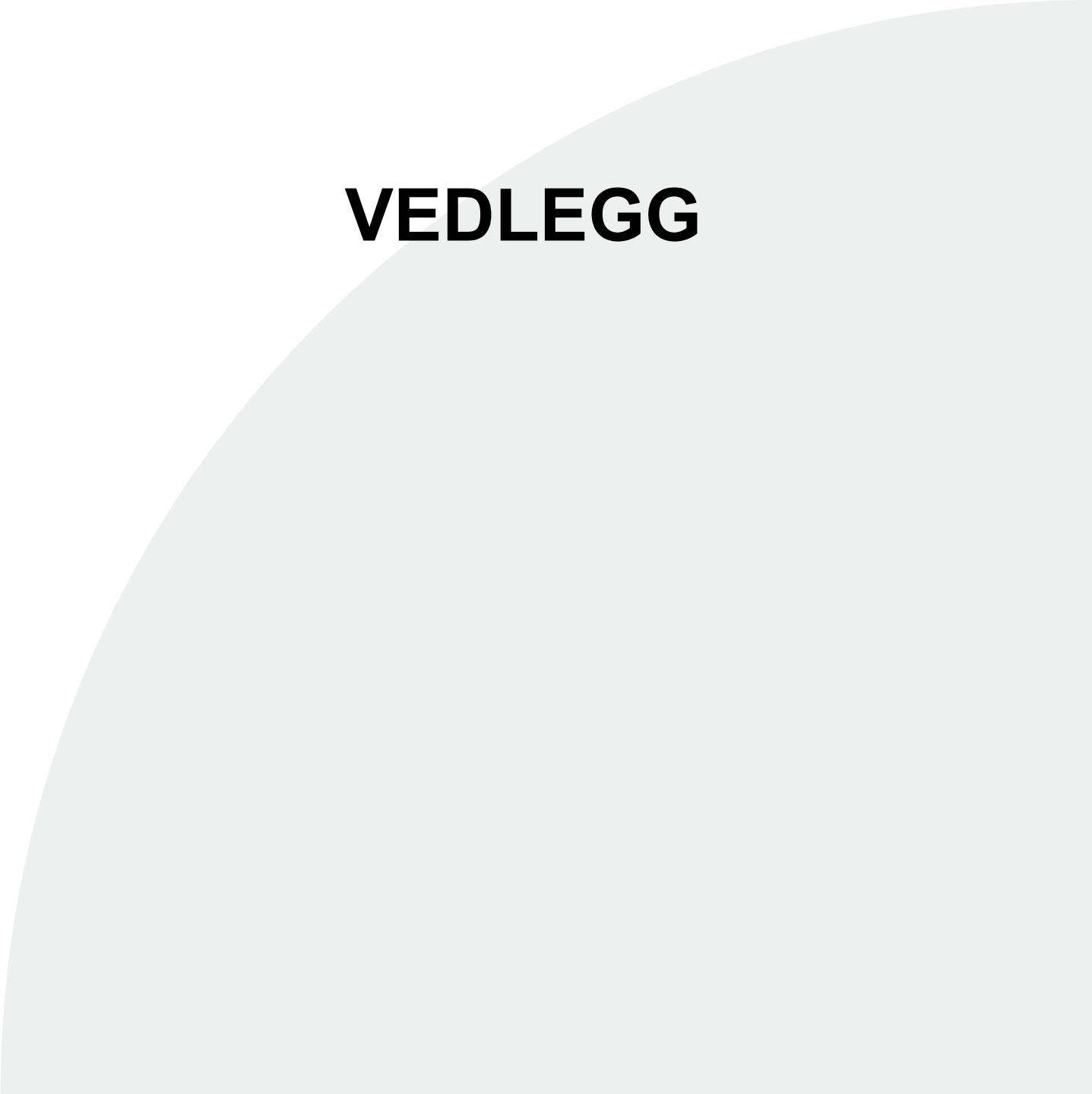
For tiltaksområdene hovedveg, Metrobuss, jernbane og drift av kollektivtrafikk er en stor andel av rammene bundet opp, mens for tiltaksområdene lokal veg, gatebruk, kollektiv infrastruktur, trafikk sikkerhet, sykkel, gange og støy er en mindre andel av rammene bundet.

Fordeling av midler i årsbudsjett 2022 på tiltaksområder:



Det er relativt få prosjekter som har kommet langt nok i planlegging for avsetning av midler senere år. De viktigste er Nydalsbrua, Tanem - Tulluan, metrobussprosjekt i Innherredsvegen, Kongens gate og Nordre Ilevollen, tre delstrekninger på hovedsykkelveg mellom Gildheim og Lilleby, to fortausprosjekt og gang, sykkel og kollektivtiltak på Sluppen.

Innspill til statsbudsjett 2023 må være vedtatt i dette handlingsprogrammet.



VEDLEGG

26. Prosjektbeskrivelser hovedveger

Hovedveger

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	17100HV Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger
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 erstattes av ny gang- og sykkelbru. Prosjektet ble sendt på anbud sommeren 2019, og byggestart var høsten 2020. I avtale mellom partene, vedtatt i Trondheim bystyre 3.9.2020 og i Fylkesutvalget 8.9.2020 er prosjektets innhold og finansiering avklart. Påkjøringsrampen for E6 sør er per dags dato ikke en del av entreprisen.
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.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nydalsbrua bidrar til å ferdigstille et avlastende hovedvegssystem som begrenser trafikk på andre gater og veger og gir bedre utgangspunkt for å prioritere miljøvennlige transportmidler.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan og byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2024

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1463	2022	10 %		ANSLAG	2020

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	657,1	300	260	186	55,8	
Prosjektfase:	UB	UB	UB	UB	UB	

I KU-sak 36/21 ble 90,2 mill. kr omdisponert fra avsluttede riksvegprosjekt til Nydalsbrua. Dette inngår i tidligere bevilget.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18100HV 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, trafiksikker 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 trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt, prosjektering ferdig.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-23
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 (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
468,6	2020	10 %	2021

SVV-anslag 29.08.2018: 442,1 mill. kr

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
494,7	2022	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	91,6	140	180	83,1		
Prosjektfase:	DP, UB	UB	UB	UB		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20100HV E6 Ombygging Klettkrysset
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

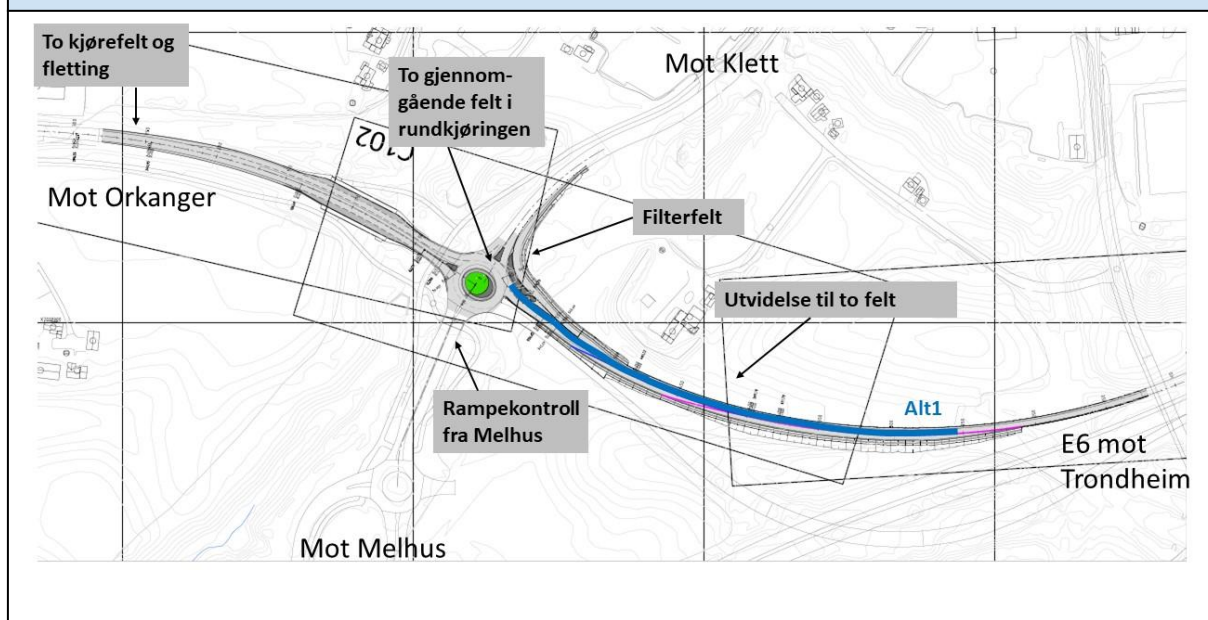
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging av Klettkrysset.
Formålet med tiltaket:	Sikre avvikling gjennom krysset, slik at tilbakeblokkering mot E6 unngås.
Bidrag til måloppfyllelse:	Redusere risiko for ulykker ved at tilbakeblokkering mot E6 unngås.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
40	2022	10 %		ANSLAG	2020

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	15		25			
Prosjektfase:	UB		UB			
15 mill. kr finansieres med mindreforbruk fra E6 Jaktøya – Sentervegen, 25 mill. finansieres med bompenger (forskuttet i 2021 jf. KU-sak 11/21).						

KART/PROSJEKTSKISSE



27. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22100GB Ravelsveita og Sommerveita
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av gatedekke lengst øst i Sommerveita (ca. 80 m2) og Ravelsveita (ca. 350 m2). Sommerveita binder Torvet sammen med Nordre gate og er en viktig gangforbindelse mellom målpunkt i Midtbyen. Varmekabler sikrer snøfri tilgjengelighet hele året. Ravelsveita binder sammen Prinsens gate og Munkegata og er en viktig snarveiforbindelse mellom holdeplass og servicetilbud i Midtbyen.
Formålet med tiltaket:	Ravelsveita har i dag dårlig framkommelighet grunnet svært ujevne overflater med alt for stort tverrfall. Sommerveita er i dag delvis oppgradert med ny trillevennlig steinlegging og varmekabler i forbindelse med graving for VA anlegg. Finansiering av dette kom fra Miljøpakken. Den siste biten mangler (lengst øst) og her er det i dag et ujevnt dekke uten varmekabler. For å få til en helhetlig sammenheng er det derfor ønskelig å oppgradere resten av veita. Formålet er å etablere et gatedekke som både hensyntar universell utforming og bymiljø. Oppgradering av dekket innebærer legging av brostein iht. Trondheim kommunes brosteinsveileder som ble vedtatt i 2020. Brosteinsveilederen er utarbeidet i nært samarbeid med handikapforbundet og blindeforbundet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til at byen blir mer tilgjengelig for alle slik at flere kan bevege seg til fots. Tiltaket vil også bidra til at det blir enklere å komme seg til kollektivholdeplass samt økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt gjort som en del av brosteinsveilederen og tiltak kan derfor gå rett til detaljplanlegging.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Ikke behov for ny reguleringsplan.

Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Usikkerhet i prosjektet	Arkeologi, men fremgangsmåte er ivaretatt i brosteinsveilederen.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,8	2021		2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1				
Prosjektfase:		DP				

KART/PROSJEKTSKISSE



Delen av Sommerveita som er ferdig oppgradert.

28. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

Kollektivtransport

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22143K Møteplasser Klefstadhaugen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Grusveg over Klefstadhaugen ble asfaltert i 2020. Dette førte til at vegen ble høyere, med tilsvarende høyere vegskulder og færre muligheter for møter mellom busser og andre store kjøretøy. Trondheim bydrift har i samarbeid med AtB kartlagt behov for syv møteplasser. To av disse er ikke gjennomførbare. Foreslåtte tiltak innebærer etablering av fem møteplasser: Øverbylykkja, Langåsmyra I, Langåsmyra II, Skogholtet og Grøsetbakken. Arbeidet innebærer grunnarbeid, utskifting av masser, duk, bærelag asfalt, slitelag asfalt, samt administrasjon, rigg og arbeidsvarsling.
Formålet med tiltaket:	Skal muliggjøre møter mellom busser og andre store kjøretøy.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for bussen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Planlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Usikkerhet i prosjektet	For noen møteplasser vil det være behov for avtale med grunneier.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		DP, UB				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22144K TSS Jernbanebrua-Brattørbrua
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fornyelse, oppgradering og utvidelse av kollektivfelt mellom Jernbanebrua og Brattørbrua i forbindelse med gjennomføring av utbygging av Trondheim Stasjonssenter. Lengde ca. 230 meter i begge retninger – planlegges iht. vegeiers gjeldende normaler, håndbøker og retningslinjer, norske standarder, etc.
Formålet med tiltaket:	Endring av dagens trafikkmønster fra tofelts bussgate og tofelts bilveg til sidedelte kollektivgater og midtfelt for biltrafikk samt opparbeidelse av nye kollektivfelt fra Politihuset til Brattørbrua. Forbedret og utvidet trase for kollektivtrafikk.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for effektiv og publikumsvennlig kollektivtrafikk.

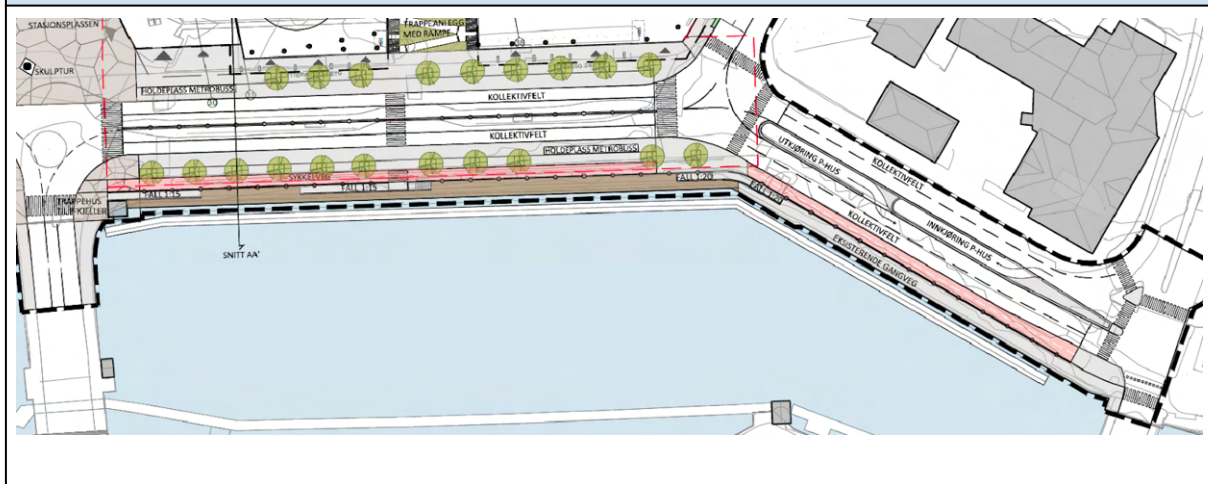
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim Stasjonssenter iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret opparbeidelse av gate og utomhusanlegg etter at Gryta Parkeringskjeller er bygd og før nytt Terminalbygg på Trondheim S igangsettes
Usikkerhet i prosjektet	Normale usikkerheter knyttet til planlegging av slike tiltak: - Investeringsbeslutninger - Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå - Teknisk plangodkjenning - Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
2,4	2017	25 %	Oktober 2017	Elementskjema	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,7				
Prosjektfase:		DP, UB				

KART/PROSJEKTSKISSE

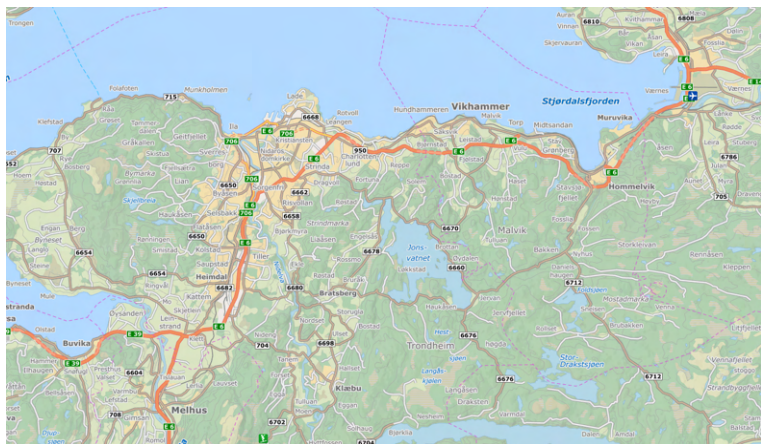


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22145K Tiltak etter trasébefaring fv.
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fremkommelighetstiltak for kollektiv – mindre tiltak langs fylkesveg i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal som bedrer framkommeligheten for buss. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeide.
Formålet med tiltaket:	Utbedre fremkommelighetsutfordringer for kollektiv langs fylkesveg slik at trafiksikkerhet og tilgjengelighet for alle sikres.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilbudet, fremkommelighet og trafiksikkerhet for kollektiv slik at kollektivandelen økes i tråd med nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2025

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5				
Prosjektfase:		UB				

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	2112K Holdeplasspakke 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fem holdeplasser oppgraderes med kantstein, taktil merking, nytt dekke og endret geometri tilpasset busser i drift. Umiddelbart nærliggende fortau oppgraderes. Holdeplasser: • Alfheimsvingen (2 plattformer, delvis ombygging til kantstopp) • Christian Jelstrups vei (1 plattform, ombygging til kantstopp) • Jakobslivegen nedre (2 plattformer) • Oppsynsmann Eggens veg (2 plattformer, ombygging til kantstopp og fortaustiltak) • Thaulowbakken (2 plattformer, ombygging til kantstopp og fortaustiltak)
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjennomføres for å gjøre holdeplasser på hovednettet mer like metrobussholdeplassene, og for å sikre trygg og universelt utformet av- og påstigning for brukerne.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Ulik planstatus for ulike prosjekter. Oppsynsmann Eggens veg kan kreve dispensasjon fra formål. Thaulowbakken inngår i planforslag hos privat utbygger.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	- Samordnes med øvrige holdeplasspakker - Holdeplass Jakobslivegen nedre kobles til prosjekt Jakobslivegen kryssutbedring ved utbygging
Usikkerhet i prosjektet	Utfall av dispensasjonssøknad, behandlingstid reguleringsplan Thaulowbakken

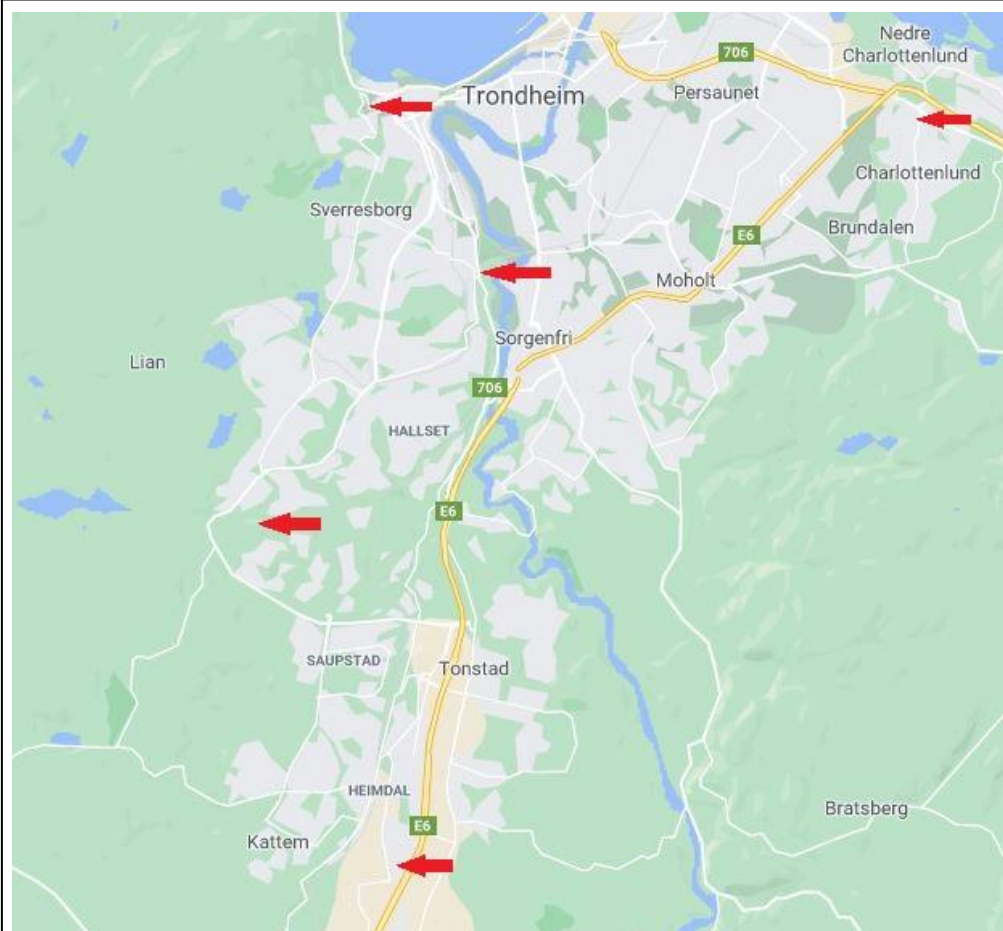
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
22,5	2021	40 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	2				
Prosjektfase:	PU	DP/byggeplan				

2 mill. kr til byggeplanlegging ble forskuttet i PR-sak 47/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



Kart viser lokasjoner for holdeplasser i Holdeplasspakke 2

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22146K Tilrettelegging nye leskur kv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omhandler nødvendig investering fra vegeier for å tilrettelegge for nye leskur som kostnadsfritt er tilgjengelig via avtale med Clear Channel. Bakgrunn Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens Vegvesen har i fellesskap inngått en kontrakt med Clear Channel Norway AS om levering og vedlikehold av reklamefinansierte bymøbler. Kontrakten løper fra 2018 til 2032. Tilbudet finansieres av reklame på bussleskur, bysykkelstasjoner og skjerm på bysykkelen, i tillegg til brukerbetaling. Det skal leveres 340 leskur første avtaleår med en økning til 400 i år 2025. I tillegg skal alle leskur på metroholdeplass driftes av Clear Channel. I tillegg til at avtalen fornyer eksisterende leskur gir avtalen tilgang på ca 60-70 nye leskur for alle vegkategorier, som de ulike vegeiere beslutter plasseringen av. Forutsetningen for å få tilgang til disse er at grunnen er klargjort for oppsetting av leskur. Tiltaket Tiltaket innebærer å tilrettelegge slik at Clear Channel kan levere et komplett leskur med tilhørende betongfundament. Dette innebærer planering av grunn, samt fremføring av strøm for belysning og evt. sanntidsinformasjon. Omfanget for å gjennomføre dette vil variere fra holdeplass til holdeplass avhengig av stedlige forhold. Tiltakenes omfang er differensiert i tre kategorier: - <u>Tiltakskategori 1 - lite komplisert</u> Fremføring av strøm og planering på eksisterende terreng. - <u>Tiltakskategori 2 - noe komplisert</u> Mer krevende arbeid for fremføring av strøm, en del ny kantstein og f.eks. behov for terrengtilpasning/mur. - <u>Tiltakskategori 3 – komplisert</u> Større deler av holdeplassen vil måtte oppgraderes. For å avklare hvilke holdeplasser som bør prioriteres for nytt leskur, har Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og AtB jobbet sammen for lage en prioriteringsliste. Denne listen er basert på antall påstigende passasjerer, men det er gjort noen skjønnsmessige vurderinger i forhold til momenter som nærhet til skole og andre

	institusjoner. Det anbefales at det legges opp til å utplassere 50 nye leskur for å kunne ha ca. 10-20 leskur tilgjengelig videre i avtaleperioden (frem til 2032). Av de 50 holdeplassene som prioriteres for leskur, er 34 leskur på kommunal veg og 16 på fylkeskommunal veg. Økonomi og oppfølging Utbyggingskostnadene er basert på erfaringstall fra utbyggings- og driftsavdelingene i både fylke og kommune. Disse kostnadene inkluderer både planlegging, utbygging og mva. Disse tallene er grunnlag for kostander i de tre tiltakskategoriene: - Tiltakskategori 1 - lite komplisert - kr 200 000,- - Tiltakskategori 2 - noe komplisert - kr 400 000,- - Tiltakskategori 3 - komplisert - kr 650 000,-
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å gjøre nødvendig tilrettelegging slik at økningen i antall leskur som er avtalt med Clear Channel kan realiseres. Tiltaket vil gi bedre forhold for busspassasjerene. Tiltaket skal representere en ekstra innsats og ikke erstatte ansvar som gjennom inngåtte avtaler er pålagt andre aktører.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å gi et bedre tilbud til kollektivreisende. Dette bidrar til økt kollektivandel.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2024

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13,5	2021	25 %	2022
Styringsmål er basert på byggherreoverslag 12.04.21. Styringsmålet øker til 19,5 mill. kr når leskur langs fylkesveg inkluderes.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5,5	4	4		
Prosjektfase:		DP, UB	DP, UB	DP, UB		
TRFK spiller i tillegg inn 2 mill. kr årlig til tilrettelegging av leskur langs fylkesveg.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22148K TSS metrobusstasjoner
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Detaljplanlegging og bygging av to metrobusstasjoner mellom Jernbanebrua og Politihuset i forbindelse med utbygging av Trondheim Stasjonssenter. Gjelder både sør- og nordside av den nye kollektivtraséen i Gryta – planlegges iht. vegeiers gjeldende normaler, håndbøker og retningslinjer, norske standarder, etc. Tiltaket gjelder oppgradering fra normal busstandard til at anlegget oppfyller kravet til prosjektanvisning for metrobusstasjoner.
Formålet med tiltaket:	Det skjer en endring av dagens trafikkmønster fra tofelts bussgate og tofelts bilveg til sidestilte kollektivgater og midtfelt for biltrafikk. Dette sammen med opparbeidelse av nye metrobusstasjoner på Trondheim S vil gi forbedret og utvidet kapasitet for kollektivtrafikk. Bygging av to nye metrobusstasjoner er ikke et rekkefølgekrav. Det er i reguleringsplanen lagt til rette for bygging av kollektivfelt for buss og tilhørende holdeplasser. Metrobusstasjonene bygges i tråd med gjeldende standard. Dette vil øke verdien på stasjonene vesentlig i forhold til den standard som var før byggeprosjektet på Trondheim S startet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for effektiv og publikumsvennlig kollektivtrafikk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim Stasjonssenter iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret opparbeidelse av gate og utomhusanlegg etter at Gryta P-kjeller er bygd og før nytt Terminalbygg på Trondheim S igangsettes.
Usikkerhet i prosjektet	Normale usikkerheter knyttet til planlegging av slike tiltak: - Investeringsbeslutninger - Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå - Teknisk plangodkjenning - Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

STYRINGSRAMME

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

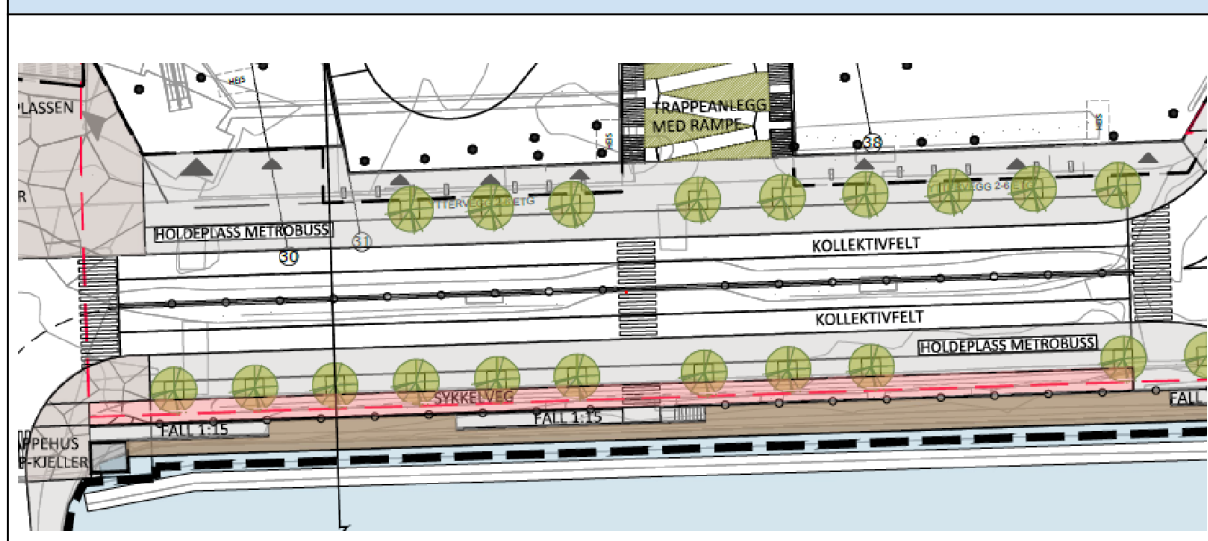
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
11,3	Okt 2017	25 %	2017	Elementskjema	

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		13,5				
Prosjektfase:		DP, UB				

Finansieringen er å anse som et bidrag med øvre ramme. TSS tar risikoen for en ev. kostnadsøkning.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10100K Trikk infrastruktur
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE																																																																							
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer på Gråkallbanen. Tiltakene basert på en tilstandsrapport gjennomført av Rambøll 2019.																																																																						
	<table><tr><td colspan="2">1 Sliping</td><td>2 250 000</td></tr><tr><td>1.1</td><td>Sliping</td><td>2 250 000</td></tr><tr><td colspan="2">2 Ballast og byspor</td><td>7 562 500</td></tr><tr><td>2.1</td><td>Holdeplasser, plattformskur og belysning</td><td>1 625 000</td></tr><tr><td>2.2</td><td>Vegetasjonsrydding</td><td>625 000</td></tr><tr><td>2.3</td><td>Rep. Skinnebrudd</td><td>875 000</td></tr><tr><td>2.4</td><td>Grøftrensk og stikkrenner</td><td>625 000</td></tr><tr><td>2.5</td><td>Signalanlegg</td><td>250 000</td></tr><tr><td>2.6</td><td>Ballastspor, skinner og sviller</td><td>2 500 000</td></tr><tr><td>2.7</td><td>Skinnesmøringsanlegg</td><td>125 000</td></tr><tr><td>2.8</td><td>Vedlikehold byspor</td><td>937 500</td></tr><tr><td colspan="2">3 Vedlikehold bruer</td><td>375000</td></tr><tr><td>3.1</td><td>Bruer</td><td>375 000</td></tr><tr><td colspan="2">4 Kontaktledningsanlegg</td><td>3125000</td></tr><tr><td>4.1</td><td>Strømforsyningsanlegg med master mm</td><td>3 125 000</td></tr><tr><td colspan="2">5 Trikker</td><td>5600000</td></tr><tr><td>5.1</td><td>Oppussing av vogner</td><td>875 000</td></tr><tr><td>5.2</td><td>Elektromotorer og banemotorer</td><td>375 000</td></tr><tr><td>5.3</td><td>Overhaling drevkasser vogner</td><td>3 750 000</td></tr><tr><td>5.4</td><td>Skifting gulv</td><td>600 000</td></tr><tr><td colspan="2">6 Måletralle</td><td>62500</td></tr><tr><td>6.1</td><td>Innkjøp måletralle eller innleie av tjeneste</td><td>62 500</td></tr><tr><td colspan="2">Totalt tiltakspakke 2022</td><td>19 000 000</td></tr></table>		1 Sliping		2 250 000	1.1	Sliping	2 250 000	2 Ballast og byspor		7 562 500	2.1	Holdeplasser, plattformskur og belysning	1 625 000	2.2	Vegetasjonsrydding	625 000	2.3	Rep. Skinnebrudd	875 000	2.4	Grøftrensk og stikkrenner	625 000	2.5	Signalanlegg	250 000	2.6	Ballastspor, skinner og sviller	2 500 000	2.7	Skinnesmøringsanlegg	125 000	2.8	Vedlikehold byspor	937 500	3 Vedlikehold bruer		375000	3.1	Bruer	375 000	4 Kontaktledningsanlegg		3125000	4.1	Strømforsyningsanlegg med master mm	3 125 000	5 Trikker		5600000	5.1	Oppussing av vogner	875 000	5.2	Elektromotorer og banemotorer	375 000	5.3	Overhaling drevkasser vogner	3 750 000	5.4	Skifting gulv	600 000	6 Måletralle		62500	6.1	Innkjøp måletralle eller innleie av tjeneste	62 500	Totalt tiltakspakke 2022		19 000 000
	1 Sliping		2 250 000																																																																				
	1.1	Sliping	2 250 000																																																																				
	2 Ballast og byspor		7 562 500																																																																				
	2.1	Holdeplasser, plattformskur og belysning	1 625 000																																																																				
	2.2	Vegetasjonsrydding	625 000																																																																				
	2.3	Rep. Skinnebrudd	875 000																																																																				
	2.4	Grøftrensk og stikkrenner	625 000																																																																				
	2.5	Signalanlegg	250 000																																																																				
	2.6	Ballastspor, skinner og sviller	2 500 000																																																																				
	2.7	Skinnesmøringsanlegg	125 000																																																																				
	2.8	Vedlikehold byspor	937 500																																																																				
	3 Vedlikehold bruer		375000																																																																				
	3.1	Bruer	375 000																																																																				
	4 Kontaktledningsanlegg		3125000																																																																				
	4.1	Strømforsyningsanlegg med master mm	3 125 000																																																																				
	5 Trikker		5600000																																																																				
	5.1	Oppussing av vogner	875 000																																																																				
	5.2	Elektromotorer og banemotorer	375 000																																																																				
	5.3	Overhaling drevkasser vogner	3 750 000																																																																				
	5.4	Skifting gulv	600 000																																																																				
	6 Måletralle		62500																																																																				
	6.1	Innkjøp måletralle eller innleie av tjeneste	62 500																																																																				
	Totalt tiltakspakke 2022		19 000 000																																																																				
	Det vil i tillegg bli gjennomført pakking av spor. Det er bevilget midler til dette i tidligere budsjett. Tiltaket inkluderer også tilskudd til drift og adm.kostnader for TK.																																																																						
	Formålet med tiltaket:	Sikre fremkommelighet og drift av trikken.																																																																					
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafikksikkerhet.																																																																						

