



Handlingsprogram 2023–2026

Til politisk behandling.

Innhold

1. Oppsummering	4
2. Politiske vedtak	6
3. Prosess handlingsprogram	7
4. Miljøpakkens mål	9
5. Evaluering av måloppnåelse	10
6. Finansielle rammer for Miljøpakken	13
6.1 Veiledende inntekts- og kostnadsrammer	13
6.2 Partenes innspill til handlingsprogrammet 2023-2026	16
6.3 Forhold knyttet til de ulike finansieringskildene	17
6.3 Høy kostnadsvekst	18
7. Porteføljestyling	18
8. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger	21
9. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet	23
10. Hovedveger	24
11. Lokale veger	25
12. Gatebrukstiltak	26
13. Kollektivtransport	27
14. Metrobuss	31
15. Jernbane, stasjoner og knutepunkt	33
16. Trafikksikkerhet	35
17. Sykkel	37
18. Gange	43
19. Tiltak mot støy	45
20. Mobilitet	46
21. Andre innsatsområder	47
22. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus	49
23. Forslag til fordeling av finansieringskilder 2023	53

24. Avslutning av prosjekt	57
Vedlegg	59
25. Prosjektbeskrivelser hovedveger	60
26. Prosjektbeskrivelser lokale veger	66
28. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	70
29. Prosjektbeskrivelser Metrobuss	109
30. Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkt	112
31. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet	118
32. Prosjektbeskrivelser sykkel	134
33. Prosjektbeskrivelser gange	213
34. Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy	236
35. Prosjektbeskrivelser mobilitet	245
36. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder	254

1. Oppsummering

Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Det er spilt inn 127 prosjekter. Etter Kontaktutvalgets behandling 7. oktober er det 3 innspill som ikke har omforent tilslutning blant partene (skilt ut i "hvite tabeller").

Det legges til grunn årlige inntekter i perioden 2023-2026 på mellom 1,7 - 2,0 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en 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.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 350 mill. kr og en forventet beholdning på 777 mill. kr ved utgangen av 2026. Det betyr at kostnadene isolert er mindre enn inntektene i perioden. For årene 2024-2026 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase i handlingsprogrammet, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før overgang til neste prosjektfase og ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

Det er mottatt innspill på prosjekter på totalt 2050 mill. kr i 2023. Dette er vel 400 mill. kr over det vi forventer å få av inntekter i 2023. Summen av innspill hvor partene er omforent er på 1970 mill. kr, mens det ikke er felles enighet om innspill til en sum av 80 mill. kr. Det er flere mulige måter å løse dette på:

- Kutt i antall foreslåtte prosjekter
- Bruk av kapitalbeholdning
- Låneopptak

Kutt: Sekretariatet mener det bør vurderes kutt i antall foreslåtte prosjekter. Vi bør i større grad en før prioritere å gjennomføre de viktigste prosjektene. Bare for å illustrere, og ikke forskuttere diskusjonen i kontaktutvalget, så vil det å kutte ut eller forskyve alle prosjektene i hvite tabeller, bety et kutt på ca. 80 mill. kr i 2023 og 110 mill. kr i handlingsprogramperioden.

En annen grunn til å kutte i antall prosjekter, er den usikre økonomiske situasjonen med svært høy kostnadsvekst for tiden. Den høye kostnadsveksten vil ikke bli tilsvarende kompensert på inntektssiden, det vil i praksis bety at færre tiltak vil bli gjennomført. Dette er en risiko som ikke er tilstrekkelig hensyntatt i handlingsprogrammet. For eksempel vil en kostnadsvekst på 5% utover det som kompenseres på inntektssiden, gi en årlig merkostnad på vel 100 mill. kr.

En tredje grunn til at det bør vurderes å kutte noen tiltak, er det årlige etterslepet på gjennomføring av vedtatte prosjekter i Miljøpakken (jf. prognose for mindreforbruk i T2 på vel 800 mill. kr). Er det realisme i at partene klarer å gjennomføre alle de foreslåtte prosjektene i 2023?

Sekretariatet mener altså at det er flere grunner til å vurdere kutt i antall foreslåtte prosjekter. Det må selvsagt avveies mot den faktiske evnen til å gjennomføre gode prosjekter.

Bruk av kapitalbeholdningen: En annen mulighet er at dette kan dekkes inn gjennom å benytte hele kapitalbeholdning (udisponerte midler) på 350 mill. kr fra tidligere år som omtalt over. Det vil i praksis bety at vi vil være på marginen for å måtte foreta låneopptak av bompenger.

Låneopptak: Miljøpakken har en mulighet til å ta opp lån. Dette setter noen begrensninger, blant annet vil det ikke være anledning til å finansiere driftstilskudd til kollektivtrafikken med lånefinansierte bompenger (Prop. 172 S (2012-2013)). Driftstilskuddet til kollektivtrafikken må dermed finansieres av belønningsmidler, og da vil rammen av belønningsmidler sette en begrensning for andre tiltak hvor belønningsmidler er eneste tilgjengelige finansieringskilde.

Sammenliknet med årsbudsjett 2022 er hovedforskjellen i innspillene til 2023 at:

- Summen av innspill er vesentlig høyere, 2050 mill. kr i 2023 mot 1375 mill. kr i 2022 (en økning på 49%).
- Summen av innspill til drift av kollektivtransporten er økt, blant annet med et årlig ekstrabehov på 50 mill. kr.
- Det spilles inn større FoU-tiltak, blant annet knyttet til forberedelse av nytt bussanbud i 2029:
 - Mobilitetspakke; utvikling av nye, delte mobilitetstjenester.
 - Lading for Metrobuss; pilotprosjekt elektrisk vei

Bompenger til å finansiere driftstilskudd til kollektivtrafikk: Med bakgrunn i innspillene til handlingsprogrammet er det stor sannsynlighet for at det vil bli behov for å benytte bompenger til å finansiere driftstilskuddet til kollektivtrafikken i 2023. Formalitetene rundt dette er til vurdering i Vegdirektoratet, og er pr i dag ikke avklart.

2. Politiske vedtak

Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 behandles i fylkestinget 14.12.22, bystyret i Trondheim 08.12.22, kommunestyret i Stjørdal 15.12.22, kommunestyret i Malvik 12.12.22 og kommunestyret i Melhus 13.12.22. Når vedtak foreligger gjengis det her.

3. Prosess handlingsprogram

Første år i handlingsprogram 2023-26 er årsbudsjett for 2023. Andre år er innspill til statsbudsjett 2024 og årsbudsjett 2024 i Miljøpakken. Øvrige år viser bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Handlingsprogrammet rulleres årlig. Parallelt behandler partene en tiltaksplan som skal avklare bruken av Miljøpakkens midler frem til 2029, videre går dette til samordning i Kontaktutvalget hvor partene enes om en felles innstilling.

Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Føringer gitt i byvekstavtalen (mars 2019) og tilleggssavtalen (juni 2020), samt føringer vedtatt av Kontaktutvalget (sak 8/22), 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.
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 03.03.22 og avklart i Kontaktutvalget 06.04.22. Forslag til handlingsprogram er behandlet i Programrådet 22.09.22, og i Kontaktutvalget 07.10.22.

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.

4. 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 trafikkuulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkuulykker 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.

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.

5. Evaluering av måloppnåelse

Det vises til egen evalueringsrapport for utfyllende opplysninger og statistikk. KU godkjente evaluering 2021 i sak 25/22. Dette er en kort sammenfatning av måloppnåelse for 2021.

Overordnet er det en god utvikling for de fleste av Miljøpakkens mål. For noen av målene er det tydelig å se en koronaeffekt, men det er usikkert om denne er varig.

Foreløpig leverer vi på nullvekstmålet, men veksten i personbiltrafikken er relativt stor. Det kan gi oss utfordringer med å nå nullvekstmålet ganske snart.

Arealbruken i regionen blir stadig mer effektiv gjennom at det i hovedsak fortettes og bygges på riktig plass i forhold til sentra, veinett og kollektivårer. Dette er en viktig forutsetning for å kunne nå nullvekstmålet.

Det er god måloppnåelse for nesten alle de lokale delmålene. Unntaket er målet om miljøvennlige reiser.

Nullvekstmålet

Trafikken i 2021 var som følge av koronapandemien rundt 2 prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er nådd. Referanseåret for byvekstavtalen er 2019.

Mål 1: CO2 - Det skal slippes ut mindre CO2

De samlede utslippene fra transportsektoren i avtaleområdet går ned med ca. 6 % fra 2019 til 2020. Utviklingen går riktig vei i alle kommuner.

Trondheim har ambisiøse mål for utslippskutt innen 2030. Trondheim er i rute for å nå målet i 2023, men takten i utslippskutt må økes dersom Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

I Miljøpakkens bomstasjoner var 21,4 prosent av passeringene i takstgruppe 1 i 2020 el-biler og 26,3 prosent i 2021. Det er relativt få av passeringene i takstgruppe 2 som er elbiler, men salgsstatistikk viser at andelen el-varebiler i Trondheim økte fra 16 prosent i 2020 til om lag 26 prosent i 2021.

Mål 2: Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

RVU 2020 viser en nedgang i andel miljøvennlige reiser fra 43 prosent i 2019 til 42 prosent i 2020. Andelen reiser med bil i Miljøpakke-området har økt fra 57 prosent i 2019 til 58 prosent i 2020.

Antall reiser totalt er redusert for alle reisemidler bortsett fra fotturer. Samtidig er antall daglige reiser redusert. Mobiliteten og valg av reisemiddel i 2020 påvirkes av koronapandemien og er vanskelig å vurdere mot tidligere år.

Innad i kommunene varierer utviklingen noe:

- I Malvik er andelen reiser med sykkel og kollektiv lavere i RVU 2020 sammenlignet med RVU 2019. Andelen som reiser med bil, er høyere.
- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser redusert i 2020. Andelen som går er høyere, mens andelen som reiser kollektivt eller med sykkel er redusert.
- I Melhus finner vi den minste reduksjonen i andelen miljøvennlige reiser. RVU 2020 viser en større andel bilførere og en lavere andel passasjerer. Korona og mindre samkjøring kan være en forklaring.
- For Trondheim viser RVU 2020 en liten reduksjon i andelen miljøvennlige reiser sammenlignet med 2019. Andelen gåturer øker, og har sammenheng med korona og mye hjemmekontor. Både sykkelandelen og kollektivandelen er redusert.

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. Oppsummert er antall påstigende passasjerer i 2021 omtrent 32 prosent lavere enn i 2019, men 17 prosent høyere enn i 2020.

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging

Endringer i arealbruk i forhold til referanseåret 2019 er ikke så veldig stor. De aller fleste boligene var allerede etablert i 2019. Bidrag til måloppnåelse vil gå litt opp og ned fra år til år. For å se trender i arealutvikling bør man innhente tall over lengre tidsperioder.

Det er minimale endringer i boliglokalisering i forhold til kollektivtilbudet og senterstruktur. Når det gjelder areal til parkering på bakkeplan er det en positiv utvikling i både Midtbyen, Melhus sentrum og Stjørdal sentrum. I Hommelvik sentrum har det ikke vært noen endringer i areal til parkering på bakkeplan.

For å ta ut potensialet for miljøvennlig transportmiddelvalg, er det viktig at det opprettholdes/etableres et godt kollektivtilbud og at det bygges attraktive gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt.

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

Svært mange opplever det enkelt å reise til handel/service og til jobb/skole i byvekstområdet, noe som er positivt, men andelen er lavere i 2021 enn i 2020.

De fleste, 8 av 10, synes at sitt nærmeste by/tettstedsområde er lett tilgjengelig. Andelen er høyest i Stjørdal med 9 av 10.

Tilgangen til kollektivtransport handler om mer enn rutetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstiging, brøyting og universell utforming. I Trondheim svarer 8 av 10 at de syns tilgangen til kollektivtransport er god. I de andre kommunene viser svarene fra brukerundersøkelsen at tilgangen til kollektivtransport ikke er like god. I Malvik og Melhus er andelen 65 og 58 prosent, mens den i Stjørdal er 49 prosent. Her er det rom for forbedring.

Mål 5: Reduksjon i antall trafikkulykker

Den generelle utviklingen har de siste årene gått riktig vei. Utviklingen i Miljøpakke-området frem til 2020 viser nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. I 2020 er antall ulykker noe høyere, opp fra 109 til 116, mens antall hardt skadde/drepte økte fra 17 til 18 i 2020. Per trafikantgruppe er antall drepte/skadde fotgjengere økt fra 13 til 22, mens antall ulykker med sykkel og moped/MC er redusert.

Mål 6: Luftkvalitet

Det er god måloppnåelse med lite luftforurensning i avtaleområdet.

Lufta i Trondheim blir stadig renere og luftkvaliteten har ikke vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. Ser vi på årene 2019, 2020 og 2021, er det tydelig at 2020 var et spesielt år. Perioder med full nedstenging av samfunnet pga. pandemien ga nedgang i trafikk, noe som igjen virket svært positivt inn på bylufta.

For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensning. Problemområder kan være langs hovedvegene.

Mål 7: Trafikkstøy – reduksjon

Støytiltak: Det er noen pågående prosjekter på området, men lite er ferdigstilt i 2021.

Det er en stor andel av befolkningen i avtaleområdet som opplever lite støy (mellom 80 og 90 prosent i de ulike kommunene). Dessverre er andelen som opplever støy innendørs og utendørs økende i alle kommunene bortsett fra i Melhus. Andelen som opplever støy innendørs er rundt 10 prosent, mens andelen som opplever støy utendørs er mellom 8 og 15 prosent i de ulike kommunene.

Mål 8: Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Næringstransporten blir stadig grønnere. Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse).

Andel solgte elektriske varebiler har steget fra 7 prosent i 2019, 16 prosent i 2020 til om lag 26 prosent i 2021. Andelen tunge kjøretøy med Euro-6 sertifisert motor, steg fra 40 prosent i 2020 til 46 prosent i 2021.

Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten har blitt mer effektiv.

Mål 9: Økt brukertilfredshet

Det er god måloppnåelse mht. brukertilfredshet (jf. holdningsundersøkelsen 2021).

I avtaleområdet er de fleste (71 %) fornøyde med hverdagsreisen sin i 2021. Dette er ned fra 78 % i 2020. Av de spurte er 2 av 3 positive til Miljøpakken. 41 prosent mener det er tryggere å sykle nå enn for to år siden. Dette er samme resultat som i 2020. 35 prosent mener det er bedre tilrettelagt for fotgjengere nå enn for to år siden. Dette er ned fra 37 prosent i 2020.

6. Finansielle rammer for Miljøpakken

Første år i handlingsprogrammet vil være årsbudsjett for 2023. Andre år er innspill til statsbudsjett 2024. Det pågår politisk behandling av Miljøpakkens utbyggingsplan frem til 2029, dette forventes å endre på fordelingen av rammene som er gjengitt videre.

6.1 Veiledende inntekts- og kostnadsrammer

De økonomiske rammene som legges til grunn i handlingsprogrammet 2023-2026 har bakgrunn i veiledende inntekter og kostnader som ble vedtatt ved behandlingen av Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025.

Inntektsrammene som fremgår i handlingsprogrammet 2022-25 er i ettertid endret, hovedsakelig som følge av:

- Nye budsjettindekser for 2023.
- Justering av bomtakster opp til indeksregulert gjennomsnittstakst i Stortingsproposisjon og reduksjon av rabatt fra nullutslippskjøretøy fra 80% til 60% (jfr. orientering i KU-sak 43/22).
- Den faktiske utbetaling av midler knyttet til Statsbudsjett 2022 og revidert nasjonalbudsjett 2022.
- Estimer som lå til grunn for mva-kompensasjon og netto bominntekter for 2021 er byttet ut med faktiske størrelser (jfr. Miljøpakkens årsrapport 2021).
- Forslag til Statsbudsjett 2023 som ble lagt frem 6. oktober 2022.

Alle inntektstall i handlingsprogramperioden 2023-2026 (2029) er oppgitt i mill. 2023-kr (budsjettindekser iht. byvekstavtalen, vedlegg 1). Tall før 2023 er oppgitt i løpende kroneverdier.

Tabell 1: Veiledende inntekter 2023-2026 (2010-2029)

Inntekter	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	2027- 2029	2010- 2029
Kommunale midler	225	27	27	27	27	106	81	413
Fylkesvegmidler	751	81	81	81	81	324	243	1319
Momskompensasjon	487	102	116	89	80	388	231	1106
Rv-midler, store prosjekt	1448	0	113	0	98	212	639	2298
Rv-midler, programområder	708	175	452	449	524	1600	2128	4437
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	29	100	136	104	0	340	0	369
Belønningsmidler, byvekstavtale	2521	280	280	280	280	1119	839	4479
Belønningsmidler, red. kollektivtakst	155	55	55	55	55	218	164	537
Belønningsmidler, red. bomtakster	87	30	30	30	30	122	91	300
Belønningsmidler, Metrobuss	81	28	28	28	28	113	85	279
Investeringstilskudd, Metrobuss	594	71	102	152	102	427	741	1762
Andre inntekter	33	0	0	43	0	43	0	76
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	5980	700	700	700	700	2800	2125	10905
Sum inntekter ekskl. finans	13097	1649	2120	2039	2006	7813	7368	28278
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-352	205	-19	-228	-383	-425	768	-9
Renteinntekt (1%)	58	3	1	2	4	10	39	107
Sum inntekter inkl. finans	12804	1857	2102	1812	1626	7398	8174	28377

I handlingsprogrammet legges det til grunn årlige inntekter i perioden 2023-2026 på mellom 1,65 og 2,12 mrd. kroner. Årlig avvik mellom veiledende inntekter og kostnader fremkommer som et lånebehov eller som økt kapitalbeholdning. Ved inngangen til handlingsprogramperioden har Miljøpakken en kapitalbeholdning på vel 350 mill. kr. Det vil si at summen av tidligere års budsjettvedtak er tilsvarende lavere enn inntektene for disse årene. Kapitalbeholdningen består hovedsakelig av bompenger og fylkeskommunale midler. I tillegg er det et samlet mindreforbruk på vedtatte prosjekter, dette skyldes manglende fremdrift (omtrent 800 mill. kr rapportert T2-2022).

Tabell 2 viser hva som er lagt til grunn av forventede kostnader etter de føringer som er beskrevet innledningsvis. I tillegg er grunnlaget oppdatert med forpliktende vedtak og avtaler inngått siden forrige handlingsprogram.

Tabell 2: Veiledende kostnader 2023-2026 (2010-2029)

Kostnader	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	2027- 2029	2010- 2029
E6 sør	3183	26	0	0	0	26	0	3209
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	1233	300	140	83	0	523	0	1756
Fv. 704 Tanem - Tulluan	232	200	183	0	0	383	0	615
Hovedveg øvrige prosjekt	42	0	0	0	0	0	0	42
Lokale veger	382	57	0	25	100	182	210	774
Kollektiv, driftstilskudd	1929	233	233	233	233	933	700	3562
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	155	55	55	55	55	218	164	537
Kollektiv, infrastruktur	1124	170	97	142	369	779	1682	3585
Metrobuss	1341	129	280	274	120	804	1042	3186
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	32	103	136	104	0	343	0	375
Gatebrukstiltak	99	12	12	12	12	48	30	177
Hovednett sykkel	1694	361	747	635	510	2253	923	4870
Gangveger	192	40	38	50	24	151	68	411
Trafikksikkerhet	539	71	55	45	55	227	156	922
Støytiltak	180	16	25	46	43	130	77	388
Mobilitet	69	23	21	22	15	81	44	195
Info/teknologi/næringstransp. mm	343	30	28	25	23	107	70	521
Administrasjon og koordinering	35	17	17	17	17	68	51	153
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	15	34	43	50	141	254	394
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2705	2705
Sum kostnader	12804	1857	2102	1812	1626	7398	8174	28377

Tabellen viser en udisponert reserve på vel 2,7 mrd. kr, i tillegg er det rammeavsetninger knyttet til enkelte tiltaksområder som ikke er spesifisert på tiltak. Dette er avklaringer som behandles i arbeidet med tiltaksplanen frem til 2029.

En sammenstilling av tabell 1 og 2 viser forventet akkumulert lånebehov/endring i kapitalbeholdning i handlingsprogramperioden.

Tabell 3: Lånebehov/endring i kapitalbeholdning 2023-2026

Lånebehov (+)/kapitalbeh. (-)	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023- 2026
Utgående balanse		-147	-166	-394	-777	-777
Maksimalt i perioden	-352					-777

6.2 Partenes innspill til handlingsprogrammet 2023-2026

Innspillene fremgår av tabeller i kapittel 10 til 21 pr tiltaksområde, og er oppsummert i følgende tabell:

Tabell 4: Innspill 2023-2026

	2023	2024	2025	2026	2023-26
Innspill: Omforente tiltak (hovedtabeller)	1969	1555	1080	694	5299
Innspill: Tiltak uten felles enighet (hvite tabeller)	80	31	0	0	126
Sum innspill	2050	1585	1080	694	5424
Veiledende inntekter (tabell 1)	1649	2120	2039	2006	7813
Avvik fra veiledende inntekter	401	-535	-958	-1311	-2388

Tabellen viser at innspillene til 2023 er 400 mill. kr høyere enn det som er lagt til grunn i veiledende inntektsrammer. Vel 100 mill. kr av dette er avvik mellom innspill til Miljøpakkens handlingsprogram og statsbudsjett knyttet til statlige programområdemidler riksveg (gang- og sykkeltiltak Sluppen, og hovedsykkelvei langs riksvei 706 mellom Gildheim og Pirbrua).

For årene 2024-2026 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før overgang til ny fase og ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

I tillegg kommer økonomiske forpliktelser knyttet til gjennomføring av tidligere vedtatte prosjekter. Innspillene til handlingsprogrammet er i følgende tabell gradert etter bindinger (se kapittel 7 for detaljer).

Tabell 5: Oversikt over innspill etter grad av binding

	2023	2024	2025	2026	2023-26	Andel
Innspill til HP 2023-2026, omforente tiltak	1969	1591	1116	694	5371	
herav bundet	1309	779	447	288	2823	53%
herav delvis bundet	314	542	309	67	1232	23%
herav ikke bundet	346	270	361	339	1316	25%
Innspill til HP 2023-2026, ikke omforente tiltak	80	31	0	0	111	

6.3 Forhold knyttet til de ulike finansieringskildene

Tiltakene i Miljøpakken finansieres med en rekke statlige-, fylkeskommunale- og kommunale midler, i tillegg til bompenger. Hver finansieringskilde har ulike bevilgningskriterier og føringer for hvor de kan benyttes.

- Enkelte finansieringskilder gis som en fast årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på netto bominntekter fra bompunktene. Tilsvarende er det lagt til grunn estimer for kommunal- og fylkeskommunal merverdiavgiftskompensasjon og renteinntekter. Når de faktiske verdiene blir kjent erstattes estimatene, og dette blir ivaretatt i grunnlaget for kommende handlingsprogram.
- De enkelte finansieringskildene har føringer for hvilke type tiltak de kan finansiere, dette er hovedsakelig knyttet til retningslinjer fra den bevilgende etat og inngåtte avtaler mellom partene i Miljøpakken.

Videre vises en fordeling av innspillene i 2023 på ulike finansieringskilder med bakgrunn i eksisterende føringer. Spørsmålet er om vi har tilstrekkelig med midler av riktig valør for å gjennomføre innspillene for 2023.

- Øremerkede midler på tiltak 429 mill. kr
 - Rv-midler programområder (175 mill. kr, hvorav 106 mill. kr til riksvegtiltak og 69 mill. kr til kommunalt tiltak (Saupstadbrua), Jernbanemidler (100 mill. kr), Belønningsmidler til reduserte kollektivtakster (55 mill. kr), Belønningsmidler til Metrobuss (28 mill. kr) og Statlig investeringstilskudd Metrobuss (71 mill. kr).
- Øremerkede bompenger 326 mill. kr
 - Rv. 706 Nydalsbrua (300 mill. kr) og E6 Klettkrysset (26 mill. kr).

Det vil si at 755 mill. kr av innspillene for 2023 er øremerket både på tiltak og finansieringskilde.

Samtidig er det en del bundne tiltak som har belønningsmidler som eneste finansieringskilde, dette utgjør vel 40 mill. kr (Mobilitetslab Stor-Trondheim, Mobilitetsrådgivning, HjemJobbHjem, vinterdrift sykkel mm) av en årlig tildeling på 310 mill. kr av belønningsmidlene uten bindinger (utover det som fremgår av byvekstavtalen).

Etter dette gjenstår i omtrent 1206 mill. kr til anvendelse i Miljøpakken i 2023 før det blir behov for å budsjettere med låneopptak:

- Kommunale- og fylkeskommunale midler, 108 mill. kr
- Estimert mva-kompensasjon, 102 mill. kr

- “Frie” belønningsmidler, 270 mill. kr (310 mill. kr - 40 mill. kr bundet)
- Årets bompenger, netto, 374 mill. kr (700 mill. kr - 326 mill. kr bundet)
- Inngående beholdning av bompenger, 352 mill. kr

Det er tidligere (Prop. 172 S (2012-2013)) gitt anledning til å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikken og det kan bli aktuelt for 2023. Samtidig er det ikke anledning til å benytte bompenger til drift dersom dette er finansiert ved låneopptak. Formalitetene knyttet til å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk er til vurdering i Vegdirektoratet og Formalitetene rundt dette er til vurdering i Vegdirektoratet, og er pr i dag ikke avklart.

6.3 Høy kostnadsvekst

Vi er inne i periode med svært høy kostnadsvekst innenfor de innsatsfaktorene som benyttes i Miljøpakkens prosjektportefølje. Dette er en betydelig risikofaktor knyttet til å få gjennomført tiltakene innenfor avtalte rammer, og som ikke er tilstrekkelig hensyntatt i dette handlingsprogrammet. Ifølge SSBs byggekostnadsindeks for anlegg er prisøkningen fra 3. kvartal 2021 til 3. kvartal 2022 vel 14,5%.

Det pågår et arbeid i Vegdirektoratet med å avklare bruk av indekser knyttet til økonomiske forpliktelser inngått i byvekstavtalene for alle bypakker. Usikkerheten er hvor mye av den faktiske prisveksten som blir kompensert, ut over de lave budsjettindeksene (2%-2,8% for 2023) som legges til grunn ved årlige tildelinger.

7. 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:

- A. Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- C. Justering av langsiktig tiltaksplan 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 porteføljestyling ivaretas

Miljøpakken har en kompleks 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. Det settes av en ramme til hver av partene som benyttes til prosjektutvikling av tiltak. Det stilles ikke krav til dokumentasjon av tiltak/prosjektidéer på forhånd, men tiltakene som prosjektutvikles skal tilfredsstillende føringene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Arbeidet i denne fasen 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 sikre 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 detaljplanlegging og utbygging. Som et minimum skal finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekt. For større prosjekt og prosjekt hvor løsning er av stor politisk interesse skal overgang til begge faser 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 innenfor ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig og ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å ferdigstille sammenhengende tilbud for trafikantene og tilrettelegge for rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd. Anleggsdriften blir mer rasjonell med 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 opprettes tiltakspakker som budsjettmessig plasseres innenfor tiltaksområdet med høyest kostnad.

8. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger

Behovsvurdering og idéfase er forløpere til et prosjekt og er partenenes ansvar å gjennomføre og bekoste.

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. I denne fasen skal prosjektet:

- Beskrive formålet med tiltaket
- Vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- Anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser til løsning
- Vurdere nytten av tiltaket og tiltakets bidrag til måloppfyllelse
- Interessentanalyse - avdekke 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
- Kostnadsanslag for prosjektet - fra detaljplanlegging til ferdig utbygd prosjekt

Resultatet fra arbeidet 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. Noen nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold fra partenenes dokumentasjon er sammenstilt i egne tabeller pr. tiltaksområde og inkludert i de aktuelle kapitlene i handlingsprogrammet. Det er en ambisjon å jobbe videre med informasjonsgrunnlaget og sammenstillingen som benyttes i prioriteringen av tiltak.

Kostnadsvurderingen i denne fasen 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.

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.

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.

Prosjektpakker

I handlingsprogrammet settes det av finansiering til prosjektpakker med konkrete tiltak knyttet til én kommune og én ansvarlig etat. Det settes av en samlet pott til detaljplanlegging og utbygging hvor partene gjennomfører porteføljestyling innenfor pakkens totalramme. Prosjektutvikling av tiltak som inngår i prosjektpakker finansieres innenfor partenes avsatte ramme til prosjektutvikling. Eventuelle endringer av pakkens innhold underveis i året skal godkjennes av Programrådet.

Sekkeposter

Midler avsatt til sekkeposter finansierer planlegging og utbygging av flere mindre tiltak i samsvar med føringene gitt i byvekstavtalen og Miljøpakkens handlingsprogram. Bidrag til måloppfyllelse av Miljøpakkens mål legges til grunn ved prioritering av tiltak. Sekkeposter er knyttet til én ansvarlig etat. Sekkeposter avsatt til kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus finansierer tiltak innenfor byvekstavtalens rammer avsatt til de respektive kommunene. Sekkeposter hvor fylket og SVV er ansvarlig etat kan finansiere tiltak i flere kommuner og finansieringen holdes utenfor byvekstavtalens ramme avsatt til kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus. Det kan settes av inntil 5 mill. kr pr. sekkepost pr. år.

Rammeavsetninger

I handlingsprogrammet settes det av midler til konkrete tiltak som tilfredsstillende 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. Underveis i året kan Programrådet og Kontaktutvalget innenfor gitte fullmakter vedta forskuttering fra handlingsprogrammets rammeavsetninger. Beløp som forskuttes underveis i året spilles inn av partene ved revidering av handlingsprogrammet.

9. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet

PU = prosjektutvikling

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 (fra og med detaljplanlegging) som fastsettes ved gjennomført prosjektutvikling og som er 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 (fra og med detaljplanlegging) 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 2023-kr hvor budsjettindekser er lagt til grunn. Behovet for en tydeligere rutine på dette området må vurderes.

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.

10. Hovedveger

En stor del av Miljøpakkens midler innen hovedveg er perioden 2023-26 foreslått avsatt til bygging av Nydalsbrua og fv. 704 Tanem - Tulluan.

Rv. 706 Nydalsbrua: Prosjektet omfatter ny bru og tilknytningene til vegnettet på begge sider av elva, både det eksisterende og det fremtidige vegnettet. I avtale mellom partene, vedtatt i Trondheim bystyre 3.9.2020 og i Fylkesutvalget 8.9.2020 er prosjektets innhold og finansiering avklart.

Nydalsbrua bidrar til å ferdigstille et avlastende hovedvegssystem som begrenser trafikk på andre gater og veier og gir bedre utgangspunkt for å prioritere miljøvennlige transportmidler, samt å føre trafikken utenom Trondheim sentrum. Tiltaket er under gjennomføring og avtalt ferdigstillelse er juni 2024. Men det arbeides mot en tidligere trafikkåpning.

E6 Klettkrysset, ombygging: Prosjektet går ut på å sikre avvikling gjennom krysset, slik at tilbakeblokkering mot E6 unngås. Tiltaket er under gjennomføring og forventes ferdigstilt i løpet av høsten 2022.

Fv. 704 Tanem - Tulluan: Tiltaket er del av en større utbygging av fv. 704 mellom Sandmoen og Moen. Strekningen Sandmoen til Tanem er ferdig, og nå bygges strekningen Tanem - Tulluan. Anleggsstart var sommeren 2022 og utbyggingen er forventet ferdig i løpet av 2024.

Tabell 6: Finansiering hovedveger 2023-26

Hovedveger	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-26	Merknad	Ansv. etat
17100HV Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger	1558	300	140	83		523	UB	SVV
20100HV E6 Ombygging Klettkrysset	42	26,3				26,3	UB	SVV
18100HV Fv. 704 Tanem - Tulluan	622,5	200	183			383	UB	TRFK
Sum		526,3	323	83	0	932,3		
Veiledende kostnader (tabell 2)		526,3	323	83		932,3		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		

Bundet		526,3	140	83	0	749,3
Delvis bundet		0	183	0	0	183
Ikke bundet		0	0	0	0	0

Det er ingen rammeavsetninger knyttet til tiltak innen hovedveg. Dersom et tiltak blir dyrere enn lagt til grunn her, må dette finansieres fra andre tiltaksområder eller fra udisponert reserve (jfr. tabell 2).

11. Lokale veger

Brundalsforbindelsen, del 1: Brundalsforbindelsen strekker seg fra E6 Omkjøringsvegen til Jonsvannsveien. Som del av miljøpakkeprosjektet Mulighetsstudie øst (ikke behandlet politisk) er det anbefalt en trinnvis utbygging, der man først detaljplanlegger og bygger del 1, strekningen mellom E6 Omkjøringsvegen og avkjøring til Granåsen gård østre. Reguleringsplan foreligger, og det spilles inn behov for midler til byggeplan.

Fv. 707 Brå bru: Dagens bru er en stålbjelkebru med fra 1933, og har i flere år vært vurdert som kritisk med hensyn til bæreevne. Den er i tillegg smal og ligger mellom to skarpe kurver og vurderes til å utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko. Reguleringsplan for nye Brå bru ble vedtatt 31.01.2019. Der ble det vedtatt at den nye brua vil få to kjørefelt i tillegg til gang-/sykkelveg. Samt at kurven inn og ut av brua rettes ut betydelig. Nye Brå bru ble sist behandlet i Kontaktutvalgets møte 26.08.2022 (sak 35/22), hvor det ble besluttet utbygging av den regulerte løsning med en styringsramme (P50) på 79,2 mill. 2021-kr. Det ble gitt tilslutning til at prosjektet lyses ut i 2022, slik at byggestart kan skje ved årsskiftet 2022/2023 og med en forventet byggeperiode på 1 år.

Tabell 7: Finansiering lokale veger 2023-26

Lokale veger	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Brundalsforbindelsen, del 1		6	4			10	DP/byggeplan	TK
Fv. 707 Brå bru	82,7	57,3				57,3	UB	TRFK
Rammeavsetning				15	100	115		
Sum		63,3	4	15	100	182,3		
Veiledende kostnader (tabell 2)		57,3	0	25	100	182,3		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		6	4	-10	0	0		

Bundet		57,3	0	0	0	57,3
Delvis bundet		0	0	0	0	0
Ikke bundet		6	4	0	0	10

Rammeavsetninger lokale veger:

I fireårsperioden er det avsatt 115 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. 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. I de avklarte finansieringsrammene er det tatt høyde for at Elgeseter gate skal finansieres delvis med midler fra lokal veg (miljøgate) og delvis med midler fra kollektiv (Metrobuss).

12. 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 8: Finansiering gatebrukstiltak 2023-26

Gatebrukstiltak	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Rammeavsetning		12	12	12	12	48		
Sum		12	12	12	12	48		
Veiledende kostnader (tabell 2)		12	12	12	12	48		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		

Ingen innspill til HP 2023-2026.

13. Kollektivtransport

Tiltakene innen dette området er knyttet til utbygging av infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Fremkommelighetstiltak

Til handlingsprogrammet er det spilt inn to nye tiltak. Tiltak etter trasébefaring fylkesveg er mindre tiltak utover ordinært vegeieransvar for å bedre fremkommelighetene for kollektivtransporten (sekkepost). Samt et tiltak av midlertidig karakter til å oppgradere dagens veg langs trikkesporet i Kongens gate med bakgrunn i manglende vedlikehold av vegeier. Innspillet trekkes dersom det blir politisk enighet om utbygging av gateprosjektet i Kongens gate (tiltaket er satt i hvit tabell).

Knutepunkt og stasjoner

Ulike holdeplasspakker (med konkrete holdeplasser) er spilt inn fra Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune for detaljplanlegging og utbygging. Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. Resterende holdeplasser ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes i dag av leddbusser og må tilpasses dette. I tillegg til oppgraderes holdeplassene til en standard som oppfyller krav til universell utforming.