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	244,4	26,8	26,8	26,8	26,8	
Inkluderer tiltakspakke (19 mill.), tilskudd til drift (7,5 mill.) og adm.kostn. (0,3 mill.) inkl. mva. Bakgrunnen for økningen fra tidligere år er merverdiavgift. Boreal har tidligere fakturert TK uten mva. Det er nå avklart at det ved fremtidig fakturering må faktureres med mva, og dette gir en kostnadsøkning tilsvarende økningen i innspillet.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22149K Trikk Bergsligata-Skansen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet gjelder oppgradering av trikkespor langs Nordre Ilevollen og fram til Bergsligata. Dette er ett av tre delprosjekt på strekningen, hvor gateprosjektet Kongens gate og metrobusstasjoner utgjør de andre delene.
Formålet med tiltaket:	Trikkesporet med fundament og tilstøtende dekke er i dårlig tilstand. Prosjektet skal etablere nytt trikkespor med bedre fundament.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til bedre tilgjengelighet, fremkommelighet og komfort for reisende med trikk. Økt andel reisende med kollektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Innenfor dagens regulering.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Utskifting av VA-ledninger i Nordre Ilevollen. Gateprosjekt og metrobusstasjoner på samme strekning
Usikkerhet i prosjektet	Trikkespor, anleggsgjennomføring, markedssituasjon

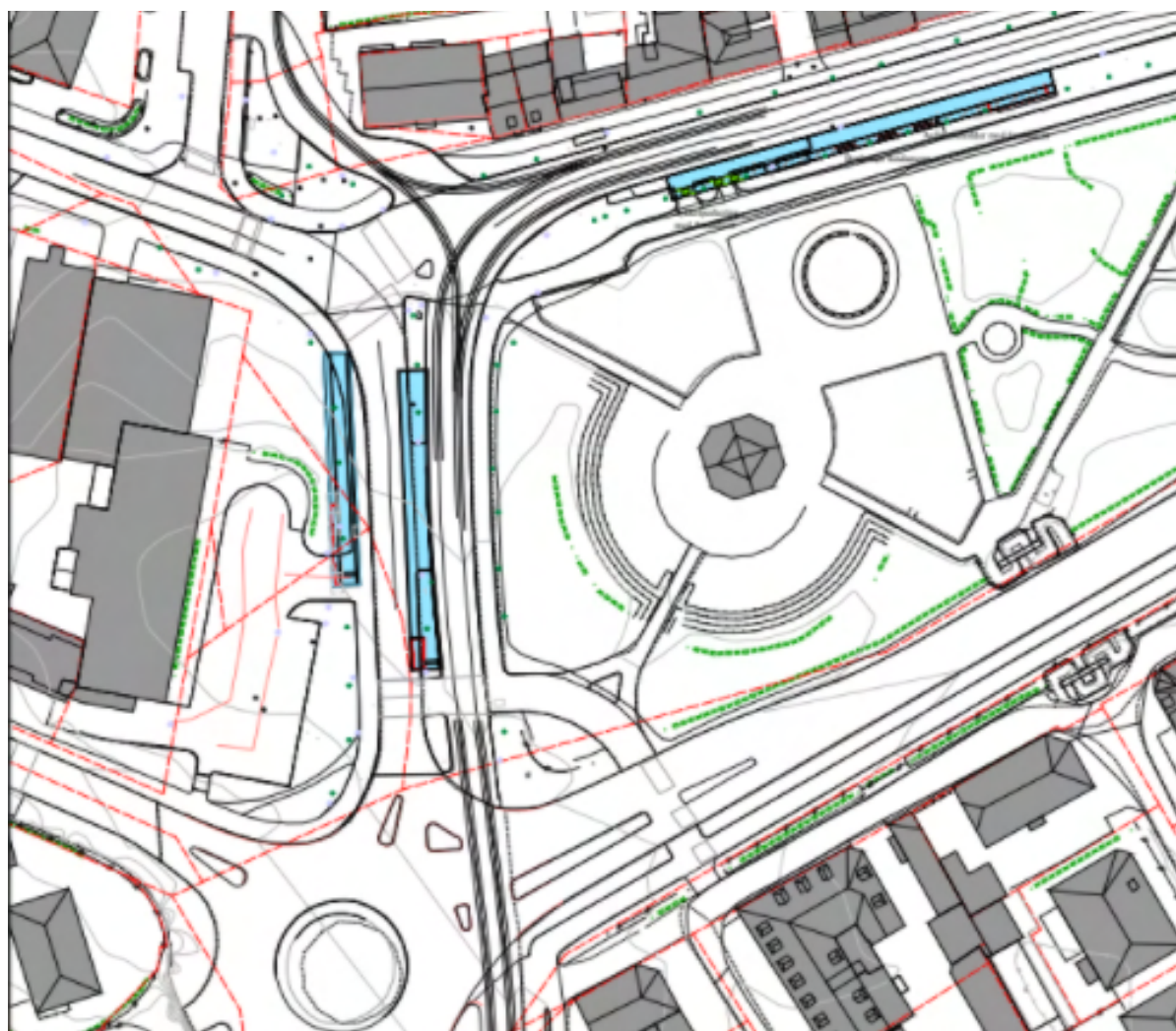
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
25	2020	40 %	
Merknad: Spilt inn til Handlingsplan 2021-2024			

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
51,5	2021	10 %	16.11.2020	Anslag	2022
Merknad: Andel beregnet ut fra samlet anslag for alle tre delprosjekt på Kongens gate del 1. Styringsramme behandlet i KU-sak 35/21.					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		35	16,5			
Prosjektfase:		UB	UB			

Merknad: I KU-sak 35/21 ble det vedtatt å bevilge 51,5 mill. kr til trikken i 2022, derav 7,5 mill. forskuttering i 2021. Da utbygging vil pågå til høsten 2023, fordeles beløpet over to år i handlingsprogrammet.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21113K Trikk likerettere
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal bygges to nye likerettere for trikken på Gråkallbanen. En likeretter er en maskin som tar elektrisk kraft fra el-nettet (vekselstrøm) og omdanner den til kraft som trikken bruker (likestrøm). Gråkallbanen har i dag tre likerettere: én i Bergsligata og to samlokalisert på Munkvoll. Anlegget på Munkvoll er svært gammelt, og har overgått teknisk levetid med om lag 40 år. Dette anlegget er nå planlagt erstattet, og disse to likeretterne skal fordeles på Søndre Hoem og Kyvannet for å sikre jevn strømtilførsel over hele banen. Tilstandsrapporter fra 2008 og 2019 anbefaler at likeretter på Munkvoll snarest skiftes ut. Bygningsmassen er 100 år gammel, nøkkelkomponenter er fra 1942, og mye anleggsdokumentasjon har gått tapt i tidens løp. Det har oppstått en oljelekkasje i bygget, som følges opp. Sikker drift av anlegget er avhengig av mangeårig erfaring hos dagens personell. Komponentsvikt vil føre til langvarig driftsstans for trikken.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal bytte ut foreldet kritisk driftsmateriell og gi trikken driftssikkerhet og bedre arbeidsvilkår for personell.
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til å opprettholde dagens måloppnåelse ved Gråkallbanen, med hensyn på nullvekst i personbiltrafikken og miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	- Trikk, infrastruktur og tilskudd til drift - Trikk, ny arbeidsmaskin
Usikkerhet i prosjektet	Markedssituasjon for likeretter og entreprisekostnad.

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
27	2020		2021

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

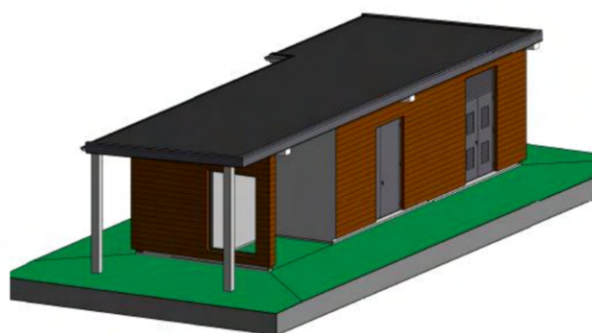
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
31,2	2021	10 %	28.05.2021	Anslagsmetode	2022

Merknad: Standardavvik på 7,4 %

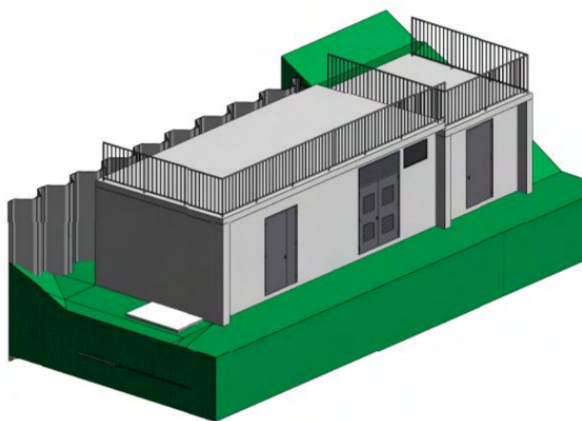
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	29,2				
Prosjektfase:	DP	UB				

29,2 mill. kr ble forskuttet i 2021 jf. KU-sak 34/21.

KART/PROSJEKTSKISSE

Illustrasjon (3D)



Illustrasjon (3D)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22150K Trikk arbeidsmaskin
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gråkallbanens arbeidsmaskin for vedlikehold av infrastruktur er moden for utskifting. I Boreals notat om arbeidsmaskin fra 2019, nevnes det at dagens maskin (Robel-modell fra 1974) har forbigått sin tekniske levetid. Erstatning av denne maskinen har vært anbefalt av tilstandsrapporter for Gråkallbanen i 2008 og 2019. Sannsynligheten for komponentbrudd med langvarig verkstedopphold øker for hvert år som går over teknisk levetid. Arbeidsmaskinen utfører en rekke oppgaver: • transport av banemateriell, redskap og personell • trekking av pukkvogner • oppholdsrom/depot ved mindre arbeider • utrykningsvogn ved avsporing, brannslukking og andre situasjoner • tauing av trikk ved strømstans • snørydding langs sporet Arbeidsmaskinen er kritisk for drift av Gråkallbanen. Hvis denne bryter sammen og går ut av drift over lengre tid, vil det raskt kunne gå ut over trikkens mulighet til å kjøre. Motoren er svak, noe som kompliserer en rekke ulike driftssituasjoner. Maskinen er overtatt fra datidens Jernbaneverket og ombygget til Gråkallbanens sporvidde på 1000 mm, noe som gir problemer med stabilitet. Den mangler holdebrems/dødmannsbrem, og det må derfor alltid sitte noen i styrhuset når maskinen er i bruk. På grunn av arbeidsmaskinens mange oppgaver, og Gråkallbanens karakteristikk (sporvidde, kurveradius, stigning), er det kun et smalt utvalg av aktuelle nye maskiner som er egnet for anskaffelse. I Boreals 2019-notat anbefales Geismar VMB, som koster 20-22 millioner ekskl. mva, og som har en leveringstid på 13 måneder.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal bytte ut foreldet kritisk driftsmateriell og gi trikken driftssikkerhet og bedre arbeidsvilkår for personell
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til å opprettholde dagens måloppnåelse ved Gråkallbanen, med hensyn på nullvekst og miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Mulig utbyggingsperiode:	2024 (13 måneder leveringstid)
Usikkerhet i prosjektet	Internasjonale valutakurser

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
28,5	2020	40 %	2021
Styringsmål på 28,5 mill. kr ble fremlagt i årsbudsjett 2021, men ble tatt ut ifm. samordning i KU. Antatt markedspris 2019/2020: 2,1 mill Euro.			

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
30	2021	20 %			2022
Dette er en anskaffelse. Styringsramme er satt ut fra innhentet markedspris 2,1 mill Euro på aktuell maskin. Pris justert for prisstigning. Usikkerhet i valutakurs (kjøp i Euro)					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		30				
Prosjektfase:		Anskaffelse				
30 mill. kr ble forskuttert i 2021 jf. KU-sak 34/21.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22151K Stoppesteder lokalbuss rute 90
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utbedring og tilrettelegging av stoppesteder, snuplasser mm. Det er et forslag om å splitte ruta i to pendellinjer. Det kan kreve flere utbedringer.
Formålet med tiltaket:	Flere stoppesteder langs traséen til lokalbuss rute 601 er dårlig tilrettelagt både for buss og passasjerer. Oppgradering av holdeplassene vil gjøre det mer trafikksikkert å vente på buss og vil gjøre av- og påstigningen mer trafikksikker..
Bidrag til måloppfyllelse:	For å øke bruken av lokalbussen, er det å gjøre tiltak som øker attraktiviteten med å ta buss framfor bil et riktig steg. Ett slikt tiltak er å legge bedre til rette for å velge miljøvennlig reise ved å øke standarden på holdeplasser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Samordning andre tiltak:	Fylkeskommunen har omprioritert egne midler slik at bussrute 601 kan fortsette å kjøre i Stjørdal. Det er enighet blant partene om å jobbe videre med spørsmålet om økt bruk av midler fra Miljøpakken i arbeidet med neste års handlingsprogram, eventuelt i langsiktig tiltaksplan for hele avtaleområdet. Scenariet er da at Stjørdal fra 2022 eller 2023 kan få økt rutetilbud med buss i hver retning.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		PU				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22152K Park & Ride Stjørdal
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utrede behov og muligheter for nye eller utvidelse av eksisterende «park-and-ride» på sentrale steder i Stjørdal kommune. Sentrale steder kan være Skatval stasjon, Hell stasjon, Fosslia fjellhall-området og andre områder.
Formålet med tiltaket:	Få flere til å reise kollektivt selv om de ikke bor i gangavstand til kollektivtilbud. Finne mulige park&ride-områder og vurdere egnethet/konsekvenser/gjennomførbarhet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Dersom flere tar buss/tog vil færre kjøre bil. Gjelder særlig dagpendlere til Trondheim.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Samordning andre tiltak:	Knutepunktutvikling Stjørdal stasjon, økt frekvens rutebuss 601 og oppgradering av holdeplasser langs ruta.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		PU				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22153K Fv. 950 Storsand-Hommelvik
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av eksisterende holdeplasser på stamruter langs fylkesveg. Dagens holdeplasser tilfredsstiller ikke dagens standarder og krav. Plattformene er i dårlig stand og har ikke universell utforming. Inn- og utkjøringslengder for bussene er for korte. Holdeplassene som trenger oppgradering ligger på strekningen Storsand – Hommelvik (tilsammen 12 stk.). Flere av disse trenger bare enkel opparbeidelse med nytt dekke, kantsteinsetting, taktile heller og forsterket belysning. Andre trenger noe større inngrep for at kravene til UU kan tilfredsstilles. En del av holdeplassene er avstigningsholdeplasser som ikke har behov for leskur. Etablere ny holdeplass ved krysset fv. 950 – Smiskaret og stramme opp krysset. Det foreligger ferdig forprosjekt med anslag fra 2010 for samtlige holdeplasser.
Formålet med tiltaket:	Sikre bedre trafiksikkerhet, tilgjengelighet, framkommelighet og universell utforming av holdeplassene langs stamrutenettet for kollektiv. I 2020 ble Muruvik (begge retninger) og Grønberg (retning Stjørdal) utbedret. Fortsatt gjenstår 12 holdeplasser på strekningen som ikke er utbedret. Eksisterende holdeplass langs fv. 950 ligger i et kryss med et kombinert avkjøringsfelt til Smiskaret. Bussen stopper i dag i avkjøringsfeltet når den skal ta på reisende. Barna fra Smiskaret tar skolebussen herfra daglig og ventearealet er trangt og uoversiktlig med hensyn til kombinasjonen brukergruppe og antallet brukere (ca. 20 skolebarn). Plattformen er ikke separert fra GS-vegen, og det sykles fort forbi i det felles vrimle-/ventearealet. Ny utforming av holdeplassen skal sikre bedre trafiksikkerhet for skolebarna som bruker holdeplassen og syklistene som passerer den.
Bidrag til måloppfyllelse:	Kollektivtransporten skal forbedres slik at flere velger å reise kollektivt. Løsningene skal være attraktive og gi bedre tilgjengelighet, god framkommelighet, være universelt utformet og trafiksikre: • Økt kjørekomfort for busspassasjerer • Bedre framkommelighet for buss

	• Økt trafikkssikkerhet for ventende busspassasjerer • Bedre framkommelighet for syklister • Bedre trafikkssikkerheten syklende
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forprosjekt er utført)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Byggeplan 2010
Mulig utbyggingsperiode:	2022-25
Samordning andre tiltak:	Kryssing Midtsand
Usikkerhet i prosjektet	Ombygging av E6 innebærer større belastning på fv. 950 som omkjøringsrute. Byggetiltak på strekningen i perioden må samordnes med dette.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10 (Byggherreoverslag)	2021	40 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,5				
Prosjektfase:		DP/byggeplan				
I årsbudsjett 2018 ble det avsatt 4 mill. kr til bygging av holdeplasser langs fv. 950 Storsand-Muruvik. Prosjektet "Fv. 950 Storsand-Hommelvik, holdeplasser" er å betrakte som en videreføring/slutføring av satsingen påbegynt i 2018. For ryddighets skyld opprettes det likevel som et nytt tiltak da denne satsing vil finansieres av midler fordelt til Malvik kommune (jf. vedlegg til Byvekstavtalen). Bevilgningen i 2018 berører derimot ikke rammen avsatt til Malvik kommune.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22154K Snuplass og hvilebod lokalbuss L70
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Lokalbuss linje 70 skal ha samme frekvens og trasé som dagens. Turene som i dag ender i Hommelvik, bytter endepunkt til Muruvik. Det krever utvidet snuplass og hvilebod i Muruvik.
Formålet med tiltaket:	Styrke busstilbud på linje 70 som det ble anbefalt i mobilitetsplaner.
Bidrag til måloppfyllelse:	Ved å la linje 70 ha oppstart i Muruvik, vil Hommelvik bli bedre betjent av linje 70 med hyppigere frekvens mellom Hommelvik stasjon og Muruvik. Dette, sammen med linje 70s allerede høye frekvens, er det forventet at flere velger buss fremfor bil. Alternativet støtter fortsatt opp om reisestrømmene som kom frem av reisestrømsanalysen. Alternativet er fremtidsrettet og krever ikke bruk av mer areal i Trondheim sentrum. Det forventes at alternativet er et godt bidrag for å nå nullvekstmålet.

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,2				
Prosjektfase:		PU				

KART/PROSJEKTSKISSE	
	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22155K Snuplass og hvilebod lokalbuss Varmbu
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Styrking av L71 nr. 1 og 2 i mobilitetsplaner kan kombineres med et utvidet lokaltilbud mellom Varmbu - Søberg (Skjerdingsstad). Å etablere en ny pendellinje mellom Søberg og Varmbu. Å betjene Varmbu med buss vil kreve infrastrukturtiltak knyttet til trasé og snuplass.
Formålet med tiltaket:	Varmbu har per høsten 2020 ingen kollektivtilbud, mens Søberg betjenes av regionlinjene. Tiltaket som er foreslått her vil gi et lokalbusstilbud for pendlere mot Trondheim og Melhus sør og et handelstilbud mot sentrum. Det vil være positivt for reisende på regionlinjene å unngå denne omveien, slik at tilbudet effektiviseres langs E6. For regiontilbudet ville det være svært positivt om det ble etablert et holdeplasspar på rampene på E6 ved Melhus. Eventuelt kan regiontilbudet betjene Melhus skysstasjon på enkelte turer for å opprettholde denne reisemuligheten.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidra til at reiser til/fra kommunen og internt kan gjøres uten bil slik at det blir et bidrag til nullvekstmålet. Tiltaket vil gi kollektivtransporttilbud i de områder Melhus kommune har planer om bolig- og næringsutvikling.

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,2				
Prosjektfase:		PU				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22157K Drift lokalbuss L85 Malvik
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det ble utredet og analysert kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal under prosjekt Mobilitetsplaner. Denne utredningen kommer på bakgrunn av at kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal ble en del av byvekstavtalen etter at rutestrukturprosjektet for nytt kollektivtilbud i Trondheim ble fullført i 2016. Det er behov for mer midler i drift av kollektivtransport for å finansiere driftstiltakene i Mobilitetsplaner. Det er satt opp ulike alternativ for bybusstilbudet i kommunene der alle alternativene er vurdert opp mot følgende vurderingskriterier: • Kapasitet til å innfri nullvekstmålet i perioden 2020-2029. • Kostnadseffektivt og behovstilpasset til forventet utvikling i anbudsområdet. • Fremtidsrettet for å understøtte ønsket byutvikling. • Attraktivt gjennom å skape flere kollektivreiser og bidra til meget høy kundetilfredshet. • Miljøvennlig med lave globale og lokale utslipp. Tiltak Malvik: Lokalbuss L86 kjører samme trasé som i dag, men en hyppigere og jevnere frekvens.
Formålet med tiltaket:	Høyere og jevnere frekvens gir et mer forståelig og leselig tilbud for kundene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere skal reise med kollektivtransporten i Malvik som et bidrag til nullvekstmålet, der flere skal reise med miljøvennlige transportformer.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,6				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22158K Drift lokalbuss Melhus
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det ble utredet og analysert kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal under prosjekt Mobilitetsplaner. Denne utredningen kommer på bakgrunn av at disse kommunene ble en del av byvekstavtalen etter at rutestrukturprosjektet for nytt kollektivtilbud i Trondheim ble fullført i 2016. Det er behov for mer midler i drift av kollektivtransport for å finansiere driftstiltakene i Mobilitetsplaner. Det er satt opp ulike alternativ for bybusstilbudet i kommunene der alle alternativene er vurdert opp mot følgende vurderingskriterier: • Kapasitet til å innfri nullvekstmålet i perioden 2020-2029. • Kostnadseffektivt og behovstilpasset til forventet utvikling i anbudsområdet. • Fremtidsrettet for å understøtte ønsket byutvikling. • Attraktivt gjennom å skape flere kollektivreiser og bidra til meget høy kundetilfredshet. • Miljøvennlig med lave globale og lokale utslipp. Tiltak Melhus: Utvidet lokaltilbud med pendellinje mellom Søberg og Melhus skystasjon krever en mindre buss med frekvens 30/60/60.
Formålet med tiltaket:	Utredningen av kollektivtilbudet i Melhus har vist at dagens tilbud ikke er tilstrekkelig, og i mindre grad vil bidra til å oppnå nullvekstmålet. Det foreslås å etablere en linje mellom Søberg og Varmbu, og for å kunne realisere linjen raskere anbefales det å starte med Søberg - Melhus skystasjon. Å betjene Varmbu med buss vil kreve infrastrukturtiltak. Det kan vurderes å kjøre Søberg - Melhus skystasjon i første omgang, før linjen utvides til Varmbu når infrastruktur tillater dette.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket er med på å muliggjøre en mer effektiv framføring for regionbussen, i tillegg til at et slikt lokaltilbud anses som svært positivt for reisende i Melhus, og vurderes til å bli et godt alternativt særlig for fritidsreiser.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,5				

29. Prosjektbeskrivelser Metrobuss

Metrobuss

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	2111M Nordre Ilevollen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dette prosjektet består av to delprosjekter: • Stasjon for metrobuss Ila/Hjorten • Gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 1 (fra rundkjøring Byåsveien til Kongens gate)
Formålet med tiltaket:	Både vegtrasé og holdeplasser er i dårlig stand og standard. Prosjektet skal oppgradere vegen for Metrobuss. Det etableres også 3 holdeplasser for Metrobuss og trikk.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til bedre tilgjengelighet, framkommelighet og komfort for reisende med kollektiv. Økt andel reisende med kollektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Innenfor dagens regulering. Dispens. for inngrep i park er søkt og godkjent.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2023
Samordning andre tiltak:	Utskifting av trikkespor og VA-ledninger i Nordre Ilevollen
Usikkerhet i prosjektet	Trikkespor, anleggsgjennomføring, Markedssituasjon

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
75	2020	40 %	
Merknad: Spilt inn til Handlingsplan 2021-2024			

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

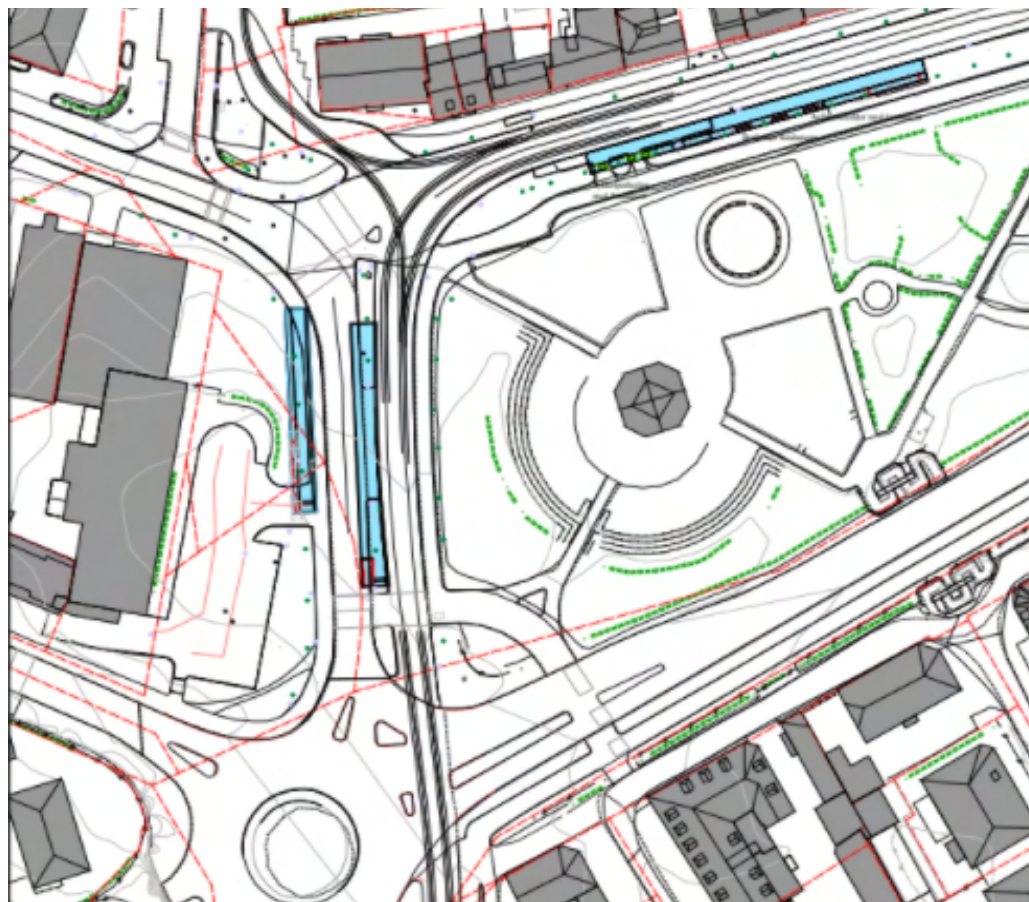
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
58,5	2021	10 %	16.11.2020	Anslag	2022

Merknad: Andel beregnet ut fra samlet anslag for alle tre delprosjekt i Kongens gate del 1. Styringsramme behandlet i KU-sak 35/21.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	35	20,5			
Prosjektfase:	DP	UB	UB			

Merknad: I KU-sak 35/21 ble det vedtatt å bevilge 55,5 mill. kr til tiltaket i 2022, derav 7,5 mill. forskuttering i 2021. Da utbygging vil pågå til høsten 2023, fordeles beløpet over to år i handlingsprogrammet.

KART/PROSJEKTSKISSE

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Trondheim kommune har utredet alternative traséer for Metrobuss over Nyhavna. Bystyrets gjorde 16.06.2021 vedtak i sak 98/21 om at traséen skal gå via Stiklestadveien-Strandveien-Maskinistgata-Båtsmannsgata. Se kart og vedtak nedenfor. Det er allerede startet private reguleringsplaner langs traséen som kan påvirke handlingsrommet for Metrobuss. Det haster dermed med å komme i gang med arbeidet rundt regulering av strekningen. Strekningen ligger i stor grad på fylkesveg og det er derfor naturlig at fylket er ansvarlig for reguleringsprosessen.
Formålet med tiltaket:	Legge til rette for Metrobuss over Nyhavna.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil legge til rette for et godt og tilgjengelig kollektivtilbud som igjen vil øke andelen reisende med kollektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	PU i form av trasévalg.
Innspill til prosjektfase:	Regulering
Planstatus:	Må reguleres samlet eller delt opp i flere planer.
Mulig utbyggingsperiode:	2025-

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	3				-
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan				
Merknad: Tidligere bevilgning er midler omdisponert fra sekkepost kollektiv infrastruktur, ikke egen budsjettavsetning innenfor Metrobuss.						

KART/PROSJEKTSKISSE

Vedtak:

Ved utarbeidelse av reguleringsplan for metrobuss over Nyhavna vedtar bystyret at følgende legges til grunn:

1. Metrobusstraséen over Nyhavna skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien som beskrevet i alternativ 1 i saken.
2. Metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon langs Maskinistgata, og den andre i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien.
3. Antall avkjørsler fra metrobusstraséen må holdes på et minimumsnivå for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten. Det skal likevel sikres en god bystruktur og gode forbindelser mellom nye boligområder, slik at metrobusstraseen ikke blir en barriere.
4. Metrobusstraseen skal ikke legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E. C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4. Virksomhetenes adkomst fra avkjørsel i Stiklestadvegen må sikres og bryggeriets behov for nødvendig uteområde og snuareal for trailertransport av tilsatsvarer og produkter skal ivaretas.