I tillegg spilles det inn behov for midler til tilrettelegging av nye leskur på kommunal- og fylkeskommunal veg. Tiltakene omhandler nødvendige investeringer for vegeier for å tilrettelegge for nye leskur som kostnadsfritt er tilgjengelig via avtale med Clear Channel (om levering og vedlikehold av reklamefinansierte bymøbler, kontrakten løper fra 2018 til 2032).

Mobilitetspakke og lading av metrobuss

Trøndelag fylkeskommune har spilt inn årlig behov for midler til etablering av nye, delte mobilitetstjenester som fremover vurderes å være viktige supplement til tradisjonell kollektivtransport. Mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. I tillegg er det spilt inn behov for midler i 2023 til et pilotprosjekt for induktiv lading som grunnlag for å utvikle et fremtidsrettet ladekonsept i forbindelse med ny anbudsperiode Stor-Trondheim som starter i 2029.

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.

Dagens ansvars- og kostnadsfordeling har sin bakgrunn i en politisk avklaring mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen tilbake i 2009. Det innebærer at fylkeskommunen har ansvar for tilskudd til transporttjenester og at Trondheim kommune har ansvar for tilskudd til drift, vedlikehold og oppgradering av banens infrastruktur.

I 2018 vedtok kommunen og fylkeskommunen at også kostnader til oppgradering av infrastruktur og utskifting av vognmateriell bør finansieres gjennom Miljøpakken. Vedtakene innebar også at kommunen og fylkeskommunen vedsto seg den ansvarsfordelingen som har vært praktisert.

Fylkeskommunen finansierer i dag sitt ansvar for tilskudd for transporttjenester via AtB. Tilskuddet dekkes av en kombinasjon av egne midler og belønningsmidler gjennom Miljøpakken. I henhold til avtalen mellom AtB og Gråkallbanen skal tilskuddet til Gråkallbanen AS dekke drift og vedlikehold av vognmateriell.

Trondheim kommune sitt ansvar for drift og vedlikehold av trikkens infrastruktur dekkes gjennom Miljøpakken og er delt i to:

- Driftstilskudd som omfatter generell drift av infrastrukturen
- Tiltakspakke for vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell

Drift og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell utføres av Boreal etter avtale med Trondheim kommune.

Trikken står foran en større investering, særlig knyttet 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. Moderniseringsprosjektet tilrår at etablert praksis for finansiering av trikkeinfrastruktur følges inntil videre.

Driftstilskudd kollektivtrafikk

Omforente rammer til driftstilskudd kollektivtrafikk på 231,3 mill. kr i 2023 (indeks 2,8%) er tatt inn i handlingsprogrammet. I tillegg har fylkeskommunen bedt om ekstra årlige driftstilskudd til:

- Økt kollektivtilbud i henhold til mobilitetsplaner utarbeidet for den enkelte kommune i Miljøpakken, 50 mill. kr pr år
- Videreføring av lokalbuss i kommunene Malvik og Melhus, 6,3 mill. kr pr år
- Videreføring av tilbudet om aldersvennlig transport 67+, 4,4 mill. kr pr år

Det gjøres nærmere rede de foreslåtte tiltakene i egne prosjektark i handlingsprogrammets vedlegg. Det framtidige nivået på driftstilskuddet må avklares i forbindelse med Miljøpakkens tiltaksplan 2022-2029.

Reduserte kollektivtakster

Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen forventes Trondheimsområdet å få tilført vel 54 mill. 2023-kr til reduserte kollektivtakstene (øremerkede midler). 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):

- Utvidet aldersgrense for barnebilletten til fylte 20 år. Ny alder er 6-20 år mot tidligere 4-16 år. Tiltaket ble iverksatt oktober 2021.
- Utvidelse av sone A til å gjelde hele byvekstavtaleområdet. Lik pris for enkeltbillett og periodebillett på tog og buss i sone A. Tiltaket ble iverksatt oktober 2021, med unntak av enkeltbillett på toget som ble fullt integrert i mars 2022.
- 3-timers gyldighet på enkeltbillett etter kl. 18 på hverdager, i helg og på helligdager. Tiltaket ble iverksatt mai 2022.
- Fleksibel billett. Et billettprodukt som blant annet treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen. Produkt er foreløpig ikke på plass. Pilot fleksibel billett pågår.

Tabell 9: Finansiering kollektiv 2023-26

Kollektiv (eks. Metrobuss)	Styrings - ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
Fremkommelighet		10,9	5	5	5	25,9		
Jakobslivegen, kryssutbedring	6,6	5,9				5,9	UB, forskuttet	TK
22145K Tiltak etter trasébefaringer fv.		5	5	5	5	20	UB (sekkepost)	TRFK
Knutepunkt og holdeplasser		97	29	0	0	126		
21112K Holdeplasspakke 2 kv.	28,5	26,5				26,5	UB, forskuttet	TK
Holdeplasspakke 3 kv.	15	15				15	DP, UB	TK
Holdeplasspakke 4 kv.	14,3	14,3				14,3	DP, UB	TK
Holdeplasspakke 5 kv.	21	3	18			21	DP, UB	TK
Holdeplasspakke 6 kv. metrobusstasjoner	15,5	15,5				15,5	DP, UB	TK
22146K Tilrettelegging nye leskur kv.	13,5	4	4			8	DP, UB	TK
22147K Tilrettelegging nye leskur fv.	6	2	2			4	DP, UB	TRFK
Holdeplasspakke 1 fv.	11	11				11	DP/byggeplan, UB	TRFK
Holdeplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner	10	5	5			10	DP/byggeplan, UB	TRFK
Holdeplasser Skjerdingsstad	(0,7)	0,7				0,7	UB, forskuttet	TRFK
Trikk		58,1	42,7	28,8	28,8	158,4		
10100K Trikk infrastruktur		26,8	26,8	26,8	26,8	107,2	2022-nivå	TK
22149K Trikk Bergsligata - Skansen	65,4	16,5	13,9			30,4	UB	TK
21113K Trikk likerettere	44	12,8				12,8	UB, forskuttet	TK
Modernisering av Gråkallbanen		2	2	2	2	8	Forprosjekt	TRFK
Andre tiltak kollektiv infrastruktur		26	10	0	0	36		
Lading for Metrobuss		10	10			20	Pilotprosjekt	TRFK
Mobilitetspakke		16				16		
Rammeavsetning koll. infrastr.				49,2	160,2	209,4		
Sum kollektivtrafikk infrastruktur		192	86,7	83	194	555,7		
09100K Drift kollektivtransport		233,3	233,3	233,3	233,3	933,3	Avtalefestet	TRFK
09100K Ekstra driftstilskudd kollektivtransport		30	50	50	50	180		TRFK
22157K/22158K Drift lokalbuss Malvik og Melhus		6,3	6,3	6,3	6,3	25,2		TRFK
21114K Reduserte billettpriser		54,6	54,6	54,6	54,6	218,4		TRFK
Aldersvennlig transport 67+		4,4	4,4	4,4	4,4	17,6		TRFK
Sum kollektivtrafikk drift		328,6	348,6	348,6	348,6	1374,5		
Sum		520,6	435,3	431,6	542,6	1930,2		

Kollektiv,forts.	Styrings- - ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
Veiledende kostnader (tabell 2)		457,9	385,3	429,6	657,4	1930,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		62,7	50,0	2,0	-114,8	0,0		
Bundet		350,3	301,8	287,9	287,9	1228,0		
Delvis bundet		32,8	32,8	26,8	26,8	119,2		
Ikke bundet		137,5	100,7	67,7	67,7	373,6		

Tabell 10: Finansiering kollektivtiltak 2023-26 - innspill til avklaring

Kollektiv	Styrings- -mål	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
Fv. 6650 Kongens gate, midlertidige tiltak	(14,1)	14,1				14,1	DP, UB. Manglende vedlikehold fra vegeier. Trekkers dersom enighet om gateprosjektet Kongens gate.	TRFK
Sum		14,1	0	0	0	14,1		

Tabell 11: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av kollektivtiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styrings- mål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/ant.	Kostnad pr. bruker
Holdeplasspakke 3	Oppgradering av hpl i John Aaes veg på Tiller	15 mill	Flere holdeplasser over en strekning på 1 km	450 pr dag - 1650 potensielt		Ca 30 000 pr år/100 pr dag
Holdeplasspakke 4	Oppgradering av hpl i Øvre Flatås veg	9-15 mill	Flere holdeplasser over en strekning på 1,5 km	120 pr dag		Ca 100 000 pr år/300 pr dag
Holdeplasspakke 5	Oppgradering/universell utforming av hpl på bydelslinje	16-26 mill	Uspesifisert antall enkelttiltak på 60-100 m	100 pr dag - 1950 potensielt		Ca 200 000 pr år/500 pr dag

Rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt vel 230 mill. kr til 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 2024-2026:

- Singsakeringen, Gløshaugen - Lademoen (TRFK): Omfatter flere tiltaksområder, detaljprosjektering forventes gjennomført sommeren 2023.

14. Metrobuss

En rekke store og mindre infrastrukturtiltak for å sette Metrobussen i drift i 2019 ble gjennomført, og Metrobuss fase 1 ble formelt avsluttet i 2021 (KU-sak 10/21). I de mest sentrale delene av byen ble det i fase 1 kun utført midlertidige infrastrukturtiltak. 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 gatene. I tillegg er ny metrobusstrasé over Nyhavna under regulering og inngår i porteføljen til Metrobuss.

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. moms og 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. Det er videre politisk enighet om en geografisk avgrensning av reguleringsplan fra krysset Elgeseter bru/Klostergata til Stavne bru og at reguleringsplanen skal legge til grunn en fartsgrense opptil 40 km/t i Elgeseter gate. Sykkelløsninger som ivaretar ferdsel fra sør gjennom planområdet til Midtbyen skal utredes parallelt med arbeidet med reguleringsplan. Før oppstart av reguleringsprosessen er det behov for tilleggsutredninger knyttet til kjøremønster rundt Samfundet. Dette for å sikre politisk forankring for hva som skal legges til grunn for detaljreguleringen.

Kongens gate: Prosjektet omfatter delstrekning 2 (Skansen) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate). Fremdriften avhenger av likelydende politiske vedtak i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune, siste kjente vedtak er hhv. Bystyret behandling møte 25. august 2022 (sak 151/22), og fylkesutvalgets behandling i møte 31. mai 2022 (sak 140/22).

Olav Tryggvasons gate: I påvente av ferdigstilling av gatebruksplanen, har planarbeidet for Olav Tryggvasons gate ligget på is en stund. Gatebruksplanen er nå vedtatt. Et forprosjekt settes i gang i løpet av høsten 2022 med mål om å finne en permanent løsning, dette forventes å bli ferdigstilt i løpet av første halvår 2023. Finansieres med gjestående midler fra tidligere års budsjett.

Innherredsveien: Prosjektet er delt i to; Innherredsveien vest fra Bakke bru til Bassengbakken og Innherredsveien øst fra Bassengbakken til Saxenborg allé. Prinsippløsningen for Innherredsveien øst er avklart, og kostnads- og kvalitetsnivå er politisk vedtatt (formannskapssak 100/20 og fylkesutvalget for transport sak 103/20). Strekingen bygges om med god bæreevne, og prosjektet inkluderer oppgradering av gate, stasjoner og

opparbeidelse av stengte kryss til lommeparker. Forberedende arbeider startet i juni 2021, blant annet med VA. Hovedprosjektet planlegges å lyses ut i oktober 2022, med byggestart våren 2023 og med forventet ferdigstilling høsten 2025. 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.

Nordre Ilevollen: Nordre Ilevollen utgjør det som opprinnelig var delstrekning 1 (Nordre Ilevollen - Skansen) i gateprosjektet Kongens gate. Prosjektet legger til grunn en kvalitet på samme nivå som vedtatt i gateprosjektet Innherredsveien. Utbygging av Nordre Ilevollen, inkludert holdeplasser, gjennomføres som et felles prosjekt med oppgradering av trikkesporet Bergsligata - Skansen. I henhold til vedtak i Kontaktutvalget skal finansiering av prosjektet håndteres gjennom porteføljestyling innenfor fastsatt ramme til Metrobuss. Midler avsatt til Innherredsveien og Kongens gate skal ikke reduseres som følge av bevilgningen til Nordre Ilevollen. Anbudskonkurranse er gjennomført og pr august 2022 pågår det forhandlinger med tilbydere før endelig kontraktsinngåelse. Forventet ferdigstilling av tiltaket er desember 2023.

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 (Kvalitetsprogram) som skal legges til grunn for planer og tiltak på Nyhavna.

Tabell 12: Finansiering Metrobuss 2023-26

Metrobuss	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
17103M Fv. 6690 Elgeseter gate		5	4			9	DP	TRFK
18103M Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate						0	PU	TRFK
20110M Fv. 6692 Innherredsveien, øst	374,3	50	101,1			151,1	UB	TRFK
23101M Fv. 6692 Innherredsveien, vest	(257,1)	2				2	PU	TRFK
17102M Fv. 6650 Kongens gate	(366,4)	50	150	99,2		299,2	UB	TRFK
21111M Nordre Ilevollen	73,8	22	13,8			35,8	UB	TK
22163M Metrobusstrasé Nyhavna	(453,1)	5	15	200	220,4	440,4	DP	TRFK
Rammeavsetning						0		
Sum		134	283,9	299,2	220,4	937,5		
Veiledende kostnader (tabell 2)		129	279,9	274,2	120,4	803,5		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		5,0	4,0	25,0	100,0	134,0		
Bundet		72	114,9	0	0	186,9		
Delvis bundet		50	150	99,2	0	299,2		
Ikke bundet		12	19	200	220,4	451,4		

15. Jernbane, stasjoner og knutepunkt

Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til fortetting, 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. Knutepunktsmidlene 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). Midlene er et anleggsbidrag og bevilges etter at utbyggingen er påbegynt, Miljøpakkens eventuelle bidrag til planfasen finansieres av andre finansieringskilder.

Trondheim S: Første byggetrinn i utviklingen av "Nye Trondheim S" pågår. Dette består av bygging av parkeringskjeller under gata Gryta, og er et rent kommersielt prosjekt uten offentlig støtte. Hele anlegget skal ferdigstilles høsten 2022.

Neste byggetrinn vil være ny terminalbygning, dette består av offentlige arealer finansiert av knutepunktsmidler gjennom byvekstavtalen og kommersielle arealer som Bane NOR finansierer selv. Det er inngått en byggeavtale (K04-52, 30.08.2021) mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, hvor styringsrammen er fastsatt til 317 mill. 2021-kr, hvorav 293 mill. kr er anleggsbidrag innenfor Miljøpakken og 24 mill. kr er planmidler utenom Miljøpakken. Anleggsbidraget er en økning i forhold til rammen avsatt til formålet i gjeldende byvekstavtale, 206 mill. 2019-kr. Denne økningen påvirker ikke anleggsbidraget til planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus. Forberedende arbeider er igangsatt, og anlegget forventes åpnet inne utgangen av 2025.

Melhus skysstasjon: 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 arbeides det med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon (Bane NOR). Reguleringsplanen vil definere omfang og plassering av tverrforbindelsen. Det arbeides også med en områdereguleringsplan (Stjørdal kommune) for knutepunktet med omland. Videre fremdrift avhenger blant annet av enighet mellom ulike parter om arealbruk, roller og finansieringskilder. Handlingsprogrammet angir en lik fordeling av gjenværende knutepunktsmidler til Stjørdal og Hommelvik stasjoner. Anleggsbidrag fra Miljøpakken er imidlertid ikke fastsatt, og må komme som et resultat av forhandlinger mellom partene basert på vedtatte reguleringsplaner og kostnadsoverslag.

Til 2023 er det spilt inn behov for 3 mill. kr til videreføring av pågående planarbeid, dette dekkes av andre midler enn jernbanemidler (anleggsbidrag).

Hommelvik stasjon: I Hommelvik planlegger Bane NOR (som medeier i Hommelvik Stasjonsby AS) en ny overgangsbru over sporene på Hommelvik stasjon. I byvekstavtalen er det avsatt knutepunktsmidler som skal bidra til en finansieringsløsning for en planskilt tverrforbindelse på stasjonen. Forslag til reguleringsplan er på høring/offentlig ettersyn sommer/høst 2024. Som for Stjørdal stasjon er anleggsbidrag fra Miljøpakken ikke fastsatt, kun angitt med lik sum som Stjørdal.

Tabell 13: Finansiering jernbane, stasjoner og knutepunkt 2023-26

Jernbane	Styrings - ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-2 6	Merknad	Ansv. etat
22160J Trondheim S, byggetrinn 2	293	100	100	68		268	UB. Forutsetter statlig bev.	JD
22161J Hommelvik stasjon			36			36	UB. Forutsetter statlig bev.	JD
21116J Stjørdal stasjon				36		36	UB. Forutsetter statlig bev.	JD
21116J Stjørdal stasjon, områderegulering		3				3	DP. Økt behov	SK
Rammeavsetning						0		
Sum		103	136	104	0	343		
Veiledende kostnader (tabell 2)		103	136	104		343		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		
Bundet		100	100	68	0	268		
Delvis bundet		3	0	0	0	3		
Ikke bundet		0	36	36	0	72		

Kommentar: Tall i tabellen som gjelder Trondheim S er oppgitt i mill. 2021-kr, mens tall for Hommelvik stasjon og Stjørdal stasjon er oppgitt i mill. 2019-kr. Dette har ingen betydning i behandlingen av handlingsprogrammet ettersom det er delbidrag med bakgrunn i avtalt forpliktelse.

16. Trafikksikkerhet

Miljøpakken har et delmål som direkte omhandler trafikksikkerhet: "Antall trafikkuulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkuulykker 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 14: Finansiering trafikksikkerhet 2023-26

Trafikksikkerhet	Styrings-ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-2026	Merknad	Ansv. etat
Trondheim kommune		17,2	33,9	10	10	71,1		
12100TS Hans Finnes gate	36,6		9,9			9,9	UB	TK
15100TS Gammel-lina	28,5		14			14	UB	TK
Nyheimsvegen	(4,6)	1,2				1,2	DP/byggeplan	TK
Charlottenlund skole	(18,4)	1,7				1,7	DP/reg.plan	TK
Tempevegen/Valøyvegen	(3,3)	3,3				3,3	DP/byggeplan, UB	TK
21110TS Eberg trafikkgård		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Drift	TK
20107TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Trondheim		5	5	5	5	20	Sekkepost	TK
Fv. 6680 Bilbyen - Nidarvoll	1,5	1				1	UB, forskutert	TRFK
20108TS Mindre trafikktekn. tiltak fv.		4,5	4,5	4,5	4,5	18	Sekkepost	TRFK
Stjørdal kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2		
20120TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Sekkepost	SK
Malvik kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2		
20121TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Malvik		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Sekkepost	MaK
Melhus kommune		0,5	0,5	0,5	0,5	2		
20122TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Melhus			0,5	0,5	0,5	1,5	Ubrukte midler benyttes i 2023	MeK
Fv. 6584 Lyngenvegen	(2)	0,5				0,5	DP/byggeplan	TRFK/MeK
Rammeavsetning		52,4	19,9	33,8	43,8	149,9		
Sum		71,1	55,3	45,3	55,3	227,0		
Veiledende kostnader (tabell 2)		71,1	55,3	45,3	55,3	227,0		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		
Bundet		1,5	24,4	0,5	0,5	26,9		
Delvis bundet		0	0	0	0	0		
Ikke bundet		17,2	11	11	11	50,2		

Tabell 15: Finansiering trafikksikkerhet 2023-26 - til avklaring

Trafikksikkerhet	Styrings-mål	2023	2024	2025	2026	2023-26	Merknad	Ansv. etat
17101TS Fv. 707 Berg - Høstadkorsen	(96,5)	60	30,5			90,5	UB. Staten foreslår å stryke pga. lav måloppnåelse. En ny økonomisk situasjon gjør at vi må prioritere de viktigste prosjektene.	TRFK

Tabell 16: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av trafikksikkerhetstiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styrings-mål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/ant.	Kostnad pr. bruker
Nyheimsvegen	Oppgradering av kryss samt nytt fortau skal gi tryggere skolevei	4,6 mill ekskl. PU	120 m	ATP: 400 gående	38 333 kr/m	
Charlottenlund skole	Gjennomgående sykkelvei med fortau samt snuplasser for avslipp	18,4 mill	600 m	Skolevei for omtrent 750 elever.	30 667 kr/m	
Tempevegen/Valøyvegen	Øke avstand mellom sykkelvei og hovedvei	3,3 mill ekskl. PU	750 m ² 50 m	Telling på ukjent dato viser 678 syklende og 227 gående morgen (07–09) og 770 syklende og 321 gående ettermiddag (15–17)	-	-
Fv. 6584 Lyngenvegen	Fortau ved krysset mellom Lyngenvegen, Stor-Tronds veg og Langmyra	2 mill	100 m	258 beboere, hvorav 49 i skolealder. Nye tellinger blir utført i 2022.	20 000 kr/m	-

Rammeavsetning:

I fireårsperioden er det avsatt vel 150 mill. kr i rammeavsetninger innen trafikksikkerhet hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på trafikksikkerhetstiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2024-2026:

- Nyheimsvegen, fortau og krysstiltak
 - styringsmål 4,6 mill. 2022-kr, arbeid med byggeplan i 2022-23, og mulig utbyggingsperiode 2023-24
- Charlottenlund skole, separere myke trafikanter fra personer som ankommer området med bil
 - styringsmål 18,4 mill. 2022-kr
 - Forventet fremdrift, reguleringsplan ferdig 2024, detaljplanlegging og utbygging 2025-2026.
- Fv. 6584 Lyngenvegen, fortau
 - styringsmål 2 mill. 2022-kr, arbeid med byggeplan i 2023, mulig utbyggingsperiode 2024-25

17. Sykkel

Partene i Miljøpakken har jobbet sammen om en formingsveileder for hovedsykkelruter. Veilederen er laget med utgangspunkt i Trondheim, men formålet er at den skal legges til grunn for all planlegging og bygging av hovedsykkelruter i byvekstområdet. Politisk behandling av veilederen gjenstår før endelig utgave foreligger.

Det pågår også et arbeid med å definere et prioritert hovedsykkelnett i avtaleområdet. I først omgang kartlegges et hovednett som er relevant for finansiering med riksvegmidler og som vil utgjøre stamnettet i avtaleområdet. Prosessen ledes av Statens vegvesen som gjennomfører arbeidsmøter med hver av kommunene og fylkeskommunen. Programrådet behandlet saken i møte 17. august 2022 (PR-sak 83/22). Konklusjonen ble at arbeidsgruppen bes komme tilbake med forslag til prinsipper for prioritering innenfor strekningene i hovedsykkelnettet, prinsipper for måloppnåelse, og plan for videre prosess. Endelig forslag skal forankres hos alle parter i Miljøpakken. Et vedtatt hovedsykkelnett vil være en viktig del at Miljøpakkens Tiltaksplan 2029 og skal sikre at en helhetlig tankegang ligger til grunn for prioriteringer i handlingsprogrammet.

Tabell 17: Finansiering sykkel 2023-26

Sykkel (del 1)	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Drift av sykkelanlegg i Trondheim		18,5	18,5	18,5	18,5	74		
18101S Vinterdrift sykkel kv.		7	7	7	7	28	2022-nivå	TK
18101S Vinterdrift sykkel kv. økning		1,5	1,5	1,5	1,5	6	Økt nivå ift 2022	TK
18102S Vinterdrift sykkel fv.		8	8	8	8	32	2022-nivå	TRFK
18102S Vinterdrift sykkel fv. økning		2	2	2	2	8	Økt nivå ift 2022	TRFK
Bromstadruta		21	0	0	0	21		
22101S Bromstadruta, Fernanda Nissens veg (1)	(24,2)	3				3	DP/byggeplan	TK
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen (2)	(143,2)	9				9	DP/byggeplan, erverv	TK
Bromstadruta, Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen (3)	(90,3)	9				9	DP/byggeplan, erverv	TK
Klæburuta		4,8	0	0	0	4,8		
Klæburuta, Vollabakken (7 og 8)	(17)	2				2	DP/byggeplan	TK
22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg - Gløshaugveien (12)	(10,3)	1,3				1,3	DP/byggeplan, forskuttet	TK
Klæburuta, Strindvegen - S. P. Andersens veg (14)	(15)	1,5				1,5	DP/byggeplan	TK
Nardoruta		5	4	0	0	9		
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen øst	(65)	5	4			9	DP/reg.plan og byggeplan	TRFK

Sykkel (del 2)	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Saupstadruta		69	0	0	0	69		
Saupstadbrua	212	69				69	UB. Iht. innspill statsbudsjett	TK
Sverresborgruta		7	0	0	0	7		
Sverresborgruta		7				7	DP/reg.plan, forskuttet	TK
Andre strekninger i Trondheim		76,2	36,9	0	0	113,1		
Roald Amundsens vei		2				2	PU, forskuttet	TK
Dronningens gate	(17)	2	2			4	DP/byggeplan	TK
Erling Skakkes gate	(26)	2,5				2,5	DP/byggeplan	TK
Fv. 950 Reppe - Være	69,7	40	23,4			63,4	UB, 10 mill. forskuttet	TRFK
Fv. 6656 Bøckmans veg	(250)	3				3	DP/reg.plan	TRFK
Fv. 6664 Strindveien nedre	(4)	1	3			4	DP	TRFK
Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg	(?)	25,7	8,5			34,2	UB, delbidrag	TRFK
Sykkelparkering i Trondheim		6,6	0	0	0	6,6		
Sykkelhotell Leüthenhaven	7,6	1,6				1,6	UB, forskuttet	TK
Sykkelparkering		5				5	DP, UB (sekkepost)	TK
Andre sykkeltiltak i Trondheim		8	8	8	8	32		
Mindre tiltak sykkel		3	3	3	3	12	DP, UB (sekkepost)	TK
22115S Tiltak etter GS-inspeksjon fv.		5	5	5	5	20	DP, UB (sekkepost)	TRFK
Hovedsykkelveg riksveg		220	194,4	127	0	541,4		
23100S Rv. 706 Gildheim - Leangbrua (1)	202	100	70	32		202	UB. Forutsetter statlig bev.	SVV
21103S Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)	153,5	50	67,4			117,4	UB. Forutsetter statlig bev.	SVV
22120S Rv. 706 Lilleby - Nordtvedts gate (4)	152	5	52	95		152	DP/byggeplan. Forutsetter statlig bev.	SVV
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56	56				56	UB. Forutsetter statlig bev.	SVV
E6 / Rv 706 Rotvoll - Malvik grense (del 1)	(113)	6	1			7	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bev.	SVV
E6 Sandmoen - Vinterveien	(246)	3				3	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bev.	SVV
E6 Tonstad - Sluppen, del 2 (Selsbakk-Sluppen), hovedsykkelveg	(205)		2			2	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bev.	SVV
E6 Melhus sentrum - Jaktøya	(200)		2			2	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bev.	SVV

Sykkel (del 3)	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Stjørdal kommune		11	0	0	0	11		
Fv. 6802 Kryss Sutterø - Molovika	11,5	11				11	UB, forskuttet	SK
Melhus kommune		9,5	10,8	0	0	20,3		
20103S GS-bru over Gaula	(125)	2	10			12	DP/reg.plan og byggeplan	MeK
21105S Monstuflata-Gimsvegen	(6)	1				1	DP/reg.plan og byggeplan	MeK
22126S Skolebakken, Ler	(3)	0,5				0,5	DP/byggeplan	MeK
Gammelbakkan	5,8	5	0,8			5,8	DP/byggeplan og UB	MeK
Fv. 708 Vollmarka	(4,5)	1				1	DP/byggeplan	TRFK/ MeK?
Rammeavsetning			378,6	481,9	483,5	1344,0		
Sum		456,6	651,2	635,4	510	2253,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		360,7	747,1	635,4	510,0	2253,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		95,9	-95,9	0	0	0		
Bundet		168,9	90,8	0	0	259,7		
Delvis bundet		189	137	142	15	483		
Ikke bundet		98,7	44,8	11,5	11,5	166,5		

Tabell 18: Finansiering sykkel 2023-26 - til avklaring

Sykkel	Styrings- mål	2023	2024	2025	2026	2023-26	Merknad	Ansv. etat
Fv. 950 Homla bru	(45)	6				6	DP. TRFK og MaK er ikke enige om løsning. Kommer tilbake til KU.	TRFK

Tabell 19: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av sykkeltiltak

Tiltak (1)	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
Klæburuta, Vollabakken (7 og 8)		17 mill (+40/-20 %)	530 m	ATP: 900 gående, 800 syklende. ÅDT gående 1177-1962. ÅDT sykkel ca. 3000 i dag, 6800 i potensial. Telt 610 gående og 1126 syklende i 4 timer 22.9.21	32 075 kr/m	3426-4069 kr/trafikanter (ÅDT), 5667 kr/syklist (ÅDT)
22112S Klæbuveien, Hans Osnes' veg - Gløshaugveien (12)						

Tiltak (2)	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
Klæburuta, Strindvegen - S. P. Andersens veg (14)		15 mill (+40/-20 %)	430 m	ATP: 1000-1600 gående, 500 syklende. ÅDT gående 1085-1808. ÅDT sykkel 2300 i dag, potensial 4500. Telt 490 gående og 849 syklende i 4 timer 1.10.21	34 884 kr/m	3651-4431 kr/trafikanter (ÅDT), 6521 kr/syklist (ÅDT)
Fv. 6658 Utleirvegen, Omkjøringsvegen - Steindalsvegen						
Dronningens gate	Sykkelfelt mellom Tordenskiolds gt. og St. Olavs gt. + Sykkelfelt mellom Søndre gt. og Kjøpmannsgt.	17 mill (+40/-20 %)	250 m	ATP: 200-400 gående. ÅDT 1263-2105 gående i øst. ÅDT 270 syklende i øst (pot. 675), 650 i vest (pot. 1540). Telt 639 gående og 160 syklende øst i 3 timer 13.10.21	68 000 kr/m	5619-7787 kr/trafikanter (ÅDT), 18478 kr/syklist (ÅDT)
Erling Skakkes gate	Sykkelfelt og sykkelgate	26 mill (+40/-20 %)	470 m	-	-	-
Fv. 6656 Bøckmans veg	Sykkelfelt langs trikketrase, sykkelgate med fortau	250 mill + ev. kryssing av jernbanen	2300 m	Beregnet døgntrafikk på 421 gående og 4500 syklende. Telling gjennomført, men ikke oppgitt.	108 696 kr/m	50 802 kr/trafikanter, 55 555 kr/syklist
E6 Rotvoll nedre - Grilstad	Sykkelfelt med fortau, inngår i hovednett	110 mill	1200 m	Forventet døgntrafikk på 150 gående og 700 syklende.	91 666 kr/m	129 411 kr/trafikanter, 157 142 kr/syklist
E6 Sandmoen - Vinterveien	Ny GSV mellom Sandbakkbrua og Vinterveien, sykkelgate i Sandmovegen	240 mill	2800 m	ATP: 150 gående og 300 syklende. Telling gjennomført, men ikke oppgitt.	85 714 kr/m	533 333 kr/trafikanter, 800 000 kr/syklist
E6 Selsbakk - Sluppen	Sykkelfelt med fortau mellom Sluppen og Fossetuveien	200 mill	1200 m	ÅDT: 150-200 gående, 2000-2500 syklende.	166 666 kr/m	74 074-88 888 kr/trafikanter, 80 000-100 000 kr/syklist
E6 Melhus nord	GSV mellom Melhus sentrum og Jaktøya	200 mill	2800 m	75 gående/døgn, 150 syklende/døgn. Over halvparten av de sysselsatte i Melhus arbeider i Trondheim.	71 428 kr/m	888 888 kr/trafikanter, 1 333 333 kr/syklist
Fv. 950 Homla bru						

Tiltak (2)	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
20103S GS-bru over Gaula	Nytt tilbud. Sammenhengende GS-nett indre ringrute.	125 mill	?	603 beboere i radius 500 m, 2151 beboere Brekkåsen/Gimse, 1507 arb.plasser i direkte nærhet, kapasitet for 1500 elever på skoleområdet Gimse	-	-
22126S Skolebakken, Ler	GSV langs Fremovegen knytter deler av skole- og boligområde med resten av Ler sentrum	3 mill	150 m	93 beboere i øst, 85 beboere i vest, barneskole og barnehage med 210 elever og 50 ansatte. Nye tellinger blir utført i 2022.	-	-
Gammelbakkane	GSV som gir bedre skolevei for grunnskoleelever fra Gimse og Brekkåsen	5,8 mill	600 m	ÅDT Gimse bru 2115-3526 gående, 274-456 syklende. Telt i tre timer jun 22.	9667 kr/m	1456-2428 kr/trafikanter, 12719-21168 kr/syklist
Fv. 708 Vollmarka	GSV langs Hølandvegen	4,5 mill	460 m	253 beboere. Nye tellinger blir utført i 2022	-	-
Fv. 6664 Strindvegen nedre	Etablering av sykkelveg med fortau på nedre del av strekningen ved Klæbuveien.	4 mill	100 m	640 syklist (sesongjustert, telling 400)	40 000 kr/m	6250 kr/syklist
Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg	GS-veg langs nordsida av Ringvålvegen, fra undergangen ved Lund Østre til Øvre Solberg.	34,2 mill (bidrag fra Miljøpakken)	1000 m	Ikke vurdert.	-	-

Rammeavsetninger sykkel

I fireårsperioden er det avsatt 1344 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 2024-26:

- Skolebakken, Ler, GS-veg
 - styringsmål 3 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbygging i 2024
- Fv. 708 Vollmarka, GS-veg
 - styringsmål 4,5 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbygging i 2024

- Dronningens gate, sykkeltilbud
 - styringsmål 17 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023-24
 - mulig utbyggingsperiode 2025-26
- Klæburuta, Vollabakken (del 7 og 8)
 - styringsmål 17 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbyggingsperiode 2024-25
- Klæburuta, Hans Osnes' veg - Gløshaugveien (12)
 - styringsmål 10,3 mill. 2021-kr
 - arbeid med byggeplan i 2022-23
 - mulig utbyggingsperiode 2023-24
- Klæburuta, Strindvegen - S.P. Andersens veg (14)
 - styringsmål 15 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbyggingsperiode 2024-25
- Erling Skakkes gate, sykkeltilbud
 - styringsmål 26 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbyggingsperiode 2023-24

18. 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.

Tabell 20: Finansiering gange 2023-26

Gange	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
Trondheim kommune		49,1	0	0	0	49,1		
Snarveipakke 7	12,1	1,1				1,1	Snarvei Risvollan. UB, forskuttet	TK
21106G Snarveipakke 8	22,9	8,9				8,9	UB, forskuttet	TK
Snarvei Weidemannsvei - Stadsing. Dahls gt	2,7	2,3				2,3	UB, forskuttet	TK
Snarvei Ulstadvegen - Tanemsbruvegen	1,6	0,9				0,9	UB, forskuttet	TK
22129G Snarvei Berg skole	(6,5)	1,5				1,5	DP/byggeplan og erhverv	TK
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet	8,2	1,2				1,2	DP/byggeplan, forskuttet	TK
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet	8,2	6,5				6,5	UB. Kostnadsøkn. ref. prosjektark.	TK
20105G Alette Beyers veg	11,4	7,8				7,8	UB. Kostnadsøkn. ref. prosjektark.	TK
Mikkelvegen	(9,4)	1,7				1,7	DP/reg.plan, forskuttet	TK
Heimdal stasjon, undergang	3,7	0,8				0,8	DP/byggeplan, forskuttet	TK
Heimdal stasjon, undergang	3,7	2,4				2,4	UB	TK
Gregus gate, undergang	6,5	0,8				0,8	DP/byggeplan, forskuttet	TK
Gregus gate, undergang	6,5	5,2				5,2	UB	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass	13,5	8				8	UB. Kostnadsøkn. ref. prosjektark.	TRFK
Melhus kommune		1,5	0	0	0	1,5		
Snarveg Gruva	(1,5)	1,5				1,5	DP/byggeplan og UB, delbidrag	MeK
Rammeavsetning			37,9	39,2	23,5	100,6		
Sum		50,6	37,9	39,2	23,5	151,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		39,5	37,9	50,3	23,5	151,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		11,1	0	-11,1	0	0		

		2023	2024	2025	2026	2023-2026
Bundet		17,7	0	0	0	17,7
Delvis bundet		7,6	0	0	0	7,6
Ikke bundet		25,3	0	0	0	25,3

Tabell 21: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av gåtilltak

Tiltak	Beskrivelse	Styringsmål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/antall	Kostnad pr. bruker
Snarveg Gruva	Gi fullverdig og kortere skolevei der det i dag er bratt sti uten belysning og brøyting	1,5 mill	100 m	403 berørte beboere ++	-	-

Rammeavsetning gange

I fireårsperioden er det avsatt vel 100 mill. kr i rammeavsetninger innen gange hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempel på gåtilltak som har kommet så langt i planavklaringen at det kan være aktuelt for utbygging i perioden 2024-26:

- Snarvei Berg skole
 - styringsmål 6,5 mill. 2019-kr
 - arbeid med byggeplan og erverv i 2023
 - mulig utbyggingsperiode 2023-24
- Mikkelvegen
 - styringsmål 9,4 mill. 2021-kr
 - vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023

19. Tiltak mot støy

“Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomheter skal reduseres”, jmfør Byvekstavtalens delmål 7.