Flertallsmerknad - R, Ap, H, SV, Sp, MDG, FrP, V, PP, KrF:

Bystyret ber kommunedirektøren opprette en god dialog med E. C. Dahls Bryggeri AS slik at bryggeriets behov for gode logistikk-løsninger blir ivaretatt i de pågående planprosesser i Reinaområdet.

Alternativ 1:

Nyhavna bygges ut med vedtatt gatestruktur, og med tilrettelegging for metrobuss.

Tilretteleggingen innebærer at det bygges med tre kjørefelt som sikrer egne kollektivfelt inn mot kryssområder, slakere svinger og at avkjørsler til kollektivtraseen fra boligområdene på Reina og Nyhavna begrenses til et minimum som er vist i figur 2. Alternativet innebærer at krysset fra Pirbrua mot Nyhavna bygges om.

Avkjørsel til Dora og industriområdet ivaretas.



Figur 2: Alternativ 1 innebærer at traseen tilrettelegges for metrobuss.

30. Prosjektbeskrivelser jernbane

Jernbane, stasjoner og knutepunkt

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22160J Trondheim S, byggetrinn 2
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

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 fjern tog og 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.
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 ferdigstilt 2021)
Innspill til prosjektfase:	Bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt 27.03.2019 (Trondheim sentralstasjon, gnr/bnr 439/159 m.fl.)
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2025
Samordning andre tiltak:	Metrobussholdeplass Trondheim S. Terminal for regionbuss i direkte tilknytning til terminalbygget. Gang-/sykkelanlegg i området.
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
293	2021				

Merknad:

Styringsramme (317 mill. kr) er fastsatt i byggeavtale K04-52 mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Avtalen ble signert den 30.08.2021. 24 mill. kr påløpt i planmidler holdes utenfor Miljøpakken slik at total ramme i MP oppgis til 293 mill. 2021-kr.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		25	100	100	68	-
Prosjektfase:		UB	UB	UB	UB	

KART/PROSJEKTSKISSE



Jernbane, stasjoner og knutepunkt

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22161J Hommelvik stasjon
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.5) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Melhus skysstasjon, Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 77 mill. 2019-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter. På Hommelvik stasjon planlegges det en overgangsbru med trapp og heiser. Forslag til reguleringsplan er oversendt Malvik kommune for behandling. Forslagsstiller er Hommelvik Stasjonsby AS hvor Bane NOR Eiendom er medeier (50%).
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktene kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunkt med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan under utarbeidelse. Planforslag oversendt Malvik kommune for førstegangs behandling.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2025
Samordning andre tiltak:	Gang-/sykkelanlegg i området.
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5			-	-
Prosjektfase:		DP, UB				

Merknad:

Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 77 mill. 2019-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Malvik og Melhus (justeres for kroneverdi). 4,4 mill. kr ble i årsbudsjett 2021 avsatt til jernbaneundergang i Melhus. Resterende fordeles mellom Stjørdal og Malvik (fordeling foreløpig uavklart).

KART/PROSJEKTSKISSE



Overgangsbru ved Hommelvik stasjon, Illustrasjon: Hommelvik Stasjonsby AS

31. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

Trafiksikkerhet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	15100TS Gammel-lina
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
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Regulering ikke nødvendig, byggeplan foreligger
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Kan ikke utføres før anlegg på Nydalsbrua er ferdig med å sperre veger i området
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift på Nydalsbrua

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
25,2	2019	10 %	03.12.2019	SVV-metodikk	2021

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,2		7	7		
Prosjektfase:	PU, DP, UB		UB	UB		
Bygging i 2022 er ikke mulig på grunn av arbeid med Nydalsbrua.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	11100TS Uglavegen (2)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Del 2 av fortausprosjekt i Uglavegen, 750 meter. Ensidig fortau i 3 meters bredde på strekningen Per Sivles veg-Bjørnebyvegen.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket gjennomføres for å gi trygg skoleveg for elever ved Dalgård og Byåsen barneskoler, og Uglå ungdomsskole, samt øke sikkerhet og fremkommelighet for gående i området
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til tilgjengelighet og reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Strekningen er regulert og byggeplan foreligger
Mulig utbyggingsperiode:	Ferdig bygget 2021

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
38,1	2017	10	27.10.2017	SVV-metodikk	2019
Økning i styringsramme fra 35,1 mill. til 38,1 mill. ble behandlet i PR-sak 52/21.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	35,1	3				
Prosjektfase:	PU, DP, UB	UB				
Prosjektet har gått over ramme, som redegjort for i PR-sak 52/21, 22. mars 2021. Finansieringsbehov 2022 er for å dekke disse tilleggskostnadene.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	12100TS Hans Finnes gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av fortau langs Hans Finnes gate, totalt 680 meter.
Formålet med tiltaket:	Dagens tilstand i Hans Finnes gate er mangelfull for gående. Fortau i bakken opp fra Bakkaunvegen er smalt. Videre opp fra Helmer Hansteens veg til Persaunvegen mangler normert fortau, og vegen har i stedet bred skulder med parkeringsforbud. Dette fører til høyt fartsnivå i vegen, som er beskrevet som problemstrekning for Strindheim skolekrets i skolevegrapporten av 2012. Tiltaket skal gi trafikksikkerhet og tilstrekkelig areal for fortauets brukere.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til tilgjengelighet og reduksjon av trafikkulykker, og for øvrig mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan foreligger
Mulig utbyggingsperiode:	2022-23

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
35	2021	10 %	30.04.2018 Oppdatert 04.05.2021*	Anslag (SVV-metodikk)	2022
*I årsbudsjett 2020 ble en styringsramme på 28,1 mill. vedtatt basert på anslag fra 2018. Gjeldende anslag fra 2018 står fortsatt, men ble i mai 2021 gjennomgått for å justere for noen endringer i ervervsprosess, antatt ervervskostnader og prisstigning. Anslaget fra 2018 har heller ikke med seg byggherrekostnader (plankostnader) før byggeplanlegging og gjennomføring. Derfor er totalsummen økt fra 28,1 mill. til 35 mill. for å sikre den totale prosjektkostnaden. Programrådet vedtok i sak 100/21 ei styringsramme på 35 mill. kr.					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	17,1	8	9,9			
Prosjektfase:	PU, DP, UB	UB	UB			

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21109TS Reppe-Vikåsen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

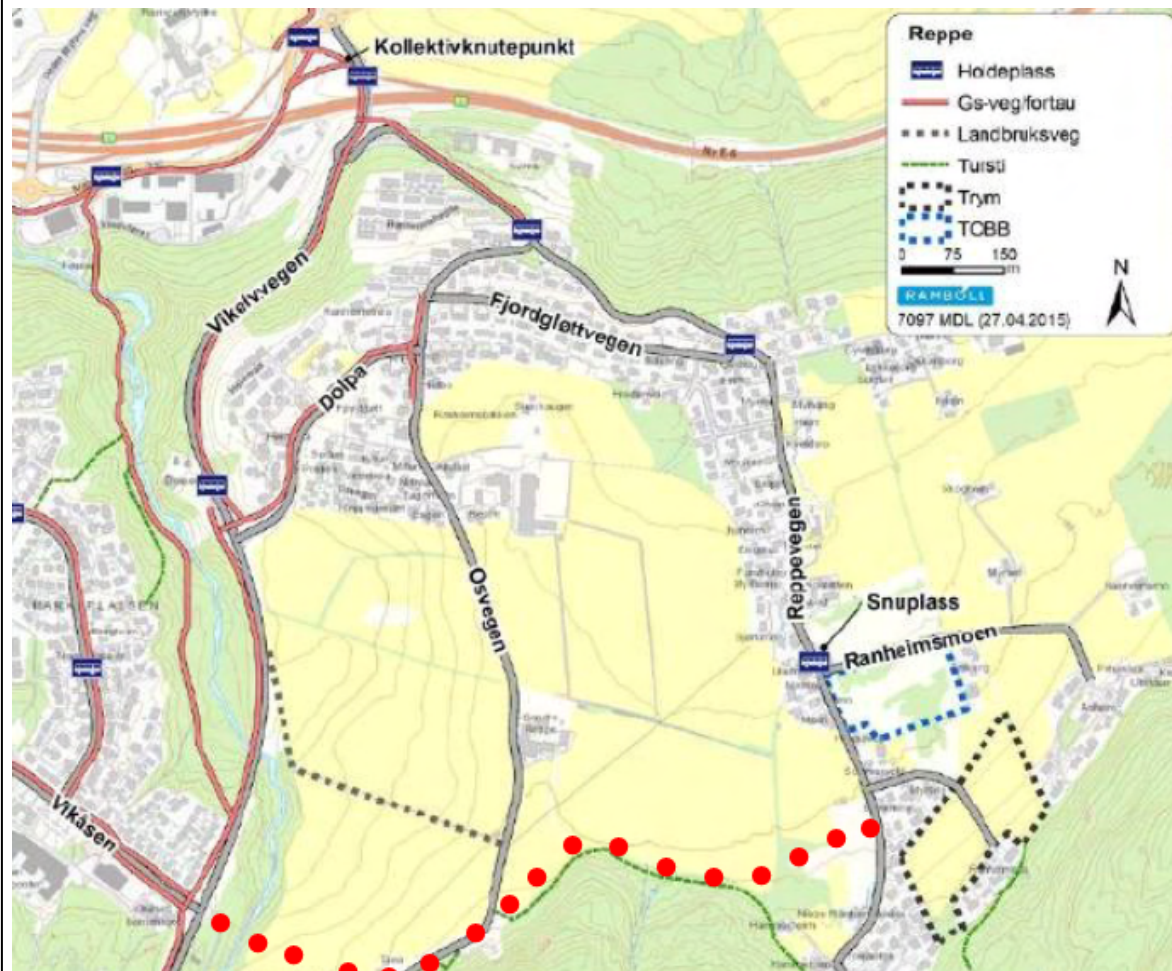
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygge 1100 m gang- og sykkelveg i 3.0 m bredde inkl. skulder delvis langs regulert trasé. Tiltaket inkluderer g/s-bru over Vikelva og 1 kryss over Osvegen.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å sikre en manglende, raskere og mer trafikksikker gang- og sykkelforbindelse mellom Reppe og Vikåsen som blir en viktig skoleveg for mange.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å sykle og gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljprosjektering - byggeplan
Planstatus:	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for strekningen. Det må søkes dispensasjon for deler av anbefalt trasé da tiltaket forutsetter at regulert kjøreveg ikke bygges samtidig, og fordi g/s-veg berører noe av bevaringsområdet ved gammelt tun. Det foreligger anslag for kjøreveg med g/s-veg fra 2017.
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Usikkerhet i prosjektet	Usikkerhet om realisering av regulert kjøreveg (vil bli rekkefølgekrav for boligområde på Reppe som er under detaljregulering).

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
23	2021	25 %	2022
Gjennomført et byggherreoverslag med utgangspunkt i anslagsrapport for bussgate med gangveg på samme strekning fra 2019.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,5				
Prosjektfase:	PU	DP				

KART/PROSJEKTSKISSE



Trasé for gang- og sykkelforbindelse Reppe-Vikåsen

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22131TS Forsøket/Romolslia
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dette prosjektet innebærer en oppstramming av krysset mellom Forsøkslia og Romolslia. Det etableres et fortau i bredde 2,5 meter fra bussholdeplass Gammel-lina til dagens fortau i Romolslia. Nytt gangfelt over Forsøkslia. Fortauets lengde blir på om lag 75 meter
Formålet med tiltaket:	Prosjektet skal utbedre et manglende mellomledd i adkomst for gående til Romolslia fra nord, og gi trygg adkomst til bussholdeplass
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til tilgjengelighet og reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Samordnes med sykkelprosjekt i Forsøkslia

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,5	2021	10	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,2	1,2	3,3			
Prosjektfase:		DP	UB			
Prosjektutviklingen er finansiert med midler for mindre TS-prosjekter (0,2 mill.), men er nå av en størrelse som krever eget prosjekt.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22132TS Hjertesone pakke 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hjertesone-kampanjer iverksettes ved fem nye skoler i Trondheim kommune. Kampanjene skal redusere foreldrekjøring. Det undersøkes og gjennomføres mindre trafikktekniske tiltak i skolenes nærområde. Større tiltak spilles inn som selvstendige prosjekter. Aktuelle tiltak kan inkludere oppgradering av fortau, oppstramming av kryss, justering av vegbredder, fartsreduserende tiltak, tilpassede krysningspunkter, belysning, avslippslommer, m.m. Hjertesone pakke 2 finansierer fysiske tiltak for trafikksikkerhet rundt skoler som deltar i hjertesonesatsingen. Selve kampanjedelen faller inn under mobilitetsrådgivning og dekkes av eksisterende pott der. To planlagte tiltak (andre tiltak vil komme i tillegg): 1: Edgar B. Schieldrops veg ved Hoeggen og Steindal skoler. En fotgjengerovergang er veldig lang (17 meter) som følge av at krysset er litt utflytende. Aktuelt tiltak er å bygge en trafikkøy. 2: Jarlsborgveien ved Lade skole. Det trengs å bygges et sammenhengende gangtilbud som knytter fortau sammen med GSV som leder til skolen. Muligens må også GSV sikres mot kjøring.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal minimere de negative trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av at barn blir kjørt til skolen. Tiltaket vil også føre til måloppnåelse knyttet til redusert bilkjøring
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket skal primært bidra til oppfyllelse av mål knyttet til trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Utbyggingstiltak vil være innenfor reguleringsplanens formål
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	- Mobilitetsrådgivning ved skoler - Trygg skoleveg Charlottenlund skole

	- Trygg skoleveg Flatåsen skole - Mindre trafikktekniske tiltak
Usikkerhet i prosjektet	Det er usikkert hvilke muligheter for tiltak som foreligger før skolene har vært befart og analysert.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				
Prosjektfase:		DP, UB				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	17101TS Fv. 707 Berg-Høstadkorsen
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 av 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 Spongdal. Tiltaket vil gi økt trafikksikkerhet til myke trafikanter samt tryggere skoleveg.
Bidrag til måloppfyllelse:	Reduksjon trafikkulykker og flere som går og sykler.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Reg plan forventes vedtatt ultimo 2021, byggeplan kan startes umiddelbart.
Mulig utbyggingsperiode:	2023
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.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65	2018	10 %	2022
Anslag gjennomført april 2018			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4,5	1,5				
Prosjektfase:	PU, DP	DP, byggeplan				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22133TS Fv. 715 Trolla-Flakk
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

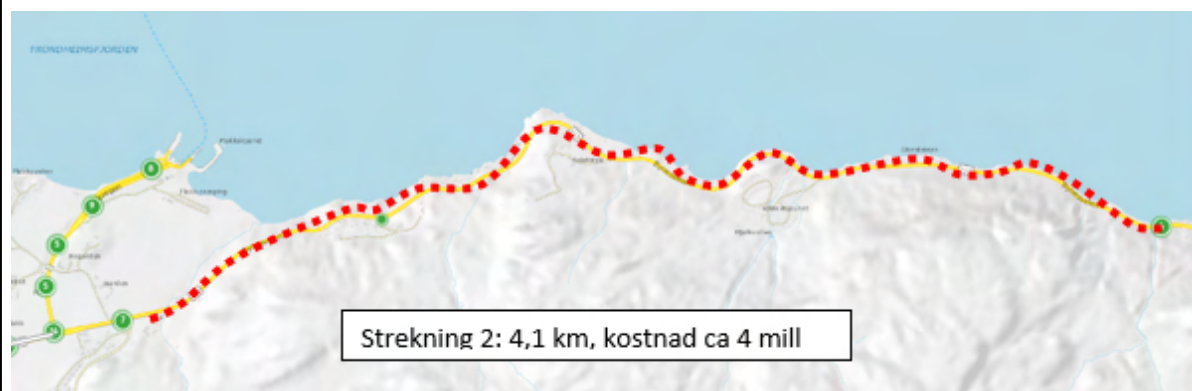
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av veglys langs strekninger av fv 715. 2 strekninger. Strekning 1, fv 715 S1D1 m 4065-5180, ca 1,1 km . Strekning 2, fv 715 S1D1 m 5911-6758, S2D1m 3300, ca 4,1 km .
Formålet med tiltaket:	Strekningen er kjent «fergetrafikk-strekning». Strekningen mangler blant annet tilbud for myke trafikanter. Strekningen har fjellskjæring på en side og bratt stup til fjorden på den andre siden. Det har vært flere ulykker med kjøring i bergvegg. Tellepunkt nivå 1 gir en ÅDT på 5600. 13 % tunge kjøretøy. Belysning av vegstrekningen vil bidra til bedre forhold for både myke og harde trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til reduksjon av antall trafikkulykker, jfr. mål 5 i Byvekstavtalen: «Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antallet trafikkulykker totalt skal reduseres». I tillegg vil tiltaket bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Tiltaket krever byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Ingen kjente (planlagte) tiltak på strekningen

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,5	2021		2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		DP, byggeplan				
Tiltaket vil være klart for utbygging i 2022, og det planlegges å legge fram en sak for Programrådet om finansiering av bygging i løpet av 2022.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Merknad: det pågår prosjekt for etablering av solcellebelysning av leskur utvalgte steder på fylkesveg. Samme type kan også leveres som veglys. Medfører reduksjon i total kostnad etablering anlegg. Kan også ha positiv effekt økonomisk mht drift og vedlikehold.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22134TS Fv. 707 Circle K Klett
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Redusere kryssingslengde i avkjørsel/kryss inn til bensinstasjonsområde ved bygging av trafikkøy. Etablere belysning. Bedre skilting og oppmerking. Oppfordre og prøve å bidra til en bedre situasjon inn mot avkjørsel/kryss. Ivareta siktforhold og sporing for store kjøretøy.
Formålet med tiltaket:	Punktet defineres som et farlig punkt på skoleveg. Medfører krav om skoleskyss som følge av særlig farlig skolevei. Potensielt ulykkespunkt mht. forhold mellom tungtransport og kryssing av myke trafikanter i avkjørsel/kryss. Tiltaket vil forbedre blindsoneproblematikk. Avkjørsel er ikke utformet i henhold til normalkrav. En utbedring av punktet vil kunne medføre at strekning for skoleveg kan klassifiseres som trygg.
Bidrag til måloppfyllelse:	Øke andel gående, hindre trafikkulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, utbygging
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor vegformål
Mulig utbyggingsperiode:	2022

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3	2021		2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				
Prosjektfase:		DP, UB				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21110TS Eberg trafikkgård
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omhandler trafikkopplæring på sykkel for elever på 4. og 5. trinn i grunnskolen. Dette innbefatter drift av anlegg/utstyr, organisering av kurs for lærere, faglig innhold og pedagogisk opplegg. Tiltaket vil være et samarbeid mellom flere aktører.
Formålet med tiltaket:	Trafikkopplæring på sykkel har til hensikt å styrke trafikantenes kompetanse, primært som syklister, men også i andre trafikantroller.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til delmål 2 (byvekstavtalen); at flere reiser miljøvennlig: Å styrke syklisters trafikale kompetanse i grunnskolen vil bidra til at flere føler seg tryggere i rollen som syklist, og vil oftere velge sykkel som framkomstmiddel. Tiltaket bidrar til delmål 5 (byvekstavtalen); reduksjon i antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Å bygge opp trafikal kompetanse bidrar til sikrere syklister og færre ulykker. Ulykker med syklister har potensiale til å ha alvorlig utfall. En økning i antall syklister i seg selv vil føre til flere ulykker, dersom det ikke imøtegås med tiltak. Opplæring bør være ett av dem. NTP: I NTP 2018-2029 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. For storbyområdene samlet har det vært en økning i drepte og hardt skadde syklister på hele 37 prosent (tatt ut fra en sammenlikning mellom fireårsperiodene 2004-2007 og 2016-2019). Tiltaket er ment å bidra til at økt sykkeltrafikk ikke skal føre til flere drepte og hardt skadde syklister.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket har vært pågående siden 1999, men videreutviklet underveis, spesielt det pedagogiske med faglig innhold. I starten og fram til 2018 hadde Statens vegvesen ansvar for driften, mens fylkeskommunen ga økonomisk støtte (bl.a. til transport av elever). Fylkeskommunen ved FTU, med noe praktisk støtte fra Statens vegvesen, overtok drift fra 2018 fram til i dag. FTU har jobbet kontinuerlig for å trekke inn Trondheim kommune som medansvarlig aktør.
Innspill til prosjektfase:	Det bes om midler til drift av tiltaket, jf. vedtak i fylkestinget og bystyret ved behandling av handlingsprogram 2021-24 og jf. KU-sak 27/20 (samordning handlingsprogram 2021-24).
Planstatus:	Utvikling av form på samarbeid mellom Miljøpakken og

	fylkeskommunen pågår januar-mars 2021.
Mulig aktivitetsperiode:	Tiltaket gjennomføres primært i tidsrommet april-juni og august-oktober.
Samordning andre tiltak:	Samarbeid med Trygg Trafikk om pedagogisk innhold (prosjekt Barn, sykling og oppmerksomhet). Fylkeskommunen ved FTU støtter økonomisk for å ivareta muligheten for at barn utenfor MPs ansvarsområde kan ta i bruk arenaen, herunder støtte til transport.
Usikkerhet i prosjektet	Avklaring av ansvarsforhold i Miljøpakken, primært mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune..

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5	0,5	0,5	0,5	
Fylkeskommunen v/Trafikksikkerhetsutvalget vil dekke kostnader for elever/skoler som fraktes i buss fra kommuner i Trøndelag (sørlig del) som ikke inngår i byvekstavtalen. Utvalget bidrar også til forskning for å videreutvikle det faglige innholdet i trafikkopplæring på sykkel (prosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling). Disse kostnadene kommer i tillegg til 0,5 mill. kr som hører til prosjektet i Miljøpakken.						

KART/PROSJEKTSKISSE

Driftsoppgave	Estimert kostnad	Kommentarer
Transportkostnader inklusive administrasjon knyttet til transport av elever. Informasjon/kontakt med skolene.	150.000	Oppgaven omfatter administrasjon, organisere påmeldinger, tildele tid og betale faktura fra skoler/kommuner (tilknyttet miljøpakkens virkeområde).
Drift og vedlikehold av sykkelgården, herunder plenklipp, kosting, avfallstømming. Mindre reparasjoner.	90.000	Har tidligere vært utført av Mesta. Det er ikke avklart hva kostnaden kan bli om denne oppgaven utføres Trondheim kommune v/bydrift.
Vedlikehold av sykler/ innkjøp nye sykler	30.000	Kostnad vil variere ut fra syklenes alder/tilstand. Nåværende sykler ble kjøpt våren 2016, og vil snart være aktuelle for utskifting helt eller delvis
Pedagogisk ansvar, opplegg for- og gjennomføring av kurs for lærere	50.000	Trygg Trafikk har hatt pedagogisk ansvar, og utviklet faglig innhold for trafikkopplæringen.
Administrativt ansvar for kurs for lærere. Informasjonsbrev, påmelding, lokaler, servering	10.000	Kursene for lærere har foregått i forkant av hver sesong i leide lokaler i Freidighuset ved sykkelgården.
Sykkelvert(er) april/mai – skoleslutt + skolestart august - høstferie	100.000	Sykkelvert sørger primært for praktisk tilrettelegging for skolene som benytter anlegget. Lønnsmidler er anslag ut fra

		sesong-/timebasert, totalt ca. 7+7 uker (=3,5 mnd)
Leie/bruk av lokaler til lærerkurs og knyttet til skolebesøkene	70.000	Lokaler har vært leid i Freidighuset. Her må behovet vurderes. Tilgang til toaletter er et minimum.
Samlet kostnad	500.000	

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det settes av en sum til mindre tiltak fordelt på de ulike kommunene i avtaleområdet. Bevilgningen til hver kommune splittes på tiltak langs fylkesveg og kommunal veg hvor henholdsvis TRFK og den aktuelle kommunen er ansvarlig etat. I tillegg settes det av en sum til tiltak langs riksveg i avtaleområdet hvor SVV er ansvarlig etat. Formålet er prosjektering og gjennomføring av mindre 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 vedtatt i Miljøpakken. Bidrag til måloppfyllelse legges til grunn ved prioritering av tiltak. Det rapporteres om utførte tiltak ved årets slutt.
Formålet med tiltaket:	Bidra til økt trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet for myke trafikanter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	PU, DP, UB
Planstatus:	Dette er prosjekter som i liten grad vil avvike fra reguleringsplanens formål, og sjelden krever dispensasjon/omregulering. Tiltakene krever ikke en omfattende byggeplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2022

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20109TS Fagottvegen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau langs øverste 800 m av Fagottvegen, fra Trompetvegen til Vikhammermovegen.
Formålet med tiltaket:	Vegen er en samleveg for et stort boligområde med mange adkomstveger og et fortau vil sikre trygg adkomst til bussholdeplasser og skoler i Vikhammer sentrum. Tiltaket vil sørge for at befolkningen velger å gå eller sykle framfor å kjøre bil, samtidig som det øker trafikksikkerheten.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket er bidrar til oppfyllelse av byvekstavtalens mål 1, 2, 5, og 6.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Ferdig regulert
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Fortau Fagottvegen nedre.
Usikkerhet i prosjektet	Resultatet av utredningen av Fagottvegen nedre vil få betydning for hvordan og når utbyggingen av prosjektet vil gjennomføres.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13	2021	40 %	2020

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,4	1,6				
Prosjektfase:	DP	DP/byggeplan				

32. Prosjektbeskrivelser sykkel

Sykkkel

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18101S Vinterdrift sykkel kv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Flere strekninger vil få økt standard på vinterdrift fra sesongen 2021/2022 (GsB-standard).
Formålet med tiltaket:	Økt framkommelighet og trygghet for syklende i vinterhalvåret, slik at flere vil velge sykkel fremfor kollektiv og bil i vinterhalvåret.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere reiser med sykkel

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift
Innspill til prosjektfase:	Drift
Samordning andre tiltak:	Nye strekninger i tillegg til de som allerede inngår i forsterket vinterdrift på det kommunale hovednettet vinteren 2020/2021.
Usikkerhet i prosjektet	Hvilke kontrakter som er hensiktsmessig å inngå med entreprenører. Bydrift skal inngå nye kontrakter for hele det kommunale vegnettet fra og med vinteren 2022/2023, med bl.a. områdeansvar som prinsipp. Det gir noe usikkerhet mht kontrakter på enkeltstrekninger som potensielt vil vare kun en vintersesong.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		7	7	7	7	
Prosjektfase:		Drift	Drift	Drift	Drift	
Merknad: Omfanget på kommunalt nett var på 38 km i 2020/2021. Det kommunale hovednettet er 83 km iht. vedtatt sykkelstrategi i 2014.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Forslag til nye strekninger for forsterket vinterdrift 2021/2022:

- Rødt (GsA, barvegstandard)
 - Erling Skakkes gate mellom Ilen kirke og Sverres gate (0,6 km)
 - Strandveien mellom Strandveiparken og Nordtvedts gate (0,5 km)

Disse to strekningene inngår i hovednett for sykkel behandlet i KU januar 2020 (sak 4/19).