Tabell 22: Finansiering støytiltak 2023-26

Tiltak mot støy	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 2026	Merknad	Ansv. etat
Majorstuen barnehage	4,1	3				3	DP, UB, forskuttet	TK
Skoler, barnehager og institusjoner	11,5	11,5				11,5	DP, UB	TK
Industrivegen (m/siderveger)	(24)	4				4	DP/byggeplan	TK
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen vest	(45)	10	25	10		45	UB	TRFK
Støypakke 1 fv.	(20)	1,5	9,5	9		20	DP, UB	TRFK
Rammeavsetning				27	19,7	46,7		
Sum		30	34,5	46	19,7	130,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		16,1	25	46	43,1	130,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		13,9	9,5	0	-23,4	0		

Bundet		3	0	0	0	3
Delvis bundet		0	0	0	0	0
Ikke bundet		27	34,5	19	0	80,5

Tabell 23: Sammenstilt informasjon fra prosjektutvikling av støytiltak

Tiltak	Beskrivelse	Styrings- mål	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad pr. m/ant.	Kostnad pr. bruker
Majorstuen barnehage	Red. støynivået på uteplass og lekeplass fra gult til hvitt nivå	4,1 mill	100 m	54 barn, 15-20 voksne	41 000 kr/m	55 405 kr
Skoler, barnehager og institusjoner	Red. støynivået på uteplass og lekeplass ved skoler, barnehager og institusjoner fra oransje og gult nivå til hvitt støynivå (fra >60dB til <55 dB).	11,5 mill		ca. 700 barn og brukere og ca. 200 ansatte		12 777 kr
Industrivegen (m/siderveger)	Støyskjermer og lokal skjerming av 6 uteplasser	24 mill	462 m	27 boenheter	-	-
Støypakke 1 fv.		20 mill				

Rammeavsetning gange: I fireårsperioden er det avsatt 43 mill. kr i rammeavsetninger innen støy hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempel på støytiltak som har kommet så langt i planavklaringen at det kan være aktuelt for utbygging i perioden 2024-26:

- Industrivegen (m/ sideveger)
 - styringsmål 24 mill. 2022-kr
 - arbeid med byggeplan i 2023
 - mulig utbyggingsperiode 2024-25

20. Mobilitet

Den foreslåtte innsatsen til mobilitetsrådgiving og HjemJobbHjem (inkl. økning) i 2023-2025 er i henhold til handlingsprogram 2022-25. Handlingsprogram 2022-25 er basert på vedtak i KU (sak 27/20) hvor det ble vedtatt å øke innsatsen til HjemJobbHjem i perioden 2021-24. Grunnet begrensninger som følge av pandemien har det vært forsinkelser i oppstarten av HjemJobbHjem, og den vedtatte budsjettøkningen har blitt skjøvet ut til 2025. Økt nivået på innsatsen til mobilitetsrådgiving og HjemJobbHjem fra og med 2026 er ikke forankret i Miljøpakken. Før vedtak i KU sak 27/20 lå den totale innsatsen til mobilitetsrådgiving inkl. oppstart HjemJobbHjem på 6,2 mill. kr årlig.

Tabell 24: Finansiering mobilitetstiltak 2023-26

Mobilitet	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-26	Merknad	Ansv. etat
10101MO Mobilitetsrådgiving		2,3	2,3	2,3	2,3	9,2	Jf. HP 2022-25	TK
10101MO Mobilitetsrådgiving		1,2	0,7	0,7	0,7	3,3	Økning 2023-25 er iht. KU-sak 27/20	TK
19100MO HjemJobbHjem		7,7	7,7	7,7	7,7	30,8	Jf. HP 2022-25	TK
19100MO HjemJobbHjem			3,3	5,3	5,3	13,9	Økning 2024-25 er iht. KU-sak 27/20	TK
Mobilitetspunkt		1				1	Pilot	TK
Mobilitetslab Stor-Trondheim	25,4	11,2	7,1	7,1		25,4	4 mill. forskuttet. Avtale 2022-25	TRFK
Rammeavsetning						0		
Sum		23,4	21,1	23,1	16	83,6		
Veiledende kostnader (tabell 2)		23,2	21,1	22,1	14,7	81,1		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0,2	0	1	1,3	2,5		

Bundet		11,2	7,1	7,1	0	25,4
Delvis bundet		11,2	14	16	0	41,2
Ikke bundet		1	0	0	16	17

I programrådets behandling av utkast til handlingsprogram 2023-2026, ble det avklart at innspill fra Malvik kommune knyttet til micromobilitet inngår som del av Teknologiprojektet som ligger under tiltaksområdet "Andre innsatsområder".

21. Andre innsatsområder

Prosjektutvikling rammeavsetning

I KU-sak 8/22 ble det vedtatt å sette av rammer til prosjektutvikling til hver av partene. Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prosjektutvikle. Rammeavsetningene erstatter tidligere praksis med konkrete bevilgninger til enkelttiltak. De avsatte rammene skal finansiere prosjektutvikling av nye tiltak og ferdigstilling av prosjektutvikling av tiltak tatt inn i Miljøpakken før 2023 dersom disse har behov for ekstra finansiering. Avsatt ramme til Statens vegvesen og fylkeskommunen kan disponeres på tvers av avtalekommunene, og finansieres ikke innenfor rammen avsatt i byvekstavtalen til Stjørdal, Malvik og Melhus. Partene skal rapportere på bruken av midlene i tertial- og årsrapport.

Med bakgrunn i gjeldende byvekstavtale som går fram til 2030, er det foreslått en gradvis nedtrapping av rammene avsatt til prosjektutvikling. Dersom reforhandling av byvekstavtalen resulterer i en forlengelse av avtaleperioden, må dette hensyntas ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet. Status for Miljøpakkens totale portefølje må i tillegg tas i betraktning.

Koordinering og administrasjon

Det er avsatt et bidrag til hver av partene, inkludert sekretariatet, som skal dekke arbeid med koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet. Dette må anses som en totalramme, og faktisk forbruk må gjenspeile den reelle aktiviteten på avklarte oppgaver. Melhus kommune har ubrukte midler tidligere avsatt på denne budsjettposten som benyttes før ytterligere finansiering settes av.

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 og 2022. Handlingsprogrammets avsetninger til koordinering og administrasjon er en indeksregulering av 2022-nivået.

Oppgaver som skal finansieres innenfor 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 kan være hensiktsmessig for å sikre en mest mulig ensartet praksis hos partene.

Tabell 25: Finansiering andre innsatsområder 2023-26

Andre innsatsområder	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-26	Merknad	Ansv. etat
Øvrige tiltak		9,8	13,4	13,4	13,4	50		
10102A Informasjon		1	5,6	5,6	5,6	17,8		SEK
20111A Evaluering og trafikkdata		2,8	2,8	2,8	2,8	11,2		SEK
21115A Komparative studier bymiljøpakker		1				1	Avtale 2019-23	SEK
22139A Teknologiprojekter		5	5	5	5	20		TRFK
Prosjektutvikling avsetning		16,5	15	10,5	7,5	49,5		
22136A Prosjektutvikling TK		8	6	4	2	20		TK
22137A Prosjektutvikling TRFK		0	2,5	2	1,5	6		TRFK
22138A Prosjektutvikling SVV		2,5	2	1,5	1	7		SVV
Prosjektutvikling SK		2	1,5	1	1	5,5		SK
Prosjektutvikling MaK		2	1,5	1	1	5,5		MaK
Prosjektutvikling MeK		2	1,5	1	1	5,5		MeK
Koordinering og administrasjon		16,6	16,6	16,6	16,6	66,4		
20113A Koordinering og adm. TK		4	4	4	4	16		TK
20114A Koordinering og adm. TRFK		4	4	4	4	16		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		SK
20117A Koordinering og adm. MaK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		MaK
20119A Sekretariat		5,5	5,5	5,5	5,5	22		SEK
Rammeavsetning		3,6	0,5	2	3	9,1		
Sum		46,5	45,5	42,5	40,5	175		
Veiledende kostnader (tabell 2)		46,5	45,5	42,5	40,5	175		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		

Bundet		1	0	0	0	1
Delvis bundet		20,4	25	25	25	95,4
Ikke bundet		21,5	20	15,5	12,5	69,5

22. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus

I byvekstavtalen (vedlegg 2) vises det til en fordeling av inntekter for 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 rammene og forutsetninger som ligger til grunn for inngåelse av avtalen. Midlene som tilføres gjennom byvekstavtalen skal dekke kommunens kostnader ekskl. mva.

Tabellen nedenfor viser rammene i byvekstavtalen (indeksjustert¹ til 2023-kr) fordelt med ⅓-del på hver av kommunene.

Tabell 26: Inntektsrammer 2019-2029

Indeks:		3,2 %	3,1 %	2,6 %	2,8 %
(tall i mill. kr)	2019-kr	2020-kr	2021-kr	2022-kr	2023-kr
Byvekstavtale	805	831	857	879	903
Stjørdal kommune	268	277	286	293	301
Malvik kommune	268	277	286	293	301
Melhus kommune	268	277	286	293	301

Videre vises en kommunevis oversikt over budsjettvedtak før 2023, innspill til handlingsprogram 2023-26, og gjenstående midler til fordeling.

Tabell 27: Fordelt inntektsramme pr kommune 2019-2029

(mill. 23-kr)	Ramme byvekst (tab. 26)	Tildelt før 2023	Innspill HP 2023-26	Til fordeling 2027-29
Stjørdal kommune	301	12	60	229
Malvik kommune	301	22	46	233
Melhus kommune	301	57	32	212
Sum	903	92	137	675

Kommentar: Kolonnen "Innspill HP 2023-26" tar kun utgangspunkt i konkret og omforente tiltak.

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

Tabellene i videre i dette kapittelet er en sammenstilling av handlingsprogrammets tiltak i kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus. Årsbudsjett 2023 viser planlagt aktiviteter kommende år, mens øvrige år viser veiledende rammer for løpende aktiviteter. Avsetninger til byggeprosjekter i perioden 2024-26 avklares ved senere revisjoner av handlingsprogrammet når nødvendig dokumentasjon er på plass.

¹ Vi har lagt til grunn budsjettindeksen for belønningsmidler i beregningen, bakgrunn for dette er at det pr i dag har vært hovedkilden til finansiering av tiltak i kommunene.

Stjørdal kommune

Utdrag fra tidligere tabeller som viser tiltak i Stjørdal kommune. Innholdet i tiltakene er nærmere beskrevet i prosjektark til slutt i handlingsprogrammet.

Tabell 28: Tiltaksplan Stjørdal kommune 2023-26

(tall i mill. kr, inkl. mva)	Styrings - ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
21116J Stjørdal stasjon				36		36	UB. Forutsetter statlig bev.	JD
21116J Stjørdal stasjon, områderegulering		3				3	DP. Økt behov	SK
20120TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Stjørdal		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Sekkepost	SK
Fv. 6802 Kryss Sutterø - Molovika	11,5	11				11	UB, forskuttet	SK
Prosjektutvikling SK		2	1,5	1	1	5,5		SK
20116A Koordinering og adm. SK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		SK
Sum		17	2,5	38	2	59,5		

I Stjørdal arbeides det med detaljreguleringsplan for Stjørdal stasjon (Bane NOR). Anleggsbidrag fra Miljøpakken er imidlertid ikke fastsatt, og må komme som et resultat av forhandlinger mellom partene basert på vedtatte reguleringsplaner og kostnadsoverslag.

I tillegg til det som er oppført i tabellen har Trøndelag fylkeskommune utarbeidet mobilitetsplaner for hver av byvekstkommunene. Basert på dette foreslår Trøndelag fylkeskommune i innspill til handlingsprogrammet å utvide busstilbudet i Stjørdal kommune med:

- To pendellinjer med høy frekvens. Tiltaket vil gi god frekvens og god tilgjengelighet til store deler av byområdene i Stjørdal. Linjene dekker tilsvarende områder som dagens tilbud, men gir raskere fremføring i begge retninger.
- Styrke tilbudet til Tangen. Stjørdal kommune og bedriftene i området har meldt inn behov om økt kollektivdrift. Tilbudet vil dekke mange arbeidsplasser, hvor parkeringsdekningen nå reduseres.

Malvik kommune

Utdrag fra tidligere tabeller som viser tiltak i Malvik kommune. Innholdet i tiltakene er nærmere beskrevet i prosjektark til slutt i handlingsprogrammet.

Tabell 29: Tiltaksplan Malvik kommune 2023-26

(tall i mill. kr, inkl. mva)	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
22157K Drift lokalbuss Malvik		3,7	3,7	3,7	3,7	14,8		TRFK
22161J Hommelvik stasjon			36			36	UB. Forutsetter statlig bev.	JD
20121TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Malvik		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Sekkepost	MaK
Prosjektutvikling MaK		2	1,5	1	1	5,5		MaK
20117A Koordinering og adm. MaK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		MaK
Sum		6,7	42,2	5,7	5,7	60,3		

Tilskudd til drift av lokalbuss i Malvik gjelder en hyppigere og jevner frekvens for lokalbuss L86. Dette er en videreføring av tilbudet som ble etablert i forbindelse med årsbudsjett 2022.

I Hommelvik planlegger Bane NOR (som medeier i Hommelvik Stasjonsby AS) en ny overgangsbru over sporene på Hommelvik stasjon. Som for Stjørdal stasjon er anleggsbidrag fra Miljøpakken ikke fastsatt, kun angitt med lik sum som Stjørdal.

I tillegg til det som er oppført i tabellen har Trøndelag fylkeskommune utarbeidet mobilitetsplaner for hver av byvekstkommunene. Basert på dette foreslår Trøndelag fylkeskommune i innspill til handlingsprogrammet å utvide busstilbudet i Malvik kommune med å:

- Forlenge linje 70 til Muruvik. Tiltaket vil gi et bedre tilbud for beboere mellom Muruvik og Hommelvik og bidra til flere reisende i området, særlig i forbindelse med fritidsreiser.
- Legge til rette for fleksibel transport. Det vil kunne bidra til at AtB kan fjerne enkelte busslinjer eller deler av traséer med lite påstigende, og heller henvise til fleksibel transport.

Malvik kommune hadde opprinnelig et innspill knyttet til utvikling av micromobilitet, dette tiltak er lagt under Teknologiprojektene som administreres av Trøndelag fylkeskommune.

Det er i tillegg mottatt innspill hvor det parten i Miljøpakken ikke er omforent, dette gjelder:

Lokale veger	Styrings- mål	2023	2024	2025	2026	2023 -26	Merknad	Ansv. etat
Fv. 950 Homla bru (sykkel)	(45)	6				6	DP. TRFK og MaK er ikke enige om løsning. Kommer tilbake til KU.	TRFK

Melhus kommune

Utdrag fra tidligere tabeller som viser foreslåtte tiltak i Melhus kommune. Innholdet i tiltakene er nærmere beskrevet i prosjektark til slutt i handlingsprogrammet.

Tabell 30: Tiltaksplan Melhus kommune 2023-26

(tall i mill. kr, inkl. mva)	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023- 26	Merknad	Ansv. etat
Holdeplasser Skjerdingsstad	(0,7)	0,7				0,7	UB, forskuttet	TRFK
22158K Drift lokalbuss Melhus		2,6	2,6	2,6	2,6	10,4		TRFK
20122TS Mindre trafikktekn. tiltak kv. Melhus			0,5	0,5	0,5	1,5	Ubrukte midler benyttes i 2023	MeK
Fv. 6584 Lyngenvegen	(2)	0,5				0,5	DP/byggeplan	TRFK/ MeK
20103S GS-bru over Gaula	(125)	2	10			12	DP/reg.plan og byggeplan	MeK
21105S Monstufleta-Gimsvegen	(6)	1				1	DP/reg.plan og byggeplan	MeK
E6 Melhus sentrum - Jaktøya	(200)		2			2	DP/reg.plan. Forutsetter statlig bev.	SVV
22126S Skolebakken, Ler	(3)	0,5				0,5	DP/byggeplan	MeK
Gammelbakkan	5,8	5	0,8			5,8	DP/byggeplan og UB	MeK
Fv. 708 Vollmarka	(4,5)	1				1	DP/byggeplan	TRFK/ MeK
Snarveg Gruva	(1,5)	1,5				1,5	DP/byggeplan og UB, delbidrag	MeK
Prosjektutvikling MeK		2	1,5	1	1	5,5		MeK
Sum		16,8	17,4	4,1	4,1	42,4		

Drift av lokalbuss Melhus gjelder utvidet lokaltilbud med pendellinje mellom Søberg og Melhus skysstasjon med frekvens 30/60/60, og er en videreføring fra siste årsbudsjett.

I tillegg har Trøndelag fylkeskommune utarbeidet mobilitetsplaner for hver av byvekstkommunene. Basert på dette foreslår Trøndelag fylkeskommune i innspill til handlingsprogrammet å utvide busstilbudet i Melhus kommune med:

- Pendel Hesttrøa-Brekkåsen og Melhus S-Trondheim S. Dette vil gi et bedre og mer balansert tilbud i Melhus kommune, og gjøre reiser innad i kommunen enklere og mer attraktivt.
- Utvidet lokalbusstilbud Varmbu-Søberg. Dette tiltaket er en fullføring av linjen mellom Søberg og Melhus S, ved at pendelen utvides til Varmbu. Dette vil gi et tilbud til et område uten tilbud i dag, og dekker områder utpekt for fremtidig boligutvikling.

23. Forslag til fordeling av finansieringskilder 2023

Miljøpakken finansieres fra flere ulike kilder som hver har føringer knyttet til bruk. Etaten som bevilger den enkelte finansieringskilde skal ha mulighet til å vurdere hvorvidt disponeringen i Miljøpakkens årsbudsjett 2023 er i tråd gjeldende føringer.

Partenes innspill fremgår tidligere i dokumentet, i dette kapittelet vises et forslag til fordeling av innspillene på de ulike finansieringskildene med bakgrunn i omforente innspill.

Forkortelser i tabell:

KM - kommunale midler, FKM - fylkeskommunale midler, MVA - mva-kompensasjon, SP30 - statlige programområdemidler post 30, SP66 - statlige programområdemidler post 66, JBM - jernbanemidler, INVM - investeringstilskudd Metrobuss, BMM - belønningsmidler Metrobuss, BMBA - belønningsmidler byvekstavtale, BMKT - belønningsmidler til reduserte kollektivtakster, BMBT - belønningsmidler til reduserte bomtakster, BOM - bompenger (netto)

Tabell 29: Veiledende fordeling av finansieringskilder 2023

Tiltak	Mill. kr	KM	FKM	MVA	SP30	SP66	JBM	INVM	BMM	BMBA	BMKT	BMBT	BOM
Hovedveg:													
Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger	300												300
E6 Ombygging Klett-krysset	26.3												26.3
Fv. 704 Tanem - Tulluan	200			30.9									169.1
Lokal veg:													
Brundalsforbindelsen, del 1	6												6
Fv. 707 Brå bru	57.3		30.5	8									18.8
Kollektiv, infrastruktur:													
Jakobsivegen, kryssutbedring	5.9												5.9
Tiltak etter trasébefaringer fv.	5		5										
Holdeplasspakke 2 kv.	26.5			4									22.5
Holdeplasspakke 3 kv.	15			2									13
Holdeplasspakke 4 kv.	14.3			2									12.3
Holdeplasspakke 5 kv.	3												3
Holdeplasspakke 6 kv. metrobustasjoner	15.5			2									13.5
Tilrettelegging nye leskur kv.	4	4											
Tilrettelegging nye leskur fv.	2		2										
Holdeplasspakke 1 fv.	11		10	1									
Holdeplasspakke 2 fv. metrobustasjoner	5		5										
Holdeplasser Skjerdingsstad	0.7												0.7
Trikk infrastruktur	26.8			4									22.8
Trikk Bergsligata - Skansen	16.5			2									14.5
Trikk likerettere	12.8												12.8
Modernisering av Gråkallbanen	2												2
Lading for Metrobuss	10									10			

Tiltak	Mill. kr	KM	FKM	MVA	SP30	SP66	JBM	INVM	BMM	BMBA	BMKT	BMBT	BOM
Mobilitettpakke	16									16			
Kollektiv, drift:													
Drift kollektivtransport	233.3									159.1		30.5	43.7
Ekstra driftstilskudd kollektivtransport	30									30			
Drift lokalbuss Malvik og Melhus	6.3									6.3			
Reduserte billettpriser	54.6										54.6		
Aldersvennlig transport 67+	4.4									4.4			
Metrobuss:													
Fv. 6690 Elgeseter gate	5												5
Fv. 6692 Innherredsveien, øst	50			7				30	13				
Fv. 6692 Innherredsveien, vest	2								2				
Fv. 6650 Kongens gate	50			7				30	13				
Nordre Ilevollen	22			3				11	0.4				7.6
Metrobusstrasé Nyhavna	5												5
Jernbane:													
Trondheim S, byggetrinn 2	100						100						
Stjørdal stasjon, områderegulering	3												3
Trafikksikkerhet:													
Nyheimsvegen	1.2												1.2
Charlottenlund skole	1.7												1.7
Tempevegen/Valøyvegen	3.3												3.3
Eberg trafikkgård	0.5									0.5			
Mindre trafikktekniske tiltak kv. (TK) Trondheim	5	4.9		0.1									
Fv. 6680 Bilbyen - Nidarvoll	1		1										
Mindre trafikktekn. tiltak fv.	4.5		4.5										
Mindre trafikktekn. tiltak kv. Stjørdal	0.5	0.5											
Mindre trafikktekn. tiltak kv. Malvik	0.5	0.5											
Fv. 6584 Lyngenvegen	0.5		0.5										
Sykkel, drift:													
Vinterdrift sykkel kv.	7									7			
Vinterdrift sykkel kv. økning	1.5									1.5			
Vinterdrift sykkel fv.	8									8			
Vinterdrift sykkel fv. økning	2									2			
Sykkel:													
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg (1)	3												3
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen (2)	9			1									8
Bromstadruta, Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen (3)	9			1									8
Klæburuta, Vollabakken (7 og 8)	2												2

Tiltak	Mill. kr	KM	FKM	MVA	SP30	SP66	JBM	INVM	BMM	BMBA	BMKT	BMBT	BOM
Klæbuveien, Hans Osnes' veg - Gløshaugveien (12)	1.3												1.3
Klæburuta, Strindvegen - S. P. Andersens veg (14)	1.5												1.5
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsv. - Blaklivegen øst	5												5
Saupstadbrua	69			11.3		69							
Sverresborgruta	7												7
Roald Amundsens vei	2												2
Dronningens gate	2												2
Erling Skakkes gate	2.5												2.5
Fv. 950 Reppe - Være	40			6									34
Fv. 6656 Bøckmans veg	3		3										
Fv. 6664 Strindveien nedre	1		1										
Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg	25.7			4									21.7
Sykkelhotell Leüthenhaven	1.6												1.6
Sykkelparkering	5												5
Mindre tiltak sykkel	3												3
Tiltak etter GS-inspeksjon fv.	5		5										
Rv. 706 Gildheim-Leangbrua (1)	100				100								
Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)	50				50								
Rv. 706 Lilleby - Nordtvedts gate (4)	5				5								
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56				56								
E6 / Rv 706 Rotvoll - Malvik grense (del 1)	6												
E6 Sandmoen - Vinterveien	3												
Fv. 6802 Kryss Sutterø - Molovika (SK)	11	0.9		1									9.1
GS-bru over Gaula	2												2
Monstuflata-Gimsvegen	1												1
Skolebakken, Ler (MeK)	0.5	0.5											
Gammelbakkan	5												5
Fv. 708 Vollmarka	1												1
Gange:													
Snarveipakke 7	1.1												1.1
Snarveipakke 8	8.9			1									7.9
Snarvei Weidemannsvei - Stadsing. Dahls gt	2.3												2.3
Snarvei Ulstadvegen - Tanemsbruvegen	0.9												0.9
22129G Snarvei Berg skole	1.5												1.5
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet	1.2												1.2
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet	6.5			1									5.5
Alette Beyers veg	7.8			1									6.8
Mikkelvegen	1.7												1.7

Tiltak	Mill. kr	KM	FKM	MVA	SP30	SP66	JBM	INVM	BMM	BMBA	BMKT	BMBT	BOM
Heimdal stasjon, undergang (1)	0.8												0.8
Heimdal stasjon, undergang (2)	2.4												2.4
Gregus gate, undergang (1)	0.8												0.8
Gregus gate, undergang (2)	5.2												5.2
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass	8		8										
Snarveg Gruva	1.5												1.5
Tiltak mot støy:													
Majorstuen barnehage	3												3
Skoler, barnehager og institusjoner	11.5			1									10.5
Industrivegen (m/siderveger)	4												4
Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen vest	10			1									9
Støypakke 1 fv.	1.5		1.5										
Mobilitet:													
Mobilitetsrådgivning (1)	2.3									2.3			
Mobilitetsrådgivning (2)	1.2									1.2			
HjemJobbHjem	7.7									7.7			
Mobilitetspunkt	1									1			
Mobilitetslab Stor-Trondheim	11.2									11.2			
Andre innsatsområder:													
Informasjon	1									1			
Evaluerings og trafikkdata	2.8												2.8
Komparative studier bymiljøpakker	1												1
Teknologiprojekter	5									5			
Prosjektutvikling TK	8	8											
Prosjektutvikling TRFK	0		0										
Prosjektutvikling SVV	2.5												2.5
Prosjektutvikling SK	2												2
Prosjektutvikling MaK	2	0.4											1.6
Prosjektutvikling MeK	2	1.9		0.1									
Koordinering og adm. TK	4	4											
Koordinering og adm. TRFK	4		4										
Koordinering og adm. SVV	2.1												2.1
Koordinering og adm. SK	0.5	0.5											
Koordinering og adm. MaK	0.5	0.5											
Sekretariat	5.5									5.5			
Innspill fra hovedtabeller	1969.4	26.6	81	102.4	211	69	100	71	28.4	279.7	54.6	30.5	917.5
Veiledende inntektsramme (tabell 1)		26.6	81	102.4	106	69	100	71	28.4	279.7	54.6	30.5	700
Avvik mellom innspill og inntektsramme		0	0	0	-105 ²	0	0	0	0	0	0	0	-217.5

² Statlige programområdemidler riksvegtiltak (post 30): Forslag til statsbudsjett er 105 mill. kr lavere enn innspillet til handlingsprogrammet. Statens vegvesen ser på ulike løsninger.

24. Avslutning av prosjekt

Prosjekt i vedtatt årsbudsjett skal gjennomføres innenfor rammene i handlingsprogrammet og i henhold til beskrivelse i prosjektark. Når prosjektet er regnskapsmessig avsluttet, leveres sluttrapport. Dersom et prosjekt foreslås avsluttet uten at finansierte tiltak er gjennomført, skal det godkjennes politisk. I dette kapitlet omtales prosjekter som partene foreslår å avslutte uten at vedtatte tiltak er utført.

Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé

Loholt allé og Jonsvannsveien på Dragvoll inngår som trasé for metrobusslinje M3. For å bedre fremkommeligheten ut i Jonsvannsveien ble det gjennom infrastrukturprosjektet til Metrobuss planlagt et signalanlegg i krysset Loholt allé/Jonsvannsveien. Det ble avsatt 2 mill. kr til planlegging av tiltaket i årsbudsjett 2019. Fylkeskommunen foreslo i en sak for Programrådet i november 2021 å avslutte prosjektet. Dette på bakgrunn av registreringer som viste at det var lite forsinkelser og ingen problem med trafikkavviklingen i krysset. Fylkeskommunen vurderte det også som lite trolig at Vegdirektoratet ville godkjenne signalregulering av krysset. Programrådet støttet forslaget om å avslutte prosjektet (sak 111/21).

Jakobslivegen, ny holdeplass nær Bjørkvegen

Det ble i årsbudsjett 2021 satt av 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av ny holdeplass i Jakobslivegen nær Bjørkvegen. Holdeplassen skulle betjene linje 14. På grunn av endringer i rutestrukturen starter nå linje 14 i Hørløcks veg og ikke i Jakobslivegen som tidligere. Det er derfor ikke behov for den nye holdeplassen og det er ikke påløpt kostnader i prosjektet. Programrådet støtter at prosjektet avsluttes (sak 115/21) og at 0,5 mill. kr frigjøres til fremtidige tiltak innen kollektiv som blir vedtatt av Miljøpakken .

Utredning Trondheim sentrum

I årsbudsjett 2018 ble det avsatt 0,5 mill. kr til utredning av Trondheim sentrum. Føringene for tiltaket var å avklare konsekvenser og klargjøre behov for tiltak som følge av innføring av Metrobuss. Utredningen skulle samordnes med kommunens arbeid med gatebruksplan. Gatebruksplan er nå vedtatt og bevilgningen er ikke benyttet til utredninger. Trondheim kommune foreslår at prosjektet avsluttes og at midlene frigjøres til andre tiltak i Miljøpakken, jf. behandling i Programrådet sak 95/22.

Gang- og sykkelveg Høgreina

I 2012 ble det regulert en 155 meter lang gang- og sykkelveg for å sikre en trygg forbindelse mellom boligområde og skole, idrettsanlegg og butikk. I ettertid ser man at det i planen ikke var tatt med tilstrekkelig areal. Gjennomføring av tiltaket forutsetter derfor ny reguleringsplan. Tatt i betraktning de relativt få husstandene som vil få nytte av gang- og sykkelvegen, vurderes tiltakets prognose på 10 mill. kr som en svært høy kostnad. Det vil også kreve mye ressurser fra kommunen sin side da det vil bli nødvendig med ny reguleringsplan, grunnervvervsprosess og trolig ekspropriasjon. En smalere snarveg er også vurdert, men anbefales ikke. På bakgrunn av dette anbefaler Trondheim kommune å avslutte prosjektet. Programrådet støtter forslaget (sak 57/22).

GS-bru Ravnkloa

Det er gjennomført felles konseptutredning for gang- og sykkelbru på Nidarø, i kanalen ved Ravnkloa og over Rosenborgbassenget. Ved behandling av konseptutredningen i formannskapet 10.05.2022 ble det vedtatt at videre arbeid med bru over kanalen ved Ravnkloa ikke gjennomføres. Bakgrunnen for dette var først og fremst at bruene vil ha negativ konsekvens for kulturmiljøet, båt- og havnemiljøet og elverommet (landskapskvaliteten). En bru over kanalen må kunne åpnes, og vil derfor ha en høyere kostnad sammenlignet med Nidarø og Rosenborgbassenget. En autonom ferge over kanalen kan dekke behovet for forbindelse over kanalen for gående (prøveprosjekt finansieres av kommunen). For syklende anbefales det at en bedre tilrettelegging blant annet over Jernbanebrua følges opp. Programrådet støtter at prosjektet med ny gang- og sykkelbru over kanalen ved Ravnkloa avsluttes (sak 55/22).

Vedlegg

25. 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 eksisterende 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.
Prosjektutløsende:	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.
Helhet/sammenheng:	En del av det avlastende riksvegnettet rundt Trondheim sentrum.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nydalsbrua bidrar til å ferdigstille et avlastende hovedvegssystem som begrenser trafikk på andre gater og veier og gir bedre utgangspunkt for å prioritere miljøvennlige transportmidler – og føre trafikken utenom Trondheim sentrum.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 08.12.2017.
Forventet fremdrift:	Forventet trafikkåpning juni 2024.
Samordning andre tiltak:	Rv. 706 GS-tiltak Sluppen
Usikkerhet i prosjektet:	Påkjøringsrampen for E6 sør er per dags dato ikke en del av entreprisen, men vi har tatt høyde for 50 mill. kr i totalprognosen.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1390	2020	10	2017	SVV-metodikk	2018

1558	2023	Indekser lagt til grunn: 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2,4%
Oppstartsbevilgning/bompenger i 2018. Ny sluttprognose 2020 /1390.		

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1035	300	140	83		
Gjenstående bompenger 103 mill. kr, resten er forskutterte statsmidler (låneopptak fra Vegamot AS)						

KART/PROSJEKTSKISSE



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

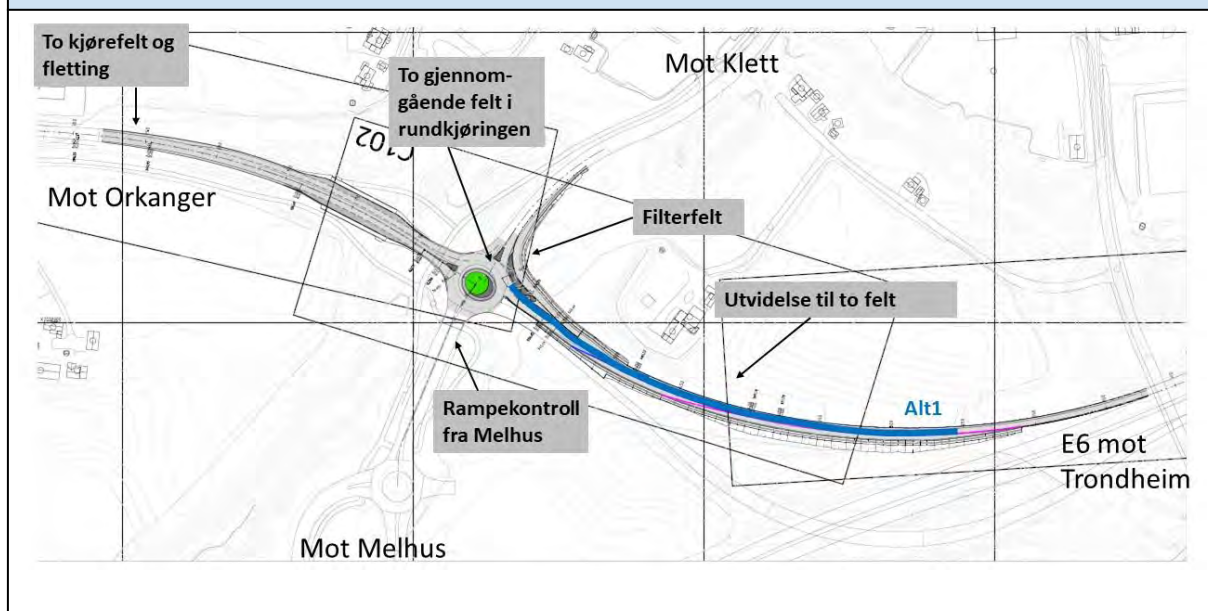
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Midlertidig ombygging av Klettkrysset
Prosjektutløsende:	Sikre avvikling gjennom krysset, slik at tilbakeblokkering mot E6 unngås
Helhet/sammenheng:	Prosjektutvidelse av E6 Jaktøyen-Sentervegen
Bidrag til måloppfyllelse:	Redusere risiko for ulykker ved at tilbakeblokkering mot E6 unngås.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Forventet fremdrift:	Forventet åpnet i løpet av 2022.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
40	2021	40	19.01.2021	SVV-metodikk	2022
42	2023	Indekser lagt til grunn: 2022:2,4%, 2023:2,4%			
15 mill. kr i statlige midler (2021-kroner) fra Jaktøya-Sentervegen.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	15,7	26,3				
Vedtak KU: Tiltaket har en total kostnad på 40 mill. kr. Av dette finansieres 15 mill. kr fra ubrukte midler på E6 Jaktøya - Sentervegen (KU-sak 19/20). 25 mill. kr innarbeides i årsbudsjett 2022 og finansieres med bompenger (KU-sak 11/21).						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18100HV Fv. 704 Tanem - Tulluan
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedelementene i veganlegget er: - Hovedveger i dagen ca. 4300 m - Kryss og avkjørsler - Tunnel (980 m) - Konstruksjoner, bruer (93/43 m) og tunnelportaler - Avbøtende tiltak i landskap og for ytre miljø - Turveg/driftsveg (1.630 m) Om vegen skal bygges videre til Moen, inngår også kryss ved dagens fv. 704, støyskjerming og gang- og sykkelveg på ca. 300 m.
Prosjektutløsende:	• Ny veg til næringsområdet på Tullusmyra • Unngå tungtrafikk gjennom Tanem sentrum
Helhet/sammenheng:	Fv. 704 fra Tanem til Tulluan er en del B-vegnettet og har tilnærmet riksvegfunksjon. Næringsområdet på Tulluan er en del av satsingsområdene mht. næringsutvikling i Trondheimsregionen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket er en del av en større utbygging av fv. 704 mellom Sandmoen og Moen. Strekningen fra Sandmoen til Tanem er ferdig bygget og det er etablert sammenhengende GS-veg mellom Tanem og Trondheim. Det er også bygget ny Park & Ride på Tanem. Tiltaket vil bidra til å oppfylle delmål 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Entreprenør er kontrahert, anleggsstart sommeren 2022.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan
Forventet fremdrift:	Anleggsstart sommeren 2022 – anlegget skal stå ferdig i løpet av 2024.
Samordning andre tiltak:	Samordning med EL-selskap og VA (Trondheim kommune)
Usikkerhet i prosjektet:	Markedssituasjonen, geoteknikk, grunnerverv, anleggsgjennomføring.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
596	2021	10	08-2021	Byggherre- overslag	2023
622,5	2023	Indekser lagt til grunn: 2022:2,4%, 2023:2,0%			

Økning i styringsramme ble behandlet i KU-sak 5/22. Jfr vedtakspkt. 3 Saken oversendes til politisk behandling.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	231,6	200	164,4			

I KU-sak 5/22 ble det vedtatt at bidrag fra TK og TRFK til prosjektet må klargjøres for å avklare det reelle behovet for tilleggsfinansiering fra Miljøpakken. I PR-sak 110/22 ble det orientert om at det ikke er noe bidrag fra Trondheim kommune til prosjektet. For TRFK gjenstår det å avklare bidraget av fylkeskommunale midler, jfr. oppfølging av FU-sak 190/19.

KART/PROSJEKTSKISSE

<https://www.youtube.com/watch?v=VYbj2J5vQ5Q>



Figur 1: Tanemstunnelen. Søndre påhuggsområde.



Figur 2: Tulluankrysset

26. Prosjektbeskrivelser lokale veger

Lokale veger

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brundalsforbindelsen del 1 (E6 Omkjøringsvegen - avkjøring til Granåsen gård østre)
Ansvarlig etat:	

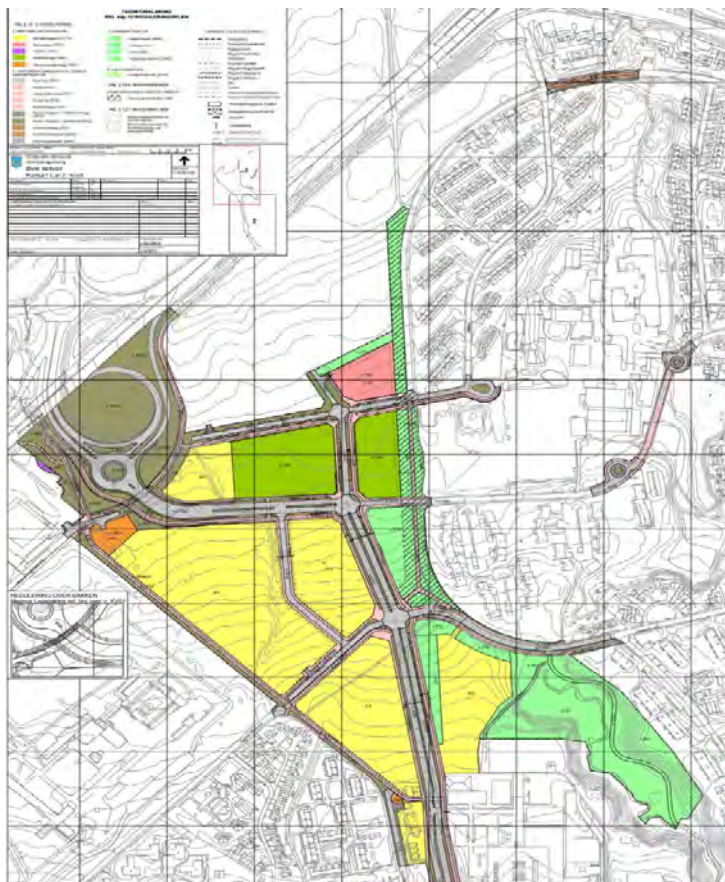
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Brundalsforbindelsen, som strekker seg fra E6 Omkjøringsvegen til Jonsvannsveien, skal utgjøre både en ny overordnet veglenke i bydelen for å avlaste det lokale vegnettet, og være en del av det interne transportnettet på Øvre Rotvoll. Gata er i reguleringsplanen utformet med to kjørefelt for bil, og i tillegg egne kollektivfelt fra Christian Bloms veg og nordover. Vegen skal ha en side med sykkelveg med fortau og en side med gangveg. Brundalsforbindelsen kan som følge av områdeplanen tillates etablert uten kollektivfelt også fra Christian Bloms veg og nordover, dersom dette vurderes som tilstrekkelig på etableringstidspunktet. Brundalsforbindelsen har tidligere blitt vist til å bestå av to deler: Del 1 er strekningen mellom E6 Omkjøringsvegen og avkjøring til Granåsen gård østre. Del 2 er strekningen fra avkjøring til Granåsen gård østre til Jonsvannsveien. Som del av miljøpakkeprosjektet Mulighetsstudie øst (ikke behandlet politisk) er det anbefalt en trinnvis utbygging, der man først detaljplanlegger og bygger del 1.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å gi et godt transporttilbud for alle transportformer i området, samtidig som den skal avlaste dagens boliggrater for gjennomgangstrafikk og trafikale problemer knyttet til trafikkssikkerhet, støy og luftforurensning.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med Miljøpakkens hovednett for sykkel. Tiltaket er regulert og i tråd med kommunale føringer og mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at området får bedret fremkommelighet og trafikkssikkerhet for alle trafikkantgrupper. Tiltaket skal bidra til å skjerme boligområder for biltrafikk, få flere til å sykle, gå og reise kollektivt og sikre bedre trafikkssikkerhet i kryss.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging - ferdig reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - byggeplan
Planstatus:	Reguleringsplan: ferdig (Reguleringsplan for Øvre Rotvoll og Brundalsforbindelsen: r20150025)

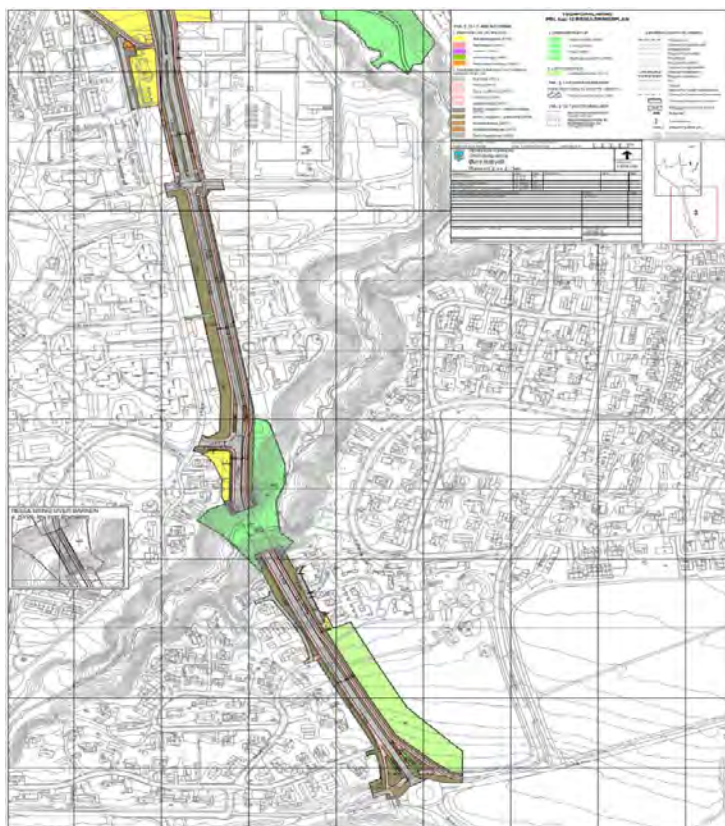
Forventet framdrift:	Reguleringsplan: ferdig Byggeplan: 2023-2024 Byggestart del 1: 2025
Usikkerhet i prosjektet	Mulighetsstudie øst er ikke behandlet politisk eller i programrådet, og kan ha innvirkning for hvor stor del av Brundalsforbindelsen som bør bygges og om forbindelsen skal bygges trinnvis eller ikke. Det er ikke gjennomført kostnadsberegninger for strekningen. Dette gjennomføres høsten 2022. Del 1 av Brundalsforbindelsen har flere rekkefølgekrav knyttet til seg, som blant annet påvirker utbygging av tilliggende regulerte boligprosjekter. Utbyggingsavtale er ikke utarbeidet eller forhandlet fram. Utbyggingsavtalen kan få betydning for hvor stor andel det vil søkes om midler til fra Miljøpakken.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		6	4			

KART/PROSJEKTSKISSE



Plankart fra områdeplan Øvre Rotvoll og Brundalsforbindelsen.



Prosjektark for Brå bru mangler fra TRFK.

Lokale veger

28. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

Kollektivtransport

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Jakobslivegen, kryssutbedring
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppstramming av kryss Jakobslivegen/Hørløcks veg ved utflytting av kantstein for bredere fortau. Ny belysning og sandfangkum.
Prosjektutløsende:	Krysset er utflytende med smale fortau og uoversiktlig kryssningssituasjon for myke trafikanter. Fortau har lav kantstein og buss kjører inn på fortauet. Den uoversiktlige trafikksituasjonen gjør det vanskelig for busser som kommer på Jakobslivegen å svinge inn Hørløck veg.
Helhet/sammenheng:	Kryssutbedringen kobles på oppgradering av holdeplass Jakobslivegen nedre. Tiltakene bygges samtidig.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til flere miljøvennlige reiser og økt trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for ny reguleringsplan. Byggeplan ferdigstilt.
Forventet framdrift:	Bygging ferdig ila. 2022
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samkjøres med holdeplass Jakobslivegen nedre (holdeplasspakke 2)
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av verdenssituasjonen.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,5	2021	40	
Styringsmål fremlagt for programrådet i sak 49/21.			

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):
6,6	2022	10	29.04.2022	Byggherreoverslag	

Styringsramme oppgitt ekskl. PU som hadde en kostnad på 0,1 mill. kr. Behandlet i KU-sak 29/22.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,8	5,9				

0,8 mill. kr avsatt til PU og DP. 5,9 mill. kr ble forskuttet i 2022 til utbygging, ref. KU-sak 29/22.

KART/PROSJEKTSKISSE



Krysset Jakobslivegen x Hørloeks veg.

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
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 vedlikeholdsarbeid. Typiske tiltak er oppgradering av kollektivtraséer (fremkommelighet og TS), forbedring av holdeplassinfrastruktur, forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter i tilknytning til holdeplasser Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Utbedre framkommelighetsutfordringer for kollektiv langs fylkesveg slik at trafikksikkerhet og tilgjengelighet for alle sikres.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilbudet, framkommelighet og trafikksikkerhet for kollektiv slik at kollektivandelen økes i tråd med nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2023-26
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med TK - Somordning vedlikehold FV - Øvrige sekkeposter
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill. kr	2021	Ingen	2022
Merknad:			

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

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

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

Merknad:

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

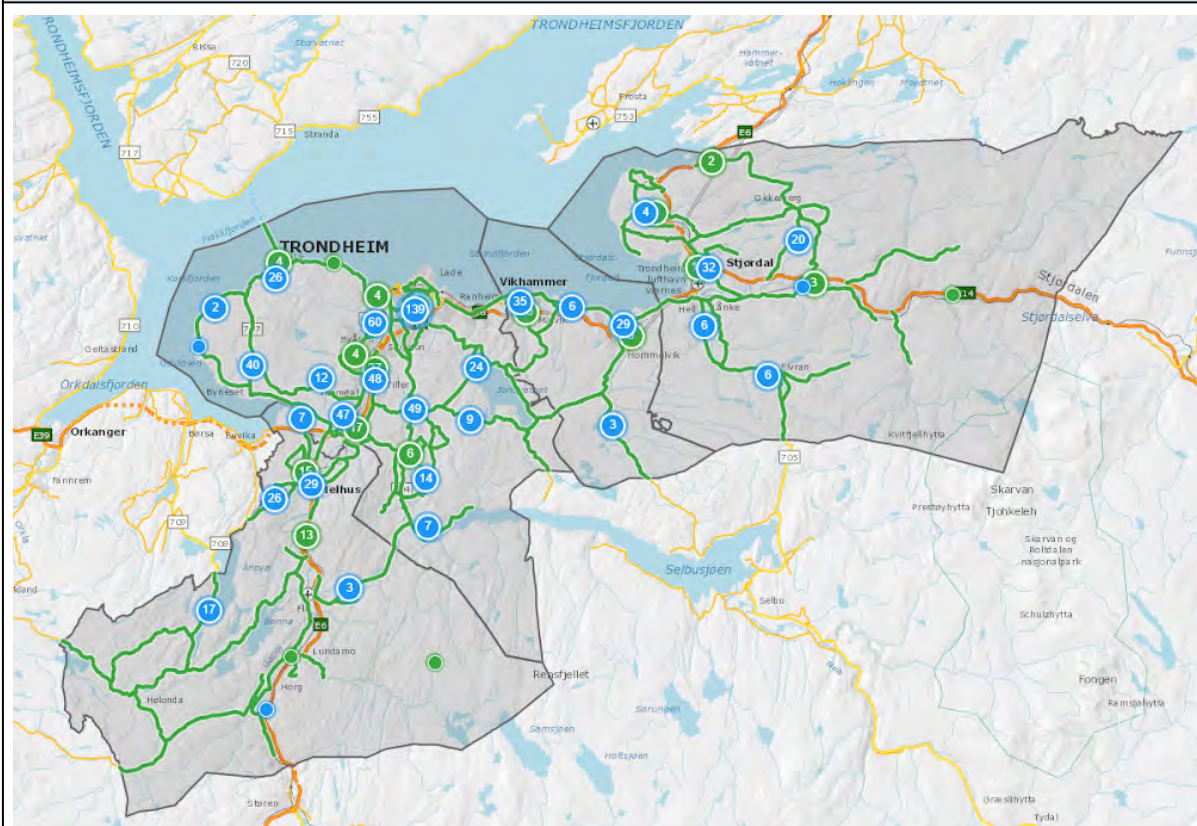
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	5	5	5	5	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21112K Holdeplasspakke 2 kv
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fire holdeplasser oppgraderes med kantstein, taktil merking, nytt dekke og endret geometri tilpasset busser i drift. Umiddelbart nærliggende fortau oppgraderes. Holdeplasser: - Alfheimsvingen (2 plattformer) - Christian Jelstrups vei (1 plattform) - Jakobslivegen nedre (2 plattformer) - Oppsynsmann Eggens veg (2 plattformer) Thaulowbakken holdeplass var tidligere del av holdeplasspakken, men er utsatt på grunn av pågående reguleringsplan i området.
Prosjektutløsende:	Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbusser. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Ledbussene klarer dermed ikke å legge inntil plattform med alle innganger. Prosjektet skal gi trygge, tilgjengelige og attraktive bussholdeplasser.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Tiltaket er en oppgradering av infrastruktur knyttet til en bydelslinjer som korresponderer med metrobusslinjene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdigstilt
Forventet framdrift:	Prosjektet ferdigstilles i 2022 eller 2023
Samordning andre tiltak:	Prosjektet samordnes med prosjektet for tilrettelegging av nye leskur

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

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):
28,5	2022	10	29.05.22	Byggherreoverslag	2023

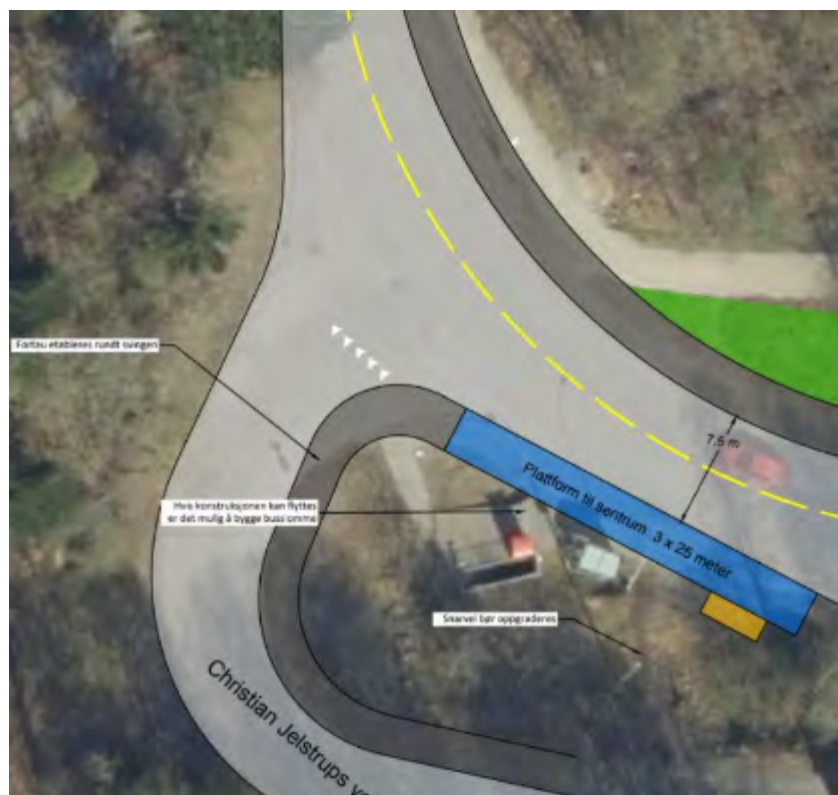
Styringsramme er oppgitt ekskl. PU som hadde en kostnad på 0,5 mill. kr. Styringsramme ble behandlet i KU-sak 30/22.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	26,5				

Av tidligere bevilgning på 2,5 mill. kr er 0,5 mill. avsatt til prosjektutvikling som ikke inngår i styringsramma.

KART/PROSJEKTSKISSE



Skisse av holdeplass Christian Jelstrups vei.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 3 kv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fem holdeplasser med til sammen sju plattformer i John Aaes veg skal oppgraderes til standard som oppfyller krav til universell utforming. Holdeplassene er: - Moltmyra øst (1 plattform) - Moltmyra (1 plattform) - Torvmyra (2 plattformer) - Tonstadgrenda (2 plattformer) - Østre Rosten (1 plattform) Nye kantsteiner, nytt dekke og taktil merking er hovedløsning for disse holdeplassene. Ved Moltmyra øst skal det gjøres utbedringer i geometri for å gi busslommen normert lengde. Ved Torvmyra i vestgående retning skal det bygges en gangforbindelse mot krysningspunkt på sidevegen. Ved Østre Rosten skal plattformen utvides for å gi normert bredde.
Prosjektutløsende:	Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbusser. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Ledbussene klarer dermed ikke å legge inn til plattform med alle innganger. Prosjektet skal gi trygge, tilgjengelige og attraktive bussholdeplasser.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Tiltaket er en oppgradering av infrastruktur knyttet til bydelslinjer som korresponderer med metrobusslinjene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene.
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging og utbygging i 2023.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av verdenssituasjonen.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
15	2022	40	2023

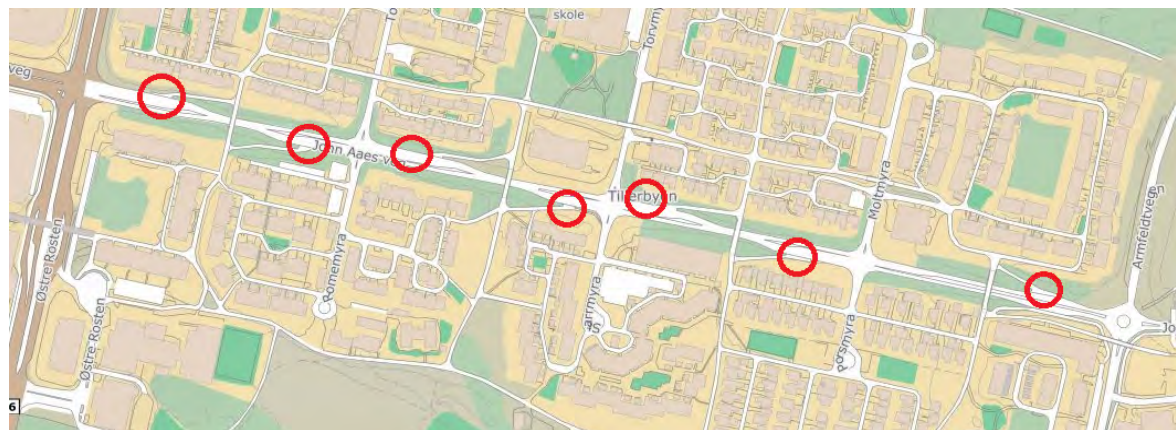
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		15				

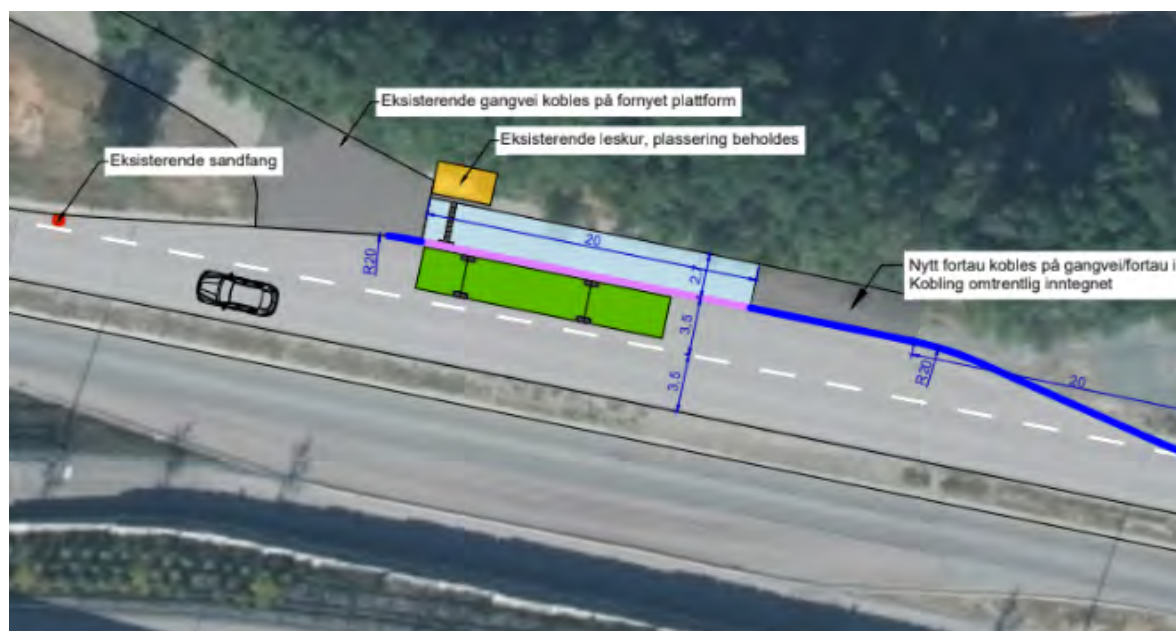
Prosjektutvikling (0,15 mill.) er finansiert innenfor TKs avsatte ramme til PU. Fordeling 15 mill. kr:

- 2 mill. kr til detaljplanlegging
- 13 mill. kr til utbygging

KART/PROSJEKTSKISSE



Kart over strekning.



Eksempel på planlagt oppgradering, holdeplass Moltmyra øst.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 4 kv
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	3 holdeplasser med til sammen 6 plattformer i Øvre Flatåsveg skal oppgraderes til standard som oppfyller krav til universell utforming. Holdeplassene er: - Høgreina øvre (2 plattformer) - Høgreina (2 plattformer) - Øvre Flatåsveg (2 plattformer)
Prosjektutløsende:	Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbuss. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Ledbussene klarer dermed ikke å legge inntil plattform med alle innganger. Prosjektet skal gi trygge, tilgjengelige og attraktive bussholdeplasser.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Tiltaket er en oppgradering av infrastruktur knyttet til en bydelslinjer som korresponderer med metrobusslinjene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene.
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging og utbygging i 2023.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av verdenssituasjonen.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
14,3	2022	40	

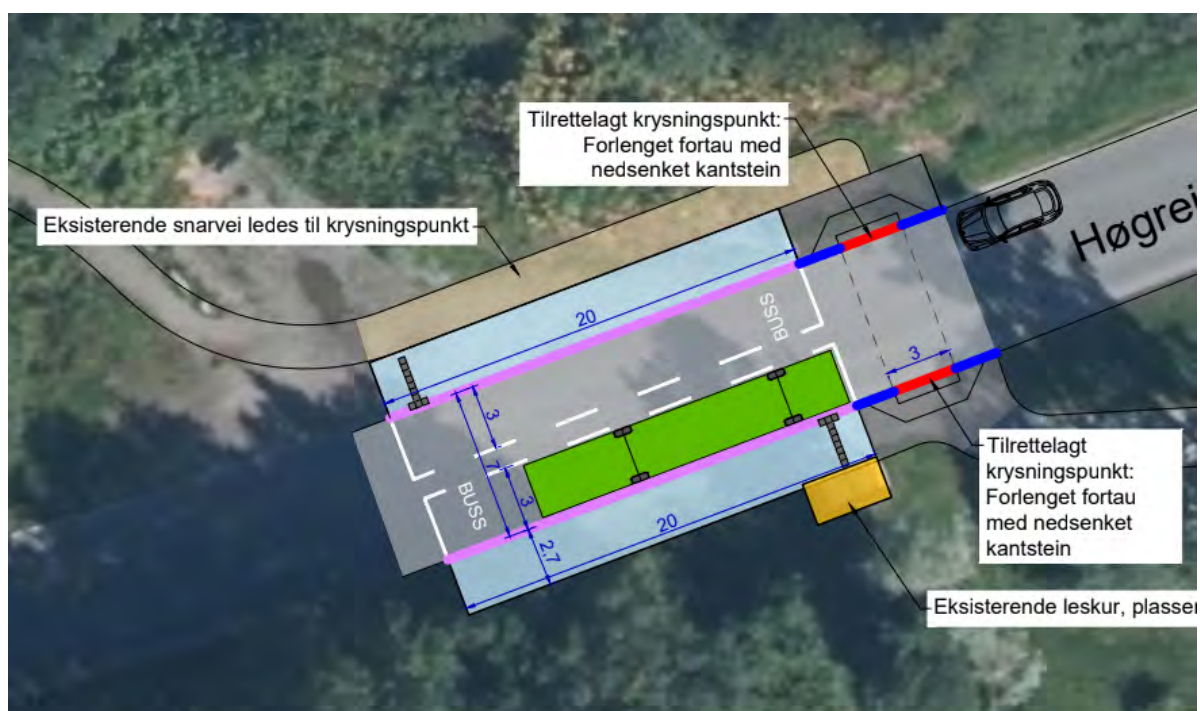
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		14,3				

Prosjektutvikling (0,15 mill. kr) er finansiert innenfor TKs avsatte ramme til PU og inngår ikke i styringsmålet. Estimert fordeling 14,3 mill. kr:

- 2 mill. kr til detaljplanlegging
- 12,3 mill. kr til utbygging

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på planlagt oppgradering, holdeplass Høgreina øvre.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 5 kv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Seks holdeplasser med til sammen elleve plattformer skal oppgraderes til standard som oppfyller krav til universell utforming. Holdeplassene er: - Sivert Thonstads vei (2 plattformer) - Marcus Thranes vei (2 plattformer) - C. J. Hambros vei (2 plattformer) - Idrettsveien (2 plattformer) - Johan Nygaardsvolds vei (1 plattform) - Lundemobakken (2 plattformer) De fleste av disse holdeplassene vil få nye kantsteiner, nytt dekke og taktil merking. Holdeplassen Sivert Thonstads vei på vestsiden av veien foreslås flyttet nordover og etableres som kantstopp. Holdeplassenen Marcus Thranes vei, C. J. Hambros vei og Lundemobakken mangler plattformer på vestsiden av veien. Disse bygges om til timeglass-plattform. Holdeplassen i Johan Nygaardsvolds vei bygges om fra busslomme til kantsteinsstopp. Holdeplass Idrettsveien vil bli oppgradert med riktig kantsteinshøyde og taktil merking.
Prosjektutløsende:	Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbusser. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Ledbussene klarer dermed ikke å legge inntil plattform med alle innganger.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Tiltaket er en oppgradering av infrastruktur knyttet til bydelslinjer som korresponderer med metrobusslinjene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene.
Forventet framdrift:	- Detaljplanlegging i 2023 - Utbygging i 2024

Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av verdenssituasjonen.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
21	2022	40	

FINANSIERINGSBEHOV

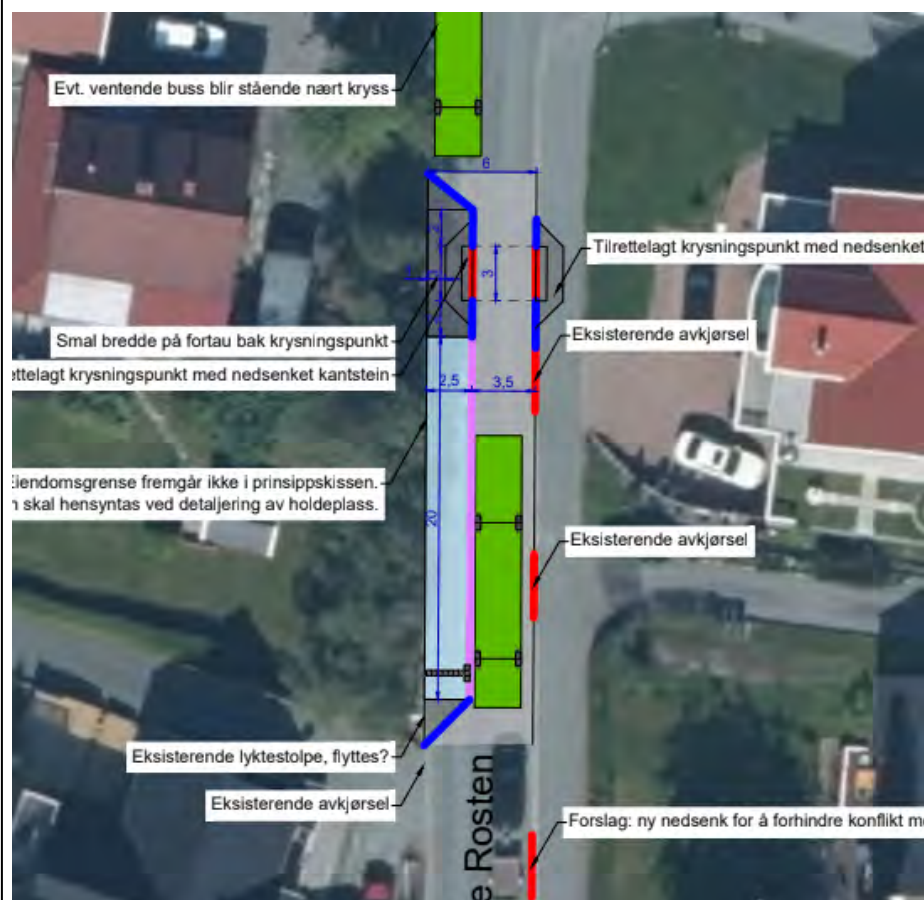
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill.):		3	18			

Prosjektutvikling (0,15 mill.) er finansiert innenfor Trondheim kommunes avsatte ramme til PU.

Finansieringsbehov 21 mill. kr:

- 3 mill. kr til detaljplanlegging i 2023
- 18 mill. kr til utbygging i 2024

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på planlagt oppgradering, holdeplass Marcus Thranes vei. Denne holdeplassen og C. J. Hambros vei er foreslått bygd om så veien blir innsnevret til 1 felt for å få plass til holdeplass på vestsiden av veien.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 6 kv. metrobusstasjoner
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utbedring av dekke/reasfaltering på 40 metrobusstasjoner.
Prosjektutløsende:	Det er stort skadeomfang på flere metrobusstasjoner grunnet for dårlig overbygning. Levetiden er anslått til ca. tre år i forhold til normal levetid på ti år. Uten tiltak vil det bli problematisk å opprettholde vinterdriftsstandard på kollektivtrasé, universell utforming og trafikksikkerhet for syklist.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket kan anses som en del av metrobussatsingen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging, utbygging
Forventet framdrift:	Prosjektet kan bygges i 2022 eller 2023.
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested og prisstigning som følge av verdenssituasjonen.

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):
15,5	2022	40	29.04.2022		2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		15,5				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22146K/K22147K Tilrettelegging nye leskur kv./fv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune/Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omhandler nødvendige 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 metroholdeplasser driftes av Clear Channel. Alle eksisterende leskur skal fornyes. I tillegg gir avtalen tilgang på ca. 60-70 nye leskur, 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 ev. 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 etablering av 50 nye leskur. Det er da 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. Holdeplassene som inngår i leskurprosjektet har ikke behov for større oppgraderinger (kantstein, taktil merking etc). Økonomi og oppfølging Utbyggingskostnadene er basert på erfaringstall fra utbyggings- og driftsavdelingene i både fylke og kommune. Disse kostnadene inkluderer både planlegging og utbygging inkl. 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
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er gjøre nødvendig tilrettelegging slik at økningen i antall leskur som er avtalt med Clear Channel kan realiseres. Tiltaket vil gi bedre forhold for busspassasjerene.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket koordineres med holdeplasspakker.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket gir et bedre tilbud til kollektivreisende og vil bidra til at flere vil reise miljøvennlig.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging for tiltak 2022.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging for tiltak 2023.
Forventet framdrift:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	Holdeplasspakker

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 kv. + 6 fv.	2021	25	2022
Byggherreoverslag 12.04.2021			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5,5 kv. + 2 fv.	4 kv. + 2 fv.	4 kv. + 2 fv.			