- Blått (GsB, vintervegstandard)
 - Byåsen:
 - General Bangs veg (0,75 km)
 - Gamle Oslovei sør til Kyvannsvegen (0,5 km)
 - Odd Husbys veg (1,3 km)
 - Nyveilia - Kongsvegen (1,6 km)
 - Moholtruta:
 - Sluppenvegen - Bratsbergvegen (0,7 km)
 - Bratsbergvegen - Angelltrøvegen (3,2 km)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18102S Vinterdrift sykkel fv.
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

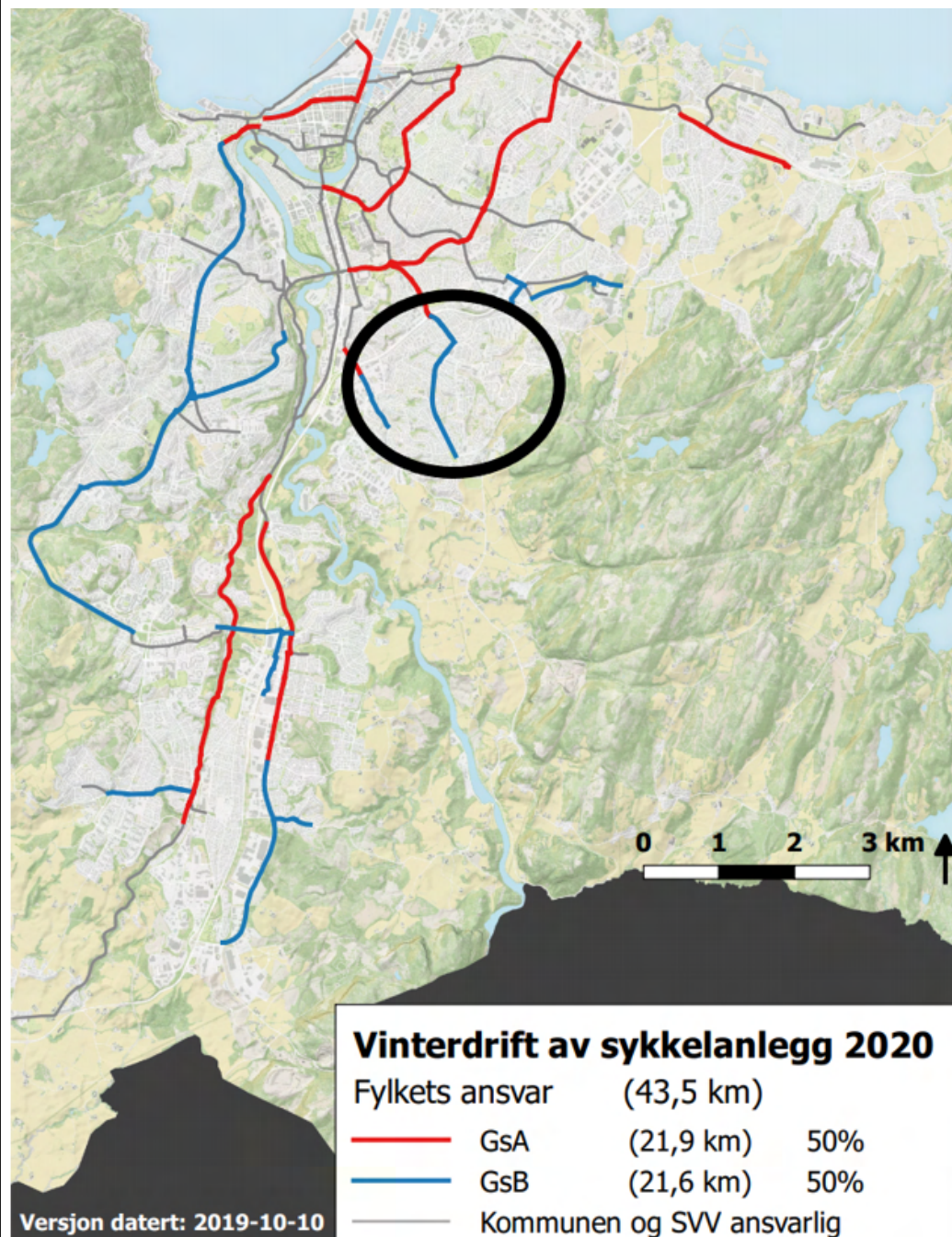
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I utgangspunktet vil gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveg i Trondheim driftes etter GsB. Det er behov for tilskudd fra Miljøpakken for å øke driftsstandarden til GsA. Økning siden 2020 skyldes at flere fylkesveger driftes etter DkA.
Formålet med tiltaket:	Mer attraktivt å sykle og gå vinterhalvåret.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt andel gående og syklende.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Samordning andre tiltak:	Driftskontrakt Trondheim
Usikkerhet i prosjektet	Behov avhenger av vinteren sin karakter

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
8	2022		2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	34,1	8	8	8	8	
Prosjektfase:	Drift	Drift	Drift	Drift	Drift	

KART/PROSJEKTSKISSE



Ny strekning GSA på Fv. 6658 Hp. 1 m 942-m3054 (svart sirkel) ble tatt inn i 2020.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bromstadruta, delstrekning 1-6
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau på strekningen Persaunvegen - øvre Granåslia, ca. 3 km. Sykkelveg med fortau etter kommunens normløsning (mulig noe smalere fortau om vi får tilslutning for det). Oppgradering/relokalisering av holdeplasser og utbedring av kryss og avkjørsler for sikrere kryssing for myke trafikanter.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal sikre et trafikksikkert og trygt sykkeltilbud med god framkommelig for alle (Klasse A). Dagens tilbud er klassifisert som B, C og D på ulike delstrekninger. Det er spesielt viktig å sikre trygge krysningsforhold i kryss og avkjørsler. Tiltaket vil også sikre holdeplasser som er universelt utformet.
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:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
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

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
247	2019	+/- 40 %	2022
Det er gjennomført anslag etter anslagsmetoden i forprosjektet for hele Bromstadruta. Tallene er senere brutt ned til delstrekninger og foreligger som følgende (inkl. byggherre, planlegging, grunnnerv, usikkerhet):			
1. Fernanda Nissens veg:		19 mill. kr	
2. Kong Øysteins veg:		32 mill. kr	
3. Bromstadekra og Bromstadvegen:		120 mill. kr	
4. Tungasletta:		15 mill. kr	
5. Turveg:		19 mill. kr	

6. Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen: 44 mill. kr

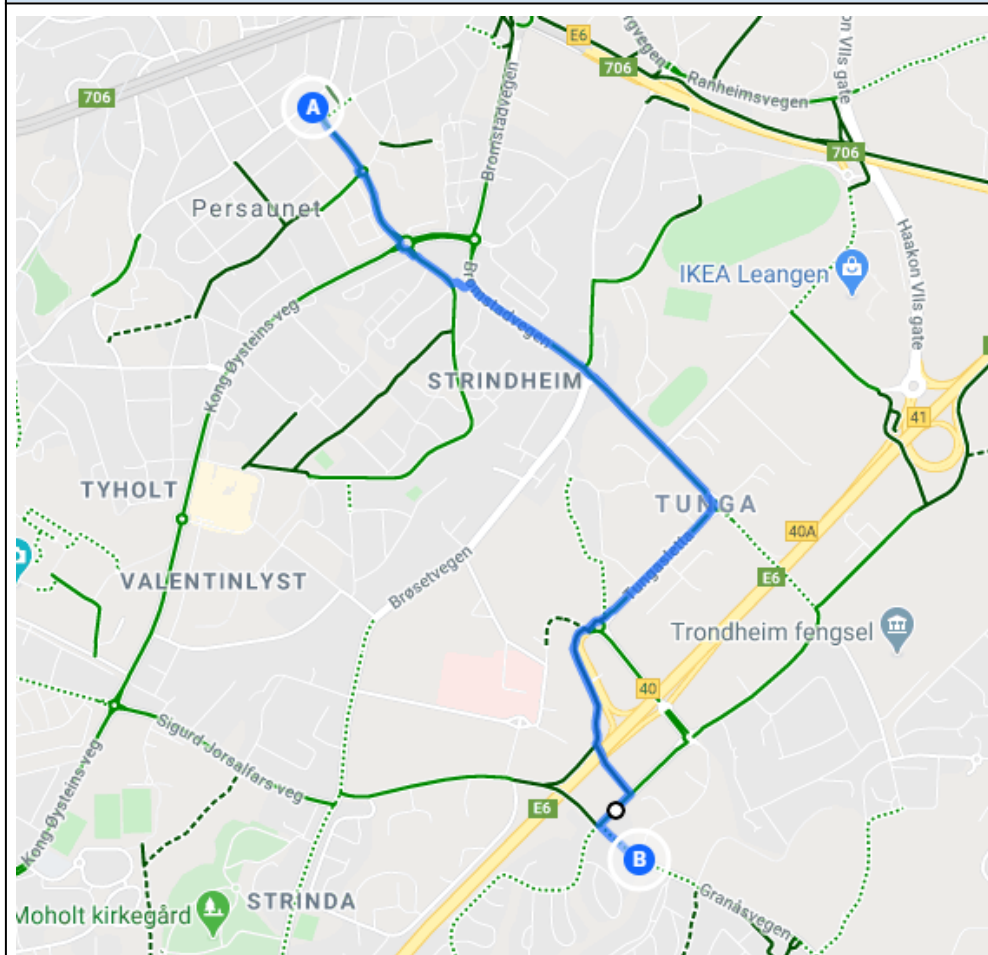
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	6,5				
Prosjektfase:	PU	DP/regulering				

I PR-sak 8/21 ble det forskuttet 6,5 mill. kr til regulering av de ulike delstrekningene som inngår i Bromstadruta. Ved bestilling ble 6,5 mill. fordelt på de 6 delstrekningene.

Tidligere bevilgning på 3 mill. til prosjektutvikling ble ikke fordelt på delstrekningene, men avsatt til ruta som en helhet.

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen vist med blå linje er ca. 3 km lang.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22107S Brøsetvegen, Henrik Ourens veg - Sigurd Jorsalfars veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Regulere ca. 230 m sykkelveg med fortau langs vegens østside.
Formålet med tiltaket:	Separere gående og syklende på en delstrekning med lav kompleksitet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å sykle og gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Planstatus:	Eldre reguleringsplan som ikke gir hjemmel til gjennomføring
Mulig utbyggingsperiode:	2024 - 2025
Samordning andre tiltak:	Reguleringsplan kan utarbeides av samme konsulent som blir kontrahert for utarbeidelse av reg.plan for delstrekning Kirkvollen - Frode Rinnans veg og forprosjekt Frode Rinnans veg. Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes på nytt når igangsatt detaljplanlegging, før bygging. Dette avhenger av framdrift i tilgrensende prosjekter (Brøsetruta/Sigurd Jorsalfars veg)
Usikkerhet i prosjektet	Begrenset. Saksbehandlingstid alltid usikker. For øvrig: Ikke behov for grunnnerv.

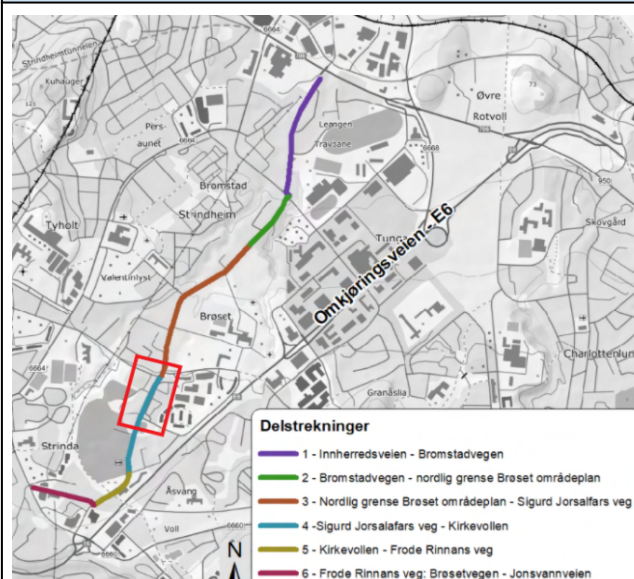
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
15,8	2021	+/- 20-40 %	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,2*	2,0	2,0			
Prosjektfase:	PU	DP/regulering	DP/byggeplan			

*Inngår i bevilgning på 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av Brøsetvegen.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart



Kart som viser den delen av Brøsetvegen som dette prosjektet omfatter.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22108S Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Kirkvollen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

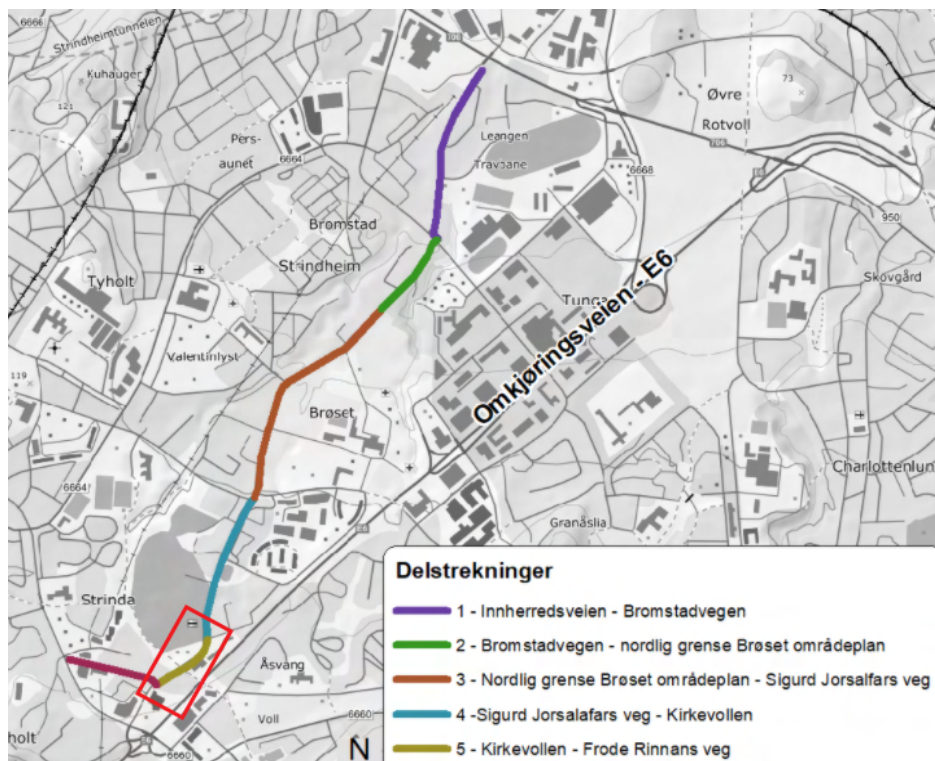
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Regulere ca. 270 m sykkelveg med fortau og utbedre et krysningspunkt. Innsnevring av kjørebane.
Formålet med tiltaket:	Utbedre et lite tilrettelagt og uoversiktlig krysningspunkt på hovednett for sykkel. Separere gående og syklende på en delstrekning med mange brukere.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å sykle og gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Planstatus:	Eldre reguleringsplan som ikke gir hjemmel til gjennomføring
Mulig utbyggingsperiode:	2024 - 2025
Samordning andre tiltak:	Forprosjekt Frode Rinnans veg. Samordning byggefase vurderes på nytt når igangsatt detaljplanlegging, før bygging
Usikkerhet i prosjektet	Begrenset. Saksbehandlingstid alltid usikker. For øvrig; begrenset behov for erverv.

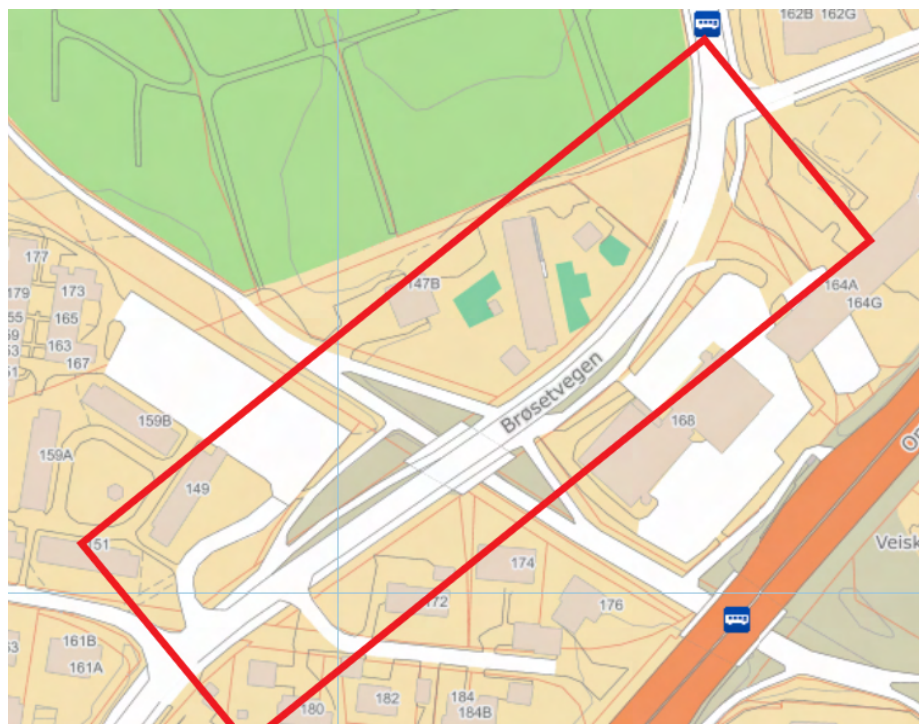
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18,2	2021	+/- 20-40 %	2021

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,2*	2	2			
Prosjektfase:	PU	DP/regulering	DP/byggeplan			
*Inngår i bevilgning på 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av Brøsetvegen.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktsskart.



Kart som viser den delen av Brøsetvegen som dette prosjektet omfatter.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21100S Breidablikveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres ny sykkelveg med fortau på nordsiden av Breidablikveien, mellom Viktor Baumanns vei og Framveien. Strekningen er ca. 700 m lang. I tillegg tilpasses kryssene mot Viktor Baumanns vei og Framveien for å få til god tilrettelegging for både syklende og gående. For å få til gode kryssløsninger opprustes nytt fortau et stykke inn i overnevnte sideveger. For å få plass til ny sykkelvei reduseres dagens kjørebane til 6,5 meter og riktig tverrfall i gata må etableres. Dette medfører at hele gata må reasfalteres og kanter og fortau på sørsiden må resettes og istandsettes. Det etableres grøntrabatter med nye trær langs Breidablikveien. Gateløysene på sørsiden flyttes fra grøntrabatten til innsiden av fortauet, mot bebyggelsen for å få godt med lys på fortauet.
Formålet med tiltaket:	Eksisterende situasjon viser at kvaliteten på sykkeltilbudet er klassifisert som Klasse D. Det vil si et dårlig sykkeltilbud som kun en liten andel vil bruke. Opplevd trygghet og/eller framkommelighet er dårlig. Denne strekningen skal oppgraderes med mål slik at den 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.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt trafiksikkerhet, flere miljøvennlige reiser med sykkel og gange, økt tilgjengelighet og brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Det jobbes med frivillig erverv i 2 kryssområder for å unngå reguleringsplan. Ikke behov for reguleringsplan på strekningen mellom kryssene.
Mulig utbyggingsperiode:	2021 og 2022
Samordning andre tiltak:	VA-arbeider og tiltak på holdeplasser.
Usikkerhet i prosjektet	Erverv og VA-arbeider

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

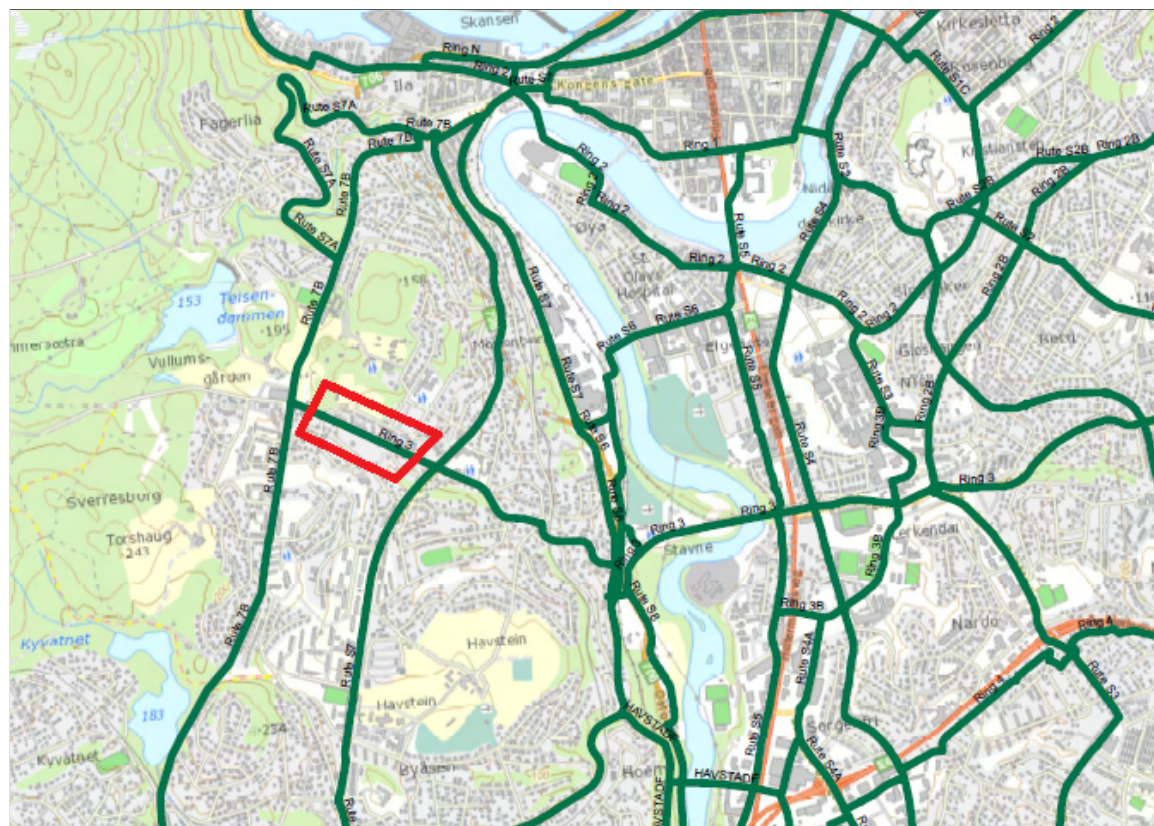
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
35	2021	10 %	07.04.2021	Anslagsmetoden	2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	32,5				
Prosjektfase:	DP	UB inkl. erverv				

Av 32,5 mill. kr i 2022 ble 15 mill. kr forskuttet i 2021 jf. KU-sak 24/21 (PR-sak 60/21).

KART/PROSJEKTSKISSE



Utsnitt av hovednett for sykkel, med del av Breidablikveien markert i rødt.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22109S Jonsvannsveien Nord (6)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling på Jonsvannsruta Nord, og gjelder delstrekning 6 i konseptvalgrapporten utarbeidet i 2017. Delprosjektet er basert på konsept fra forprosjektrapport, med justeringer. Rundkjøring i kryss med Sigurd Slembes gate bygges om til T-kryss, og 250 meter sykkelveg med fortau etableres på nordøstre side av Jonsvannsveien mellom Sigurd Slembes gate og krysset med fylkesveg 6664 Kong Øysteins veg. Løsningen skal ikke medføre omregulering eller vesentlig grunnerv. Smalest mulig kjørebane (ca. 5,5 m) legges til grunn.
Formålet med tiltaket:	Gi gående og syklende trygt, synlig og trafiksikkert tilbud, med mer direkte trasé gjennom dagens utflytende kryssområder (rundkjøring). Gateutformingen i Jonsvannsveien Nord bygges om til å fremstå som en boliggate med smalt kjørebane, som innbyr til lav fart.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt opplevd trygghet for myke trafikanter bidrar til flere miljøvennlige reiser og færre bilreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (teknisk forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Løsningen skal ikke medføre behov for reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	Evalueringsav kryss Jonsvannsveien x Kong Øysteins veg (MP/TK) Samordning med tiltak i krysset med fylkesveg FV 6664 (MP) Reguleringsarbeid/tiltak Sigurd Slembes veg 14 m.m.(privat) Reguleringsarbeid/tiltak Jonsvannsveien 68 (privat) VA-tiltak (separering av avløp, utskifting av vannledninger)
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift i avtaler med grunneiere og tiltakshavere (makeskifte)

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2021	+40 / -20 %	2021

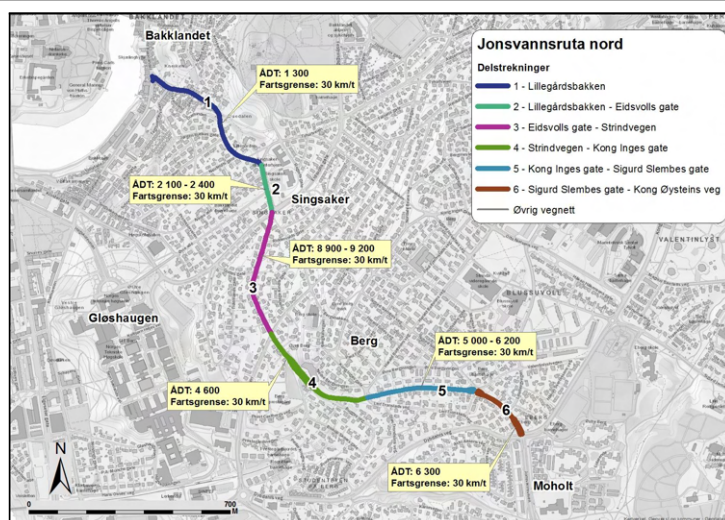
Styringsmål basert på kostnadsoverslag fra konsulent 27. mai 2021 + 0,5 mill. brukt tidligere.

FINANSIERINGSBEHOV

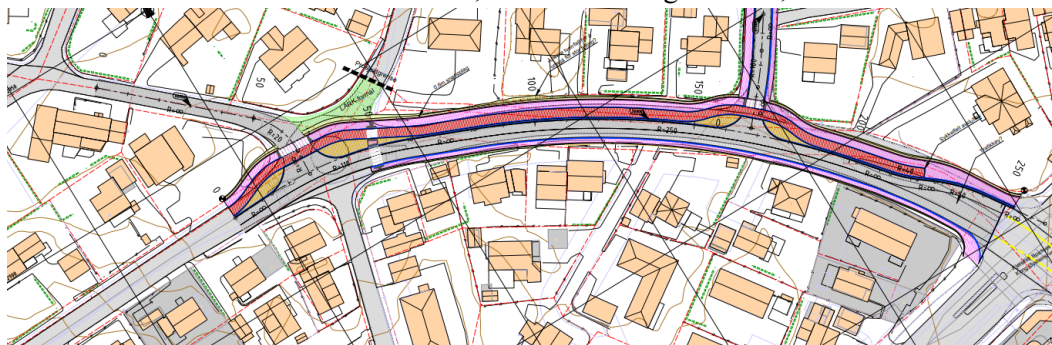
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,5				
Prosjektfase:	PU/ forprosjekt	DP/ byggeplan				

Det er tidligere bevilget 2 mill. kr til prosjektutvikling av Jonsvannsveien Nord. Av dette tilskrives 0,5 mill. kr delstrekning 6.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart Jonsvannsruta Nord, der delstrekning 6 er vist, med ÅDT for bil



Sykkelveg med fortau på nordøstre side av Jonsvannsveien, smalere kjørebane, ombygging av rundkjøring i nordøst til T-kryss. Løsning i kryss med fv. 6664 gjenstår til byggeplan.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22110S Klæburuta, Nedre Bakklandet (4)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling “planavklaring Klæburuta” og gjelder delstrekning 4 fra konseptvurderingen. På delstrekning 4 (del av Nedre Bakklandet) planlegges det å smalne kjørevegen ned til 3 meter med trillevennlig gatestein (tilsvarende vestre arm på torget), og utvide fortau på vestre side for å kunne gi gående et funksjonelt fortau med god vinterdrift. Lav, overkjørbar kantstein skiller fortau fra veg. Ulike materialer med tilstrekkelig kontrast benyttes på gang- og kjøreareal. Barvegstandard forutsettes på både gang- og trafikkareal (for syklende og resttrafikk).
Formålet med tiltaket:	Formålet er å legge til rette for vekst i gang- og sykkeltrafikk i og gjennom Bakklandet. Gående får et utvidet areal, et godt helårstilbud. Syklende får et utvidet areal og gående og syklende blir separert, noe som ikke er oppnådd i dag. Syklende og gående vil oppleve et tilbud som i stor grad er fri for andre trafikanter. Dette vil oppleves som trygt, og gi mindre konflikter enn i dag. Gatas kvaliteter forsterkes og utformes i tråd med universell utforming. Hovedproblem med dagens løsning i gata er lite trillevennlig gatestein i vegbanen, smale sykkelheller tett inntil fortauskaféer, svært smalt fortau, mange konflikter mellom gående og syklende, teknisk vanskelig å yte god vinterdrift på fortau og sykkelheller.
Bidrag til måloppfyllelse:	AtP analysen viser at Klæburuta har stort potensiale for fortsatt vekst i sykkeltrafikken. Uten å løse dagens problemer vil dagens konflikter forsterkes, og således virke hemmende for den planlagte veksten. Vekstpotensialet for syklende vil hovedsakelig komme som følge av tiltak i andre ruter, særlig Jonsvannsruta, Brøsetruta, gateprosjektet Innherredsveien, sykkelstamveg fra Tiller og Heimdal, og vedtatt gatebruksplan for Midtbyen. For gående synes potensialet for daglige reiser å være tatt ut på sommerstid, AtP-tallene multiplisert med 3 gir 6200 daglige gåturer, Vinterstid er det sannsynlig at gangtrafikken vil øke med bedre drift på et bredere fortau. Høyere andel gang- og sykkelturet fører til redusert bilkjøring. Prosjektet bidrar til å gjøre området mer attraktivt for myke trafikanter. Ved å gi mer plass til myke trafikanter bidrar prosjektet til at flere skal reise miljøvennlig, mindre CO2 utslipp, mer effektiv

	arealbruk og oppnåelse av nullvekstmålet. Arealutnyttelse er allerede effektiv på Bakklandet, men transportplanlegging kan i enda større forbedres for myke trafikanter. Ved å gjøre gatetverrsnitt universelt utformet, utvide areal for både syklende og gående, og muliggjøre god vinterdrift for syklende og gående bidrar prosjektet til å redusere transportbehovet, gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler, og forbedre både luftkvalitet og trafikkstøy i området. Prosjektet oppnår å gjøre gata universell utformet ved å bruke kontrastfarger for ulike trafikanter, etablering av taktile materialer og kantstein mot fortauet. I tillegg etableres et mer trillevennlig dekke både på fortau og kjørebane. Bredere fortau muliggjør bedre drift og vedlikehold i fortauet. Alt dette gjør at gata blir mer tilgjengelig året rundt for alle, uansett alder og funksjonsevne. Å skille og utvide arealet til gående og syklende bidrar til å øke opplevelse av trygghet samt til å redusere konflikter og nestenulykker mellom gående og syklende. Smalere kjørebredde kan bidra til at vareleverandører velger å bruke mindre og mer miljøvennlig kjøretøy på Bakklandet. Det blir lettere å velge lastesykkel til varelevering og mindre håndverkertjenester.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Ikke behov for reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	• Park Bakklandstorget v/Trondheim kommune (kommunalteknikk) • Klæburuta - Øvre bakklandet - Vollabakken (Miljøpakken sykkel) • Klæburuta delstrekning 5 Gamle Bybro og 6 Øvre Bakklandet (MP/TK innspill årsbudsjett 2022)

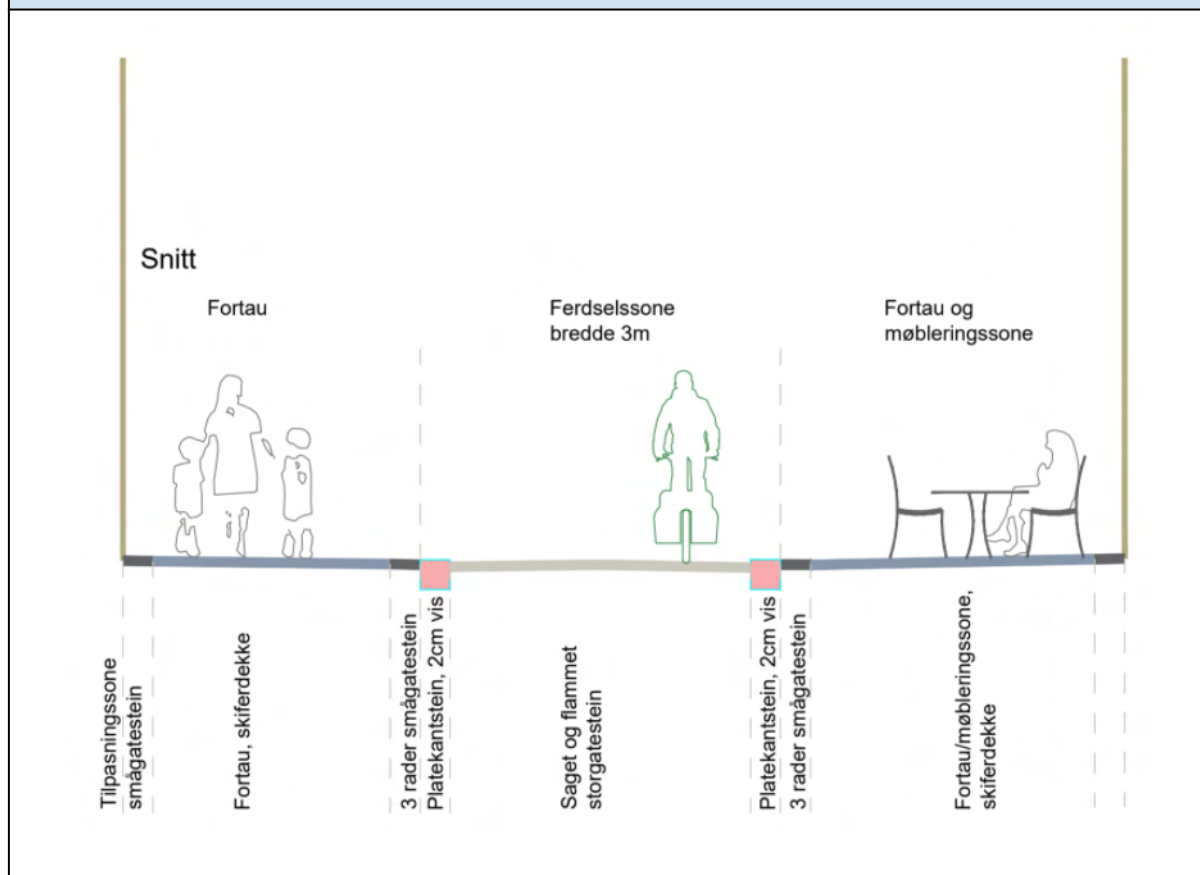
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
15	2021	+40/- 20 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
Prosjektfase:		DP/byggeplan				