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 1 fv.
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det er behov for å oppgradere flere holdeplasser langs fylkesvei. Flere holdeplasser mangler plattform, leskur, universell utforming eller belysning. Noen steder bør det etableres nye holdeplasser, for å sikre tilgjengeligheten til naturlige målpunkt og øke kollektivtransportens attraktivitet. I tillegg er det enkelte holdeplasser som må oppgraderes for å sikre bedre trafiksikkerhet, derav flere holdeplasser som betjenes av skolelinjer. Trafiksikkerhet, tilgjengelighet og komfort er viktig for å øke bussens konkurransekraft overfor bil.
Prosjektutløsende:	Liste over tiltak er basert på dialog med AtB, bussoperatørene og innspill fra publikum. Alle tiltak er på fylkesvei.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune: - Kong Øysteins veg: etablere holdeplasspar for å betjene Persaunet helse- og velferdssenter - Fremoveien holdeplass: oppgradering for bedre trafiksikkerhet og tilgjengelighet for passasjerer - Tanem bru holdeplass: oppgradering for bedre trafiksikkerhet og tilgjengelighet for passasjerer. Etablere leskur. Melhus kommune: - Sagberget holdeplass: oppgradering for bedre trafiksikkerhet og tilgjengelighet for passasjerer, herav skolebarn. Malvik kommune: - Midtsandtangen: etablere ny holdeplass for å bedre tilgjengeligheten til Midtsandtangen friluftsområde. Stjørdal kommune: - Oppgradering av holdeplasser på linje 90: behov for blant annet plattform, kantstein, leskur, belysning og universell utforming på holdeplassene Stjørdalshallen, Remyra Grendahus, Malmtunet, Ole Vig vgs Sutterøy, Sigurd Jarls veg, J.P.Holans gate, Husby, Terrassehusene Øvre, Husbyåsen, Fagerlia, Stokkanvegen, Blåveislia, Stokkan Nedre.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekstmål, brukertilfredshet, økt tilgjengelighet, trafiksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Strakstiltak
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		11				
Merknad:						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Omtrent alle midlertidige metrostopp som har blitt bygget har deformasjon i asfalt eller asfaltskader pga. dårlig overbygning. Sluk som er satt i hjulspor er nedkjørt (gjelder også permanente stopp). Dette fører til at bussene ikke kommer inn til kanten pga. dype spor. Det må utføres forsterkning av grunnen for å tåle belastningen av busstrafikken på metrostoppene.
Prosjektutløsende:	Tiltaket gjennomføres for å muliggjøre betjening av metrobuss på aktuelle holdeplasser, samt øke komfort for reisende.
Helhet/sammenheng:	Ivaretagelse av Metrobuss-satsingen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Ferdig regulert
Forventet fremdrift:	2022
Samordning andre tiltak:	Drift- og vedlikeholdskontrakt (flytting av sluker fra hjulspor)

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10	2022			Erfaringspris	2023
Styres som portefølje.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	5			

Holdeplasser:

Bakkegata til sentrum
 Bakkegata fra sentrum
 Berg studentby til sentrum
 Berg studentby fra sentrum
 Bratsbergvegen til sentrum
 Buran til sentrum
 Buran fra sentrum
 Byåsen skole til sentrum
 Byåsen skole fra sentrum
 Høgskoleringen til sentrum
 Høgskoleringen fra sentrum
 Havstadsenteret til sentrum
 Havstadsenteret fra sentrum
 Heimdal til sentrum
 Heimdal fra sentrum
 Hospitalkirka til sentrum
 Hospitalkirka fra sentrum
 Haakon VII til sentrum
 Haakon VII fra sentrum
 Lade idrettsanlegg til sentrum
 Lade idrettsanlegg fra sentrum
 Ingemann Torps veg til sentrum
 Ingemann Torps veg fra sentrum
 Johan Falkbergets veg til sentrum
 Johan Falkbergets veg fra sentrum
 Ladeveien til sentrum
 Ladeveien fra sentrum
 Lerkendal 1 (til sentrum)
 Lerkendal fra sentrum
 Nidarosdomen til sentrum
 Nidarosdomen fra sentrum
 Nyveibakken til sentrum

Nyveibakken fra sentrum
 Olav Tryggvasons gate fra sentrum
 Olav Tryggvasons gate til sentrum
 Dyre Halses gate til sentrum
 Dyre Halses gate fra sentrum
 Kongens gate til sentrum
 Kongens gate fra sentrum
 Prinsens gate til sentrum
 Prinsens gate fra sentrum
 Rønningsbakken til sentrum
 Rønningsbakken fra sentrum
 Skansen
 Skovgård
 Solsiden til sentrum
 Solsiden fra sentrum
 Stabells veg til sentrum
 Stabells veg fra sentrum
 Strindheim 1
 Strindheim 2
 Strindheim 3
 Strindheim 4
 Studentersamfundet 1
 Studentersamfundet 2
 Studentersamfundet 3
 Studentersamfundet 4
 Tonstadkrysset 4
 Tvetestien til sentrum
 Tvetestien fra sentrum
 Valøyvegen til sentrum
 Valøyvegen fra sentrum
 Åsveien skole 1
 Åsveien skole 2

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasser Skjerdingsstad
Ansvarlig etat:	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Å utbedre holdeplassene på Skjerdingsstad slik at området får bedre kollektivdekning. I Miljøpakkens handlingsprogram 2022 – 2025, er det avsatt kollektivmidler til ny pendellinje mellom Melhus – Søberg. Tiltaket har en økonomisk ramme på 2,5 mill. kr. i 2022. Den økonomiske rammen åpner for å forlenge pendelen til Skjerdingsstad. Skjerdingsstad er senere blitt regulert til industri, lager og forretning, arealspesifikasjon 6000m², et næringsområde med flere aktører som vil bli en betydelig tilvekst sammen med Hofstad næringspark som ligger 800 m nord på Søberg. Næringsparkene gjør det attraktivt å kjøre flere linjer innom området da eiendommene har enkel adkomst til/fra E6. En forlengelse til Skjerdingsstad kan fases inn etter at pendellinje til Søberg er etablert. Det er forventet at oppstart av linjen vil være høst 2022. Holdeplassene må utbedres med nytt toppdekk og plattform, før pendellinjen kan forlenges til Skjerdingsstad: - Ny plattform anlegges for kantstopp i sydgående retning. - Busslommen på motsatt side i nordgående retning trenger nytt asfaltdekke etter hard medfart fra anleggsmaskiner.
Prosjektutløsende:	Tiltak er basert på dialog med AtB og Melhus Kommune, tiltak er på riksvei.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekstmål, brukertilfredshet, økt tilgjengelighet, trafiksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Strakstiltak
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
0,7 mill. kr inkl. mva			

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,7 mill kr				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skjerdingsstad, Melhus Kommune. Rød markering sørover er bussholdeplass «kantstopp», - rød markering nordgående busslomme.

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. Prosjektet skal etablere nytt trikkespor med bedre fundament.
Prosjektutløsende:	Trikkesporet med fundament og tilstøtende dekke er i dårlig tilstand.
Helhet/sammenheng:	Dette er ett av tre delprosjekt på strekningen, hvor gateprosjektet Kongens gate og metrobusstasjoner utgjør de andre delene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til bedre tilgjengelighet, framkommelighet og komfort for reisende med trikk. Økt andel reisende med kollektiv. Redusert støy fra trikk bidrar til økt brukertilfredshet for Miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høst 2022. Ferdig desember 2023
Samordning andre tiltak:	Dette er ett av tre delprosjekt på strekningen, hvor gateprosjektet Kongens gate og metrobusstasjoner utgjør de andre delene. I tillegg utføres utskifting av kommunal VA i regi Trondheim kommune.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, behov for stenging vei/trikkeskinner

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	2020	10	16.11.2020	SVV-metode	2022
64,2	2022	10	PR-sak 85/22		
65,4	2023	Indeks: 2023:2%			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	35,0	16,5	13,9			

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. Likerettere omdanner elektrisk kraft fra elnettet (vekselstrøm) og til kraft som trikken bruker (likestrøm). Gråkallbanen har i dag tre likerettere: én i Bergsligata og to samlokalisert på Munkvoll. Anlegget på Munkvoll har overgått teknisk levetid med omtrent 40 år. Bygningsmassen på Munkvoll er 100 år gammel, nøkkelkomponenter er fra 1942, og mye anleggsdokumentasjon har gått tapt. Komponentsvikt vil føre til langvarig driftsstans for trikken. Anlegget skal erstattes med to likerettere på Søndre Hoem og Kyvannet, for å sikre jevn strømtilførsel over hele banen.
Prosjektutløsende:	Tiltaket skal bytte ut foreldet kritisk driftsmateriell og gi trikken driftssikkerhet og bedre arbeidsvilkår for personell.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er et av flere oppgraderinger av Gråkallbanen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å opprettholde dagens måloppnåelse ved Gråkallbanen, med hensyn til nullvekst i personbiltrafikken og miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for regulering.
Forventet framdrift:	Tiltaket ferdigstilles i 2022.
Samordning andre tiltak:	- Trikk, infrastruktur og tilskudd til drift - Trikk, ny arbeidsmaskin - Modernisering av Gråkallbanen
Usikkerhet i prosjektet	Entreprisekostnad

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

44,0	2022	10	Ny styringsramme på 44 mill. kr, KU-sak 11/22.
------	------	----	--

FINANSIERINGSBEHOV

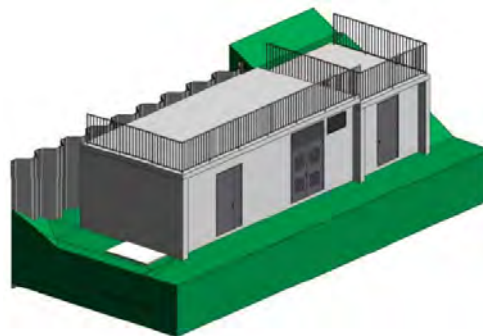
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	31,2	12,8				

12,8 mill. kr ble forskuttet fra årsbudsjett 2023 i KU 11/22.

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon (3D)



Illustrasjon (3D)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	09100K Ekstra driftstilskudd kollektivtransport
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Økt kollektivtilbud i byvekstkommunene i henhold til mobilitetsplaner.
Prosjektutløsende:	Pandemien har endret reisevanene til mange. Dette har medført lavere billettinntekter og kutt i tilbudet. For å få kundene tilbake fra bil til buss, må tilbudet gradvis bygges opp igjen.
Helhet/sammenheng:	Høsten 2020 gjennomgikk AtB kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal, og utarbeidet mobilitetsplaner for hver av kommunene. I tillegg gjorde AtB tilsvarende arbeid for bydelene Byneset og Klæbu i 2021. I disse planene er det foreslått ulike alternativer og tiltak for å bedre tilbudet. Basert på mobilitetsplanene foreslår Trøndelag fylkeskommune å utvide busstilbudet på følgende måte: 1. Trondheim kommune (totalt 20 mill.): - o Fleksibel transport på Byneset og Klæbu Fleksibel transport vil gi et godt tilbud i områder av Trondheim med mindre bymessig preg. Det vil kunne bidra til at AtB kan fjerne enkelte busslinjer eller deler av traséer med lite påstigende, og heller henvise til fleksibel transport. - o Økt frekvens linje 75 og linje 77 Dette tiltaket vil samlet sett gi en stor forbedring av det totale tilbudet i området. Særlig vil fritidsreiser kunne dekkes i større grad enn i dag. - o Økt frekvens linje 72 Dette tiltaket vil gi et styrket tilbud for Klæbu, særlig på kveld og på lørdager. Vil gjøre kollektivtransport mer attraktivt, særlig for fritidsreiser. 2. Melhus kommune (totalt 15 mill.): - o Pendel Hesttrøa-Brekkåsen og Melhus S-Trondheim S Dette vil gi et bedre og mer balansert tilbud i Melhus kommune, og gjøre reiser innad i kommunen enklere og mer attraktivt. - o Utvidet lokalbusstilbud Varmbu-Søberg Dette tiltaket er en fullføring av linjen mellom Søberg og Melhus S, ved at pendelen utvides til Varmbu. Dette vil gi et tilbud til et område uten tilbud i dag, og dekker områder utpekt for fremtidig boligutvikling. 3. Malvik kommune (totalt 5 mill.): - o Forlenge linje 70 til Muruvik

	Tiltaket vil gi et bedre tilbud for beboere mellom Muruvik og Hommelvik og bidra til flere reisende i området, særlig i forbindelse med fritidsreiser. - o Fleksibel transport Fleksibel transport vil gi et godt tilbud i Malvik. Det vil kunne bidra til at AtB kan fjerne enkelte busslinjer eller deler av traséer med lite påstigende, og heller henvise til fleksibel transport. 4. Stjørdal kommune (totalt 10 mill.): - o To pendellinjer med høy frekvens Tiltaket vil gi god frekvens og god tilgjengelighet til store deler av byområdene i Stjørdal. Linjene dekker tilsvarende områder som dagens tilbud, men gir raskere fremføring i begge retninger. - o Styrke tilbudet til Tangen Stjørdal kommune og bedriftene i området har meldt inn behov om økt kollektivdrift. Tilbudet vil dekke mange arbeidsplasser, hvor parkeringsdekningen nå reduseres.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekstmål

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		50	50	50	50	
Dette kommer i tillegg til avtalefestet beløp til drift kollektivtransport.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22157K/22158K Drift lokalbuss Malvik og Melhus
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	I 2021 ble det vedtatt i årsbudsjettet for 2022 støtte til «drift av lokalbuss L86 i Malvik på 3,6 mnok per år» og «drift av lokalbuss i Melhus på 2,5 mnok per år» I forlengelsen av dette tilbudet er det lagt på forventet indeks på 2,8% i 2023 (se finansieringsbehov).
Formålet med tiltaket	
Bidrag til måloppfyllelse	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 i 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 nullvektmålet 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. <u>Malvik</u> Tiltak: Lokalbuss L86 kjører samme trasé som i dag, men en hyppigere og jevnere frekvens. Merknad for oftere og flere avganger. Formålet med tiltaket: Med høyere frekvens med jevn frekvens gir et mer forståelig og leselig tilbud for kundene som oppleves som enklere. Bidrag til måloppfyllelse: Flere skal reise med kollektivtransporten i Malvik som et bidrag til nullvektmålet, der flere skal reise med miljøvennlige transportformer. Status: Trfk og AtB utreder muligheter for at bussmateriellet som skal anskaffes kan være elektrisk. Dette avhenger av kapasitet på Sorgenfri. Dette er under arbeid.

	<u>Melhus</u> Tiltak: Utvidet lokaltilbud med pendellinje mellom Søberg og Melhus skystasjon kreves 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 infrastruktur-tiltak. 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. Status: Det går lokalbuss mellom Søberg og Melhus sentralstasjon.
--	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	
Mulig utbyggingsperiode:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet	

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

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

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):
6,1 mill	2022				2022

Merknad:

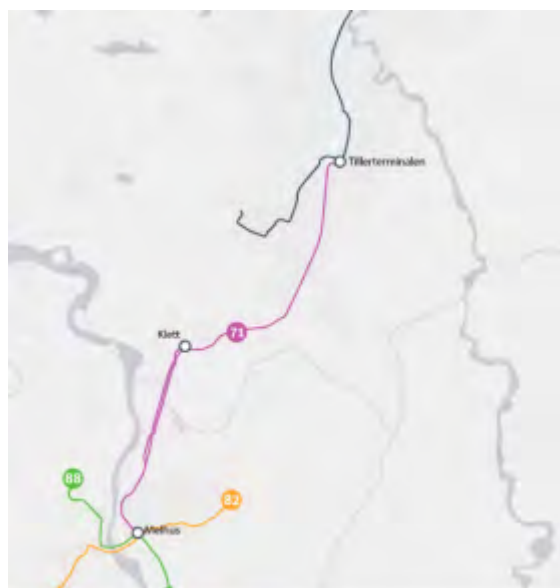
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6,1	6,3	6,3	6,3	6,3	
Prosjektfase:						

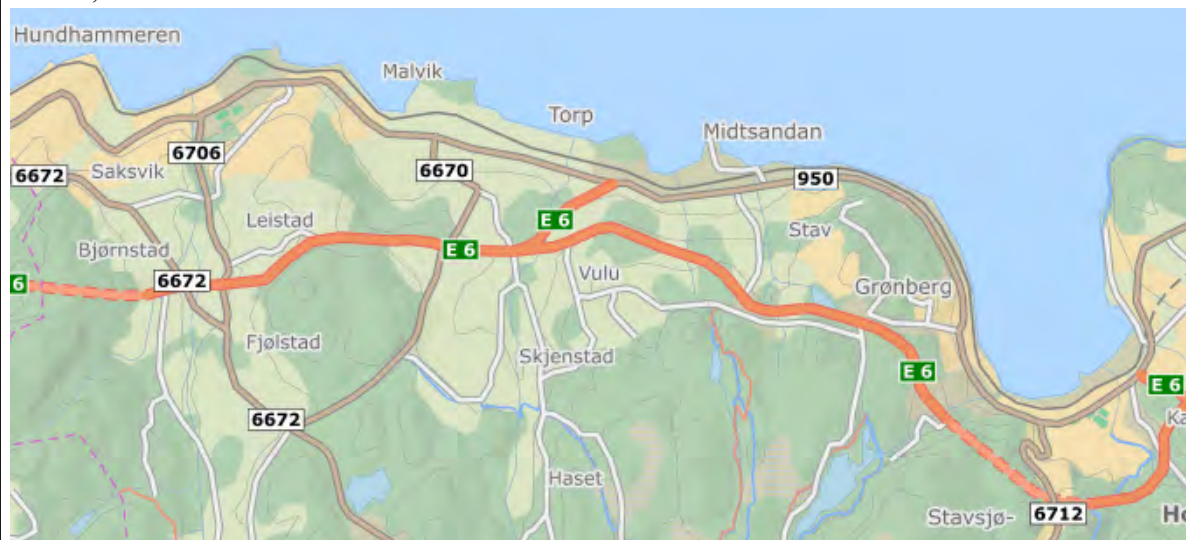
Merknad:

KART/PROSJEKTSKISSE

Melhus, pendellinje mellom Søberg og Melhus skystasjon:



Malvik, lokalbuss L86:



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Aldersvennlig transport 67+
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Videreføring av tilbudet om aldersvennlig transport 67+
Prosjektutløsende:	Aldersvennlig transport 67+ har vært et pilotprosjekt, der de over 67 år har fått tilbud om en dør-til-dør transport på bestilling. Tilbudet har vært gjeldende innen et avgrenset geografisk område i Trondheim. I februar 2022 la Trøndelag fylkeskommune og AtB frem sak om Innsparingstiltak drift kollektivtrafikk for Miljøpakkens kontaktutvalg. Aldersvennlig transport 67+ ble foreslått som en del av kuttlisten. Kontaktutvalget vedtok å videreføre tiltaket, ref. sak 07/22.
Helhet/sammenheng:	Piloten ble utprøvd midt i pandemien, noe som gir en uheldig og lite representativ måling. Tilbudet er svært populært blant brukerne, og AtB ser at bruken har økt etter gjenåpningen. Tilbudet bidrar til at flere klarer seg uten å bruke privatbil eller taxi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til nullvekstmålet

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		4,4	4,4	4,4	4,4	
Tallene er 2022-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering. Heller ikke tatt høyde for utvidelse av tilbudet.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6650 Kongens gate, midlertidige tiltak
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av dagens veg langs trikkesporet for å gjenopprette vegstandard etter manglende vedlikehold på grunn av kommende gateprosjekt, samt på grunn av ekstra slitasje som følge av manglende vedlikeholdt trikkespor. 800 meter, dagens gatebredde.
Prosjektutløsende:	Manglende igangsettelse av Kongens gate som gateprosjekt. NB: Prosjektutløsende behov oppstår kun om det ikke blir enighet om gateprosjektet høsten 2022.
Helhet/sammenheng:	Komfort for kollektivreisende
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere kollektivreisende

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan og gjennomføring
Planstatus:	Ferdig regulert
Forventet fremdrift:	Prosjektet og gjennomført innen sensommer 2023
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Liten usikkerhet ut over prosjektutløsende behov

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
14,1	2022	25	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		14,1				
Behov oppstår kun om det ikke blir enighet om gateprosjektet høsten 2022.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Modernisering av Gråkallbanen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Formannskapet i Trondheim og fylkestinget i Trøndelag fattet i 2018 likelydende vedtak om veien videre for Gråkallbanen. Det fremgår av vedtakene at både kommunen og fylket ønsker å finne en langsiktig løsning for driften av banen. Dette innebærer valg av driftsform for banen (egenregi eller konkurranseutsetting), samt utskiftning av trikkemateriellet og oppgradering av infrastrukturen. Både kommunen og fylket mener at finansieringen bør skje gjennom Miljøpakken. Miljøpakken har så langt finansiert bl.a. to utredninger knyttet til anskaffelsen av nye trikker. Prosjektet har fremover et behov for å knytte seg til konsulentressurser som kan følge og være sentrale i anskaffelsesprosessen for nytt trikkemateriell og oppgraderingen av infrastrukturen. Spesielt trikkeanskaffelsen er omfattende og vil løpe over minst fem år. Flere avtaler vil være aktuelle: • prosjektstøtte for trikkeanskaffelsen • prosjektstøtte for infrastrukturoppgraderingen • detaljprosjekteringer av trikkemateriell, infrastruktursystemer, signalanlegg, trikkehall på Munkvoll m.m.
Prosjektutløsende:	Tatt i betraktning gjenværende levetid på eksisterende trikkemateriell, som av dagens operatør anslås til 4-5 år, er det helt nødvendig at anskaffelsen av nytt materiell igangsettes nå og at denne delen av prosjektet har nødvendig finansiering. Prosjektgruppen har til intensjon å inngå konsulentavtaler ila. 2023. Avtalene vil inngås etter forutgående konkurranse hvor relevante miljøer inviteres til å inngi tilbud. Det jobbes p.t. med en kartlegging av hvilke miljøer som kan være aktuelle.
Helhet/sammenheng:	Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett.
Bidrag til måloppfyllelse:	Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Videre prosjektutvikling
Forventet fremdrift:	Forprosjektet for anskaffelse av nytt trikkemateriell forventes fullført i 2024. Forprosjektet for oppgradering av banens infrastruktur forventes fullført i 2025.
Samordning andre tiltak:	Nordre Ilevollen og Kongens gate
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektets kostnadsbilde (spesielt mht. nytt trikkemateriell), leveransetider, interessen for prosjektet blant trikkeleverandørene, innfasing av nytt materiell, grensesnitt nytt trikkemateriell og infrastruktur, overgang til ny driftsform (fra direktetildeling av operatøroppdraget til egenregi eller konkurranseutsetting), politisk beslutningsløp i Trondheim kommune og fylkeskommunen, homologering/myndighetskrav m.m.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	2	2	2	2	uavklart*
Tidligere bevilgning: - 0,5 mill. kr finansiert fra årsbudsjett 2020 - 0,5 mill. kr finansiert fra omdisponering fra Innfartsparkering Spongdaal (PR-112/21) *Prosjektet vil ha behov for finansiering av trikkemateriell og oppgradering av infrastruktur. Kostnadene for dette er foreløpig ikke avklart.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetspakke: Etablering av nye, delte mobilitetstjenester
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune v/AtB

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:

Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er i dag mye mer enn buss og båt, og omfatter også nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En ny rapport anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitetstjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer.³

Mobilitetspakken er et tiltak for å legge til rette for et helhetlig mobilitetsanbud for 2029 hvor nye, delte mobilitetstjenester spiller på lag med den tradisjonelle kollektivtransporten. Man bør få tilbudene oppe og stå så snart som mulig, både av hensyn til nullvekstmålet og for å bygge opp nye mobilitetsløsninger fram mot 2029.

Nye, delte mobilitetstjenester er viktige supplement til kollektivtransporten som kan

- Bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil
- Gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport, gjennom å løse mobilitetsbehov også på andre måter enn ved å sette opp buss i rute
- Gi mindre behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen

Per i dag tilbys slike tjenester «stykkevis og delt» av ulike private aktører på de steder hvor man enklest kan oppnå fortjeneste. Dette medfører at man i liten grad får utnyttet potensialet i framtidsrettede og kostnadseffektive løsninger, og at tilbudet begrenses til de mest sentrale områdene av Trondheim.

For å støtte opp under nullvekstmålet, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitetstjenester på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet, hvor man ser hele byvekstavtaleområdet i en sammenheng. Det er viktig å få samordnet og koordinert de tjenestene som allerede finnes, og deretter å få utvidet de til nye områder.

AtB er Trøndelags mobilitetsselskap og skal tilby et framtidsrettet og bærekraftig mobilitetsstilbud. Det faller seg naturlig å tilby nye mobilitetstjenester gjennom en aktør som kan tilby kundene pakkeløsninger som kombinerer ny mobilitet med tradisjonell

³ Kollektivtransport i omstilling. Urbanet Analyse/Asplan Viak på oppdrag fra KS
(<https://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2022/05/ua-rapport-166-kollektivtransport-i-omstilling.pdf>)

	kollektivtransport, og planlegger på en måte hvor de ulike transportformene utfyller hverandre. For øvrig samstemmer en slik satsning med utviklingsambisjonene for selskapet, dets markedsposisjon og godt etablerte kunderelasjoner. Per i dag er det ikke midler til en kraftfull satsning på ny mobilitet, uten at det går vesentlig ut over rutetilbudet for busser og båter. Trøndelag fylkeskommune foreslår at derfor at Miljøpakken gradvis trapper opp en bevilgning til mobilitetstiltak og nye mobilitetstjenester. Den lavere bruken av midler i 2023 vil være på bakgrunn av at året i stor grad vil være preget av planlegging, anskaffelser og pilotetablering. Større utrulling av tiltakene vil ikke kunne forventes før 2024. Plan for 2023: 1. Inngå avtaler med eksisterende aktører om bruk av allerede etablert tilbud på nye, delte mobilitetstjenester 2. Inngå avtaler med samme aktørene om kostnader og øvrige betingelser for nyetableringer ved knutepunkter (Strindheim, Tillerterminalen, Heimdal, Melhus, Stjørdal, Hommelvik, Vikhammer), omstigningspunkter og andre aktuelle lokasjoner som inngår i helhetlige mobilitetsplaner for ulike områder. Punkt 1 og 2 innebærer omfattende anskaffelsesarbeid som vil kreve konsulentbistand. 3. Utvikle digitale løsninger. For å skape tjenester som er gode nok til at mange tar dem i bruk, må det benyttes kompetanse innen tjenestedesign for å forme og organisere konseptet på en måte som skaper gode brukeropplevelser på tvers av digitale flater, fysiske innretninger og visuell kommunikasjon. Deretter må løsningene implementeres i AtBs app og Enturs baksystemer 4. Konseptutvikling for forretningsmessig integrasjon (rabatter, tilknytning månedskort etc) 5. Markedsføring. Tilbudene må gjøres kjent til kundene 6. Utvikle evalueringsrammeverk. Gevinstene av mobilitetstjenester som får reisende bort fra egen bil går langt ut over det rent bedriftsøkonomiske, men kan ofte være vanskelige å kvantifisere. Dette gjør det krevende å sammenligne opp imot f.eks. investeringer i fysisk infrastruktur. Målet er å lage et enhetlig rammeverk som gjør det mulig å sammenligne de samlede kostnadene og gevinstene fra mobilitetstiltak, infrastrukturinvesteringer mm. og måle disse opp imot bidrag til oppnåelse av politiske mål som nullvekstmålet og lokale- og regionale klimamål.
Formålet med tiltaket:	Etablering av nye, delte mobilitetstjenester som en integrert del av kollektivtransporten

Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til å nå nullvekstmålet
----------------------------	--------------------------------

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	-
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2026
Samordning andre tiltak:	Tiltaket kan delvis samordnes med Teknologiprojektene. Tiltak fra Teknologiprojektene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå etter endt pilotering og som vurderes egnet for oppskalering, vil kunne fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet	

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		16				
Merknad:	Videre finansiering avklares i HP 2024-2027					

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Pilotprosjekt elektrisk vei for metrobuss
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<u>Bakgrunn</u> Ny anbudsperiode for buss i stor-Trondheim starter 2029. Fra 1. januar 2025 er det krav om at alle nye bybusser skal være utslippsfrie⁴. Valg av beste teknologi og etablering av infrastruktur er tidkrevende prosesser, og planleggingen av anskaffelsen er derfor allerede i gang. Elektrisk drift framstår som det mest rasjonelle nullutslippsalternativet for busser i by. Ikke bare vil det være mest miljøvennlig, men det vil også bidra til å redusere driftskostnadene. En utfordring som oppstår ved elektrifisering av bussparken i stor-Trondheim er metrolinjene. Metrobussene som trafikkerer linjene er store og tunge, skal opp krevende motbakker med hastighetskrav minimum 50 km/t, og kjører opp mot 400 km per buss per dag. Dette gir et svært høyt energiforbruk. Kun nattlading på depot for så å kjøre hele dagen er ikke mulig. Dette vil i så fall kreve batterier på omtrent 9,6 tonn, og vil føre til redusert passasjerkapasitet på ca. 85 personer. Nattlading supplert med lading på endeholdeplassene vil også kreve så store batterier at passasjerkapasiteten reduseres med ca. 25 personer. Det fremstår heller ikke som noen enkel løsning å redusere busstørrelsen. En reduksjon til 18-meter busser på metrolinjene vil gjøre ladesituasjonen noe enklere, men vil kreve to flere busser per linje per retning per time for å opprettholde samme transportkapasitet og i tillegg øke behovet for arealer ved metrolinjenes endepunkter. På grunn av økt materiellbehov og flere sjåfører vil en slik løsning heller ikke gi reduserte kostnader. Dette betyr at metrobussene må tilføres energi underveis i rutekjøringen. Per i dag er det tre alternativer som framstår som mulige: - Induktiv lading ved endeholdeplass og underveis mens bussen kjører, også kalt elektrisk vei - Lading på endeholdeplass med høyere effekt enn fra dagens pantografer - Batteri-hydrogen hybridisering med underveislading fra brenselcelle Alle tre alternativer framstår som mulige, men med fordeler og ulemper. En trolley-løsning, hvor bussen får strøm fra en kjøreledning i luften, er ikke vurdert som et realistisk alternativ pga. behov for svært synlig og dominerende infrastruktur og høye forventede kostnader.
--	---

⁴ Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport, § 4

	Induktiv lading er en forholdsvis ny teknologi for bussanvendelser, men som har vært i bruk med suksess i fullskala piloter siden 2019. Induktiv lading ved holdeplass (hvor bussen står stille) har også blitt valgt som ladeteknologi i ordinære kollektivansettelser i USA. Løsningen har fordelen at infrastrukturen også vil kunne brukes av andre kjøretøyer, og vil også kunne brukes som alternativ til pantografer ved endeholdeplasser. Dette vil gjøre installasjonene mindre værutsatte og visuelt dominerende, og muliggjøre raskere til- og frakobling. For endeholdeplasslading med høy effekt er en ny standard under utvikling (Megawatt Charging System, MCS). Denne er ventet ferdigstilt i 2024, og det forventes rask utrulling av ladere ihht. standarden til tungtransport. Batteri-hydrogen hybridisering er teknologi som teknisk sett begynner å bli velprøvd og moden, ikke minst drevet frem gjennom en rekke store prosjekter i EU-regi. Utfordringen for bruk til bussanvendelser har til nå i hovedsak vært manglende etterspørsel etter hydrogen fra andre kunder, som har gjort at produksjonsvolumene har vært lave og prisene høye. Teknologien vil forutsette samarbeid om hydrogeninfrastruktur med andre brukere. AtBs vurdering er at vi i løpet av 2025 kommer til å ha tilstrekkelig kunnskap fra andre brukere, piloter mm. til å ta stilling til høyeffekt endeholdeplasslading og hydrogen-batteri hybridisering som mulige teknologivalg fra 2029. For induktiv lading er det behov for mer kunnskap om hvordan teknologien fungerer i kaldt og vått klima, å skaffe erfaring med utbygging, drift og kostnader og eventuelt også for å kvalifisere teknologien etter norsk regelverk for bruk i allment tilgjengelige områder. AtBs vurdering er at en beste måten å skaffe til veie den nødvendige kunnskapen for å kunne vurdere induktiv lading som alternativ for 2029 er å gjennomføre et pilotprosjekt for induktiv lading. <u>Tiltak</u> Trøndelag fylkeskommune foreslår å gjennomføre et to-delt pilotprosjekt for induktiv lading på bussdepoet på Sandmoen. Piloten vil teste både statisk induktiv lading (stillestående) og dynamisk induktiv lading (kjøretøy i bevegelse under lading). Både statisk og dynamisk induktiv lading omfattes av begrepet “elektrisk veg”, da bussen i begge tilfeller tilføres strøm fra vegbanen uten direkte kontakt. Pilotprosjektet vil også omfatte en grundig evaluering og verifisering av teknologien, herunder ytelse, stabilitet, oppetid mm. Basert på dagens tilgjengelige kunnskap framstår ikke kostnadene ved induktiv lading som uforholdsmessig store sammenlignet med alternativene. Det mest kostnadseffektive vil være å legge dynamisk ladeinfrastrukturen der hvor flest mulig busser kan benytte den. I dette tilfellet vil det være midtbyen, noe som vil kreve samordning med øvrige tiltak knyttet til vegen og den elektriske infrastrukturen i området. Det er derfor viktig å få gjennomført en pilot tidlig for å konkludere hvorvidt dette er et mulig alternativ fra 2029.
--	--

Formålet med tiltaket:	Utvikling av et framtidrettet ladekonsept for 2029, som gjør det mulig med elektrisk drift av metrobusser. Et pilotprosjekt for testing og verifisering av teknologi er et tiltak som må gjennomføres som et ledd i arbeidet. Tiltak for å redusere fremtidens driftskostnader.
------------------------	--

Bidrag til måloppfyllelse:	Utslippsfritt, attraktivt og kostnadseffektivt kollektivtransporttilbud. Mer attraktive byer og tettsteder med usynlig ladeinfrastruktur. Muligheter for sambruk med andre kjøretøystyper kan bidra til elektrifisering av taxi, godsdistribusjon mm.
----------------------------	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektet vil bli gjennomført i to faser: - For- og detaljprosjektering - Anskaffelse og drift Prosjekteringsfasen vil foregå i tett samarbeid med mulige teknologileverandører og ha som mål å detaljere ut teknisk løsning for piloten, hvordan denne kan integreres i eksisterende infrastruktur på Sandmoen og test- og sertifiseringsbehov. Prosjekteringsfasen vil resultere i et detaljert anskaffelsesgrunnlag inkl. teknisk spesifisering og budsjett. Ved fullført prosjekteringsfase vil det gis en løypemelding til Miljøpakken med mulighet for innspill og prioriteringer. Anskaffelsesfases- og driftsfasen vil omfatte den tekniske anskaffelsen, ombygging av buss, utbygging inkl. anleggsarbeid, drift og nødvendige test- og sertifiseringsløp.
Mulig utbyggingsperiode:	2023-2024
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet	Generell teknologisk usikkerhet med utviklingsprosjekter, samspill ladeteknologi og metrobuss.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10	10			
Prosjektfase:						

29. Prosjektbeskrivelser Metrobuss

Metrobuss

Mangler prosjektark fra TRFK:

- Elgeseter gate
- Innherredveien øst
- Innherredveien vest
- Kongens gate
- Metrobusstrasé Nyhavna

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	21111M Nordre Ilevollen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

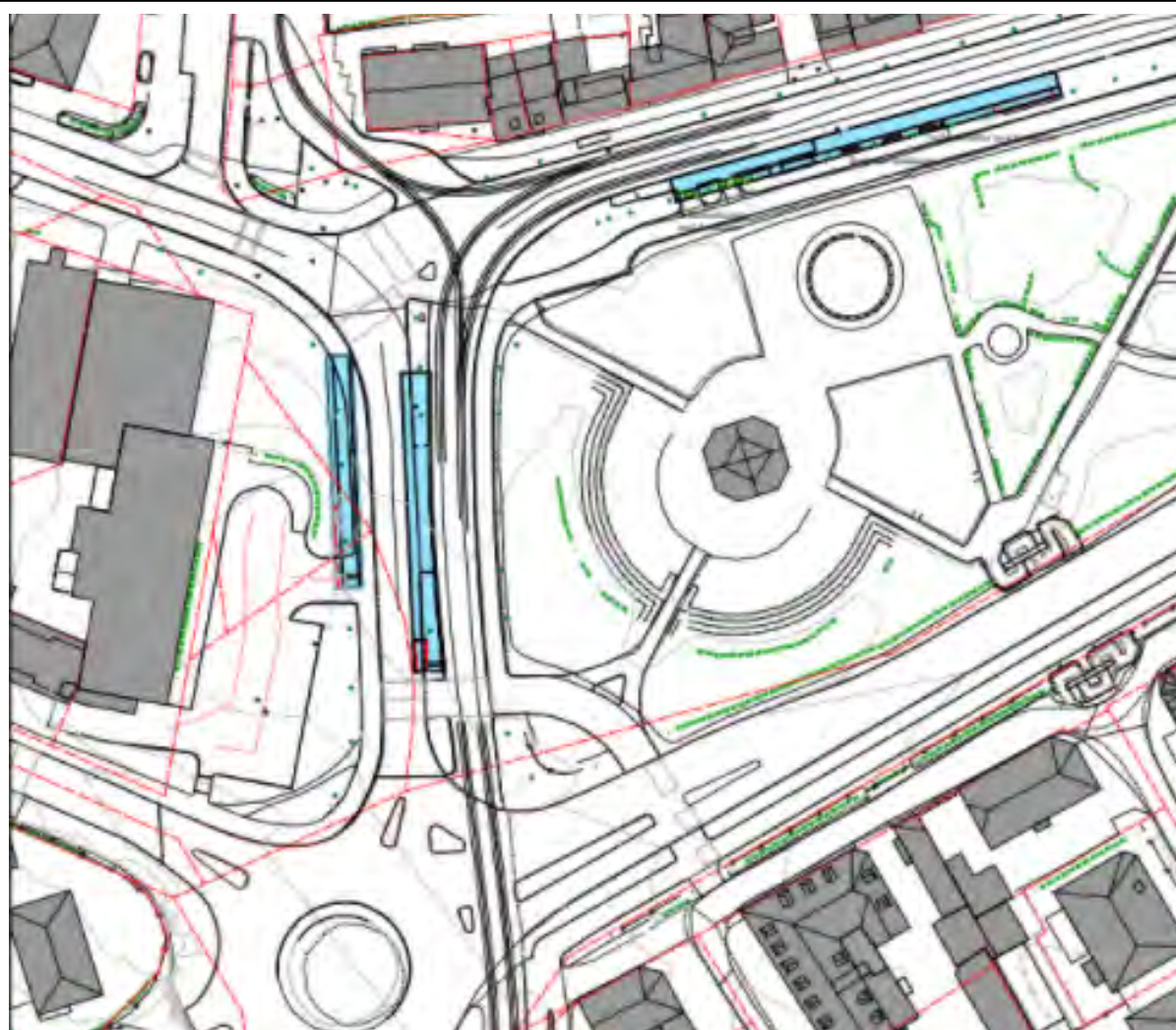
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dette prosjektet består av to delprosjekter: • Stasjon for Metrobuss Ila/Hjorten • Gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 1 (fra rundkjøring Byåsveien til Kongens gate) Prosjektet skal oppgradere vegen for Metrobuss. Det etableres også 3 holdeplasser for Metrobuss og trikk.
Prosjektutløsende:	Både vegtrasé og holdeplasser er i dårlig stand og standard.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av gateprosjektet Kongens gate. Viktig Metrobusstrasé.
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, anbud bygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høst 2022. Ferdig desember 2023.
Samordning andre tiltak:	Gjennomføres sammen med kommunal utskifting av VA-anlegg og Miljøpakkeprosjekt for utskifting av trikkeskinner med fundament.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, behov for stenging vei/trikkeskinner

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	2020	10	16.11.2020	SVV-metode	2022
72,3	2022	PR-sak 85/22. Samme fordeling som lagt til grunn i KU-sak 35/21.			
73,8	2023	Indeks: 2023:2%			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	38	22	13,8			

KART/PROSJEKTSKISSE



30. Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkt

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:	Byggeplan/utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt 27.03.2019 (Trondheim sentralstasjon, gnr/bnr 439/159 m.fl.)
Forventet fremdrift:	Forberedende arbeider er igangsatt. Åpning innen utgangen av 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.