Kostnader knyttet til park ved Bakklandstorget er ikke inkludert da den dekkes av Trondheim kommune. Prosjektutvikling av tiltaket er finansiert gjennom prosjektet Planavklaring Klæburuta. 1,5 mill. kr til detaljplanlegging ble i 2021 forskuttet fra årsbudsjett 2022 jf. PR-sak 75/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	2211S Klæburuta, Øvre Bakklandet (6)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet er en videreføring av bestilling “planavklaring Klæburuta” og gjelder delstrekning 6 fra konseptvurderingen. På delstrekning 6 (Øvre Bakklandet til Lillegårdsbakken) planlegges det å smalne kjørevegen ned til 4,5 meter med trillevennlig gatestein (tilsvarende vestre arm på torget), og utvide fortau på vestre side for å kunne gi gående et funksjonelt fortau med god vinterdrift. Lav, overkjørbar kantstein skiller fortau fra veg. Ulike materialer med tilstrekkelig kontrast benyttes på gang- og kjøreareal. Barvegstandard forutsettes på både gang- og trafikkareal (for syklende og resttrafikk).
Formålet med tiltaket:	Formålet er å legge til rette for vekst i gang- og sykkeltrafikk i og gjennom Bakklandet. Gående får et godt helårstilbud, og gående og syklende blir separert, noe som ikke er oppnådd i dag. Syklende og gående vil oppleve et tilbud som i stor grad er fri for andre trafikanter. Dette vil oppleves som trygt, og gi mindre konflikter enn i dag. Gatas kvaliteter forsterkes. Hovedproblem med dagens løsning i gata er lite trillevennlig gatestein i vegbanen, smale sykkelheller tett inntil fortauskafeer, svært smalt fortau, mange konflikter mellom gående og syklende, teknisk vanskelig å yte god vinterdrift på fortau og sykkelheller. Over Gamle bybro er dagens tredekke smalt og tidvis glatt, veibredden overdreven til resttrafikken (syklende), og skillet mellom gående og syklende uklar og rotete. Løsninger i krysset mellom Gamle bybro og Bakklandstorget er unødvendig bredt. Ved oppstramming blir det samling av sykkeltrafikken, kortere gangkryssing og noe lavere fart.
Bidrag til måloppfyllelse:	AtP analysen viser at Klæburuta har stort potensiale for fortsatt vekst i sykkeltrafikken; uten å løse dagens problemer vil dagens konflikter forsterkes, og således virke hemmende for den planlagte veksten. Vekstpotensialet for syklende vil hovedsakelig komme som følge av tiltak i andre ruter, særlig Jonsvannsruta, Brøsetruta, gateprosjektet Innherredsveien, sykkelstamveg fra Tiller og Heimdal, og vedtatt gatebruksplan for Midtbyen. For gående synes potensialet for daglige reiser å være tatt ut på sommerstid, ATP-tallene multiplisert med 3 gir 9500 daglige gåturer, Vinterstid er det sannsynlig at gangtrafikken vil øke med bedre drift

	på et bredere fortau. Høyere andel gang- og sykkeltrur fører til redusert bilkjøring. Prosjektet bidrar til å gjøre området mer attraktivt for myke trafikanter. Ved å gi mer plass til myke trafikanter bidrar prosjektet til at flere skal reise miljøvennlig, mindre CO2 utslipp, mer effektiv arealbruk og oppnåelse av nullvekstmålet. Arealutnyttelse er allerede effektiv på Bakklandet, men transportplanlegging kan i enda større forbedres for myke trafikanter. Ved å gjøre gatetverrsnitt universelt utformet, utvide areal for både syklende og gående, og muliggjøre god vinterdrift for syklende og gående bidrar prosjektet til å redusere transportbehovet, gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler, og forbedre både luftkvalitet og trafikkstøy i området. Prosjektet oppnår å gjøre gata universell utformet ved å bruke kontrastfarger for ulike trafikanter, etablering av taktile materialer og kantstein mot fortauet. I tillegg etableres et mer trillevennlig dekke både på fortau og kjørebane. Bredere fortau muliggjør bedre drift og vedlikehold i fortauet. Alt dette gjør at gata blir mer tilgjengelig året rundt for alle, uansett alder og funksjonsevne. Å skille og utvide arealet til gående og syklende bidrar til å øke opplevelse av trygghet samt til å redusere konflikter og nestenulykker mellom gående og syklende. Smalere kjørebredde kan bidra til at vareleverandører velger å bruke mindre og mer miljøvennlig kjøretøy på Bakklandet. Det blir lettere å velge lastesykkel til varelevering og mindre håndverkertjenester.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Ikke behov for reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	• Park Bakklandstorget v/Trondheim kommune (kommunalteknikk) • Klæburuta - Øvre bakklandet - Vollabakken (Miljøpakken sykkel) • Klæburuta delstrekning 5 Gamle Bybro og 4 Nedre Bakklandet (MP/TK innspill årsbudsjett 2021)

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
22	2021	+40/- 20 %	2022

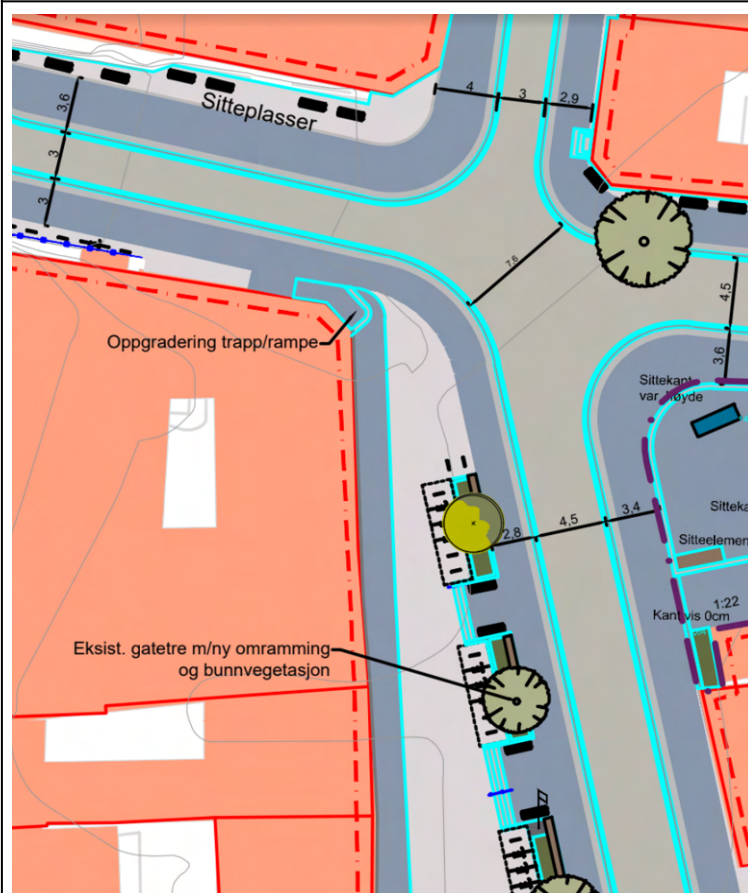
Tiltak øst for brukaret til Gamle Bybro og ned mot Bakklandstorget er inkludert her.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
Prosjektfase:		DP/byggeplan				

Park ved Bakklandstorget er ikke inkludert, da de dekkes av kommunekassen. 1,5 mill. kr til detaljplanlegging ble i 2021 forskuttert fra årsbudsjett 2022 jf. PR-sak 75/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon av nordre del av Øvre Bakklandet. Samme utforming gjelder til Vollabakken.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg - Gløshaugveien (12)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Strekningen ombygges for å bli mer gang- og sykkelvennlig. Fortau på begge sider utvides til minst 3 meter bredde og kjørevege får 5,5 meter der bil og sykkel deler på plassen. Tiltaket er også i tråd med tidligere prosjektutvikling og konseptvurdering for Klæburuta
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal bidra til sammenhengende tilrettelegging for gående og syklende langs Klæbuveien. Fortau blir brede nok til å tillate vinterdrift og passeringer, slik at gående unngår vegbanen. Smalere kjørefelt reduserer hastighet på kjørende, til fordel for syklistene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og tilgjengelighet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, byggeplan
Planstatus:	Området har ikke reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022-23
Samordning andre tiltak:	Koordineres med øvrige strekningstiltak i Klæbuveien, med utbygging av NTNU-campus og med separasjon av avløp og rørfornyning i regi av Trondheim kommune Kommunalteknikk.
Usikkerhet i prosjektet	Forhold ved utskifting av rør

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
9	2021	40 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
Prosjektfase:		DP/byggeplan				
Prosjektutvikling er gjennomført som en del av Bycampus-prosjektet.						

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging av gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau på strekning fra rundkjøring Lerkendal (Strindvegen/Dybdals veg/Torbjørn Bratts veg) til Omkjøringsvegen, ca. 850 m.
Formålet med tiltaket:	I henhold til Miljøpakkens satsingsområde for sykkel, sykkelstrategi for Trondheim kommune samt fylkeskommunens egen satsing på sykkel i Trondheim er forbedring av sykkeltilbudet viktig. Særlig er det viktig at det legges bedre til rette for separering mellom gående og syklende på transporstrekninger.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre infrastrukturtilbud for syklende (og gående) vil kunne bidra til å øke sykkelandelen (og antall gående), og et bidrag mot nullvekst.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Mulighetsstudie/forprosjekt gjennomført
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2025
Samordning andre tiltak:	Ses i sammenheng med samme type tiltak for Utleirvegen.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2019		2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2				
Prosjektfase:		DP/byggeplan				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21101S Persaunvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau på sørøstlige side av Persaunvegen 1,5 km. Tverrsnitt i henhold til normløsninger. Forprosjektet legger opp til sideforskyving av vegen i noen punkter for å få plass. I tillegg er det sett på samlokalisering av holdeplassene Tyholt og Clara Holsts veg og oppgradering av de øvrige holdeplassene langs Persaunvegen, med unntak av holdeplassene i Dalen hageby.
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). Oppgradere holdeplassene på strekningen. Tilrettelegging for gående og syklende skal ikke gå på bekostning av framkommelighet for buss på strekningen Dalen hageby - Tyholtveien.
Bidrag til måloppfyllelse:	2) Tilrettelegging for flere miljøvennlige reiser; gange, sykkel og buss. 4) Universell utforming av holdeplasser og anlegg for gående og syklende skal gjøre Persaunvegen mer tilgjengelig for alle. 5) Etablering av eget tilbud for gående og syklende, der disse separeres fra hverandre og fra motorisert trafikk, skal bidra til reduksjon i trafikkulykker. 7) Prosjektet legger opp til redusert hastighetsnivå i Persaunvegen gjennom å sette ned fartsgrensen til 40 km/t der det i dag er 50 km/t, samt fysisk utforming av gatetverrsnittet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (Reguleringsplan)
Planstatus:	Behov for ny(e) reguleringsplan(er) på hele strekningen.
Mulig utbyggingsperiode:	2025-2027
Samordning andre tiltak:	Vann og avløp: Utsifting av gamle ledninger, separering av avløpet der det i dag er fellessystem og etablering av nye ledningstraséer på deler av strekningen hvor det ikke finnes ledninger i dag.
Usikkerhet i prosjektet	Anbefalt løsning krever en del plass og reguleringsfasen kan dermed ta en del tid. Det er områder med verneinteresser i tilknytning til strekningen, samt at Byantikvaren jobber med utarbeidelse av nye områder langs Persaunvegen som anbefales vernet.

	Koordinering mot oppgradering av dagens system for vann og avløp.
--	---

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
135	2020	+/- 40 %	2022

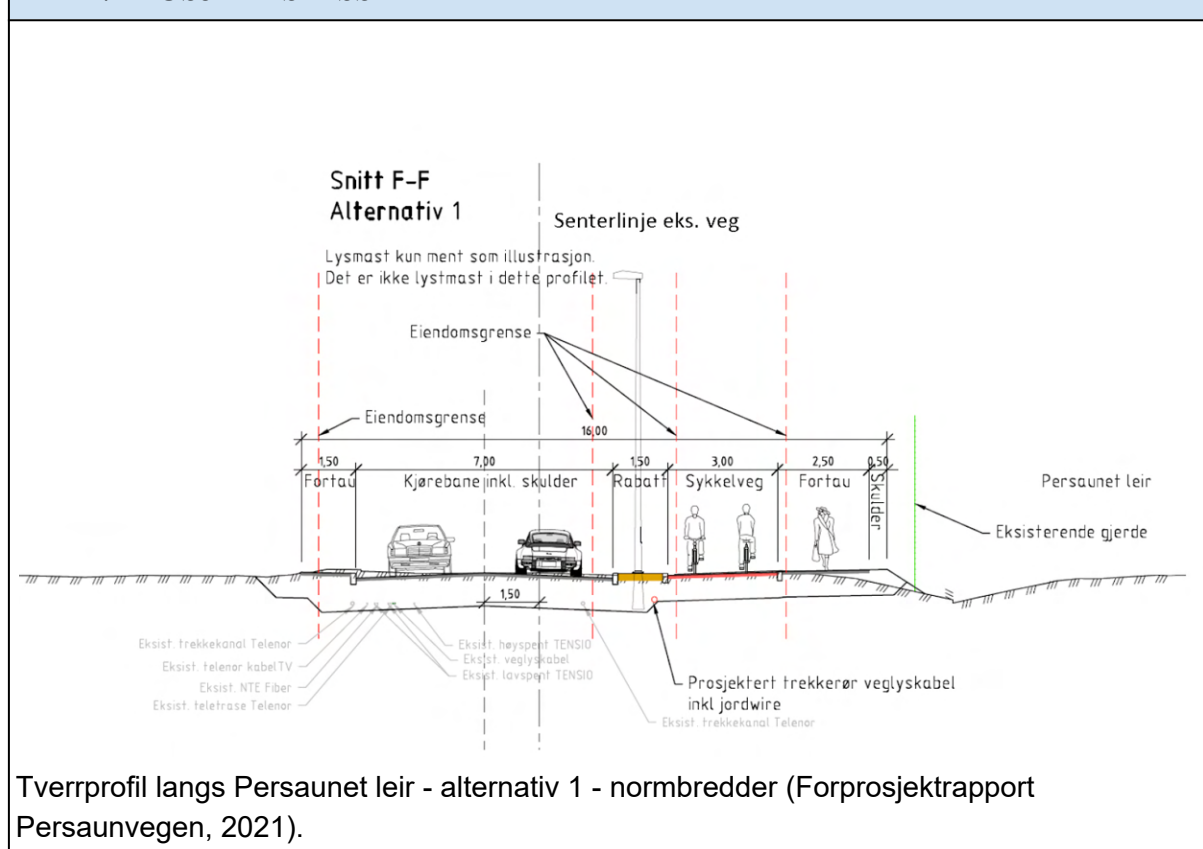
P50 kostnad for alternativ 1 er beregnet til ca. 181 mill (inkludert risiko-/usikkerhetskostnader), hvorav forventet kostnad til VA-anlegg utgjør ca. 46 mill. Anslag gjennomført i forprosjektet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,5	3				
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan				

Av 3,5 mill. kr tidligere bevilget er 0,5 hentet fra en samlepott avsatt i 2019 til prosjektutvikling av sykkeltiltak langs kommunal veg. Ytterligere 3 mill. kr avsatt i 2021 til Persaunvegen.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22114S Grilstadvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med byggingen av rv. 706 Gildheim - Grillstad ble det etablert en interimsløsning for gående og syklende. Store deler av denne strekningen ligger igjen fremdeles, asfaltert og med belysning. Dialog med Produksjonskjøkkenet, som ligger rett ved denne strekningen, har meldt om farlige situasjoner mellom syklende og transport knyttet til deres virksomhet, og det er derfor sett på mer trafiksikre løsninger.
Formålet med tiltaket:	Bygge om den eksisterende strekningen slik at den får en mer trafiksikker avslutning mot adkomsten til Produksjonskjøkkenet og Kiwi Grilstad.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bedrer en eksisterende snarvei og bidrar til kortere reisetid for gående og syklende. Endringen av utformingen bidrar til en mer trafiksikker løsning, for å unngå ulykker mellom syklist og næringskjøretøy.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Medfører behov for søknad om dispensasjon da tiltaket ikke er i samsvar med gjeldende reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Prosjektet gjennomføres som en del av utbyggingen av Produksjonskjøkkenet på Grilstad, som skal utvides i perioden 2022/2023.
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektets fremdrift er avhengig av fremdriften til Produksjonskjøkkenet som gjennomføres i regi av TK Helse & velferd. Det må søkes om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for å kunne gjennomføre tiltaket.

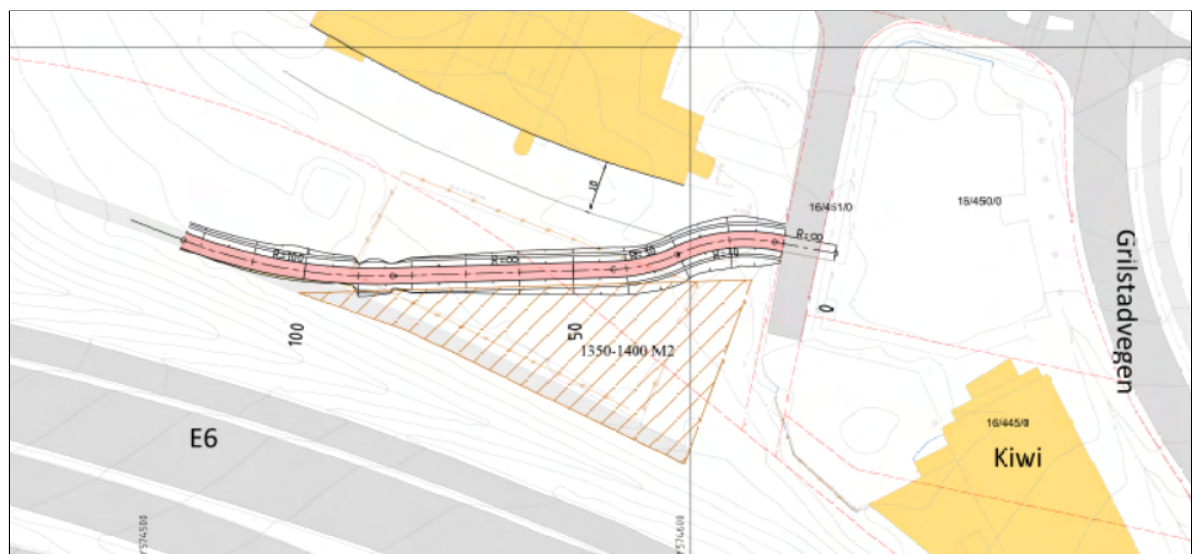
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
2	2020	40 %			2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,4	1,6				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				

Planlegging er finansiert av Punkttiltak sykkel (2017) - 0,4 millioner.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20101S Rotvollruta, del 3-5
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

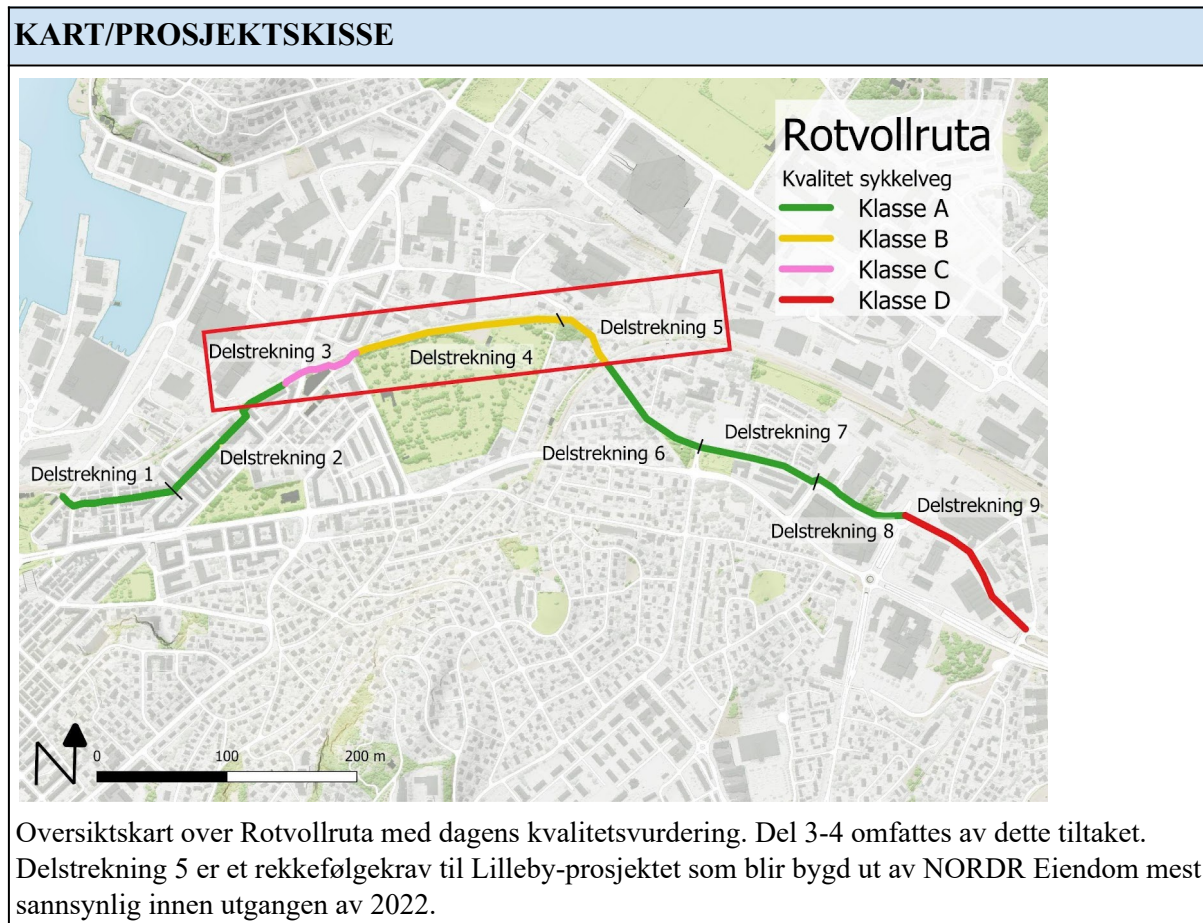
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tydeliggjøring og kvalitetsheving av en 650 meter gang- og sykkelveg. Forbedre linjeføringen for syklende fra brua over Nidarholms gate og ned på Anton Kalvaas gate. Tydeliggjøre og asfaltere gang- og sykkelvegen mellom Trikkestallen og Lilleby stasjon, samt forbedre overvannshåndteringen på området. Legge nytt gruslag med forbedret avrenning på gang- og sykkelvegen langs med Lademoen gravlund. Kvalitetsheving fra klasse B til A ved gravlunden og fra klasse C til B ved Trikkestallen.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket tilrettelegger for økt andel syklende og gående gjennom et trygt og tilgjengelig tilbud. Strekningen vil være en avlastningsvei for Innherredsveien og ekspressykkelvegen, og under anleggsfasen til Innherredsveien være en mulig omkjøringsrute.
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:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er kategorisert som mindre tiltak på eksisterende veg, og det er ikke behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	Forventet byggestart oktober 2021. Mulig ferdigstillelse april 2022.
Samordning andre tiltak:	-Ekspressykkelveg Lilleby - Dalen (SVV) -NORDR Eiendom - Rekkefølgekrav om utbedring av området sør for jernbaneundergangen ved Stjørdalsveien -Elektrifisering av jernbanen - langt fram i tid
Usikkerhet i prosjektet	Forurensset grunn, kabler i grunnen, faseplan, mengde asfaltering, koordinering BaneNOR

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

8,5	2021	10 %	01.05.2021	Byggherrekalkyle	2022
Merknad: Omfang redusert ift. plan fra prosjektutvikling.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	6				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				
Merknad: 6 mill. forskuttet til utbygging i PR-sak 58/21.						



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21102S Fjordgata, midlertidig løsning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres ca. 675 m sykkelveg i Fjordgata og deler av Munkegata, på nordsiden av vegen. Sykkelvegen skal ha generell bredde på 3 m, med noe innsnevring på de smaleste partiene på strekningen. Sykkeltilbudet skal kobles til eksisterende sykkelveg i Sandgata/Olav Tryggvasons gate i vest og sykkelfelt i Kjøpmannsgata i øst. Sykkelvegen skal etableres gjennom enkle tiltak i første omgang. Dagens skråparkering endres til langsgående parkering for å få bedre plass til oppmerking av toveis sykkelveg på innsiden av parkeringsareal (p-areal). Sykkelvegen vil bli etablert med oppmerking av hvite linjer, gul midtstripe og hvite piler med sykkelsymbol. Intensjonene er å unngå omfattende gravearbeid og at eksisterende sandfang/avrenning skal fungere etter tiltaket. Gatetrær skal i størst mulig grad skal bevares.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket følger opp politisk vedtak om sykkeltilbud i Fjordgata. Tiltaket skal tilrettelegge for økt andel syklende og gående gjennom et trygt og tilgjengelig tilbud.
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:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaksområdet omfattes av reguleringsplan r0118 Midtbyplanen, hvor det er regulert til kjøreveg, gangveg og parkering. Det er ikke behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2022
Samordning andre tiltak:	Gatebruksplan for Midtbyen
Usikkerhet i prosjektet	Politiske vedtak

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
13,3*	2021	7,1 % (relativt standardavvik)	03.02.2021 og 19.02.2021	Standard gruppeanslag iht SVVs HB R764	

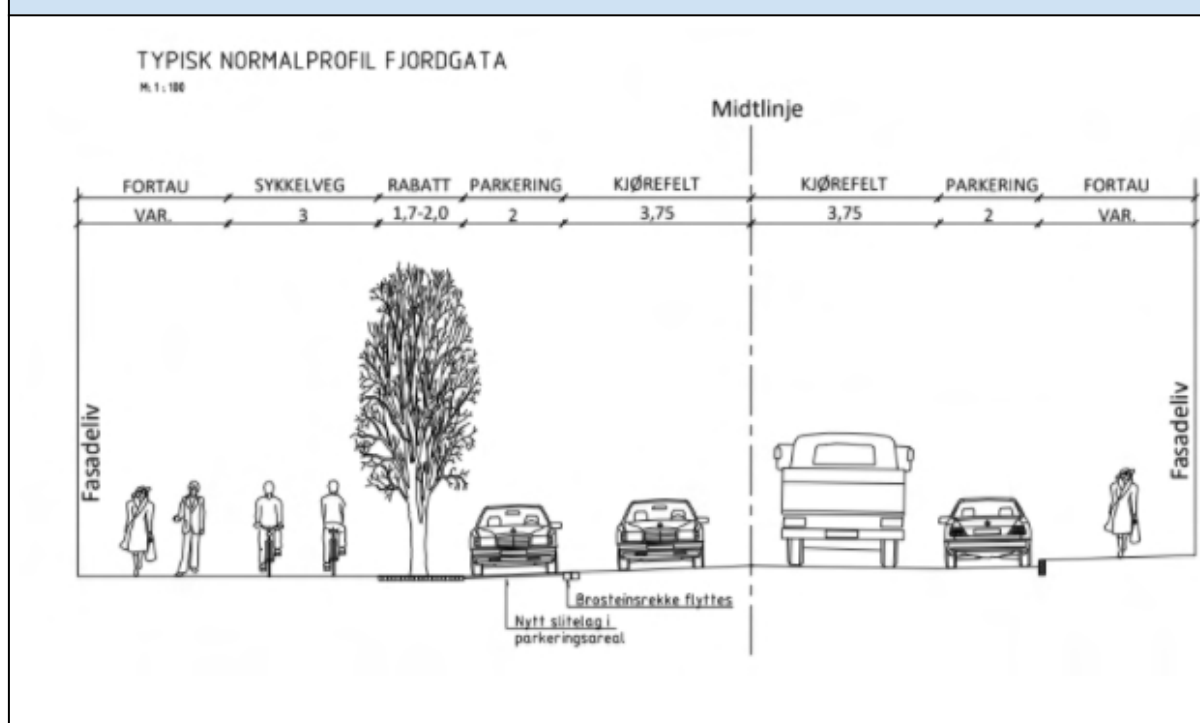
*Planleggingskostnader og arbeid utført før 2021 ble ikke inkludert i anslaget.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,5	13,3				
Prosjektfase:		UB				

Bevilgning i 2022 ble i sin helhet forskuttet i 2021 jf. PR-sak 31/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mindre tiltak for oppgradering av GS-nettet på fylkesveg i byvekstområdet. Typiske tiltak er mindre kryssutbedringer, mindre strekningsforbedring, justering av kantstein, etablering av opphøyde sykkelkryssinger, forbedring av opplevd trygghet gjennom separering og skjerming. Inspeksjoner er gjennomført i sin helhet i 2018/2019. Deler av nettet er senere inspisert på nytt. Inspeksjoner av enkelt-traséer utført sommeren 2021. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Formålet med tiltaket:	Forbedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Forbedre det etablerte tilbudet for myke trafikanter gjennom mindre tiltak gir økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet. Andelen myke trafikanter forventes dermed å øke noe i tråd med nullvekstmålet.

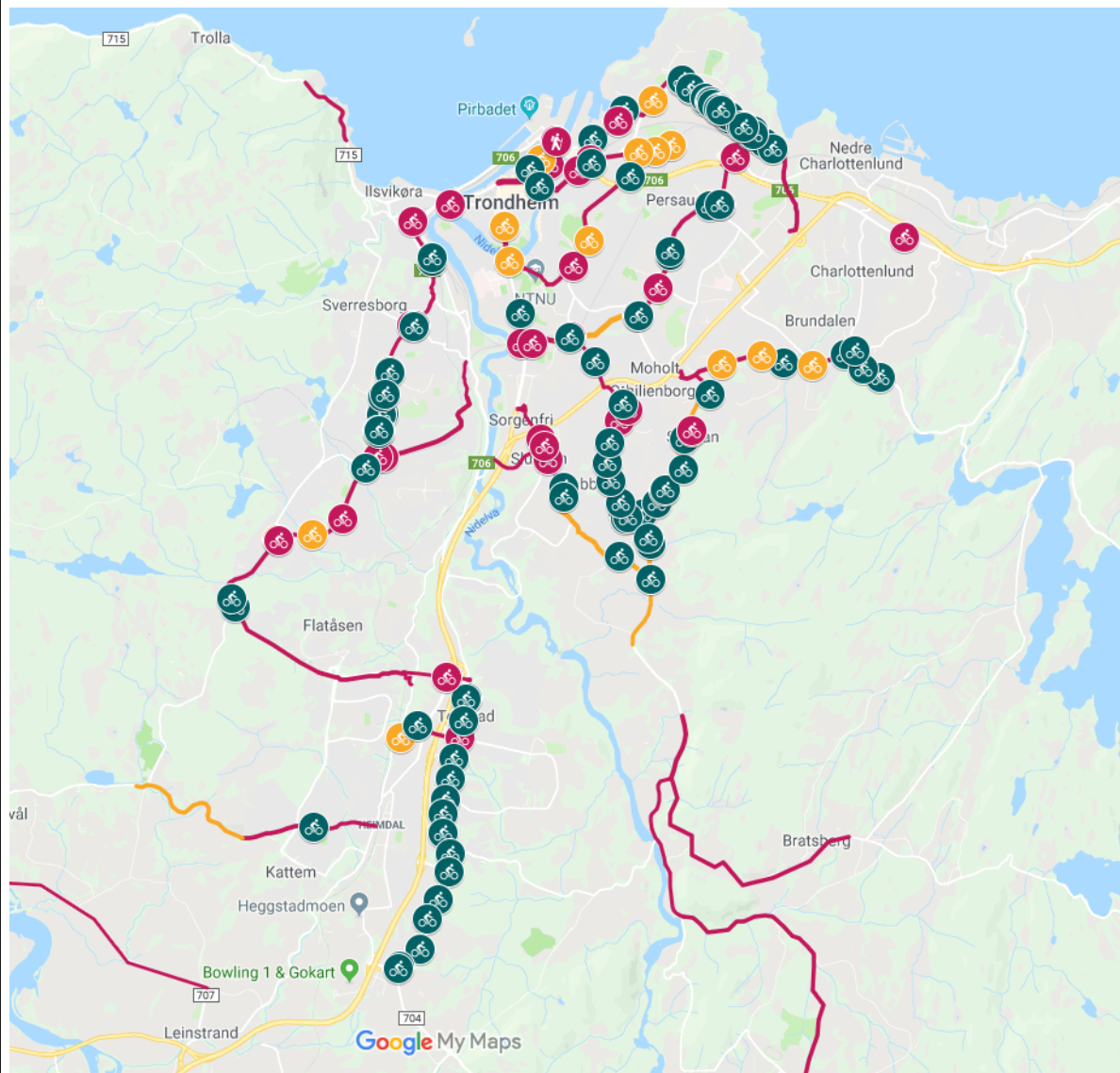
STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2025
Samordning andre tiltak:	Mulig samordning med andre sekkeposter

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2021		2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5				
Prosjektfase:		UB				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22116S TSS Sykkelveg fase 1 Jernbanebrua - Brattørbrua
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny toveis sykkelveg mellom Jernbanebrua og Brattørbrua i forbindelse med gjennomføring av utbygging av Trondheim Stasjonssenter. Lengde ca. 270 meter, bredde 3,0 meter, 810 m² – planlegges iht. vegeiers gjeldende normaler, håndbøker og retningslinjer, norske standarder, etc.
Formålet med tiltaket:	Nyetablering av en sammenhengende toveis sykkelveg fra Jernbanebrua til Brattørbrua – adskilt fra bilfelt. Øke trafikksikkerheten.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilrettelegging for syklistar og redusere konflikter med andre trafikanter.

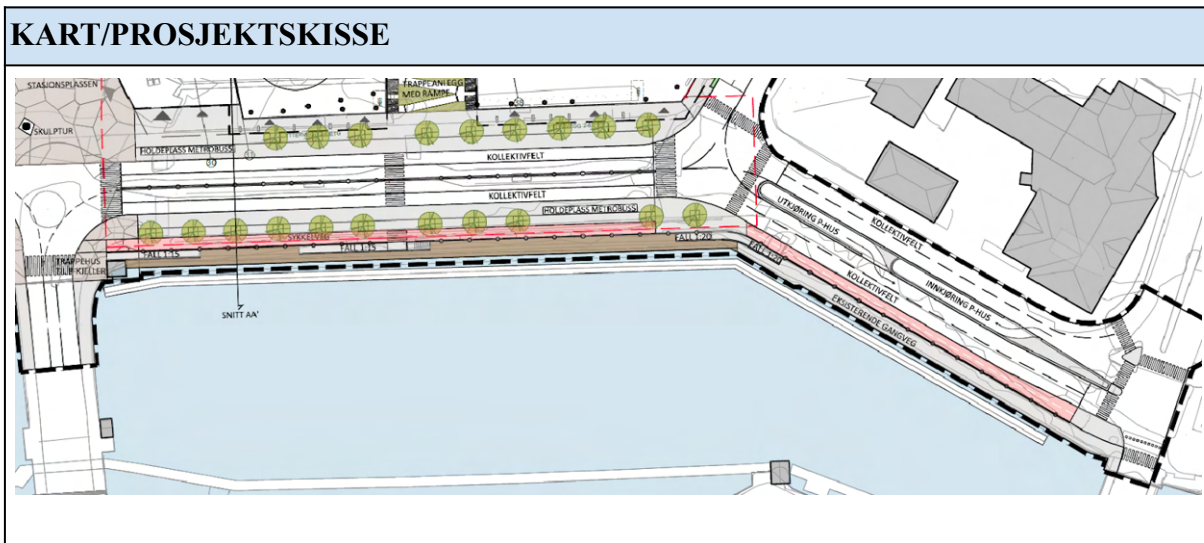
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim Stasjonssenter iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret opparbeidelse av gate og utomhusanlegg etter at Gryta Parkeringskjeller er bygd og før nytt Terminalbygg på Trondheim S igangsettes.
Usikkerhet i prosjektet	Normale usikkerheter knyttet til planlegging av slike tiltak: - Investeringsbeslutninger - Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå - Teknisk plangodkjenning - Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjet (år):
3,4	2017	25	2022
Merknad:			

Anslag gjennomført oktober 2017 ved bruk av elementskjema. Prosjektet er i ferd med å utarbeide nye kalkyler og vil på bakgrunn av det vurdere om det er behov for å legge fram oppdaterte kostnadstall til programrådet. Dette er i samsvar med vedtak i PR-sak 7/18.

Flere av kostnadselementene er fordelt med den øvrige opparbeidelsen, som for eksempel kantstein som deles med fortau/gate, belyningsanlegg som deles med områdebelysningen, etc.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp:		3,7				
Prosjektfase:		DP, UB				
Annen finansiering:	I PR-sak 7/18 ble et tilskudd på 3,4 mill. kr vedtatt. Indeksregulert til 2022-kroner utgjør dette 3,7 mill. kr.					



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22117S TSS Sykkelveg fase 2 Fosenkaia – Jernbanebrua
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny toveis sykkelveg mellom Fosenkaia og Jernbanebrua i forbindelse med gjennomføring av utbygging av Trondheim Stasjonssenter. Lengde ca. 120 meter, bredde 3,0 meter, 360 m² – planlegges iht. vegeiers gjeldende normaler, håndbøker og retningslinjer, norske standarder, etc. Sykkelvegen er i reguleringsplanen angitt som hovednett for sykkel. Tiltaket er en forlengelse av sykkelvegen som skal etableres på strekningen Jernbanebrua-Brattørbrua. Løsningen er kommet som et krav i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen 2013-2019.
Formålet med tiltaket:	Nyetablering av en sammenhengende toveis sykkelveg fra Fosenkaia til Jernbanebrua – adskilt fra bilfelt. Øke trafikksikkerheten.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilrettelegging for syklister og redusere konflikter med andre trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2025-26
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim Stasjonssenter iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret opparbeidelse av gate og utomhusanlegg vest for Jernbanebrua i forbindelse med ferdigstilling av ny kollektivterminal på Trondheim S
Usikkerhet i prosjektet	Normale usikkerheter knyttet til planlegging av slike tiltak: - Investeringsbeslutninger - Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå - Teknisk plangodkjenning - Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1,5	2017	25	Oktober 2017	Elementskjema	

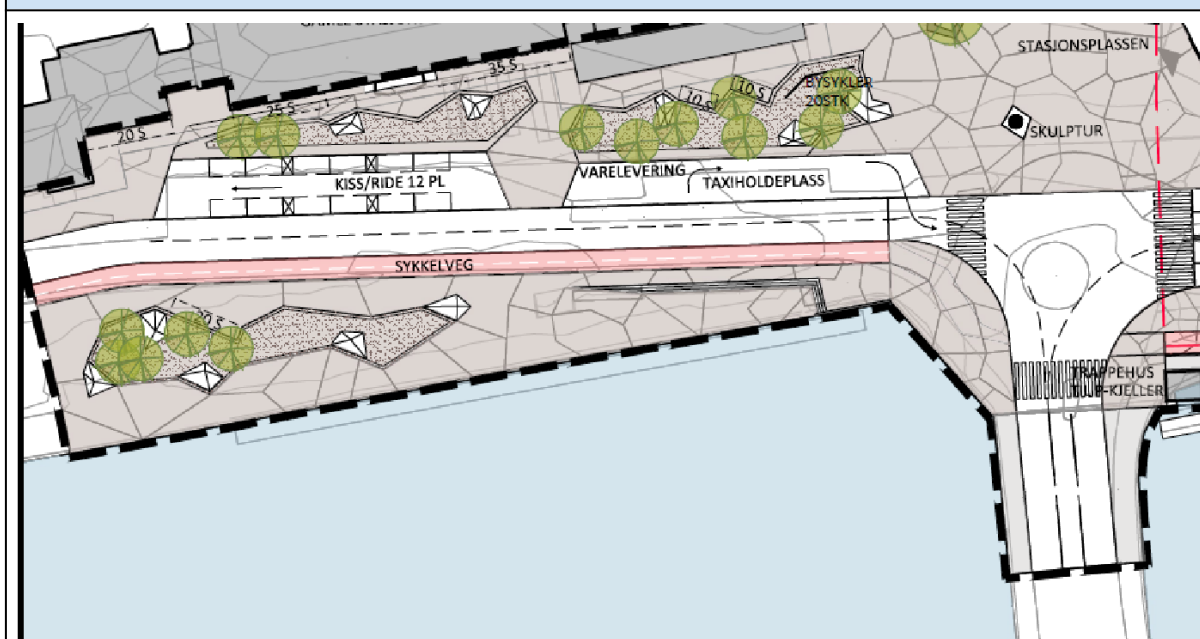
Kostnad er beregnet ut fra løpemeterkost med basis fra Prosjektark TSS Sykkelveg Fase 1.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,7				
Prosjektfase:		DP, UB				

Miljøpakkens bidrag til TSS sykkelveg fase 2 vil ha en øvre ramme på 1,7 mill. 2022-kr.
Tiltaket er langs kv. og realisering forutsetter at TK påtar seg fremtidig driftsansvar.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22118S TSS Sykkelskinne i Sjøgangen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens løsning med sykkelskinne i den brede trappen på stasjonssiden på Sjøgangen fungerer ikke optimalt. Det ønskes en bredere og mer funksjonell skinne.
Formålet med tiltaket:	Forbedret mulighet for syklister til å benytte Sjøgangen til transport mellom Brattøra og Midtbyen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilrettelegging for syklister.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og bygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim S iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret opparbeidelse av gate og utomhusanlegg etter at Gryta Parkeringskjeller er bygd og før nytt Terminalbygg på Trondheim S igangsettes
Usikkerhet i prosjektet	Investeringsbeslutninger Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå Teknisk plangodkjenning Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1,5	2020	30	Mai 2020	Grov estimering	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,6				
Prosjektfase:		DP, UB				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22119S TSS Sykkelhotell under Sjøgangen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med utbyggingen av Trondheim Stasjonssenter, og den nye felles kollektivterminalen spesielt, er det et ønske om å tilrettelegge for økt bruk av sykkel som transportmiddel til og fra Trondheim S. Derfor inngår det i planene å bygge et vesentlig antall nye sykkelparkeringsplasser, både innvendig og utvendig. Et av tiltakene er å bygge et sykkelhotell med ca. 150 plasser under den brede trappen til Sjøgangen rett ved den nye terminalen.
Formålet med tiltaket:	Forbedret mulighet for å benytte sykkel som fremkomstmiddel til Trondheim S ved å etablere trygge parkeringsmuligheter for disse.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilrettelegging for syklist.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan r20140024
Mulig utbyggingsperiode:	2025
Samordning andre tiltak:	Utføres i sammenheng med den øvrige utbygging av Trondheim Stasjonssenter iht. vedtatt reguleringsplan – her konkret i forbindelse med ferdigattest for den nye kollektivterminalen.
Usikkerhet i prosjektet	Normale usikkerheter knyttet til planlegging av slike tiltak: - Investeringsbeslutninger - Kapasitet entreprenørmarked / Endring kostnadsnivå - Teknisk plangodkjenning - Diverse tillatelser fra myndigheter og etater

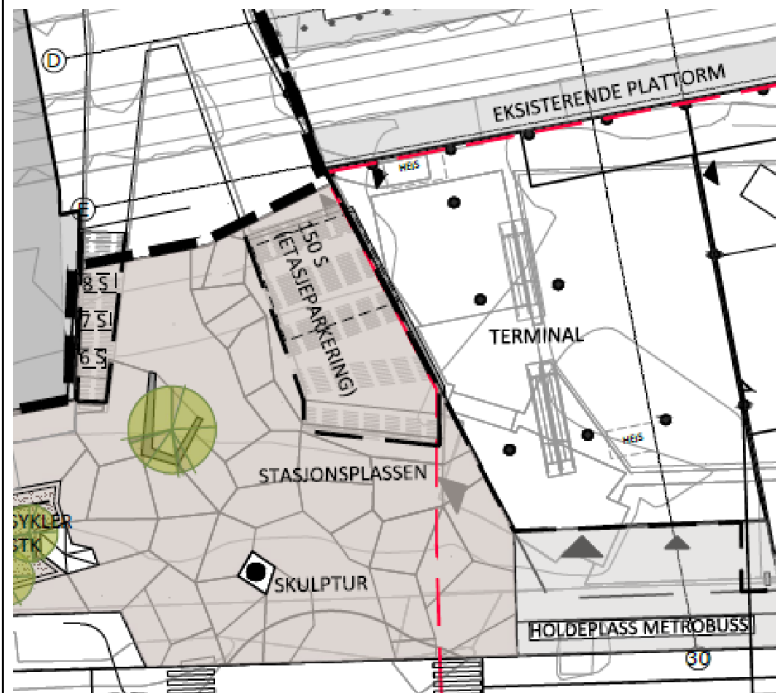
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3	2020	30 %	Mai 2020		2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):					3,1	
Prosjektfase:					DP, UB	

Miljøpakkens bidrag til TSS sykkelhotell under Sjøgangen vil ha en øvre ramme på 3,1 mill. 2022-kr. Beløpet indeksreguleres ved fremtidig utbetaling.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	23100S Rv. 706 Gildheim - Leangbrua (1)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Lilleby/ Strandveien består av tre delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Byggeplan) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Bygging) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gate (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gate – Pirbrua (Reguleringsplan) Prosjektet omfatter delstrekning 1. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. 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
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan og byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2023-24

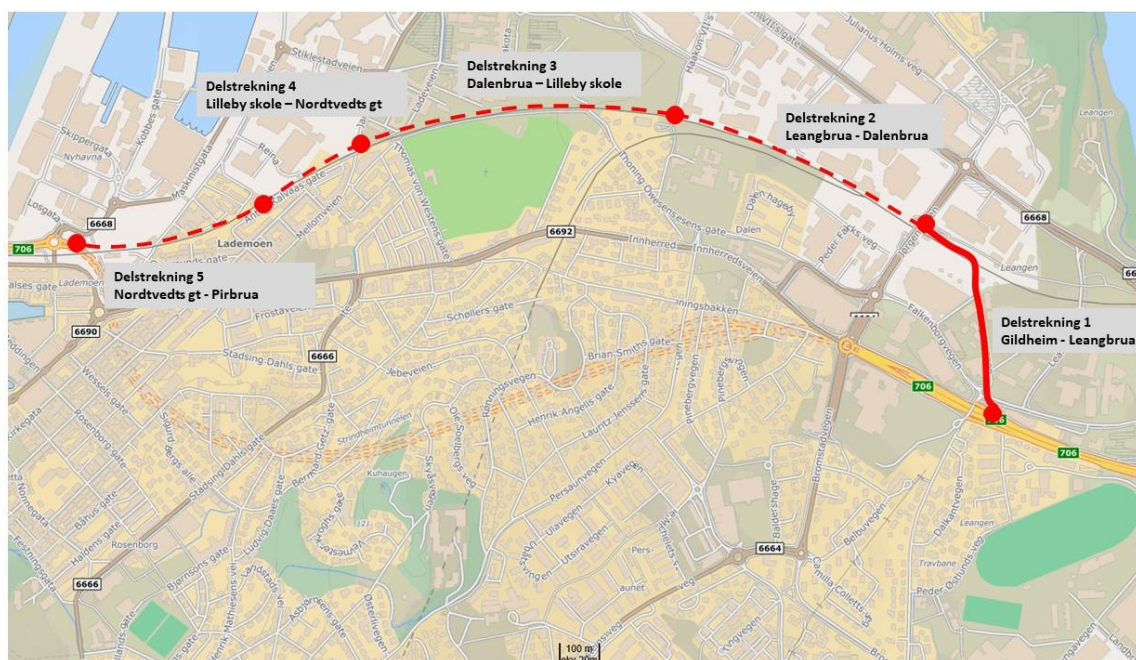
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
192	2021	10 %	3. juni 2020	ANSLAG	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):			120	72		
Prosjektfase:			UB	UB		

I årsbudsjett 2021 ble det avsatt 6 mill. kr til detaljplanlegging av delstrekning 1, forutsatt statlig finansiering. I statsbudsjett 2021 kom kun 10 mill. kr til Rv. 706 hovedsykkelveg, og dette ble avsatt til delstrekning 3. Dermed står delstrekning 1 uten tidligere bevilgning.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21103S Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Lilleby/ Strandveien består av tre delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Byggeplan) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Bygging) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gate (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gate – Pirbrua (Reguleringsplan) Prosjektet omfatter delstrekning 2. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. 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
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan og byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2022

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
74	2022	10 %	3. juni 2020	ANSLAG	2022

Merknad: Styringsramme på 74 mill. kr er kostnadsanslag fratrullet inntekter.

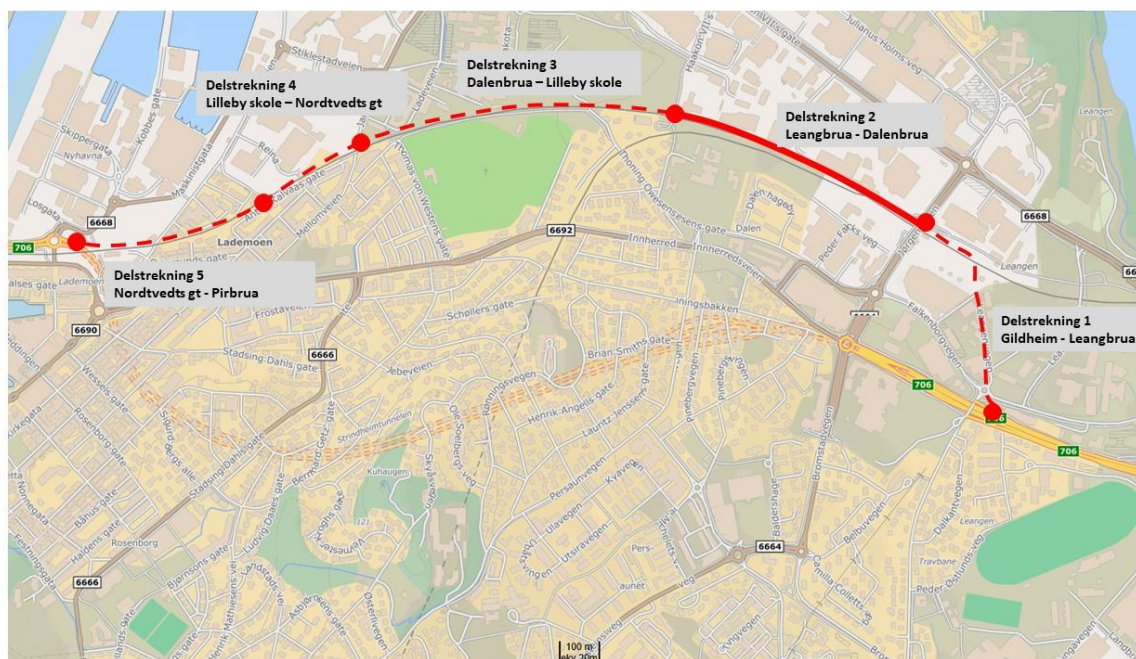
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	20,9	10	43,1			
Prosjektfase:		UB	UB			

20,9 mill. kr omdisponert fra riksvegprosjekt jf. KU-sak 36/21.

I årsbudsjett 2021 ble det avsatt 5 mill. kr til detaljplanlegging av delstrekning 2, forutsatt statlig finansiering. I statsbudsjett 2021 kom kun 10 mill. kr til Rv. 706 hovedsykkelveg, og dette ble avsatt til delstrekning 3. Derfor er tidligere bevilgning tilsvarende vedtak i KU-sak 36/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20102S Rv. 706 Dalenbrua – Lilleby skole (3)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Lilleby/ Strandveien består av tre delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Byggeplan) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Bygging) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gate (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gate – Pirbrua (Reguleringsplan) Prosjektet omfatter delstrekning 3. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud.
Bidrag til måloppfyllelse:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. 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:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan og byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	2021-22

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
103	2022	10 %	3. juni 2020	ANSLAG	2022

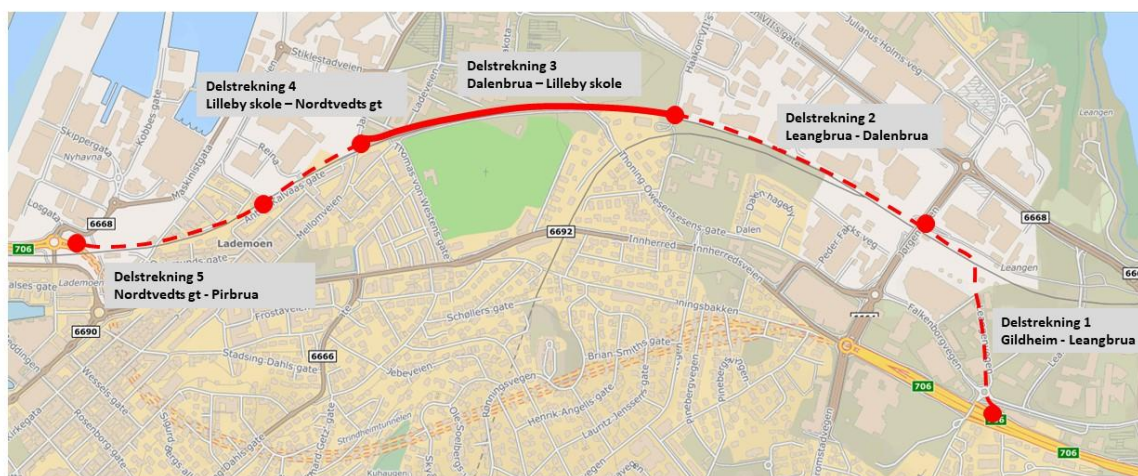
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	45	20	38			
Prosjektfase:	UB	UB	UB			

Tidligere bevilget 35 mill. i 2020 og 10 mill. i 2021.

I årsbudsjett 2021 ble det avsatt 50 mill. kr til bygging av delstrekning 3, forutsatt statlig finansiering. I statsbudsjett 2021 kom kun 10 mill. kr til Rv. 706 hovedsykkelveg, og dette ble avsatt til delstrekning 3.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22120S Rv. 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate (4)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Byggeplan) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Bygging) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gate (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gate – Pirbrua (Reguleringsplan) Prosjektet omfatter delstrekning 4. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Planen vil være et positivt bidrag til at målene i Byvekstavtalen lettere kan nås. Delstrekningen har avgjørende betydning for å etablere en sammenhengende hovedsykkelvegen mellom Ranheim og Brattøra/Midtbyen, Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning. Bevilgning i 2022 omfatter utarbeidelse av reguleringsplan og detaljplan.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/ reguleringsplan og detaljplan
Planstatus:	Ingen formelle planer
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
124	2021	40 %	2022

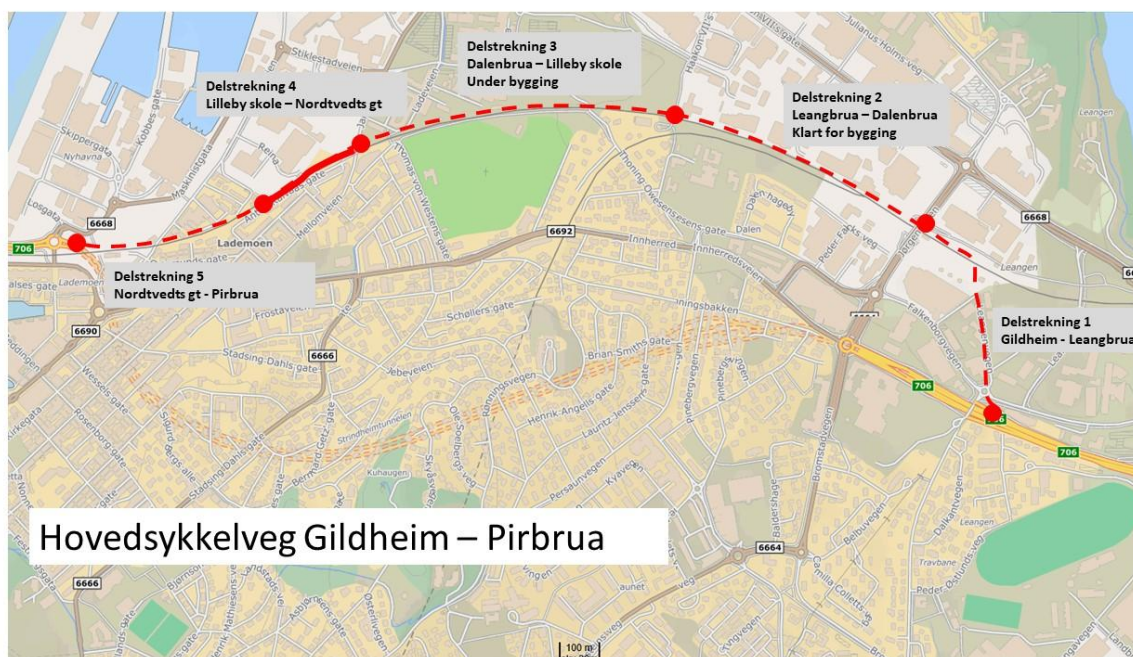
Merknad: Mini-anslag 17. aug 2021

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		6				
Prosjektfase:		DP/regulering, detaljplan				

I årsbudsjett 2021 ble det avsatt 3 mill. kr til detaljplanlegging av delstrekning 4, forutsatt statlig finansiering. I statsbudsjett 2021 kom kun 10 mill. kr til Rv. 706 hovedsykkelveg, og dette ble avsatt til delstrekning 3. Derfor ingen tidligere bevilgning på delstrekning 4.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22121S Fv. 6682 Søbstadvegen-John Aaes veg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen (Heimdalsruta) består av følgende delstrekninger: 1) Søbstadvegen – John Aaes veg – 1,2 km 2) John Aaes veg – Okstadøy – 1,3 km 3) Okstadøy – Selsbakk – 1,7 km 4) Selsbakk – Sluppen – 0,8 km Dette prosjektet omfatter delstrekning 1. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det planlegges eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket utformes i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet og færre forsinkelser. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/ regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2023-24

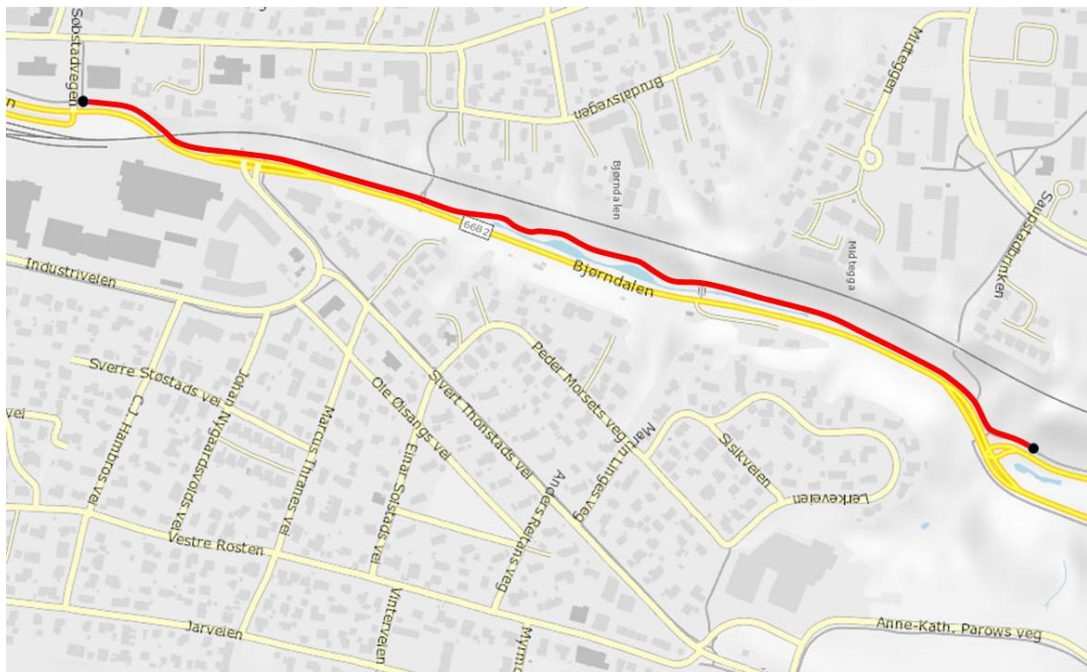
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
60	2021	+/- 40 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1				
Prosjektfase:		DP/reg.plan				

I årsbudsjett 2021 er det avsatt 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av fv. 6682 Heimdal - Selsbakk. I det videre arbeidet med detaljplanlegging deles strekningen opp i tre delstrekninger som hver opprettes som et eget prosjekt og det opprinnelige prosjektet avsluttes.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22122S Fv. 6682 John Aaes veg-Okstadøy
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen (Heimdalsruta) består av følgende delstrekninger: 1) Søbstadvegen – John Aaes veg – 1,2 km 2) John Aaes veg – Okstadøy- 1,3 km 3) Okstadøy – Selsbakk – 1,7 km 4) Selsbakk – Sluppen – 0,8 km Dette prosjektet omfatter delstrekning 2. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det planlegges eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket utformes i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet, og færre forsinkelser. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/ regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2023-24

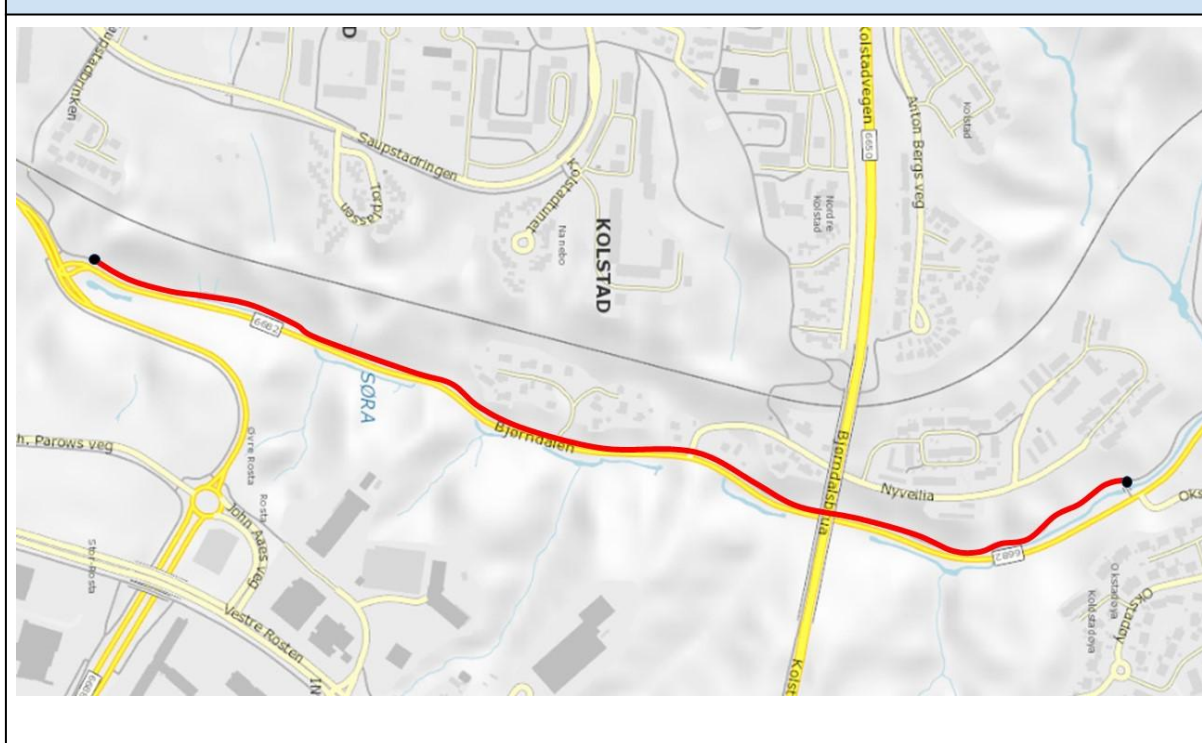
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
80	2021	+/- 40%	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan				

I årsbudsjett 2021 er det avsatt 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av fv. 6682 Heimdal - Selsbakk. I det videre arbeidet med detaljplanlegging deles strekningen opp i tre delstrekninger som hver opprettes som et eget prosjekt og det opprinnelige prosjektet avsluttes.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22123S Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen (Heimdalsruta) består av følgende delstrekninger: 1) Søbstadvegen – John Aaes veg - 1,2 km 2) John Aaes veg – Okstadøy – 1,3 km 3) Okstadøy – Selsbakk – 1,7 km 4) Selsbakk – Sluppen – 0,8 km Dette prosjektet omfatter delstrekning 3. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det planlegges eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket utformes i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet, og færre forsinkelser. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2023-24