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

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.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	25	100	100	68	-	-

Merknad: Angitt i 2021-kr.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Stjørdal 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 Stjørdal stasjon er det igangsatt arbeidet med reguleringsplan for stasjonsområdet i regi av Bane NOR. Reguleringsplanen vil definere omfang og plassering av tverrforbindelsen. Planen er oversendt Stjørdal kommune for politisk behandling (sommeren 2022).
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunkt med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Forslag til detaljreguleringsplan er oversendt Stjørdal kommune for behandling.
Forventet fremdrift:	Avhenger av fremdrift reguleringsplan og framdrift i Bane NOR's stasjonsprosjekt. Antatt tidligste byggestart er 2025.
Samordning andre tiltak:	Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3	-	36	-	-

Merknad: 3 mill. kr til områderegulering i 2023 (dekkes ikke av jernbanemidler). De 36 mill. kr oppført i 2025 er jernbanemidler angitt i 2019-kr. 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 men er angitt med halvparten hver i handlingsprogrammet).

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon fra mulighetsstudie for Stjørdal stasjonsområde (Bane NOR Eiendom)

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. Reguleringsplan er på høring/offentlig ettersyn sommer/høst 2022. 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 knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsene vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunktet med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

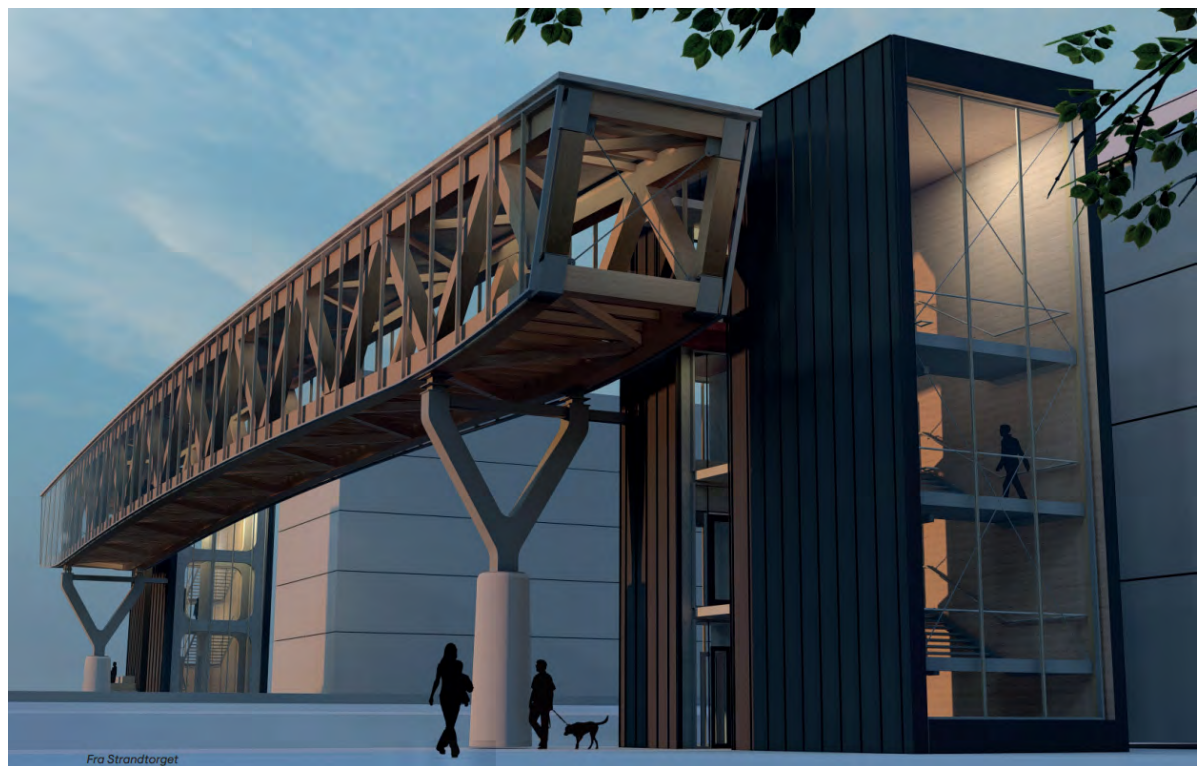
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby er på høring/offentlig ettersyn sommer/høst 2022
Forventet fremdrift:	Avhengig av vedtak reguleringsplan og enighet om finansieringsløsning. Antatt bygging i 2024 men forberedende arbeider kan bli aktuelt i 2023 dersom reguleringsplanen vedtas høsten 2022.
Samordning andre tiltak:	Gang-/sykkelanlegg i området
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet forutsetter en finansieringsløsning med flere parter. Bidraget fra byvekstavtalen forutsetter bevilgning fra knutepunktmidler over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	36	-	-	-

Merknad: Tallene er angitt i 2019-kr. 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 men er angitt med halvparten hver i handlingsprogrammet).

KART/PROSJEKTSKISSE



Overgangsbru ved Hommelvik stasjon, Illustrasjon: Hommelvik Stasjonsby AS, Norconsult, PKA Arkitekter

31. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

Trafiksikkerhet

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

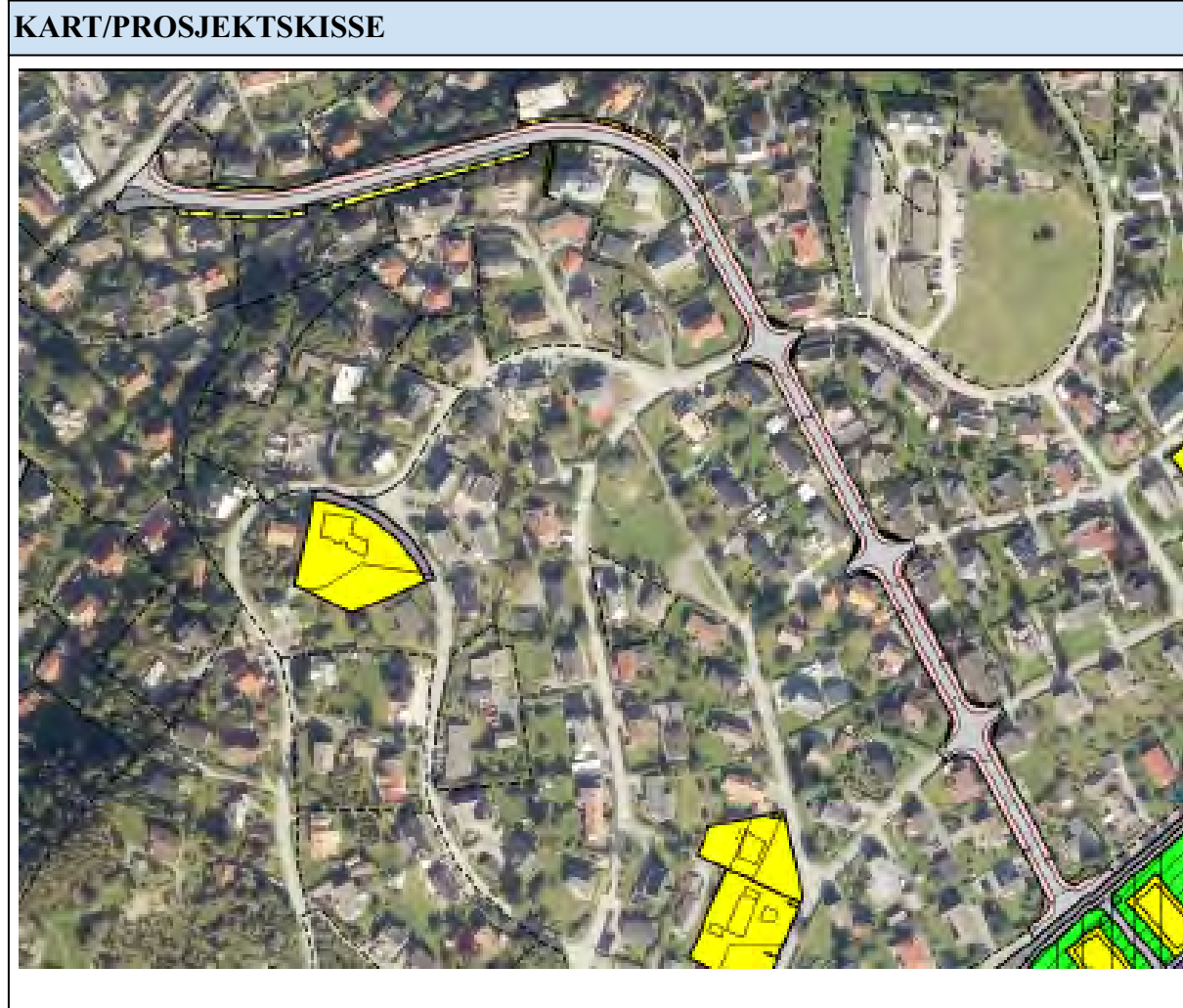
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av fortau langs Hans Finnes gate, totalt 680 meter.
Prosjektutløsende:	Dagens tilstand i Hans Finnes gate er mangelfull for gående. Fortau i bakken opp fra Bakkaunvegen er smalt. Videre opp fra Helmer Hansteens veg til Persaunvegen 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 bedre trafiksikkerhet og tilstrekkelig areal for fortauets brukere.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående.
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:	Utbygging (ervert)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, ervert pågår
Forventet framdrift:	Ferdig bygging høst 2024
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samkjøres med kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp.
Usikkerhet i prosjektet	Ervervsprosessen tar lang tid. Dette påvirker framdrift noe som igjen kan påvirke kostnad pga. endringer i priser og marked.

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*	Svv-metodikk	2020/2022

36,6	2023	Indekser: 2022:2,4%, 2023:2%
*Gjeldende anslag fra 2018 står fortsatt, men ble i mai 2021 gjennomgått for å justeres 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 for å sikre den totale prosjektkostnaden. Oppdatert styringsramme ble vedtatt i årsbudsjett 2022.		

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	25,1		9,9			



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.
Prosjektutløsende:	Strekningen er uten fortau og brukes som skoleveg.
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til tilgjengelighet i reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging (erverv)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, erverv pågår
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høsten 2023 pga. begrensninger i forbindelse med arbeider med Nydalsbrua. Ferdig bygging høst 2024.
Samordning andre tiltak:	Kan ikke utføres før anlegg på Nydalsbrua er ferdig med å sperre veger i området. Utføres sammen med kommunalt prosjekt for utskifting av VA-anlegg.
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift på Nydalsbrua. Ervervsprosess (frivillige avtaler)

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
28,5	2023	Indekser: 2020:1%, 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2%			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,2		14			

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nyheimsvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det bygges et fortau i Nyheimsvegen fra kryss mot Hørløcks veg til Charlottenlund kirke. Krysset mot Hørløcks veg utbedres for å gi oversiktlige forhold for gående, med fartsreduserende tiltak.
Prosjektutløsende:	Kryss og fortau er foreslått i kommunedelplan for trafikksikkerhet 2020-2024. Nyheimsvegen er essensiell rute for skolebarn i området.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket henger sammen med mobilitetsrådgivernes satsing på reisevaneendring ved skoler.
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

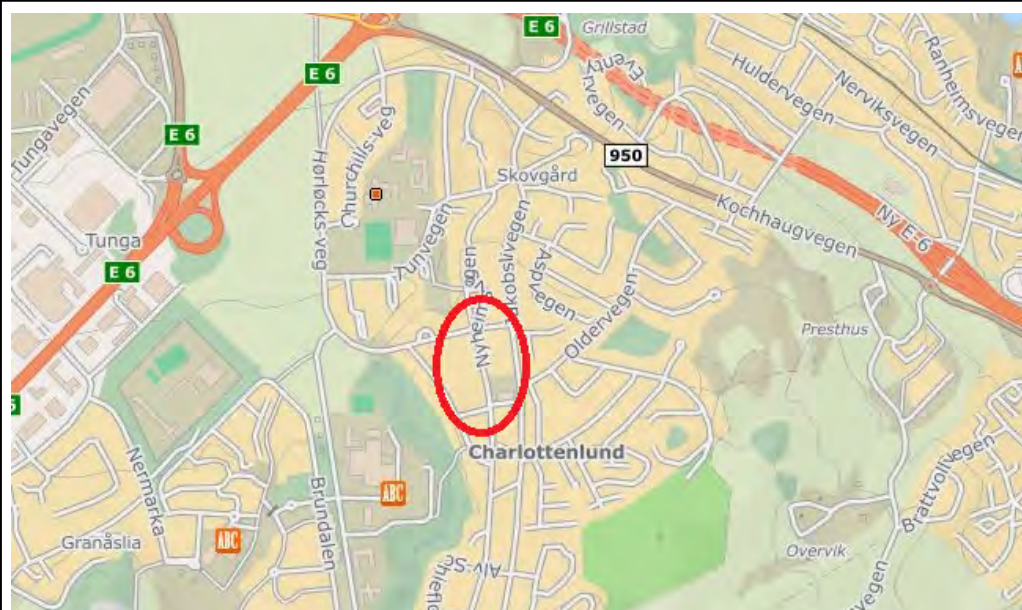
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Ingen endring av reguleringsplanens hensikt eller arealbruk
Forventet framdrift:	Byggeplan høst 2022, bygging vår 2023
Samordning andre tiltak:	Samordnes med Fartsreduserende tiltak i kollektivtrasé ved at fartsreduserende tiltak i Hørløcks veg endres ved krysset. Samordnes med Hjertesone, ved at det gjennomføres kampanje ved skolen for reisevaneendring når fortauet er ferdig bygget.
Usikkerhet i prosjektet	Det er et spørsmål om det vil være nødvendig å bygge om snøopplaget på vegens vestsida. I så fall vil det fort bli behov for å skifte ut dekke i kjørevegen. Det er også et spørsmål om det lar seg gjøre å bygge om eksisterende fortau uten å påvirke privat grunn. Det er én eiendom som er tilliggende ved fortausprosjektet.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,6	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,2				

Prosjektutvikling (0,2 mill.) er finansiert innenfor TKs avsatte ramme til PU og sees i sammenheng med prosjektet “Trygg skoleveg Charlottenlund”.

KART/PROSJEKTSKISSE



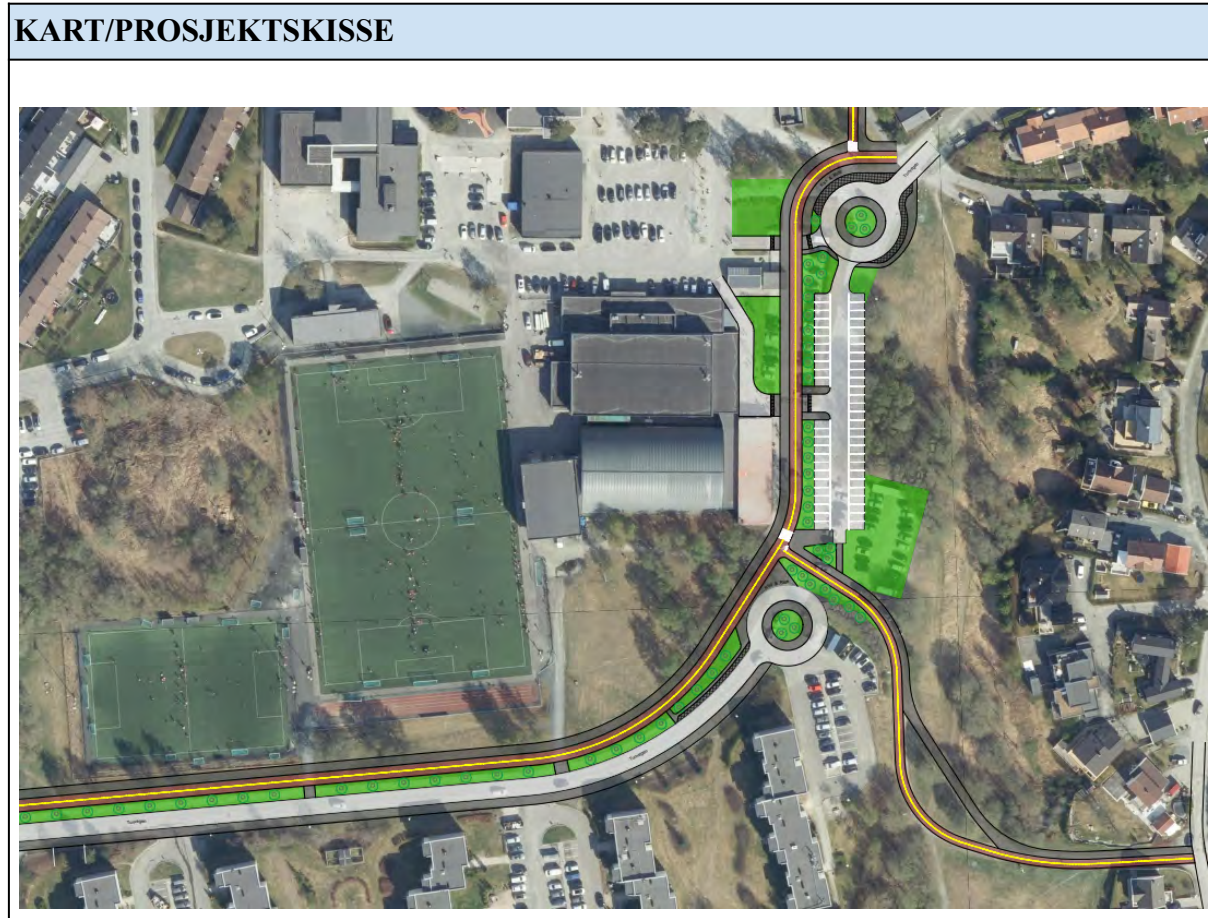
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Charlottenlund skole
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det bygges adkomst for skoleelever ved barneskole og ungdomsskole på Charlottenlund som separerer gående og syklende, og som skiller myke trafikanter fra personer som ankommer området med bil. Tunvegen stenges for gjennomkjøring. Parkering for skoleområdet flyttes til utsiden av gang- og sykkelarealene, uten behov for kryssing.
Prosjektutløsende:	Prosjektet er utløst av Hjertesone-prosjektet, der befaring har avdekket behov for bedre løsninger ved levering av skolebarn med bil, samt bedre sikkerhet og fremkommelighet for elever til fots og på sykkel.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket henger sammen med mobilitetsrådgivernes satsing på reisevaneendring ved skoler.
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med intensjon ved gjeldende reguleringsplan, men anbefaler en del endringer som vil kreve ny reguleringsplan
Forventet framdrift:	Reguleringsplan ferdig 2024, detaljplanlegging og bygging 2025-26
Samordning andre tiltak:	Samordnes med Hjertesone, ved at det gjennomføres kampanje ved skolen for reisevaneendring når anlegget er ferdigbygget.
Usikkerhet i prosjektet	Ved høring med andre kommunale instanser har det kommet tilbakemeldinger om at grøntarealer bør bevares, og at deler av skissert løsning strider mot kommuneplanens arealdel. Det er usikkerhet om parkeringen lar seg flytte, av hensyn til krav om at det ikke skal opprettes ny parkering ved kommunale formålsbygg.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18,4	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,7				



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tempevegen/Valøyvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

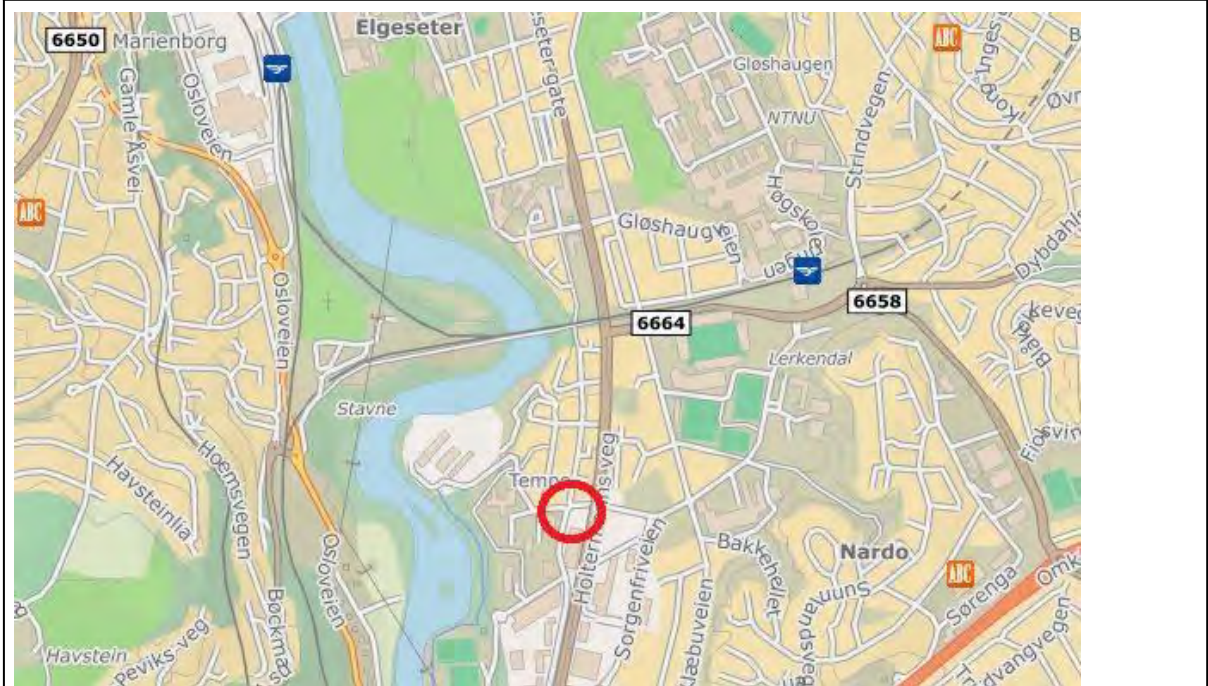
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Krysset mellom Tempevegen og Valøyvegen skal bygges om på en måte som ivaretar trafikksikkerhet for alle trafikanter. Det er særlig behov for å forebygge konflikter mellom myke trafikanter og kommunale driftskjøretøy til og fra driftssentralen på Valøya. Det er videre behov for å forebygge konflikter mellom myke trafikanter, og bil som kjører nordover fra krysset.
Prosjektutløsende:	Tiltaket er et av de ti høyest vektete trafikksikkerhetsproblemene i kommunedelplan for trafikksikkerhet.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket ligger på vedtatt hovednett for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Skissert løsning er i tråd med intensjoner og arealbruk i reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Byggeplan høst 2022, utbygging vår 2023
Usikkerhet i prosjektet	Omfang av forurenset grunn

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,3	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,3				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Eberg Trafikkgård
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omfatter trafikkopplæring på sykkel for elever på 4. og 5. trinn i grunnskolen. Kostnadene i prosjektet gjelder drift av anlegg/utstyr, organisering av kurs for lærere, faglig innhold og pedagogisk opplegg.
Prosjektutløsende:	Kompetanse for økt trygghet for syklende barn.
Helhet/sammenheng:	Trygge syklistene gir flere syklistene
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere reiser miljøvennlig ved at barns sykkeldyktighet og trafikkforståelse blir bedre. Gir barn bedre tilgjengelighet i nærområder. Økt trafikal forståelse gir færre ulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift. Pågående siden 1999 (tidligere i regi av Statens vegvesen).
Innspill til prosjektfase:	Drift
Forventet framdrift:	Aktiviteten gjennomføres primært i perioden april-oktober.
Samordning andre tiltak:	Samarbeid med Trygg Trafikk om pedagogisk innhold. Fylkeskommunen ved FTU støtter økonomisk for å ivareta muligheten for at barn utenfor MPs ansvarsområde kan ta i bruk arenaen.
Usikkerhet i prosjektet	Faktisk kostnadsnivå usikkert. Ny organisering hvor Trondheim kommune overtar hovedansvar fra 2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	0,5	0,5	0,5	0,5	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	17101TS Fv.707 Berg - Høstadkorsen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	3,5 km gang- og sykkelveg langs fv.707.
Formålet med tiltaket:	Trafikksikkerhet
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikksikkerhet for myke trafikanter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan er vedtatt. Byggeplan er ferdig.
Mulig utbyggingsperiode:	2023/2024
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv. Områdestabilisering og tilgang på rene masser til dette.

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.			

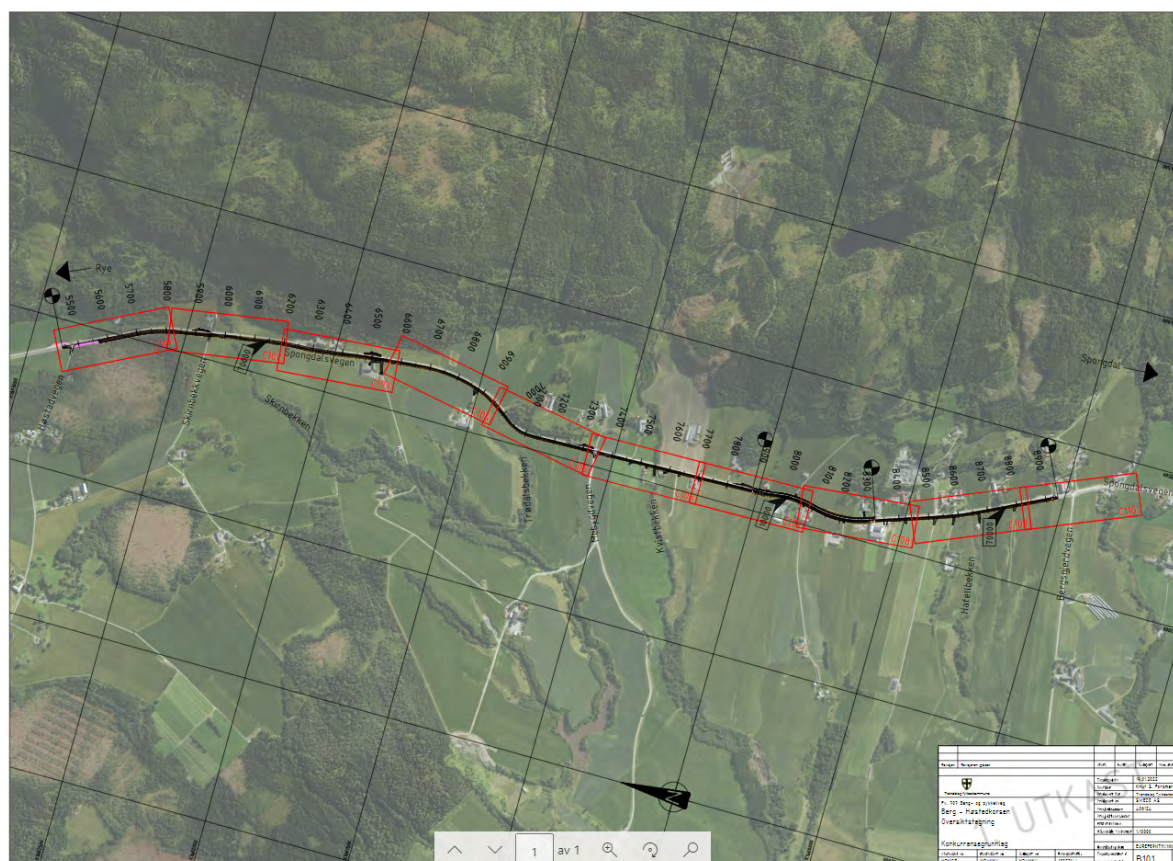
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
96,5	2022	10	24.05.22	Byggherre-overslag	2023
Byggherreoverslag utført 24.05.22 inkluderer kostnader for prosjektering, byggeledelse, grunnerverv, usikkerhet og moms. Arbeider for Trondheim kommune (VA) på ca. 18,5 mill. kommer i tillegg til 96,5 mill. kr. Styringsmålet på 65 mill. 2018-kr ble utarbeidet på reguleringsplannivå før vedtatt reguleringsplan. Detaljprosjektering (byggeplan) viser at det er større behov for stabiliserings- og sikringstiltak. Dette kommer av nye retningslinjer for områdesikring fra NVE og dårligere grunn enn først antatt. Økt detaljeringsgrad i prosjekteringen, behov for tilkjøring av rene fyllmasser og prisstigning er med på å øke behovet for større ramme.					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	60	30,5			

Merknad:

KART/PROSJEKTSKISSE



Mangler prosjektark fra TRFK for Bilbyen - Nidarvoll

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6584 Lyngenvegen
Ansvarlig etat:	Melhus kommune/TRFK (avklaring gjenstår)

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 100 meter nytt fortau ved krysset mellom fv. 6585 Lyngenvegen og Kv. Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen skal følge Statens vegvesens vegnormaler og kommunens normer.
Prosjektutløsende:	Det er i dag behov for et fortau ved krysset mellom Lyngenvegen, Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen vil gjøre strekningen og krysset mer trafikksikkert for myke trafikanter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Fortauet bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. I tillegg bidrar tiltaket til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Fortauet er <u>regulert</u> . Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan tidligst 2023 og utbygging tidligst 2025.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5				

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det settes av en sum til mindre tiltak fordelt på de ulike partene i samarbeidet. 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, trafikksikkerhet og kollektivtransport i samsvar med Miljøpakkens mål og i henhold til generelle føringer vedtatt i Miljøpakken. Bidrag til måloppfyllelse legges til grunn ved prioritering av tiltak. Det rapporteres om utførte tiltak ved årets slutt. Eksempel på tiltak som kan finansieres innenfor budsjettposten: - Utbedring av overganger - Justering av kantstein - Håndløpere og hvilebenker - Skilt og oppmerking - Mindre snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Mindre utbedring av holdeplasser Ramme avsatt til fylkeskommunen kan benyttes på tvers av kommunene i avtaleområdet og finansieringen holdes utenfor byvekstavtalens ramme avsatt til kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus.
Prosjektutløsende:	Behov for fleksibilitet til å kunne gjennomføre mindre tiltak som ofte oppstår mer ad hoc gjennom året.
Bidrag til måloppfyllelse:	Oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Dette er prosjekter som i liten grad vil avvike fra reguleringsplanens formål, og sjelden krever dispensasjon/omregulering. Tiltakene krever ikke en omfattende byggeplan.
Forventet fremdrift:	Planlegging og gjennomføring i 2023

32. Prosjektbeskrivelser sykkel

Sykkel

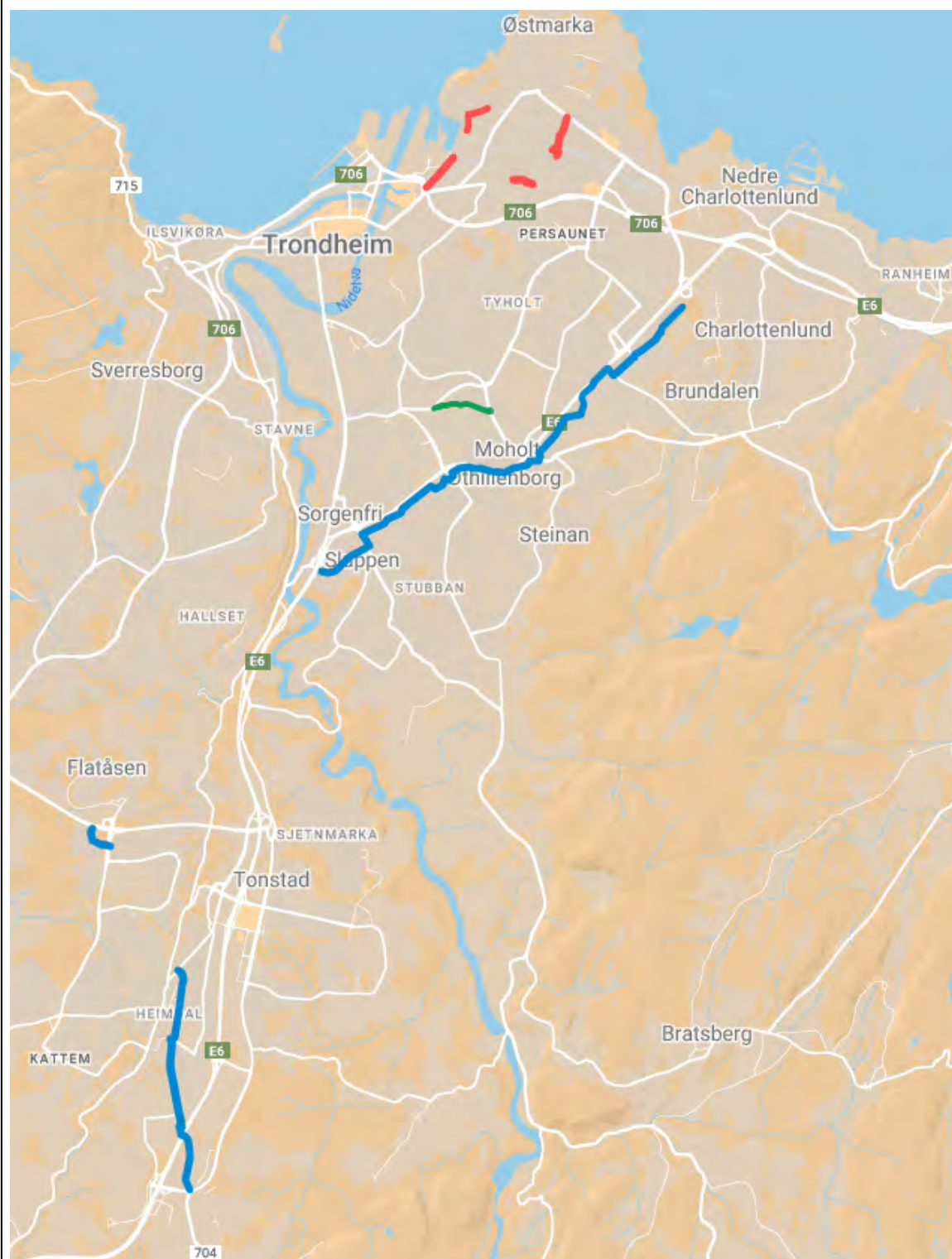
PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	18101S Vinterdrift sykkel kv.
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter for å sikre god fremkommelighet også i vinterhalvåret. Inkluderer forslag til økning.
Prosjektutløsende:	Framkommeligheten er dårlig ved ordinær vinterdrift av fortau, GS-veg og sykkelveg.
Helhet/sammenheng:	Sikrer sammenheng i sykkeltilbudet året rundt
Bidrag til måloppfyllelse:	Enklere å velge miljøvennlig transport. Bedre tilgjengelighet

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring (drift)
Forventet framdrift:	Vinterdrift sesongen 2022/23
Samordning andre tiltak:	Det foreslås nye strekninger i tillegg til de som allerede inngår i forsterket vinterdrift på det kommunal hovednettet.
Usikkerhet i prosjektet	Snømengde kan påvirke faktisk kostnad.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		7+1,5	7+1,5	7+1,5	7+1,5	

KART/PROSJEKTSKISSE



Forslag til økninger 2022/2023:

Rødt: Barvegstandard GsA (utvides med 1,7 km, fire steder),

Blått: Vintervegstandard GsB (utvides med Moholtruta (6 km), Sandmoen (3,7 km) og Saupstad (0,4 km)).