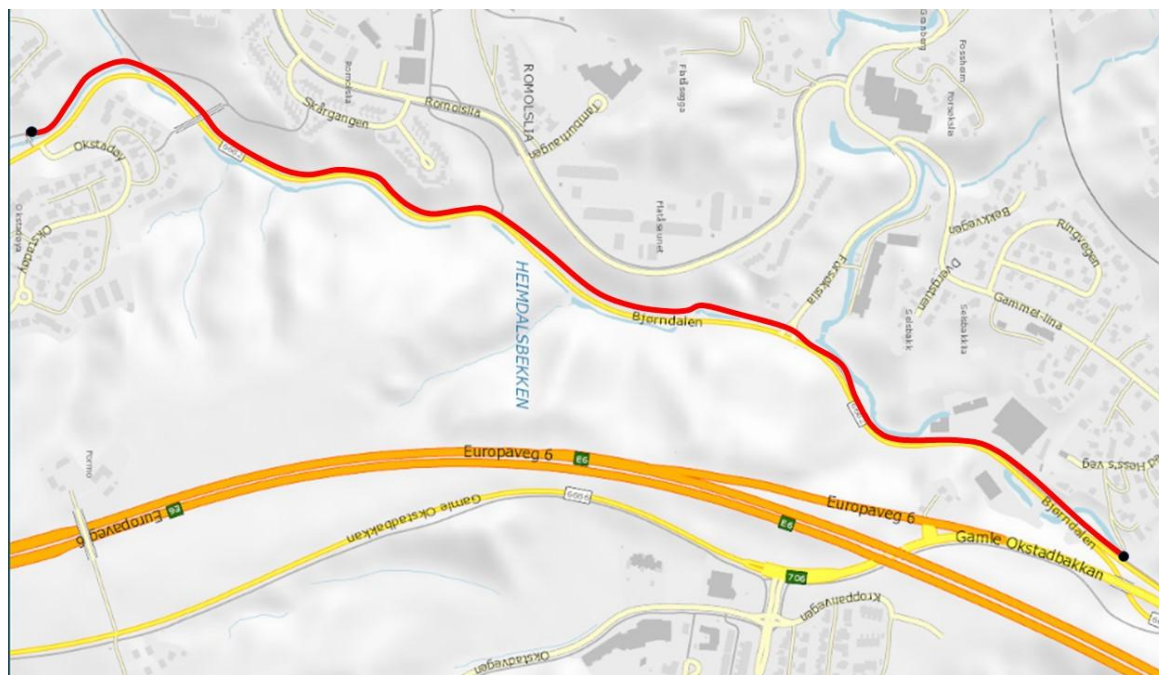
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
150	2021	+/- 40%	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				
Prosjektfase:		DP/reg.plan				

I årsbudsjett 2021 er det avsatt 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av fv. 6682 Heimdal - Selsbakk. I det videre arbeidet med detaljplanlegging deles strekningen opp i tre delstrekninger som hver opprettes som et eget prosjekt og det opprinnelige prosjektet avsluttes.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21104S Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

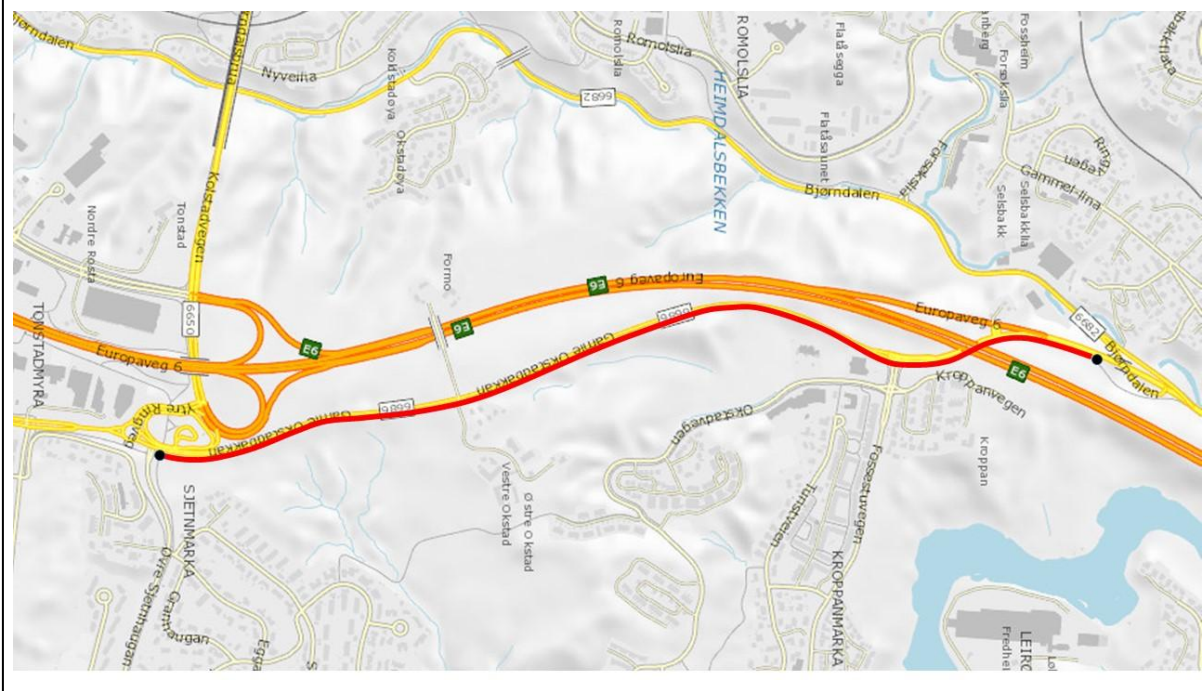
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg på østsiden av E6 fra Tonstadkrysset til den møter hovedsykkelvegen gjennom Bjørndalen. Strekningen inngår i Tillerruta. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det planlegges eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket utformes i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.
Formålet med tiltaket:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet og færre forsinkelser. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging/regulering
Mulig utbyggingsperiode:	2023-24

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
110	2021	+/-40 %	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	3				
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22124S GS-bru over Stjørdalselva, Værnes-Reppe
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva i området mellom Værnes og Reppe
Formålet med tiltaket:	Tiltaket vil øke mulighetene for at flere bruker sykkel t/r Lånke og inn til sentrum når man skal til og fra jobb eller andre aktiviteter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Ved å legge til rette for bedre og kortere adkomst til Stjørdal sentrum fra Lånke vil det bidra til at byområdet blir mer tilgjengelig for gående og syklende. Videre vil det bygge opp under nullvekstmålet ved at det blir enklere å velge sykkel framfor personbil. Undersøkelser viser at sannsynligheten for at en reise gjennomføres med sykkel øker jo større del av reisen er tilrettelagt med infrastruktur for sykkel. Dagens sykkelveg oppleves som utrygg og ubehagelig for mange pga støy og støv. GS-bru over Stjørdalselva er et forslag som er mer på de myke trafikantenes premisser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Krever reguleringsplan.
Usikkerhet i prosjektet	Løsningen forutsetter at Bane NOR gir tillatelse til utvidet bruk av dagens jernbaneovergang. Vassdrag med viktige naturområder må hensyntas.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		PU				

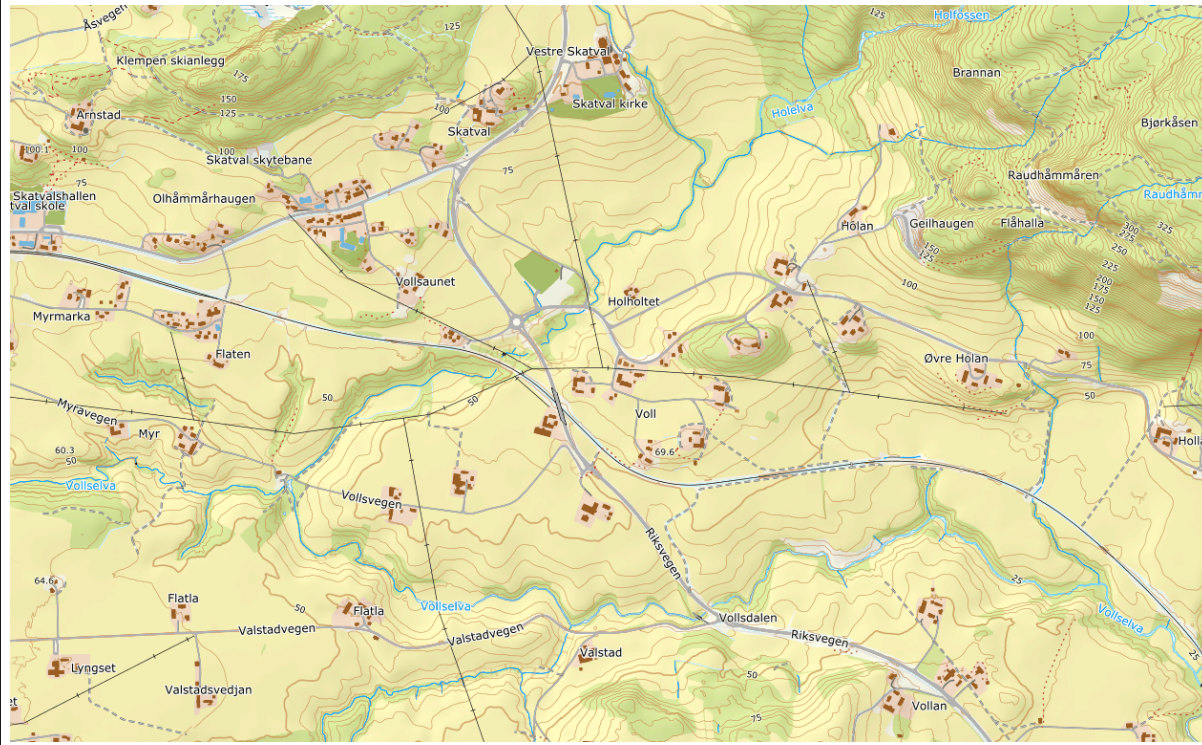
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22125S Kvithammer - Skatvalskrysset
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med utbyggingen av E6 Kvithammer - Åsen har en utbyggingsavtale delfinansiert en gang- og sykkelveg langs nåværende E6 fra Kvithammer - Skatvalskrysset. Det søkes å finne restfinansiering for dette prosjektet innenfor midler i Miljøpakken.
Formålet med tiltaket:	Sammenhengende gang- og sykkelveg fra Skatval til Stjørdal
Bidrag til måloppfyllelse:	Hovedtransportåren mellom Skatval og Stjørdal er i dag E6, hvor deler av strekket mangler gang- og sykkelveg. Flere kan velge sykkel framfor bil hvis gang- og sykkelveg blir sammenhengende fra Skatval sentrum til Stjørdal sentrum.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Ingen reguleringsplan, kan bli behov.
Mulig utbyggingsperiode:	Prosjektet skal avklare mulige løsninger og disse vil ha betydning for mulig byggeperiode.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, valg av standard, hvem skal eie og drifte GSV, reguleringsbehov.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		PU				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20103S GS-bru over Gaula
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

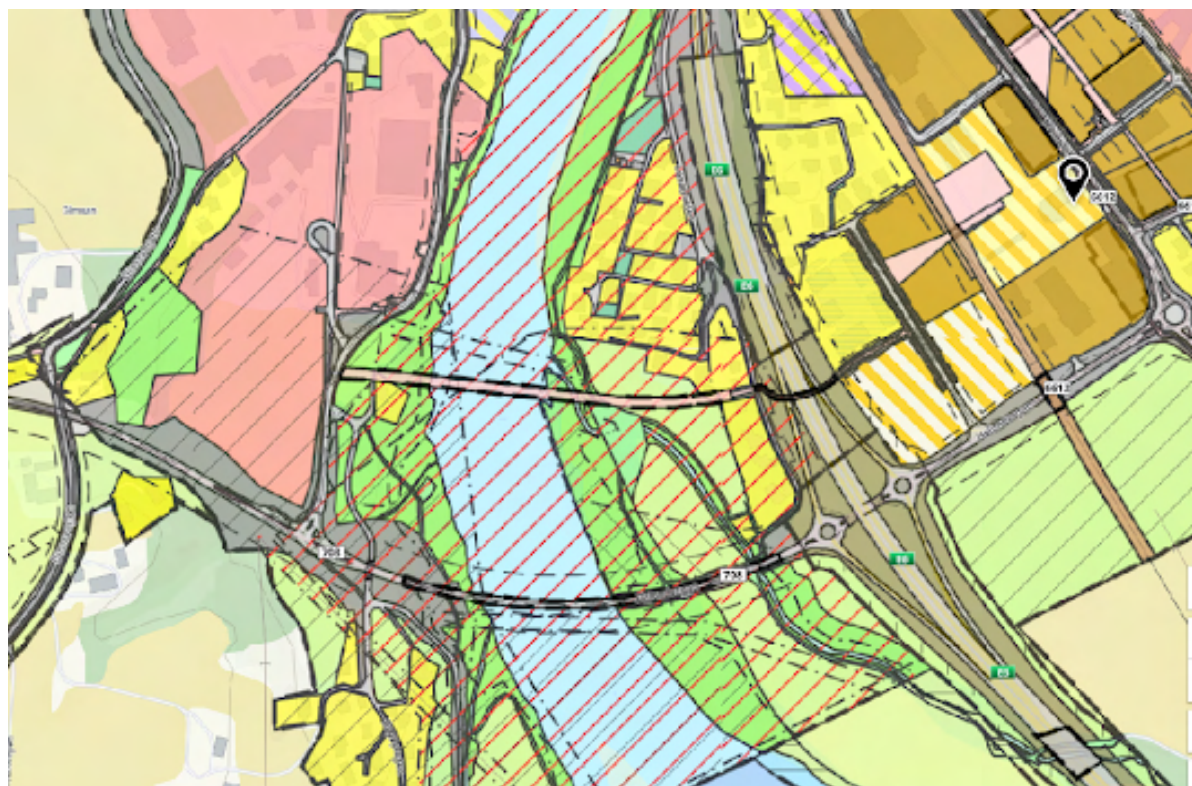
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang- og sykkelveg over Gaula jf. områdeplan for Melhus sentrum. Tiltaket må sees i sammenheng med tiltaket Gang og sykkelveg over E6. Bruens lengde er estimert til 400 meter, med en bredde på ca. 4, 5 meter.
Formålet med tiltaket:	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:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging
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 (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
125	2019	40 %	
Foreløpig styringsmål basert på forenklet anslag fra 09.09.2019. Endelig styringsmål fremlegges etter ferdigstilt prosjektutvikling.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,7	2				
Prosjektfase:	PU	PU/DP				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21105S Monstuflata-Gimsvegen
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ny gang- og sykkelveg fra ny gangbru over Gaula og opp til Gimsvegen mot Brekkåsen. Tiltaket er siste etappe i en ny forbindelse fra kollektivknutepunktet til Gimse/Brekkåsen. Det er gjennomført en mulighetsstudie for å se på trasévalg.
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:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, regulering og byggeplan
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.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2019	40 %	2022

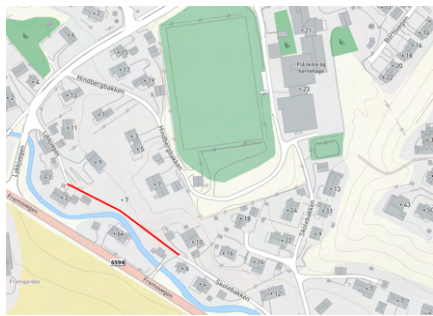
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1				
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan, byggeplan				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22126S Skolebakken, Ler
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	150 meter ny gang- og sykkelveg like ved Flå skole på Ler. Vegen skal følge kommunens veg- og veglysnorm
Formålet med tiltaket:	Det er i dag behov for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6594 (Fremovegen). Vegen vil bidra til et mer attraktivt gangnettverk og knytte deler av skole- og boligområde med resten av Ler sentrum. Utbygging vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnett fra kollektivknutepunkt og til skole/bolig.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bygger opp under miljøpakkens delmål 1-5 og 9. Løsningen vil sikre bedre fremkommelighet for både buss, gående og syklist.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Gang- og sykkelveg er regulert i Områdeplan for Ler
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Usikkerhet i prosjektet	Kostnader, grunnforhold (kvikkleire)

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		PU				

KART/PROSJEKTSKISSE	
	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22127S Fv. 6590 Hermanstad - Losenkrysset
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	2,2 km gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6590.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å etablere sikker adkomst for myke trafikanter til nytt fremtidig boligområde på Hermanstad.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar i hovedsak til å oppfylle delmål 3 og 5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Gang- og sykkelveg er regulert (PlanID: 2017005). Detaljprosjektering har vist at det må foretas en reguleringsendring av trasé grunnet dårlige grunnforhold og konflikt med MeTro-ledning.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, nærliggende boliger, konflikt med MeTro-ledning, krevende terreng (stigningsforhold, kurvatur).

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,2				
Prosjektfase:		PU				
Ved realisering vil Trøndelag fylkeskommune bidra med 5,6 mill. kr eks. mva (7 mill. kr inkl. mva). I tillegg delfinansiering gjennom utbyggingsavtale (beløp foreløpig uavklart).						
0,2 mill. kr til prosjektutvikling ble forskuttert i 2021 jf. PR-sak 74/21.						

33. Prosjektbeskrivelser gange

Gange

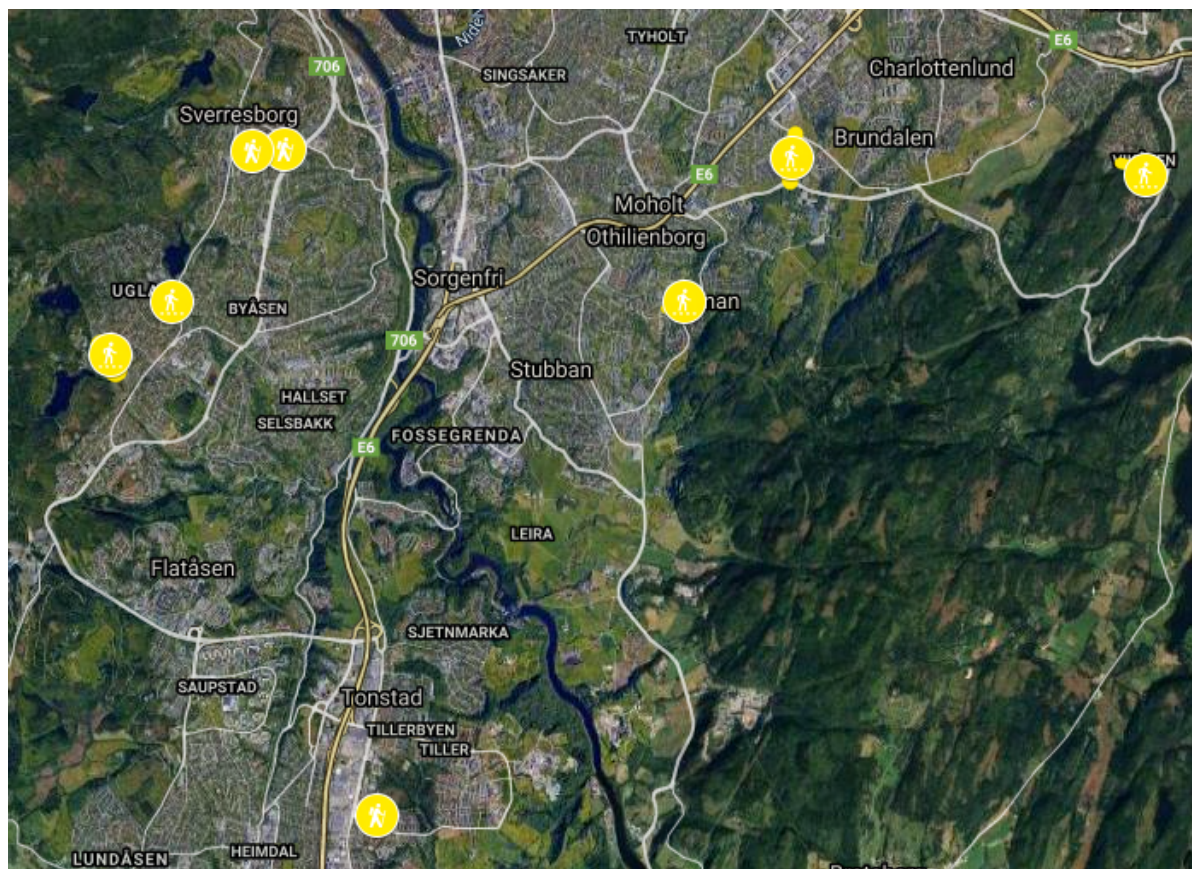
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21106G Snarveipakke 8
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av følgende snarveier: • Snarvei mellom Gamle Oslovei og Ugla skole • Snarvei mellom Arne Garborgs veg og Anders Hovdens veg • Snarvei mellom Granåsvegen og Gamle Jonsvannsveien • Snarvei til Vikåsen skole • Snarvei mellom Sverresdalsveien og Gamle Oslovei • Snarvei mellom Svartholtet og Rognbudalen • Snarvei mellom Steinanvegen og Edgar B Schieldrops gt Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytstandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
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.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og økt tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Bygging
Planstatus:	Detaljplan ferdig. Reguleringsstatus ikke relevant
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Ingen naturlige prosjekt å samordne mot
Usikkerhet i prosjektet	Grunneiersamtykker, bl.a snarvei Granåsvn. - Gml. Jonsvannsvn

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	11				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				

KART/PROSJEKTSKISSE



Gul markering viser hvor det skal bygges snarveier i 2022.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22128G Snarveipakke 9
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I 2022 skal det planlegges og prosjekteres 8-10 snarveier. Disse snarveiene vil bli prioritert i løpet av høst/vinter 2021. Midler til utbygging vil bli spilt inn til budsjett 2023. Gågruppa har kartlagt over 600 eksisterende snarveier/tråkk i hele Trondheim by. Blant disse er det også registrert en rekke snarveier til både Metrobuss og andre kollektivholdeplasser. Siden oppstart av satsingen er ca. 85 snarveier ferdig oppgradert og ca. 10 nye snarveier skal bygges i løpet av 2021. 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.
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.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og økt tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Planlegging
Planstatus:	Snarveiene krever ikke reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				
Prosjektfase:		PU, DP				

KART/PROSJEKTSKISSE

Før- og etterbilde av snarvei på Bratsberg skole som ble oppgradert i 2020. Bro fikk tak og dette bedret forholdene for barna som tidligere balanserte på en farlig snøfylt bro på vinteren.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22129G Snarvei til Berg skole
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

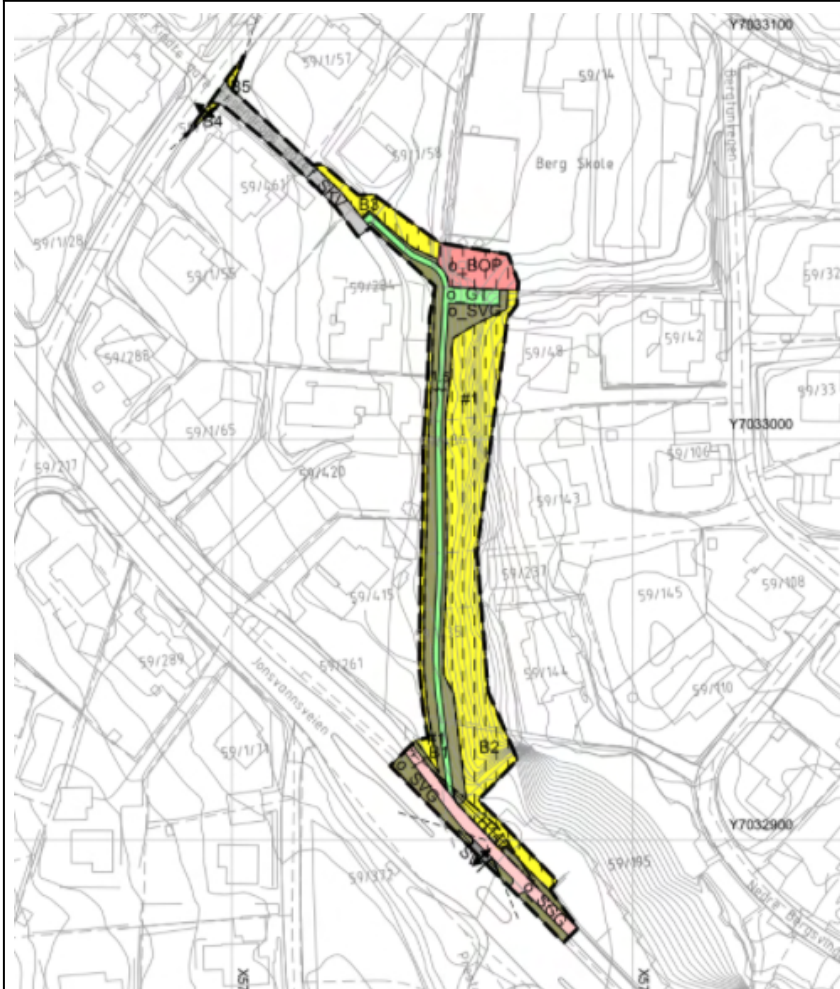
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Reguleringsplan for snarvei ved Berg skole ble behandlet av Bystyret i TK 30.9.2020. Planen ble sendt tilbake til kommuneadm. for ny behandling med formål å se på alternativer for UU. Det utredes mulighet for ny løsning som er tilpasset krav om UU.
Formålet med tiltaket:	Følge opp politisk vedtak, gi Berg skole universelt utformet adkomst
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekst, miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og tilgjengelighet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Planforslag må revideres
Mulig utbyggingsperiode:	2024
Samordning andre tiltak:	Hjertesone-prosjektet for trygg skoleveg i barneskolen
Usikkerhet i prosjektet	Om det er mulig å få til en god universell tilpasset løsning uten at det er for stort terrenginngrep og inngrep på private eiendommer. Grunnforhold og grunnnerv.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6,5	2019	40 %	2022
Styringsmål er regnet ut fra forprosjekt som var grunnlag for RP. Dersom en ender opp med en løsning som er tilpasset krav om universell utforming må styringsmål regnes ut på nytt.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,35 *	0,5	1,5			
Prosjektfase:	PU, DP	DP	DP, erverv			
* 1,35 mill. er tidligere bevilget fra sekkepost snarveier.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Reguleringsplan som ble sendt tilbake for å utrede løsning for snarvei tilpasset krav om universell utforming.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21107G Havstadvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ca. 460 meter fortau langs sørsiden av Havstadvegen (strekning Byåsveien - Broddes veg). Bredde på fortau 2,5 m + 0,5m skulder.
Formålet med tiltaket:	Bygging av dette fortauet gjør at framkommelighet til viktig målpunkt enklere hele året rundt. Store deler av dagens areal langs sørsiden av Havstadvegen består av en bred grusskulder med hull og nedslitt kantstein. Arealet har ikke brøytstandard. Strekningen langs idrettsanlegget til Astor er gangforbindelse til Metrobusstasjon i Byåsveien og start/endestasjon for busslinje nr 13. Strekningen er også adkomst til idrettsanlegg og butikk.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere vil reise miljøvennlig, økt tilgjengelighet og brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2021/2022

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
7,5	2021	15 %	Feb. 2021	Forenklet kostnadsestimat	2022 (PR-sak 23/21)

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,2	6,3				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				
6,3 mill. kr til utbygging ble forskuttet i PR-sak 23/21. Av tidligere bevilgning på 1,2 mill. kr er 1 mill. fra sekkepost helhetlig gangnett og 0,2 mill. fra årsbudsjett 2021.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22130G Ranheim stadion
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

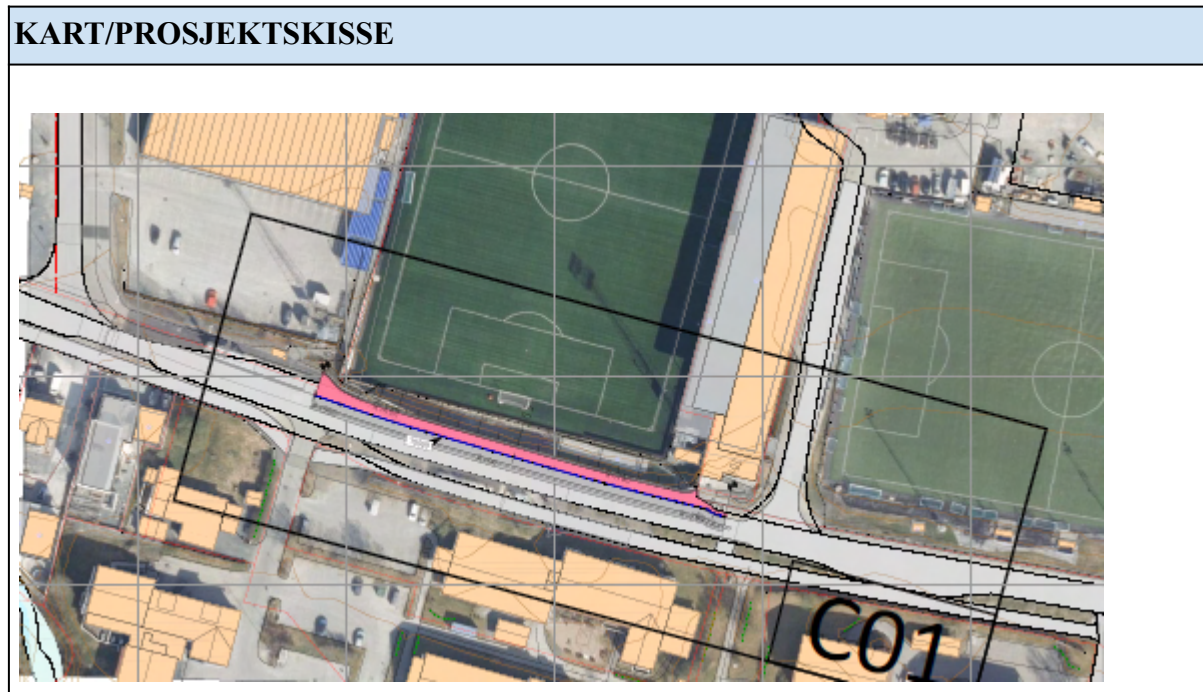
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau på nordsiden av Ranheimsvegen for å knytte bussholdeplass til stadionområdet. Det planlagte fortauet har en lengde på ca. 100 m og anlegges i en bredde på 3 meter med, hvor 2,5 meter asfalteres. Det planlagte fortauet vil berøre deler av Ranheim stadion, og det vil derfor være behov for å etablere en forstøtningsmur mot fotballstadion. Over mur vil det bli etablert et tett gjerde. I sammenheng med dette prosjektet har Ranheim idrettslag sett på muligheten for å oppgradere sine tribuner samtidig.
Formålet med tiltaket:	Det mangler fortau som knytter holdeplass til idrettsplass på nordsiden av vegen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilgjengelighet til bussholdeplass. Framkommelighet for gående

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan er ferdigstilt
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Samordnes med kommunalt prosjekt for VA og Ranheim idrettslags støttemur for tribune bak mål på stadion.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,25	2019	40 %	

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4	2021	10 %		Forenklet anslag	2022

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,2*	1,8				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				
*2,2 mill. kr til planlegging er finansiert gjennom ramme for helhetlig gangnett. 1,8 mill. kr til utbygging ble forskuttet i 2021 jf. PR-sak 77/21.						



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20104G Lundvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	215 m fortau på 3.25 m bredde inkl skulder, Strekning Jørgen Hegstads veg til Ringvålvegen.
Formålet med tiltaket:	Lundvegen er hovedatkomst til hele Lundåsen og har ikke fortau. Prosjektet innebærer etablering av fortau langs vegens østside. Dette er et av de høyest prioriterte tiltakene i rapporten "Gangforbindelser til Metrobusstasjoner" som ble politisk vedtatt i 2017. Lundvegen blir svært viktig forbindelse ned mot 2 endeholdeplasser for Metrobuss og ny dagligvarebutikk mm. Kommunen har mottatt svært mange henvendelser fra beboere om at fortau må på plass snarest.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet samt målet om at flere skal gå.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Bygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt februar 2021. Byggeplan ferdigstilt. Ervervsprosess igangsatt.
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Bygges samtidig med kollektivtiltak holdeplasser Lundåsen som det er bevilget byggemidler til i budsjett 2021. 2 kantstopp, 1 innenfor reguleringsplan, 1 utenfor. Begge byggeplanlagt.
Usikkerhet i prosjektet	Erverv vil som alltid være en usikkerhet, men prosess ble igangsatt januar 2021

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,7	2020	40 %	2020

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
11,4	2020	10 %	April 2021	Forenklet kostnadsoverslag	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,7*	7,7				
Prosjektfase:	PU, DP	UB				

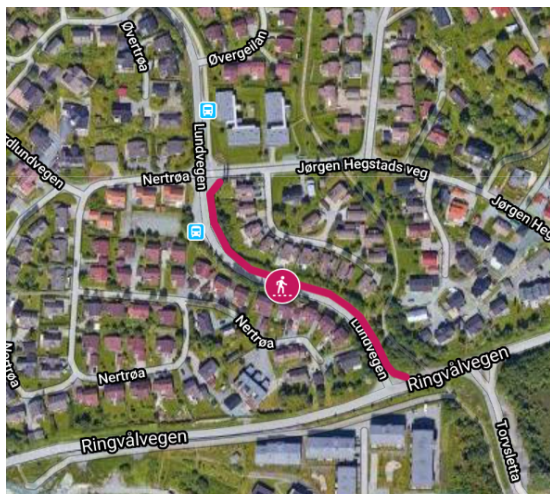
*Tidligere bevilgning 3,7 mill:

1,6 mill. fra sekkepost helhetlig gangnett, 1,5 mill. i årsbudsjett 2020, 0,6 mill. i årsbudsjett 2021.

KART/PROSJEKTSKISSE



Dagens situasjon uten fortau, sett østfra/nedenfra (venstre) og vestfra/ovenfra (høyre).



Oversiktskart

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21108G Saupstadringen
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, og få flere til å gå og sykle.
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:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan ikke nødvendig - avklart byggesak. Tiltak krever søknad om dispensasjon. Byggeplan ferdigstilt.
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Koordinering med bygging av garasjeanlegg på nabotomt som ligger inntil gang- og sykkelveg. Fundamentering av garasje planlegges ferdigstilt før bygging av g/s veg.
Usikkerhet i prosjektet	Frivillig grunnerverv. Grunneiere er i utgangspunktet positiv til tiltaket.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5	2019	40 %	HP 2021-2024

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
8,5	2020	10 %	25.05.2021	Forenklet kostnadsoverslag	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	7				
Prosjektfase:	DP	UB				

KART/PROSJEKTSKISSE

Gang- og sykkelveg Saupstadringen - (Kolstad-tunet - Metrobusstasjon Casper Lundes veg)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20105G Alette Beyers veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket innebærer bygging av fortau på 3.0 m bredde inkl. skulder fra Waldemar Aunes veg til Nordre Hallset veg. Strekningen er på 200 m. Tiltaket innebærer en liten innsmalig av kjørebane og noe grunnerverv. Sommerfortau (uten mulighet for brøyting) på østsiden opprettholdes som i dag.
Formålet med tiltaket:	Alette Beyers veg har kun tosidig smale “sommerfortau” i dag. Vegen er en svært viktig gang- og sykkelforbindelse da den leder til flere skoler, lokalsenter, idrettsanlegg og Metrobuss på Hallset. Dette er et av de høyest prioriterte tiltakene i rapporten “Gangforbindelser til Metrobusstasjoner” som ble politisk vedtatt i 2017. Formålet med tiltaket er å få flere til å gå og sykle, ta kollektivtransport og bedre trafiksikkerheten
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere vil gå, sykle og reise kollektivt, og bidrar derfor til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst og miljøvennlig transport. Tiltaket bidrar til økt trafiksikkerhet og brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging - reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - byggeplan
Planstatus:	Prosjektet er under regulering. Forventet planvedtak ila 2021.
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6,6	2018	40 %	2020
Oppdatert kostnadsanslag fra 2021 basert på RP (20 %) viser en total kostnad på 8,6 mill. kr.			

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,1*	1,5				
Prosjektfase:	PU, DP	DP/byggeplan				

*Tidligere bevilget: 0,6 mill. fra sekkepost helhetlig gangnett og 1,5 mill. i årsbudsjett 2020.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20106G Gyldenløves gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltak for gående i Gyldenløves gate. Det er utarbeidet skisseprosjekt for hele gatetverrsnittet, i hele gatas lengde (ca. 480 meter). Arbeidet ble presentert for programrådet 19.01.2021. Programrådet anbefalte å gjennomføre en ny runde med prosjektutvikling, med mål om å <i>”komme fram til mer kostnadseffektive tiltak primært rettet mot å bedre forholdene for fotgjengere på delstrekning 4 og 5.”</i> Prosjektet foreslås nå med tiltak redusert i omfang, hovedsakelig ved å gjøre tiltak på et mindre areal enn først tiltenkt. Aktuelle tiltak som foreslås knytter seg i hovedsak til området ved Bispehaugen skole, og det bratteste partiet mellom Øvre og Nedre Møllenberg gate (delstrekning 4 og 5). Hovedpunkter for type tiltak: - etablere fortau der det mangler, og utvide fortau i kryssområder (snevre inn kjøreareal i kryss) - tilrettelegge for hvile langs traséen (hvilerepos, benk) - fjerne røtter etter gamle gatetrær (midt i ferdssone fortau) - rydde i parkeringsmønster (fra skråstilt til langsgående) - etablere belysning (der det mangler) - øke tilgjengelig bredde på fortau der det er nødvendig mtp. driftskjøretøy (utvidelse av fortau og/eller flytting av skilt, lysmaster etc. som hindrer driftskjøretøy) - tilrettelegge i bratte partier, herunder håndløper og snøsmelteanlegg.
Formålet med tiltaket:	Målet med prosjektet er: 1. Tydelig og attraktiv forbindelse for gående 2. Tilgjengelighet for gående vinterstid
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til å nå følgende mål (jf. byvekstavtalen kap. 1): 1 Lavere utslipp 2 Økning i miljøvennlige reiser 3 Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4 Tilgjengelige by- og tettstedsområder 9 Øke brukertilfredshet

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

Planstatus:	Prosjektet er ikke regulert.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2025
Samordning andre tiltak:	Prosjektet bør koordineres med utskifting av VA-anlegg (Trondheim kommune)
Usikkerhet i prosjektet	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi: - evt. behov for reguleringsplan - koordinering med utskifting av VA-anlegg - ev. juridiske forhold knyttet til avtale med grunneiere - grunnforhold - intern forankring i TK, knyttet til redusert omfang/standard for løsningsvalg og hensyn til bl.a. antikvarisk verdi.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18	2021	-20 til +40 %.	2022

Det er inkludert 25 % uforutsett i kostnadsberegningene for prosjektet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1*	3				
Prosjektfase:	PU	DP/reg.plan				

*Tidligere bevilg.: 0,5 mill. i ÅB 2020, 0,5 mill. omdisponert fra helhetlig gangnett i PR-sak 9/21.

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektområdet strekker seg fra Innherredsveien i nordvest til Stadsing. Dahls gate i sørøst og er delt opp i delstrekninger nummerert 1-7.

34. Prosjektbeskrivelser støy

Støy

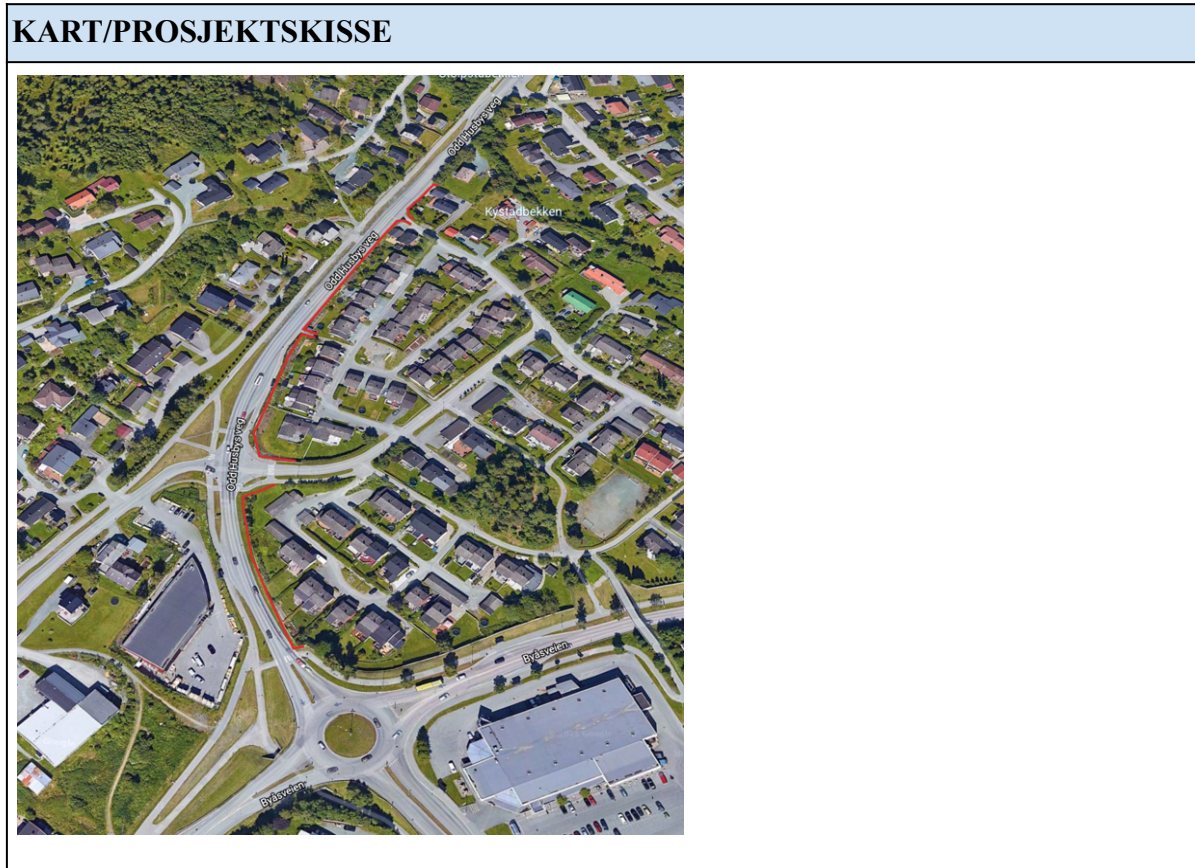
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22142ST Odd Husbys veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Støyfaglig begrunnelse Eksisterende støyskjermer er gamle og har alvorlig avvik på tilstand. Støysonekartet viser at boligene ligger i orange støysone (>60 dB) og enkelte i rød støysone (>65 dB). Eksisterende støyskjerm har ikke lengre den støydempende effekten som den er ment å ha. Det anbefales å bygge ny støyskjerm med økt høyde på 0,5 meter ift. dagens høyde for å få økt effekt av skjermen. Trafikkmengden er i dag på 8500 i ÅDT. Skjermene ble bygd på 1980-tallet og det har vært stor utvikling i området siden den gang og trafikkmengden har økt vesentlig siden skjermene ble bygd. Funksjonskrav Det bør stilles noen funksjonskrav til støyskjermen for å sikre god kvalitet og lang levetid. Skjermen bør være: • Absorberende • Stående kledning kombinert med bruk av glass. Hovedprinsipp bør være 1/3 glass. • Blekk på topp • Modulbasert med betongelement mot bakken med fortrinnsvis jordspyd som fundament • Skjermene må være tilpasset veger, avkjørsler og gangveier. Tilstrekkelig sikt må sikres. Ved gangveier skal skjermen overlappes/sluse slik at en reduserer lydinnslipp. I forbindelse med utredningen av støyskjermingstiltak i Utleirvegen ble det utarbeidet prinsippskisser av en standardskjerm og illustrasjoner. Disse foreslås brukt i dette prosjektet. Det vil bli etablert ca. 375 m med ny støyskjerm med økt støyreducerende effekt. Dette vil skjerme 18 hus/rekkehus innenfor støyutsatt område.
Formålet med tiltaket:	Bedre støyforholdene for beboere langs Odd Husbys veg
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet vil bidra på følgende måte: - Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (egen regi)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Tilstandsvurdering er gjennomført. Ikke behov for reg.plan
Mulig utbyggingsperiode:	2022/2023
Samordning andre tiltak:	Sverresborgruta sykkelprosjekt

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7	2021	25 %	2022
Forenklet anslag gjennomført 27.01.2021.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
Prosjektfase:		DP				



35. Prosjektbeskrivelser mobilitet

Mobilitet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10101MO Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre må kjøre bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. For å motivere flere barn til å gå eller sykle til skolen tilbys trondheimsskolene lån av verktøy til arrangement av sykkel dager og de inviteres til deltakelse i gå- og sykkelaksjoner som blant annet refleksjakten. Mobilitetsrådgiverne bidrar også med holdnings-skapende arbeid inn i infrastrukturprosjektet Hjertesone. Dette omhandler samarbeid med foreldre, trafikk- og sykkelopplæring og kampanjer. For å kartlegge andelen som går, sykler og blir kjørt til skolen gjennomføres skoletellinger to ganger i året. Mobilitetsrådgiverne har ansvar for å tagge positive budskap på steder hvor mange går, sykler eller reiser kollektivt. Det gjennomføres også sykkel service og utlån av elsykler via eksterne forhandlere. Planen var å tilby sykkel service, tagging og utlån av elsykler til alle kommunene i miljøpakkesamarbeidet fra 2021. Sykkel service og utlån av elsykler viste seg å bli vanskelig å få til i Trondheims nabokommuner, siden flere aktører led som følge av koronapandemien. Det vil bli gjort et nytt forsøk på å få dette gjennomført i 2022. Mobilitetsrådgiverne gjennomfører også Europeisk mobilitetsuke, sykkel service, vintersykelkampanjer og de sertifiserer sykkelvennlige arbeidsplasser. I 2022 settes det av 2,5 mill. kr for å etablere en støtteordning til innkjøp av el-lastesykler for næringslivet og privatpersoner. Barnefamilier skal prioriteres blant privatpersoner. Støtteordningen tenkes organisert som eksisterende støtteordning for piggedekk til sykkel som er gjennomført og finansiert som en del av mobilitetsrådgivningsarbeidet.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at færre velger å kjøre bil til jobb, skole og fritid.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	46,7	2,3+2,5	2,3	2,3	2,3	
Prosjektfase:		Løpende 2,5 mill. er øremerket el-lastesykler	Løpende	Løpende	Løpende	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	19100MO 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, gode vilkår for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale med 4 leverandører, en aktivitetsskampanje, 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. På grunn av pandemien har det vært vanskelig å rekruttere nye bedrifter i 2021 og ordningen har per mai 2021 2 bedrifter med. Det forventes at flere bedrifter ønsker å delta når det ikke lenger er nødvendig å redusere smittespredning. I 2022 beregnes ordningen å ha 32 bedrifter à 100 ansatte. Dette er ett år forsinket i forhold til opprinnelig plan. Sykkelparkering ved utvalgte enheter: I KU-sak 40/21 ble det vedtatt at Miljøpakken kan finansiere sykkelparkeringsplasser ved etablerte offentlige og private virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner etter HjemJobbHjem-prinsippet. Virksomheter som mottar finansiering til sykkelparkering forplikter seg til å beholde parkeringsrestriksjoner i minst tre år. Sykkelparkering kan finansieres med et tilskudd på inntil 12.500 kr for inntil 15 % av bedriftens ansatte. Ordning iverksettes fra høsten 2021 med restmidler fra HjemJobbHjem-prosjektet. Det antas at restmidler langt på vei kan finansiere ordningen også i 2022 slik at eventuell ytterligere finansiering innarbeides ved neste revidering av handlingsprogrammet når prosjektet har gjort seg erfaringer fra oppstarten.
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 biden til at gratis parkering ikke lenger

	anses som et gode blant ansatte.
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.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	9,7	7,7	7,7	7,7	7,7	
Prosjektfase:		Løpende	Løpende	Løpende	Løpende	
*I tillegg til tidligere bevilgning er oppstarten av HjemJobbHjem delfinansiert av mobilitetsrådgivning.						

KART/PROSJEKTSKISSE


36. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder

Andre innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10102A Informasjon
Ansvarlig etat:	Sekretariatet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens virksomhet til publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter. I tillegg kommer gjennomføring av ulike arrangement og kampanjer. Informasjonsarbeid er en fellesressurs for hele avtaleområdet, og dagens nivå videreføres. Budsjettposten dekker 1,7 årsverk. I tillegg kommer blant annet produksjon av filmer og kampanjemateriell, kjøp av annonseplass og drift og utvikling av nettside.
Formålet med tiltaket:	Dekke behovet for informasjon i alle ledd, både internt og eksternt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Informasjonsarbeidet støtter opp under alle mål i byvekstavtalen, ikke minst delmål 2 (flere skal reise miljøvennlig) og delmål 9 (øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken).

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	50,1	5,6	5,6	5,6	5,6	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	2011A Evaluering og trafikkdata
Ansvarlig etat:	Sekretariatet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Posten inkluderer tilgang til og bearbeiding av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) og trondheimsindeksen samt innhenting, bearbeiding og fremstilling av annen tilgjengelig data (tall fra bomvegselskap, trafikkregistreringspunkter mm.). Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår. Fra og med 2021 legges kostnader til årlig manuell telling av gående og syklende inn til sentrum inn under denne budsjettposten som forklarer en økning på 0,1 mill. kr ut over indeksregulering.
Formålet med tiltaket:	Bidra med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfri byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,8	2,8	2,8	2,8	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21115A Komparative studier bymiljøpakker
Ansvarlig etat:	Sekretariatet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	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 startet i 2019 og 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.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,1	1,4	1,5			

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	20112A Bylogistikk
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygge kunnskap om bylogistikk.
Formålet med tiltaket:	Bidra til å nå mål 8 i Byvekstavtalen
Bidrag til måloppfyllelse:	Følge opp indikatorer for mål 8

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forprosjekt).
Innspill til prosjektfase:	Fortsettelse av prosjektutvikling med mål om en bylogistikk lab som bygger på mål 8 i byvekstavtalen som et hovedprosjekt. Bylogistikk Lab Etablere en dialog- og samskapingsarena basert på en living lab-modell, et såkalt levende laboratorium. Dette skal fungere som et verktøy som kan tas i bruk av alle aktører med interesser i hvordan bylogistikken håndteres og tilrettelegges for. Living lab er et verktøy som har særlig fokus på partnerskap mellom aktører og en stegvis (iterativ) utvikling av løsninger gjennom god kunnskap og innsikt i behov, tydelige hypoteser om løsninger som bidrar til å nå fastsatte mål, og bruk av pilotprosjekter for å teste ut hypotesene og dokumentere effekter innen man oppskalerer og implementerer de i større omfang. Det er en modell som skal bidra til læring om behov, løsningsutvikling og effekt av løsninger på tvers av alle aktører som tar del i arbeidet. Sentralt i arbeidsmodellen ligger metoden Design thinking, der innsikt i bruker- og aktørbehov står sentralt. Teknologi- og tjenesteutvikling spesielt og utvikling av nye løsningsprinsipper innen bylogistikken generelt, legger grunnlag for nye måter å løse bylogistikken i Trondheim og andre byer i miljøpakkeområdet på. Utviklingen gjør at man nå har et større mulighetsrom i møte med utfordringene innen bylogistikken enn det man hadde for noen år siden. Det er derfor behov for å jobbe målrettet med å utforske og utvikle nye typer løsninger for bylogistikken, og etablere nye arbeidsverktøy som gjør det enklere å nyttiggjøre seg disse nye mulighetene. Det er også behov for en systematisk metodikk for testing av nye typer løsninger og tiltak, som sikrer at løsninger som testes er basert på gode og gjennomarbeidede hypoteser som sannsynliggjør ønsket effekt, og samtidig gjennomføres på en måte som sikrer høyt

	læringsutbytte og dokumentasjon av effekter i pilotfasen, samt vise muligheter for realisering. Økonomi Det vil være behov for ca. 2,5 årsverk beregnet til ca. 1 mill. per årsverk. I tillegg til koordinatorene hos den enkelte part i Miljøpakken. I tillegg kommer 2,5 mill. kr. i prosjektstøtte, kommunikasjonsplattform og samlinger. Totalt 5 mill. kr.
Usikkerhet i prosjektet	Beslutning om oppstart av et hovedprosjekt og ambisjonsnivå.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,1	5				
Prosjektfase:	Forprosjekt	Hovedprosjekt				
Informasjon om tidligere bevilgning: - PR-sak 60B/20 bevilget 0,5 mill. kr - PR-sak 101/20 bevilget 0,3 mill. kr - Årsbudsjett 2021: 1,3 mill. kr						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22140A Tidsbegrenset varelevering
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Som en del av oppfølging Gatebruksplan Midtbyen foreslås mindre tiltak og utprøving av løsninger for tidsbegrenset varelevering i midtbyen.
Formålet med tiltaket:	Prøve ut ulike tiltak/løsninger for tidsbegrenset varelevering i midtbyen for bedre arealutnyttelse.
Bidrag til måloppfyllelse:	Legger til rette for grønn og effektiv næringstransport (mål 8), gjør by- og tettsted mer tilgjengelig (mål 4). Redusert arealbruk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Planlegging og gjennomføring
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Samordning andre tiltak:	Andre tiltak i Midtbyen

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				
Prosjektfase:		DP, UB				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22162A Videreutvikling metrobussystemet
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Metrobussystemet startet 3.august 2019. Hovedstrukturen for metrobusslinjene ble fastlagt av bystyret 26.5.2016 i sak 68/16 og av fylkestinget 27.4.2016 i sak 46/16. Det ble bygget infrastruktur til Metrobuss som knute- og omstigningspunkt, stasjoner og veger. Rutestrukturen for perioden 2019-2029 ble finansiert av Miljøpakken under forutsetning av at konseptet ville gi et bedre kollektivtilbud til de fleste reisende og bidra til å nå nullvekstmålet. Vi har lært at tilretteleggingen for et nytt bussystem har vært krevende på tross av at man hadde fem år til disposisjon fra analysearbeidet startet i 2014. Planprosesser tar lang tid og om vi ikke starter analysearbeidet nå, kan viktige endringer bli svært krevende eller umulige. Stor-Trondheim er i stadig utvikling og et bussanbud fra 2029 bør legge til rette for gode tilpasninger til disse endringene. Byens utvikling fører til at det blir behov for endret/styrket tilbud i noen bydeler. Innføring av et nytt kollektivsystem har bidratt til endring i reisemønster, og noen linjer har høyere belegg enn beregningene i forkant tilsa. I tillegg vil det være behov for bedret tilbud i enkelte områder av byen på grunn av større boligutbyggingsprosjekt. Det vil være avgjørende for en framtidig satsing på kollektivsystemet i Trondheimsområdet at det fremskaffes kunnskap om hvordan systemet som helhet kan videreutvikles. Hvordan kan utvidelse av metrobuss-systemet samspille med demografiske endringer, et tog som har halvtimesfrekvens, og forhåpentligvis etter hvert kvartersfrekvens i byområdet og med mulige utvidelser av Gråkallbanen. Arbeidet vil gi avgjørende kunnskapsbidrag for arbeidet med langsiktig tiltaksplan og for kommende forhandlinger av neste byvekstavtale.
Formålet med tiltaket:	Kartlegge muligheter for videreutvikling av metrobussystemet
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre kollektivtilbud i Trondheimsområdet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2				
Prosjektfase:		PU				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22141A Aimsun, trafikkmodell for Trondheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Videreutvikling av Aimsun trafikkmodell for hele Trondheim. Bakgrunn Det finnes flere verktøy som brukes for å gi beslutningsgrunnlag og vurderinger rundt fremtidige trafikksituasjoner. Slike verktøy er for eksempel RTM (regional transportmodell), ADV og ATP-modell. For konkrete miljøpakkeprosjekt er det ofte behov for en detaljert trafikkanalyse og da benyttes i stor grad trafikkmodellen Aimsun. Dette er en detaljert trafikkmodell som simulerer trafikken og hvordan den vil påvirkes av ulike tiltak på vegnettet. Det er allerede utviklet en Aimsunmodell for Trondheim, som blant annet er benyttet i arbeidet med ny gatebruksplan og brukes nå i forbindelse med Elgeseter gate. Det har blitt avdekt noen svakheter og kommet frem ulike momenter som bør utvikles videre for å få best mulig modell for hele Trondheim. Fagpersoner fra Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Trondheim kommune har hatt jevnlige møter for å diskutere videre utvikling av en modell for Trondheim og alle partene stiller seg bak dette tiltaket som legges frem av Trøndelag fylkeskommune. Tiltaket Tiltaket innebærer å ta utgangspunkt i eksisterende modell og se på ulike justeringen av modelloppbyggingen. Følgende konkrete arbeidsoppgaver er blant annet pekt på for prosjektet: - Supplerende teknisk gjennomgang av vegnett, ytterligere kalibrering, redusere soneantall, oppdatere tungtrafikkmatriser, se på ulike oppbygninger av modellstrukturen - Drøfte resultatene og anbefale modell som kan brukes videre for miljøpakkeprosjekter - Se på ulike metoder/prosesser for videreutvikling av modellen over tid for holde den ajour for å gi størst nytte. En modell som utvikles vil gi absolutt størst nytte hvis den vedlikeholdes og holdes oppdatert. Prosjektet bør derfor legge frem en plan som inkluderer et ressursbehov for kontinuerlig å holde denne oppdatert til et gitt nivå.
Formålet med tiltaket:	Formålet med ha en slik modell vil være å etablere et bedre grunnlag for å gjøre trafikkvurderinger. Med en slik modell vil det være tidsbesparende for alle prosjekter som er nødt til å synliggjøre

	trafikkale konsekvenser. Ofte ønsker man i prosjekter i miljøpakkeregi å forbedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk og på den måten legge restriksjoner på biltrafikken. Med en slik modell vil man ha et verktøy som kan si noe om konsekvensen av ulike alternativer på hele vegnettet i Trondheim. Oppsummert har tiltaket følgende formål: - Effektivisere gjennomføring av trafikkanalyser for alle miljøpakkeprosjekter som har behov for dette. Uten en slik modell vil hvert prosjekt måtte bygge opp en modell fra bunnen av - Kunne se effekt av tiltak på et større område og på omkringliggende vegnett - Konkrete tiltak hvor en slik modell vil gi stor nytte er for eksempel Skovgård/ Kochaugveien, Jakobslivegen, Haakon VII gate, Brundalsforbindelsen, utvikling på Nyhavna, nye busstraséer, avvikling av busstrafikk rundt st. Olavs hospital.
Bidrag til måloppfyllelse:	En slik modell vil ha en indirekte virkning på måloppnåelsen for Miljøpakken. Dette ved at den kan bidra til å effektivisere gjennomføringen av miljøpakkeprosjektene og gi et godt grunnlag for å dokumentere nytten av prosjekter og på den måten gjøre gode prioriteringer. Tiltaket vil altså være: - verktøy for å gi godt grunnlag til en vurdering av nytte og konsekvenser for ulike tiltak - verktøy for å støtte og opplyse prosjektorganisasjoner, Miljøpakkens beslutningsorganer og politikere slik at valgene som tas gir den ønskede måloppnåelsen

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
0,5	2022		2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22139A Teknologiprojekter
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Miljøpakkens teknologiprojekter 1: Nye former for eierskap og bilbruk: fra eie til leie, samkjøring og dynamiske transporttilbud 2: Smart Park & Ride 3: Big Data Miljøpakkens teknologiprojekter omfatter en serie prosjekter som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Stor-Trondheim. Det første tiltaket omfatter uttesting av tre mobilitetstilbud, bildeling, dynamiske transporttilbud og samkjøring. Gjennom pilotering er det ønskelig å kartlegge hvilke insentiver som skal til for å skape en adferdsendring blant bilbrukere. I den første piloten knyttet til hvordan man forholder seg til eierskap til hhv. bil og buss, og i den andre mtp. å få solo-bilister til å kjøre sammen i tilfeller hvor kollektivtransport ikke er et reelt alternativ. I den tredje piloten skal dette kobles sammen med et dynamisk transporttilbud for å gi den beste flatedekningen og friheten for å styrke muligheten til å velge kollektivt over bil. Tjenestene skal tilbys gjennom en digital plattform og i første omgang testes i en pilot som er avgrenset både geografisk og tidsmessig. På sikt er målet at tjenestene skal inngå som en integrert del av transporttilbudet i hele byvekstavtaleområdet. Det andre tiltaket innebærer tilrettelegging for smarte park & ride anlegg i områdene rundt Trondheim sentrum. Gjennom prosjektet skal det etableres flere nye park & ride anlegg rundt Trondheim med reservasjonsmulighet for brukeren. Prosjektet planlegges gjennomført i samarbeid med de aktuelle kommunene. I det tredje tiltaket, Big Data, skal det innhentes data fra så mange kilder som mulig i Trondheim for å gi et så detaljert bilde som mulig av status i trafikken. Dataene skal presenteres for trafikanter og planleggere. I prosjektet skal dataene som eksisterer i dag kobles sammen med nye data fra nye sensorer, tellere og teledata.
Formålet med tiltaket:	Formålet med samkjøring er å redusere det totale antallet biler på veiene gjennom å øke fyllingsgraden i bilene. Formålet med bildeling er å skape en holdningsendring knyttet til bileierskap, som skal gjøre det minst like naturlig å «eie» busskort og leie bil som det omvendte.

	Formålet med dynamisk transporttilbud er å øke flatedekningen og fleksibiliteten til kollektivtilbud. Formålet med smarte park & ride anlegg er å gi brukerne forutsigbarhet og gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv. Formålet med Big Data er å øke kunnskapen rundt reisevaner i Trondheim, bidra til tilrettelegging og gi brukere informasjon i sanntid.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bildeling, smart park & ride og dynamiske transporttilbud vil bidra til å redusere antall kjørte passasjerkilometer med bil i byvekstomtaleområdet gjennom å sørge for at buss blir hovedtransportmiddel og bil noe man bruker av og til. Samkjøring gjør bilen til et mer kollektivt transportmiddel på reiser der kollektivtransport ikke er aktuelt, og samlet vil færre biler på veiene også gjøre byen mer attraktiv for fotgjengere, syklister og kollektivreisende. Big Data gir informasjon som gjør planlegging bedre.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Det ønskes pt. penger til detaljplanlegging av prosjektet, samt til gjennomføring av piloter. Det er videre et uttalt mål at det settes av midler til finansiering over flere år for å sikre fremdrift og mulighet til å oppskalere tilbudene raskt dersom prosjektet lykkes.
Mulig utbyggingsperiode:	2022-2025
Samordning andre tiltak:	Delprosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre, men koordineres av prosjekteier.
Usikkerhet i prosjektet	Endrede reisemønster som følge av koronapandemien. Undervurdering av kompleksiteten som ligger i adferdsendring.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2022	2023	2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	5	5	5	
Prosjektfase:						