Grønt: forsterket drift i Blomsterstien (0,7 km).

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forsterket drift DkA standard på gang og sykkelveg. I utgangspunktet vil gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveg i Trondheim driftes etter DkB. Det er behov for tilskudd fra Miljøpakken for å øke driftsstandarden til DkA. Økning siden 2020 skyldes at flere fylkesveger driftes etter DkA.
Prosjektutløsende:	Mer attraktivt å sykle og gå vinterhalvåret
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt andel gående og syklende

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2023-26
Samordning andre tiltak:	- <i>Drift FV</i>
Usikkerhet i prosjektet:	- <i>Lite</i>

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10	2022	0			
Merknad: Økt fra 8 mill. pga dyrere gjennomføring. NB, høy prisvekst i tillegg					

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10	10	10	10	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22101S Bromstadruta, Fernanda Nissens veg (1)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere sykkelveg med fortau på ca. 400 meter. Strekningen Fernanda Nissen veg er en del av Bromstadruta (3,2 km).
Prosjektutløsende:	Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel hvor Fernanda Nissens veg er en delstrekning av ruta. Dagens løsning er gang- og sykkelveg. Strekningen er klassifisert som en B-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Det er manglende separering av gående og syklende. Målet er at Bromstadruta blir en A-strekning innen 2025 (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafiksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Helhet/sammenheng:	Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak under regulering.
Forventet framdrift:	Reguleringsplan vedtatt i løpet av 2022 Byggeplanlegging og erverv fra 2023-2024 Utbygging fra 2025
Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med VA
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til erverv. Økonomi/prisutvikling.

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
24,2	2022	20	2023

Oppgitt styringsmål er basert på anslag gjennomført under arbeid med reguleringsplan 24.05.2022 (P50 - 20 % usikkerhet - 2022-kr). Styringsmål for delstrekning 1-3:

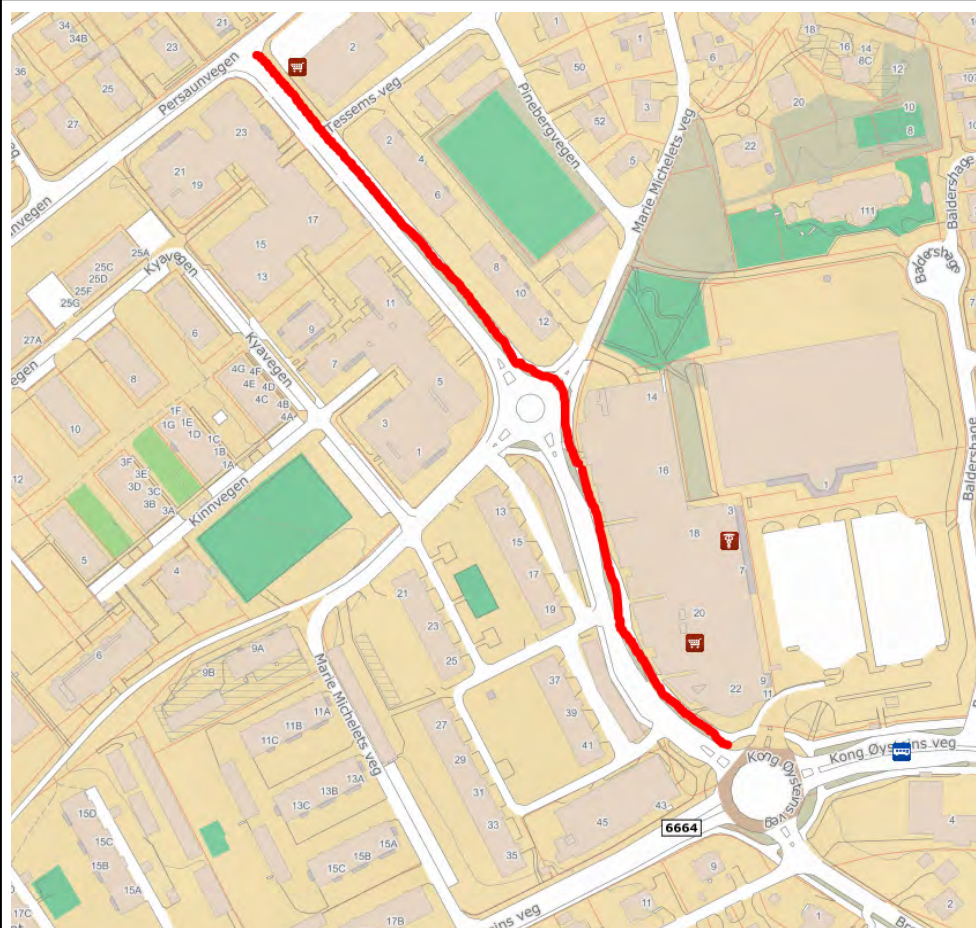
- Del 1: Fernanda Nissens veg - 24,2 mill. kr
- Del 2: Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen - 143,2 mill. kr
- Del 3: Tungasletta, Turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen - 90,3 mill. kr
- Sum kostnad del 1-3: 257,7 mill. 2022-kr

I forprosjektet ble det gjennomført anslag etter anslagsmetodikken for hele Bromstadruta. På bakgrunn av det ble det fremlagt et styringsmål på 247 mill. 2019-kr i årsbudsjett 2022.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	3				

3 mill. kr settes av til byggeplanlegging i 2023.

KART/PROSJEKTSKISSE

Delstrekning 1 Fernanda Nissens veg (400 m) er en del Bromstadruta (3,2 km).



Oversiktskart Bromstadruta

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bromstadruta, Kong Øysteins veg, Bromstadekra og Bromstadvegen (2)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere sykkelveg med fortau på ca. 1400 meter for strekningen Kong Øysteins veg, Bromstadekra og Bromstadvegen. Strekningen er en del av Bromstadruta (3,2 km). Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler.
Prosjektutløsende:	Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter. Målet er at Bromstadruta blir en A-strekning innen 2025 (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er del av Bromstadruta som er viktig hovedrute for sykkel. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og erverv
Planstatus:	Tiltak under regulering.
Forventet framdrift:	Reguleringsplan vedtatt i løpet av 2022 Byggeplanlegging og erverv fra 2023 Utbygging fra 2025

Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med VA
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til erverv. Økonomi/prisutvikling.

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
143,2	2022	20	2023

Oppgitt styringsmål er basert på anslag gjennomført under arbeid med reguleringsplan 24.05.2022 (P50 - 20 % usikkerhet - 2022-kr). Styringsmål for delstrekning 1-3:

- Del 1: Fernanda Nissens veg - 24,2 mill. kr
- Del 2: Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen - 143,2 mill. kr
- Del 3: Tungasletta, Turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen - 90,3 mill. kr
- Sum kostnad del 1-3: 257,7 mill. 2022-kr

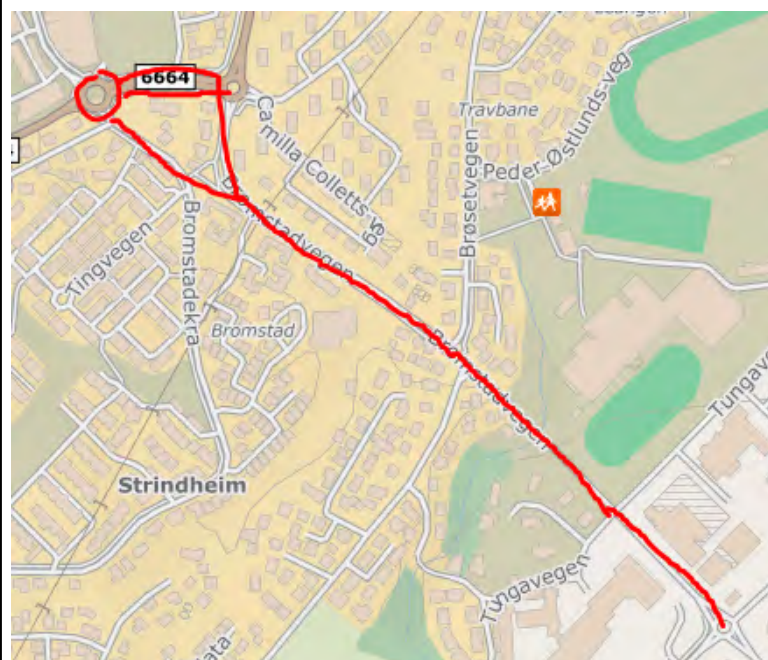
I forprosjektet ble det gjennomført anslag etter anslagsmetodikken for hele Bromstadruta. På bakgrunn av det ble det fremlagt et styringsmål på 247 mill. 2019-kr i årsbudsjett 2022.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,2	9				

Det ble i årsbudsjett 2022 bevilget 1,1 mill. kr til regulering av Kong Øysteins veg og 1,1 mill. kr til regulering av Bromstadekra og Bromstadvegen (totalt 2,2 mill. kr). Disse strekningene er nå slått sammen og inngår i delstrekning 2. 9 mill. kr settes av til byggeplanlegging og erverv i 2023.

KART/PROSJEKTSKISSE



Delstrekning 2: Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen og deler av Brøsetvegen er 1400 meter av Bromstadruta på 3,2 km.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bromstadruta, Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen (3)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere sykkelveg med fortau på ca. 1400 meter for strekningen Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen. Strekningen er en del av Bromstadruta (3,2 km). Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler.
Prosjektutløsende:	Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter. Målet er at Bromstadruta blir en A-strekning innen 2025 (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er del av Bromstadruta som er viktig hovedrute for sykkel. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og erverv
Planstatus:	Tiltak under regulering.
Forventet framdrift:	Reguleringsplan vedtatt i løpet av 2022 Byggeplanlegging og erverv fra 2023 Utbygging fra 2025

Samordning andre tiltak:	Tiltaket koordineres med VA
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til erverv. Økonomi/prisutvikling.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
90,3	2022	20	2023
Oppgitt styringsmål er basert på anslag gjennomført under arbeid med reguleringsplan 24.05.2022 (P50 - 20 % usikkerhet - 2022-kr). Styringsmål for delstrekning 1-3: • Del 1: Fernanda Nissens veg - 24,2 mill. kr • Del 2: Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen - 143,2 mill. kr • Del 3: Tungasletta, Turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen - 90,3 mill. kr • Sum kostnad del 1-3: 257,7 mill. 2022-kr I forprosjektet ble det gjennomført anslag etter anslagsmetodikken for hele Bromstadruta. På bakgrunn av det ble det fremlagt et styringsmål på 247 mill. 2019-kr i årsbudsjett 2022.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,3	9				
Det ble i årsbudsjett 2022 bevilget 1,1 mill. kr til regulering av hver av strekningene Tungasletta, turveg og Ingvald Ystgaards veg/Granåsvegen (totalt 3,3 mill. kr). Disse strekningene er nå slått sammen og inngår i delstrekning 3. 9 mill. kr settes av til byggeplanlegging og erverv i 2023.						

KART/PROSJEKTSKISSE
 Delstrekning 3: Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen er 1400 m av Bromstadruta på 3,2 km.

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

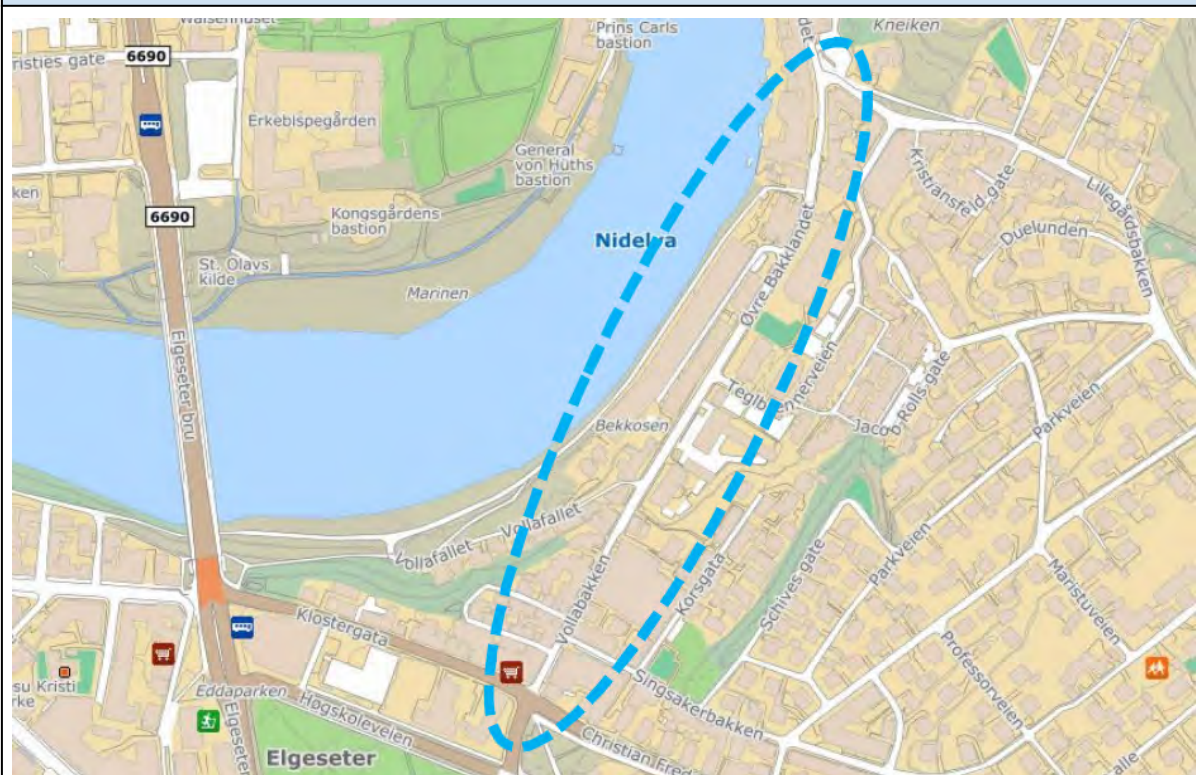
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging til bred fortau på vestlig side, sykkelfelt sørover helt til kryss med fylkesveg, og sykling i blandet trafikk nordover.
Prosjektutløsende:	Planavklaring Klæburuta (bestilling 2017)
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Bedre forhold for gangtrafikk gjennom Bakklandet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2023 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 3. kvartal 2025
Samordning andre tiltak:	VA-tiltak, tiltak i Bakklandet
Usikkerhet i prosjektet	Utbyggingsrekkefølge ifm. samordnede tiltak.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2022	+40/- 20	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	2				
0,5 mill. kr er tidligere bevilget til prosjektutvikling.						

KART/PROSJEKTSKISSE

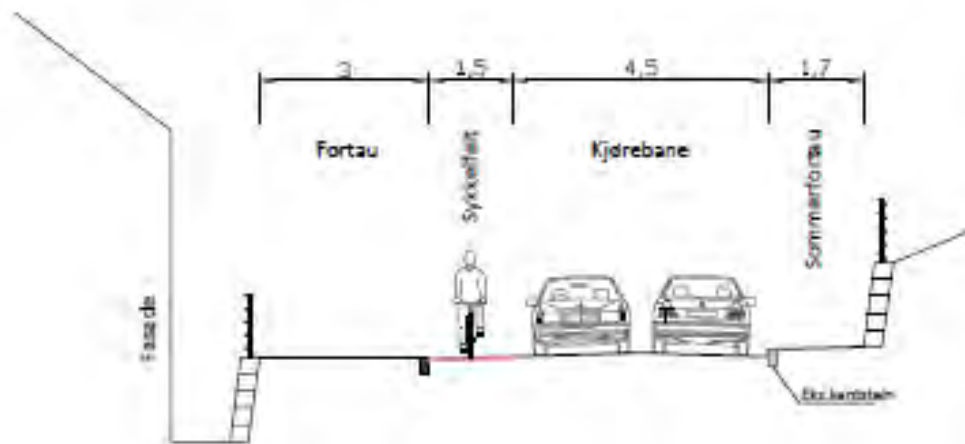


Delstrekning 7-8 i Planavklaring Klæburuta



Plankart Øvre Baklandet - Volla-bakken

Snitt B-B
Øvre Bakklandet 4
M=1:100



Typisk snitt i strekningen

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 og brukes av både sykkel og bil. 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 syklister.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av 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:	2023-24
Samordning andre tiltak:	Koordineres med øvrige strekningstiltak i Klæbuveien og utbygging av NTNU-campus samt separasjon av avløp og rørfornyng 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):
10,3	2021	40	2023
Styringsmål på 9 mill. kr fremlagt i årsbudsjett 2022. Oppdatert styringsmål på 10,3 mill. kr fremlagt i PR-sak 69/22.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	1,3				
1,3 mill. kr til ferdigstilling av byggeplan forskuttet i PR-sak 69/22.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæburuta, Strindvegen-S.P. Andersens veg (14)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging til bredere sykkel felt i sør, stenging for gjennomgangstrafikk ved holdeplass midt i strekningen, løsning av syklende i krysset med Strindvegen.
Prosjektutløsende:	Planavklaring Klæburuta (bestilling 2017)
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2023 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 3. kvartal 2025
Samordning andre tiltak:	Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter. Kan også inngå i større ombygging av Klæburuta lengre nord og sør (inkl. rundkjøring i sør).
Usikkerhet i prosjektet	Ombygging av kryss med Strindvegen, som er fylkesveg.

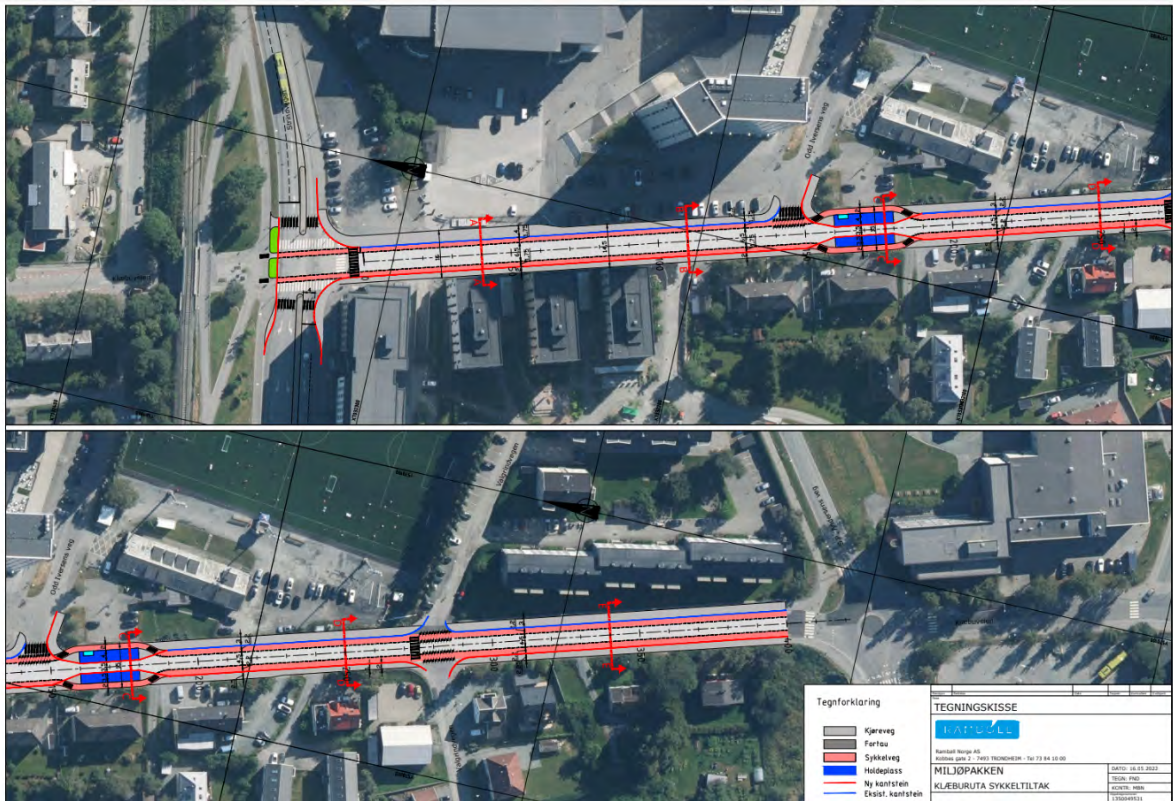
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
15	2022	+40/- 20 %	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,5				
0,5 mill. kr. tidligere bevilget til prosjektutvikling.						

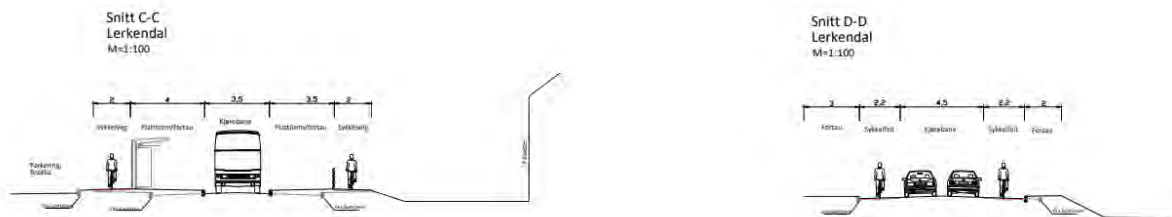
KART/PROSJEKTSKISSE



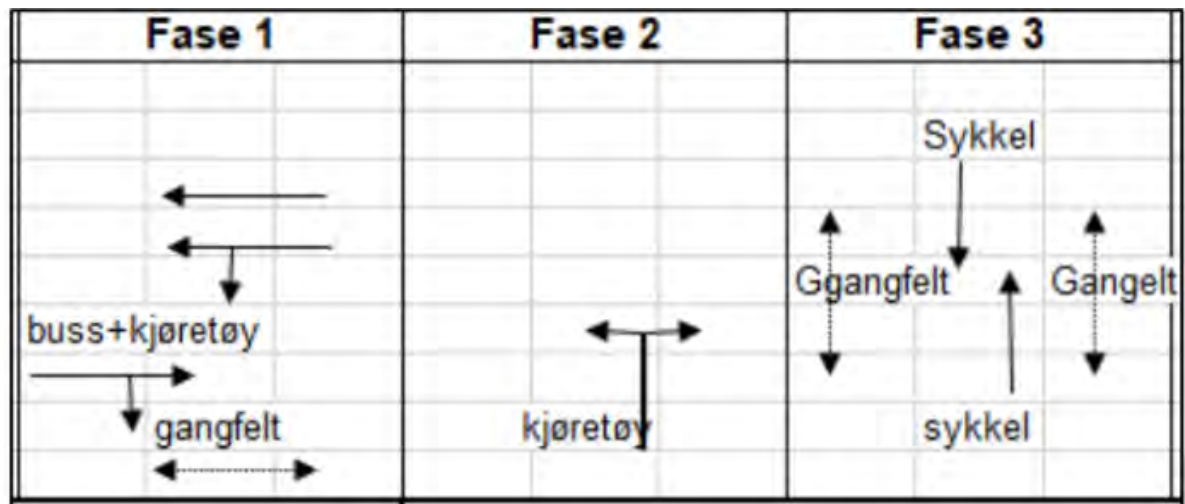
Delstrekning 14 i Planavklaring Klæburuta



Plankart Lerkendal



Typiske snitt i Klæbuveien v/Lerkendal (C-C: holdeplass, D-D: sør for holdeplass)



Mulig faseplan for lyskryss med Strindvegen

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau og nødvendig langsgående støyskjerming langs østsiden av fv. 6658 Utleirvegen, på strekningen Steindalsvegen – Blaklivegen. Sykkelveg med fortau skal planlegges med utgangspunkt i formingsveileder for hovedrute sykkel som nå er under utforming. Støyskjermer inklusive rabatter og snøopplag skal reguleres inn. Naboskjermer og lokale skjermer går direkte til byggeplanlegging, og inngår ikke i reguleringsplanen. Det er forutsatt at det ikke er behov for reguleringsplan for støytiltak på vestre side av Utleirvegen. Verken kjørebane eller gang- og sykkelveg på vestsiden skal bygges om. Planområdet skal heller ikke inkludere kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen, kun strekningen i Utleirvegen mellom kryssene. Sykkelveg med fortau skal avsluttes noen meter før kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen.
Prosjektutløsende:	Støy
Helhet/sammenheng:	Sykkelveg med fortau reguleres som en del av helhetlig hovedsykkelrutenett i Trondheim
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre framkommelighet for sykkel og støyskjerming av boliger

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan).
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan og byggeplan)
Planstatus:	Det er anmodet om oppstartsmøte hos kommunen. Varsel om oppstart vil bli gjort når dette møtet er avholdt.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i 2023.
Samordning andre tiltak:	Fv. 6658 Utleirvegen, støyskjerming. Byggeplan.

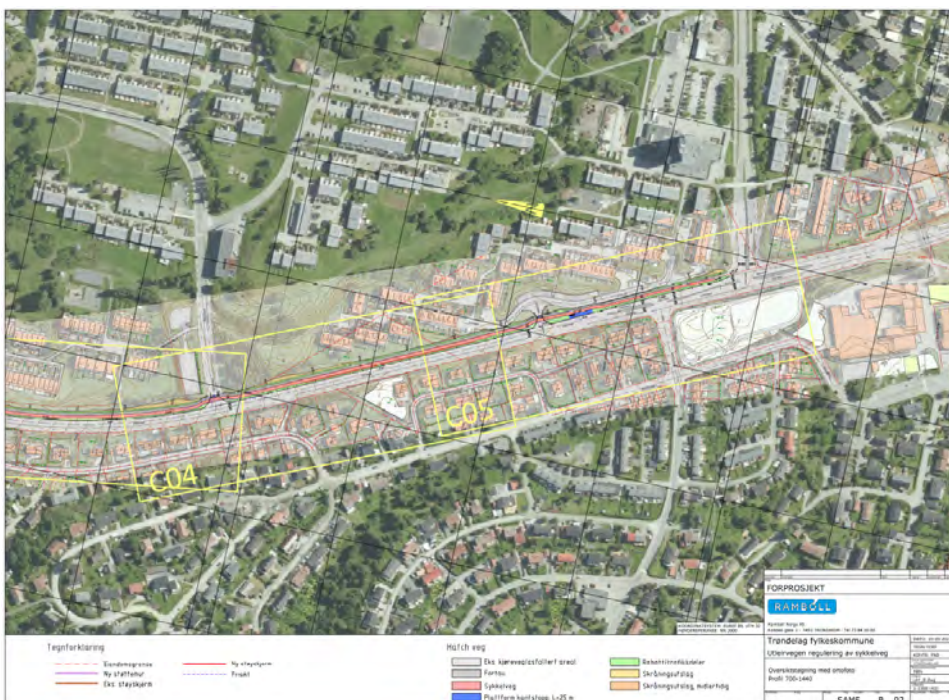
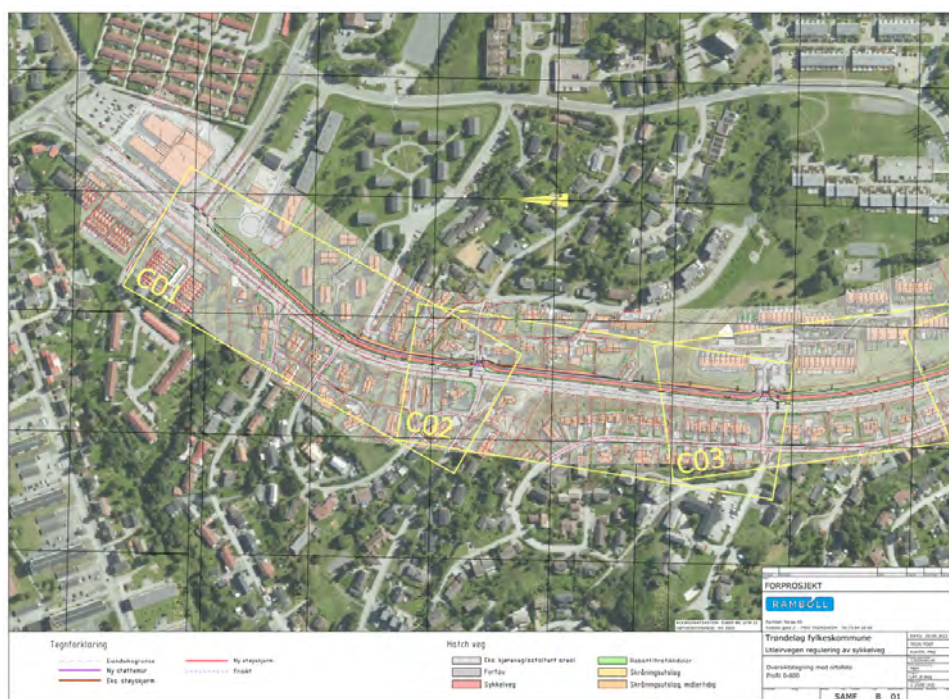
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65	2019	40	2023
	2023		

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	5	4			

Finansieringsbehovet gjelder for detaljplanlegging (reguleringsplan 2023 og byggeplan 2024)

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Saupstadbrua
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planen legger til rette for å bygge ca. 180 meter bru og ca. 270 meter tilhørende gang- og sykkelveger med bredde 5,5 m. Tiltaket medfører også en permanent fylling i dalen og heving av fylkesvegen samt omlegging av bekkeløp.
Prosjektutløsende:	Strekningen vil inngå i hovednettet for sykkel. Hensikten er å binde Saupstad- og Tillerområdet tettere sammen for myke trafikanter. Forkorter reisetiden for mange potensielle brukere.
Helhet/sammenheng:	Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Utbygging pågår.
Forventet framdrift:	Ferdig utbygd høsten 2023
Usikkerhet i prosjektet	Skjerpede sikkerhetskrav knyttet til geoteknikk har ført til endrede forutsetninger for prosjektet som har store konsekvenser for både økonomi og fremdrift. I PR-sak 121/21, som også ble behandlet i kontaktutvalget, ble det besluttet å gå videre med prosjektet tross i usikkerheter vedrørende økonomi og fremdrift. Det pågår endringsmøter mellom byggherre og entreprenør, men endelig avklaring vedrørende økonomi og fremdrift er fortsatt ikke på plass. Når dette er klart, vil det legges frem en sak for programråd og kontaktutvalg.

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):
212	2022				2022

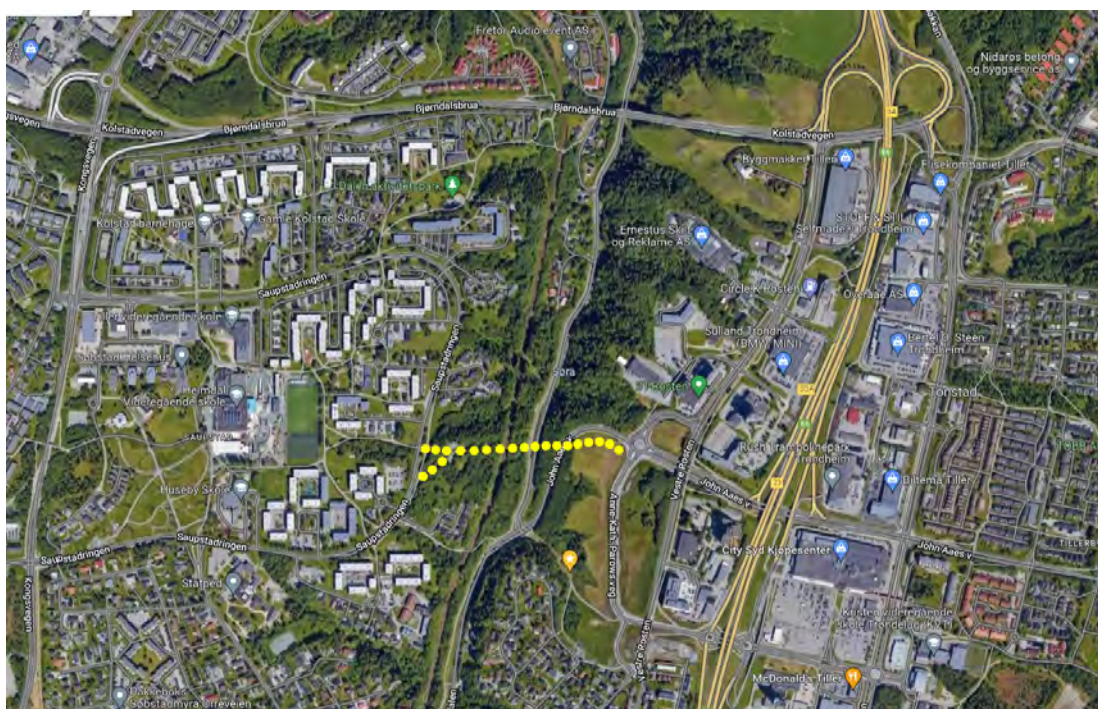
Endelig avklaring vedrørende økonomi gjenstår. Styringsramme på 212 mill. kr representerer “worst case”

FINANSIERINGSBEHOV

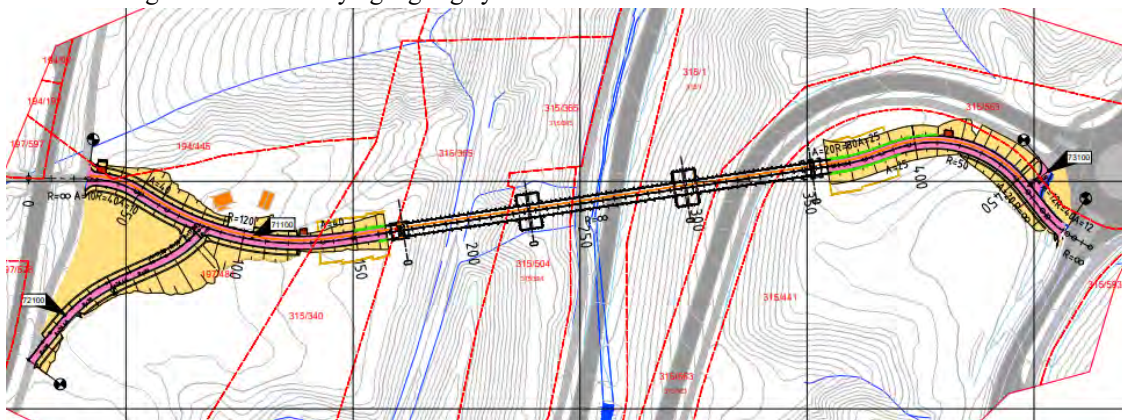
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	143	69				

Tidligere bevilget: 122 mill. kr er bevilget i Miljøpakken til og med årsbudsjett 2021. Det ligger ikke noen bevilgning til Saupstadbrua i Miljøpakkens årsbudsjett 2022, men her kom det 21 mill. kr (tilskudd ekskl. mva) over statsbudsjettet. Det gir en tidligere bevilgning på 143 mill. kr. Endelig finansieringsbehov er ikke avklart. Når dette er klart, vil det legges frem en sak for programråd og kontaktutvalg. 69 mill. kr (ekskl. mva) er innmeldt til statsbudsjett 2023. På bakgrunn av det er styringsramme på 212 mill. kr oppgitt her. Det er behov for å vedta oppdatert styringsramme.

KART/PROSJEKTSKISSE



Gul markering viser hvor den nye gang- og sykkelbrua blir etablert.



C-tegning som viser gang- og sykkelbrua med forbindelse til eksisterende veganlegg.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sverresborgruta
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 6,4 km sykkelveg med fortau fra kryss Roald Amundsens vei x Fridtjof Nansens til Stavset. I tillegg er General Bangs veg, Dalgårdvegen og en del andre vegforbindelser en del av ruta. Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler.
Prosjektutløsende:	Sverresborgruta er definert som en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter. Målet er at Sverresborgruta blir en A-strekning innen 2025 (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er del av Sverresborgruta som er en viktig hovedrute for sykkel. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket krever ny reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Utarbeidelse av reguleringsplaner: 2022- 2023 Byggeplanlegging og erverv fra 2024 Utbygging fra 2026
Usikkerhet i prosjektet	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi

STYRINGSMÅL

Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
468,3	2021	40	2023

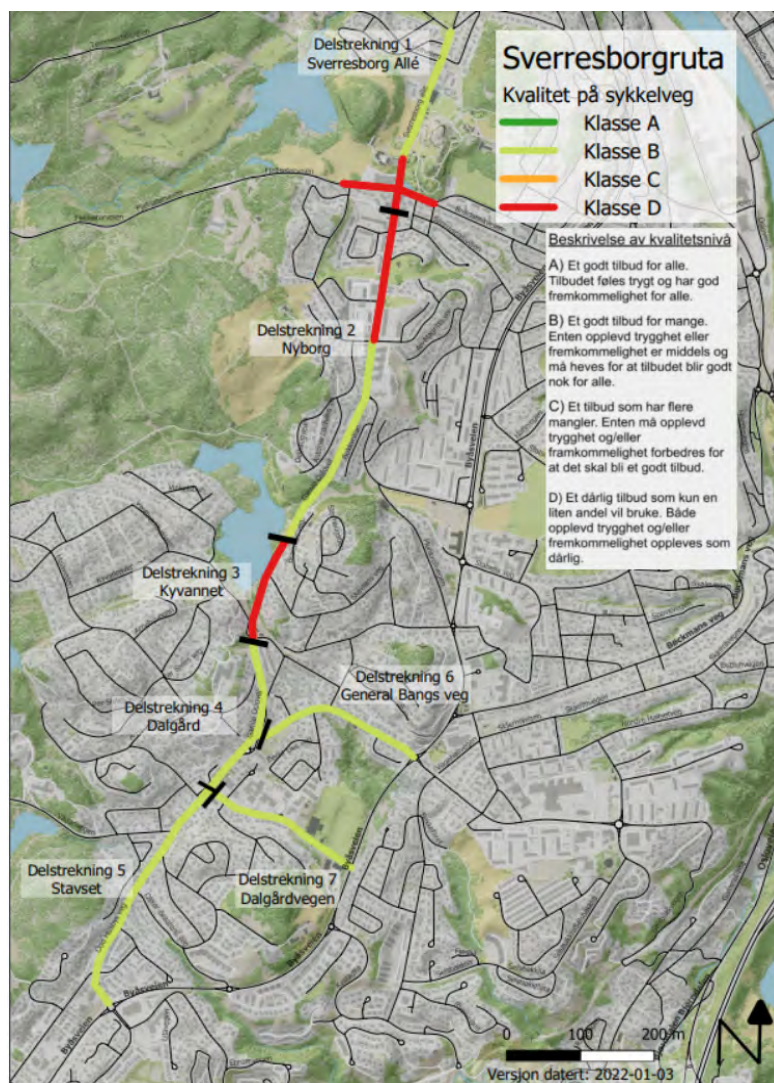
Det er foretatt anslag etter Anslagsmetoden til SVV. Styringsmål ble fremlagt i PR-sak 38/22 hvor forskuttering fra årsbudsjett 2023 ble behandlet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	7				

Tidligere bevilget 5 mill. kr til prosjektutvikling. 7 mill. kr ble forskuttet i PR-sak 38/22 for arbeid med reguleringsplan.

KART/PROSJEKTSKISSE



Sverresborgruta delt inn i seks delstrekninger der de ulike fargene symboliserer ulik kvalitet på dagens sykkeltilbud.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Roald Amundsens vei
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder Roald Amundsens vei fra Ilevollen til Sverresborg alle. Denne strekningen skal oppgraderes med mål om at strekningen blir en trafiksikker og trygg strekning å ferdes på for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	Strekningen er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon bærer preg av dårlig sikt i kurver, svak belysning, stigning, hyppige bussavganger og fraværende tilrettelegging for myke trafikanter. Det oppleves derfor utrygt for mange å sykle og gå langs strekningen.
Helhet/sammenheng:	Denne strekningen er en del av hovednettet for sykkel og binder byen sammen med Byåsen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	I prosjektutviklingsfasen vil det avdekkes om tiltaket utløser behov for ny reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Ferdig regulering 2024. Ferdig utbygging 2027.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, infrastruktur i grunn

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	2,0				
2 mill. kr til utvidet PU forskuttert i PR-sak 02/22.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Dronningens gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltilbud i Dronningens gate iht. tiltak etter gatebruksplan: #15 Vest (Tordenskiolds gate - St. Olavs gate, 130 m sykkelveg/gate) #17 Øst (Søndre gate - Kjøpmannsgata, 120 m sykkelfelt) Inkludert oppgradert fortau, gate, og byrom.
Prosjektutløsende:	Plan for sykkeltiltak på kommunal veg (Bystyret 25. mars 2021) Gatebruksplan for Midtbyen (Bystyret 25. mars 2021).
Helhet/sammenheng:	Del av sekundærnett for sykkel i vedtatt Gatebruksplan for Midtbyen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 3. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Tiltak i gatebruksplan (iht. <i>Strategi for gjennomføring av gatebruksplan</i> vedtatt av Formannskapet 22. mars 2022).
Usikkerhet i prosjektet	Kulturminner i grunnen ifm. bygging

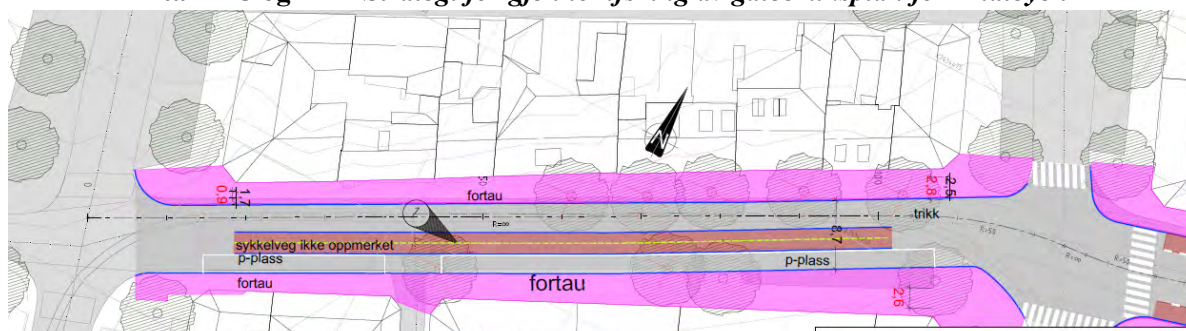
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17	2022	+40 /- 20	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2	2			

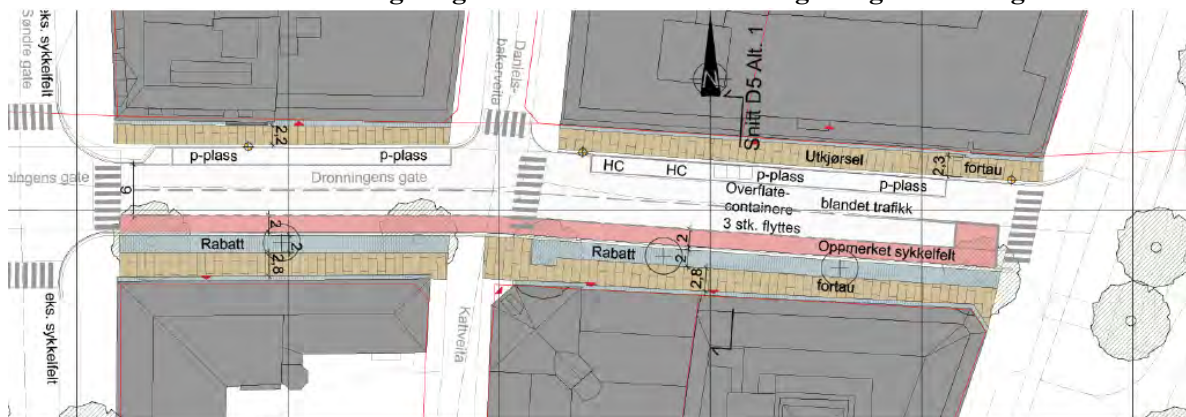
KART/PROSJEKTSKISSE



Tiltak #15 og #17 i Strategi for gjennomføring av gatebruksplan for Midtbyen



Tiltak i #15 Dronningens gate mellom Tordenskioldsgate og St. Olavs gate



Løsning i #17 Dronningens gate mellom Søndre og Kjøpmannsgata

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Erling Skakkes gate
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

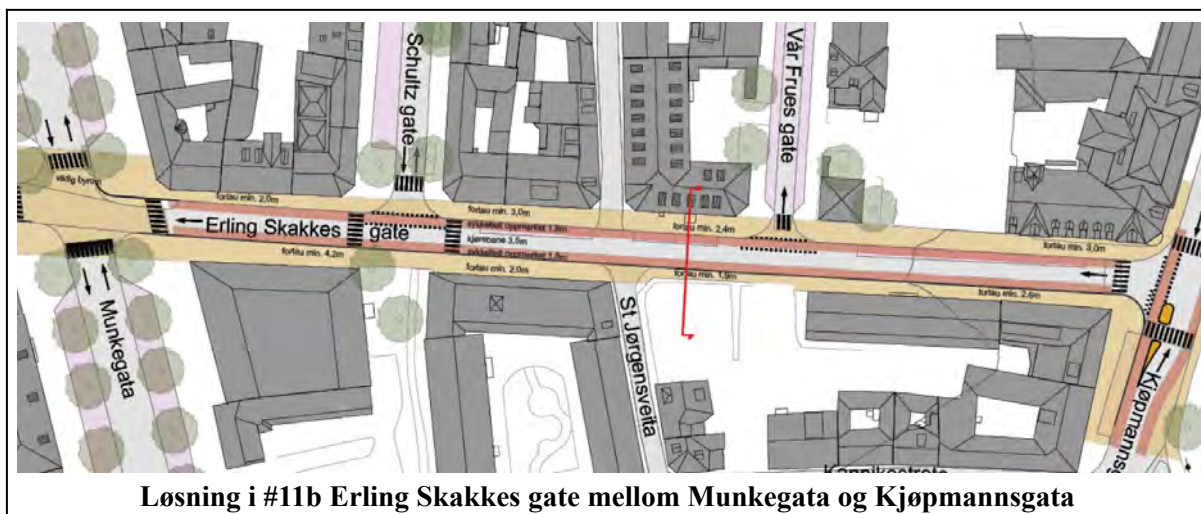
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltilbud i Erling Skakkes gate iht. tiltak etter gatebruksplan: #10 Vest (Smedbakken - teateret, 100 m sykkelveg) #11 Øst (Prinsens gate - Kjøpmannsgata, 370 m sykkelfelt) Inkludert oppgradert fortau, gate og byrom.
Prosjektutløsende:	Plan for sykkeltiltak på kommunal veg (Bystyret 25. mars 2021) Gatebruksplan for Midtbyen (Bystyret 25. mars 2021).
Helhet/sammenheng:	Del av sekundærnett for sykkel i vedtatt Gatebruksplan for Midtbyen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 2. kvartal 2023 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 3. kvartal 2024
Samordning andre tiltak:	Tiltak i gatebruksplan (iht. <i>Strategi for gjennomføring av gatebruksplan</i> vedtatt av Formannskapet 22. mars 2022).
Usikkerhet i prosjektet	Kulturminner i grunnen ifm bygging

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
26	2022	+ 40/-20	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,5				

Technical drawing of a road layout showing a junction with a ramp, various road markings, and dimensions. The drawing includes labels for 'Ramp', 'Rabat', 'Sykkøveg', 'Fortau', 'Sykkøholtef', and 'Sykkøvege'. Dimensions are given in meters (m) and feet (ft).



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 950 Reppe-Være
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	1800 m gang- og sykkelveg, kulvert under Reppekrysset, ny kulvert for Reppesbekken, og støyskjerming av boliger på Være.
Prosjektutløsende:	Økning av sykkelandel og oppfyllelse av nullvekstmålet. Trafikksikkerhet for myke trafikanter, manglende GS-veg langs fv. 950, 80 sone med skoletrafikk, sykkelveg ønsket av Malvik kommune.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket en del av satsing i Miljøpakken for bedring av gang- og sykkelvegnettet. Understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre muligheter for syklende nordover fra Reppe, sikrere skoleveg.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Anbudsfase/utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reg.plan godkjent
Forventet fremdrift:	Prosjektet ferdigstilles: 01.09.2023
Samordning andre tiltak:	- Samordning mot Nye Veier.
Usikkerhet i prosjektet:	- Høye murer og kulvert ved rundkjøring. - Konflikt med kabler og VA-ledninger. - Grunnerverv. - Trafikkavvikling.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjet (år):
68,3	2022		09.03.22	Byggherre-overslag	2023
69,7	2023	Indeks: 2023:2%			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4,9	40	23,4			

10 mill. kr forskuttet i 2022 fra 2023 (ref. PR-sak 42/22).

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6656 Bøckmans veg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av sykkelveg langs Bøckmans veg fra Munkvoll til Stavne. Det foreligger et ferdig forprosjekt med anbefaling om: • Sykkelveg med 4 meters bredde langs nordsiden av trikketrasé fra Munkvoll til nordsiden av Hoemsbrua. Tiltaket inkluderer sykkelbru over Bøckmans veg. • Sykkelveg med fortau (4+2,5) fra Svalevegen til Stavne. • Det pågår politisk behandling for valg av konsept.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er på det prioriterte hovedsykkelnettet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økning av sykkelandel og oppfyllelse av nullvekstmålet. Trafikksikkerhet for myke trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Behov for reguleringsplan
Forventet fremdrift:	RP forventet ferdig medio 2024. Byggestart forventet i 2025.
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med reguleringsplan som SVV holder på med for rv 706 ved Stavne. Koblinger mellom fv.6656 og rv.706 vil avklares i reguleringsplanfasen - Koordinering med TK vedrørende planer om sykkelveg med fortau langs Breidablikk veien - Samordning med evt. Vedlikehold av trikkeskiner - Støytiltak langs Bøckmansveg.
Usikkerhet i prosjektet:	- Høye murer i krevende sidebratt terreng og stabilitet for disse, spesielt på delstrekning 2 fra Svalevegen - Homesvegen - Konflikt med kabler og VA-ledninger - Støytiltak - Kompleksitet - Grunnerverv - Trafikkavvikling i anleggsperiode - Hensyn til miljø, estetikk. - Markedssituasjon

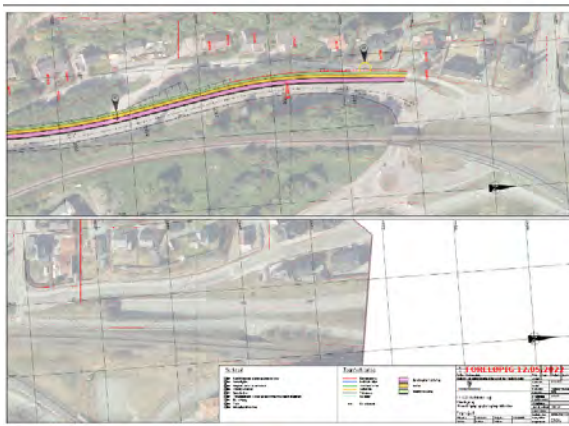
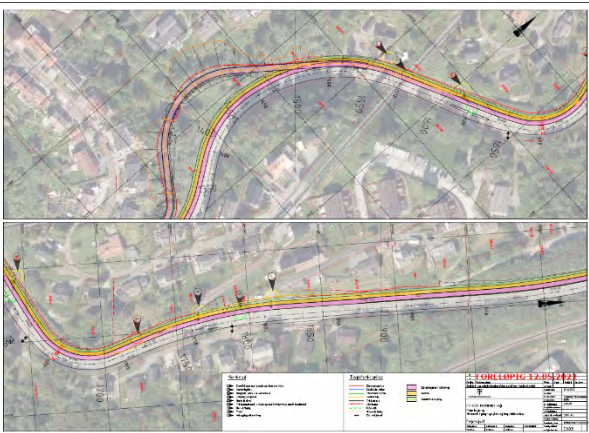
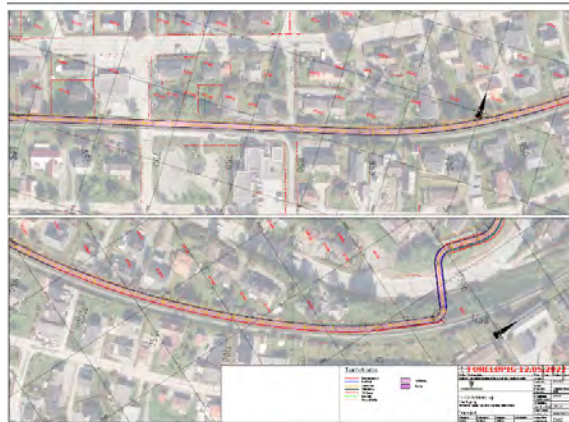
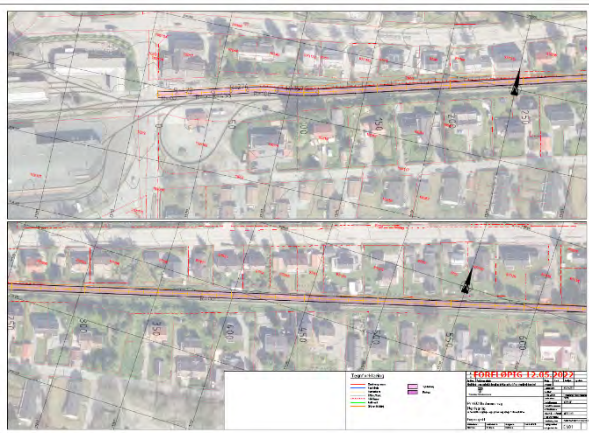
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
250	2022	40	2023
Anslag gjennomført.			

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	3				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6664 Strindvegen nedre
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av sykkelveg med fortau på nedre del av strekningen ved Klæbuveien. Behovet er avdekt som strakstiltak etter gjennomført sykkelkartlegging
Prosjektutløsende:	Økning av sykkelandel og oppfyllelse av nullvekstmålet. Trafikksikkerhet for myke trafikanter
Helhet/sammenheng:	Strekningen er på det prioriterte hovedsykkelnettet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Hvordan bidrar tiltaket til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1)?

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	BP forventet ferdig våren 2024
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med kommunens aktivitet i området .
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,5 mill. kr	2022	+/-40%	2023
Merknad:			

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6654 Ringvålvegen, gang- og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg langs nordsida av Ringvålvegen, fra undergangen ved Lund Østre til Øvre Solberg. Prosjektet inkluderer også en omlegging av Ringvålvegen på deler av strekningen der det ikke var mulig å komme til enighet med grunneier på nordsida. Det etableres nye ramper fra Nergeilan til Ringvålvegen. Det etableres ny bussholdeplass ved undergangen ved Lund Østre, og ved første avkjøring til Øvre Solberg. Dagens holdeplass ved Nergeilan saneres. Samtidig med opparbeidelsen av GS legges det nye VA-ledninger langs Ringvålvegen, og det bygges pumpestasjon for avløp. Lengde: 1000m Bredde GS: 3,25m samt 0,25m skulder. Det er tilstrebet en buffersone på 3,25m mellom GS og kjørebane, men på deler av strekningen der det er smalt, er bufferbredden redusert til 0,5m for å begrense oppfylling av terrenget og inngrepet i private hager. Fravikssøknader for løsningene er godkjent av Trøndelag fylke.
Prosjektutløsende:	Gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen er et lenge etterlenget tiltak. Strekningen er populær trase for å nå Hestsjøen og ut i marka, men er dessverre uoversiktlig, det er relativt høy trafikkbelastning, og trafikk sikkerheten for myke trafikanter oppleves som svært dårlig. Det har vært stor befolkningsvekst i bydelen de seinere årene, og behovet for gang- og sykkelveg er stort også før utbyggingen av Øvre Solberg og Vestre Lund kommer. Det er i dag ingen tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen fra undergangen ved Lund Østre og vestover. Strekningen fra Tunellvegen til Hestsjøvegen var likevel lenge angitt som hoved-sykkelrute i kommunens kartløsning. Gang- og sykkelvegen på strekningen fra Øvre Solberg til undergangen ved Lund Østre er del av rekkefølgekravene ved utbyggingen på Øvre Solberg, og skal stå ferdig ved innflytting av de første boligene i feltet. Trygg skoleveg fra planområdet var igjennom hele planprosessen ivaretatt ved at gang- og sykkelvegen skulle opparbeides fra det nye boligområdet fram til Nergeilan, som var skolevegen videre. Men like før sluttbehandling ble det avdekket at g/s i Lund Østre-planen ikke var løst, verken i høyde ved Nergeilan eller sikret opparbeidet i rekkefølgekrav, det var kun sikret areal i plankartet i en ikke-gjennomførbar løsning. Planen for Øvre Solberg og rekkefølgekravet for dette boligområdet ble da utvidet for å bote på denne glippen.

Helhet/sammenheng:

Det er allerede etablert gang- og sykkelveg fra Heimdal sentrum til Tunnelvegen, og det er byggestart i 2022 for videreføring til Lundvegen. Gjennom flere detaljplaner er det sikret areal til en sammenhengende gang- og sykkelveg videre til Røran, en strekning på ca 2km. Videre er det byggestart høsten 2022 for gang- og sykkelveg fra vest for Hestsjøen til Skogly. Fra Tunnelvegen i øst omfattes gang- og sykkelvegen av følgende detaljplaner:

1. Profil -625 til -400 Fra Tunnelvegen til Lundvegen
Vedtatt detaljplan regi av Miljøpakken i forbindelse med Lund endeholdeplass for metrobussen. Antatt byggestart høst 2022.
2. Profil -400 til -50 Fra Lundvegen til planlagt bussholdeplass ved undergangen til Lund Østre. Vedtatt detaljplan for gang- og sykkelvegen i regi av Miljøpakken.
3. Profil -50 til 0 Planlagt bussholdeplass ved undergangen ved Lund Østre. Vedtatt detaljplan i forbindelse med regulering av boligområdet Lund Østre på sørsida av Ringvålvegen. Villaservice AS står bak utbygginga av Lund Østre.
4. Profil 0 til 900 Fra planlagt bussholdeplass til Solberg-svingen. Vedtatt detaljplan i forbindelse med reguleringen av boligområdet Øvre Solberg. Heimdal Bolig AS står bak utbygginga av Øvre Solberg gjennom selskapet Solbergåsen AS. Mellom Øvre Solberg og Lundåsen er et nytt boligfelt Vestre Lund under planlegging, og detaljregulering ventes vedtatt i løpet av 2022. Feltet vil ha adkomst gjennom Øvre Solberg. Frost AS står bak utbygginga på Vestre Lund.
5. Profil 900 til 1550 Fra Solbergsvingen til Røran
Vedtatt detaljplan i forbindelse med regulering av massedeponiet Solberg Røran. AS Anleggsmaskiner står bak massedeponiet.
6. Profil 1550 til 3100 Fra Røran forbi Hestsjøen
Planforslag for massedeponi Skjefstad Vestre og Benberg. Har vært ute på offentlig ettersyn. Graver AS står bak dette massedeponiet.
7. Profil 3100 til 4100 Fra vest for Hestsjøen til Skogly
Vedtatt detaljplan for gang- og sykkelveg/fortau i regi av Miljøpakken. Anbudskonkurranse i mai 2022 og antatt byggestart august 2022.



Kartutsnitt av Ringvålvegen fra Heimdal sentrum til Skogly. De ulike delstrekningene med sine detaljplaner for gang- og sykkelveg er angitt.

	<i>Godkjente detaljplaner er markert med lys blå strek.</i>
Bidrag til måloppfyllelse:	Det er av stor betydning for bydelen å få etablert sammenhengende gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Dette gjenspeiles også av de prosjektene som Miljøpakken har igangsatt på deler av strekningen. Etableringen av Lund endeholdeplass for 2 av metrobuss-rutene ved Tunnelvegen underbygger også behovet for et godt og sammenhengende gang- og sykkelnett fra nærområdet til holdeplassen for å stimulere til bruk av bussen. Trondheim kommune og Miljøpakken har som mål å begrense bilbruken gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Tilrettelegging for trygg ferdsel vurderes å være et vesentlig bidrag for å nå dette målet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Vedtatt detaljplan (r20130068, vedtatt 19.11.2015, r20130031, vedtatt 21.05.2015 og r20190006, vedtatt 25.03.2021) Byggeplan teknisk godkjent inkl godkjente fravikssøknader.
Forventet fremdrift:	Forventet oppstart av utbygging er våren 2023 med ferdigstilling våren 2024 dersom finansiering løses.
Samordning andre tiltak:	• Utbygging av boliger på Øvre Solberg. Tiltakshaver Solbergåsen AS. • Utbygging av boliger på Vestre Lund. Tiltakshaver Frost AS. • Nye VA-ledninger under GS på strekningen og videreføring fram til Lundvegen (Trondheim kommune/Solbergåsen AS), etablering av støyskjerming (Solbergåsen AS) og gang- og sykkelveg fra Lundvegen til undergangen ved Lund Østre (Miljøpakken), ref r20190006.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektets gjennomføring er avhengig av delfinansiering fra Miljøpakken. Solbergåsen AS er i dialog med Trondheim kommune som skal bidra med en vesentlig andel av VA-kostnadene langs Ringvålvegen, da det vil gi økt leveringssikkerhet i bydelen. Solbergåsen AS er også i dialog med Frost AS, da Vestre Lund vil være den andre store private utbyggeren langs strekningen. Totalt er det rekkefølgekrav for 80 mill eks mva som må være innfridd før første bolig på Øvre Solberg kan tas i bruk. Det er ikke mulig for en utbygging å bære dette alene, og et bidrag fra Miljøpakken vil være vesentlig for å kunne få etablert gang- og sykkelvegen langs Ringvålvegen.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

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

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		25,7 mill inkl mva	8,5 mill inkl mva			

Merknad:

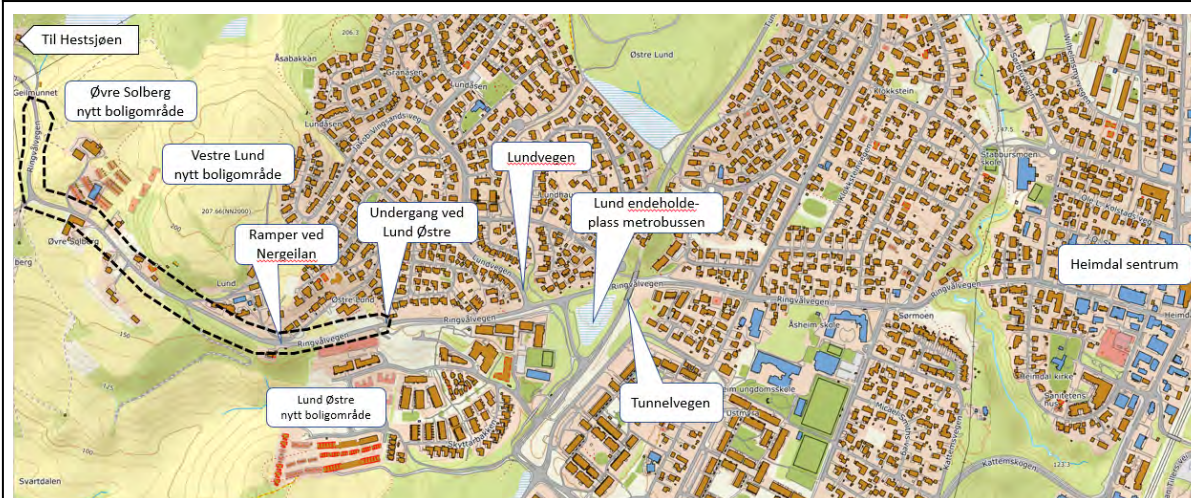
Øvrig finansiering:

Trondheim kommune: 15,8 mill inkl mva + 9,5 mill til andre offentlige infrastrukturtiltak

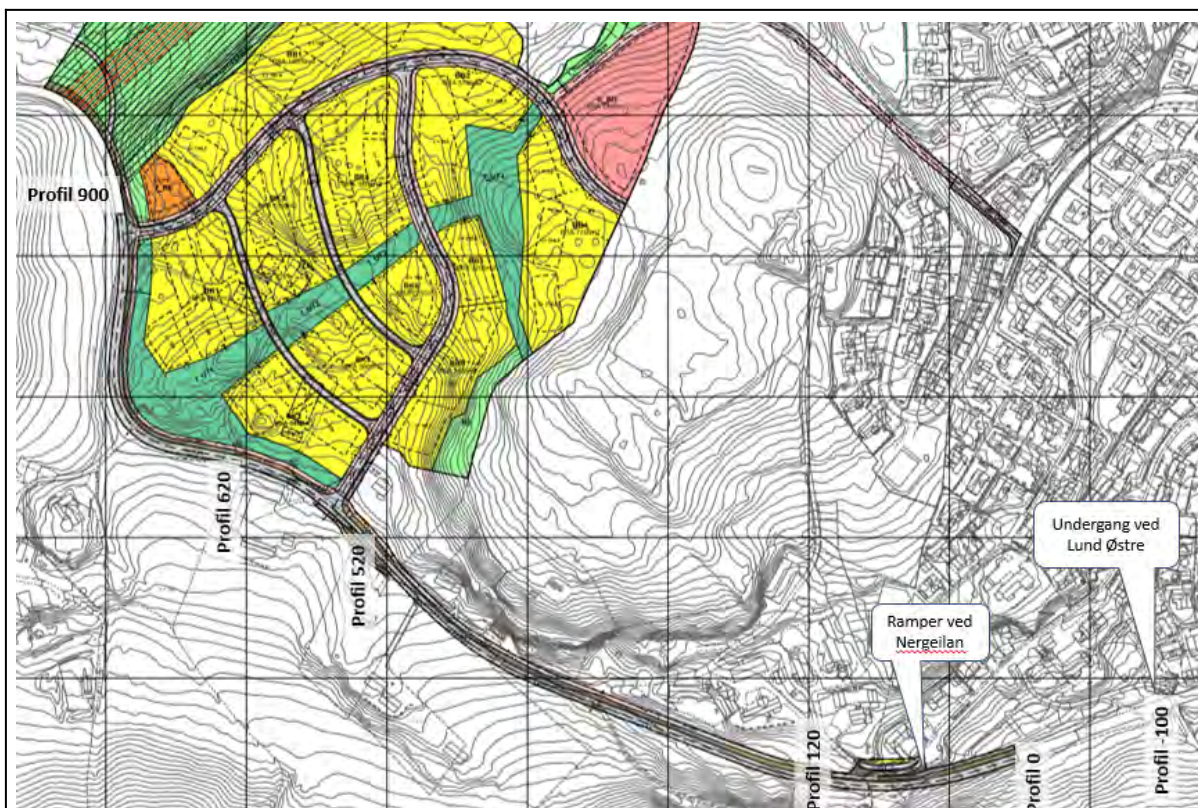
Private utbyggere: 45,5 mill inkl mva + 25,8 mill til andre offentlige infrastrukturtiltak

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Kartutsnitt av Ringvålvegen fra Heimdal sentrum og vestover til Solbergsvingen. Angjeldende strekning er markert med svart stiptet strek.



Utsnitt av vedtatt plankart for Øvre Solberg, med angitt profilnr fra -100 ved undergangen til Lund Østre til profil 900 ved Øvre Solberg. Gjeldende plan for profil 0 til -50 er Lund Østre, og for profil -50 til -400 er Miljøpakkens Fv 6654.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykelhotell Leüthenhaven
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykelhotellet får 158 brukervennlige sykkelparkeringsplasser, der 10 av plassene er for større lastesykler. Samtlige plasser er på bakkeplan og med bøylestativ med 1 meter mellomrom, noe som gjøre det lett å parkere syklene. Sykelhotellet vil også få egen vaskestasjon og servicestasjon med enkle verktøy til reparasjon av sykkel. Det blir også satt opp låsbare skap, hvor man både kan lade og låse inn elsykkelbatteri og andre personlige eiendeler. Prosjektet gjennomføres med en stor andel gjenbruk av materialer og ellers en nøktern standard for byggeriet.
Prosjektutløsende:	Dårlig sykkelparkering gjør at mange ikke velger å sykle fordi en er redd for å bli frastjålet sykkelen. For å få flere til å sykle til Midtbyen er det viktig med gode og trygge sykkelparkeringsplasser.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med på å øke andelen syklende og er derfor i tråd med kommunens sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakken mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

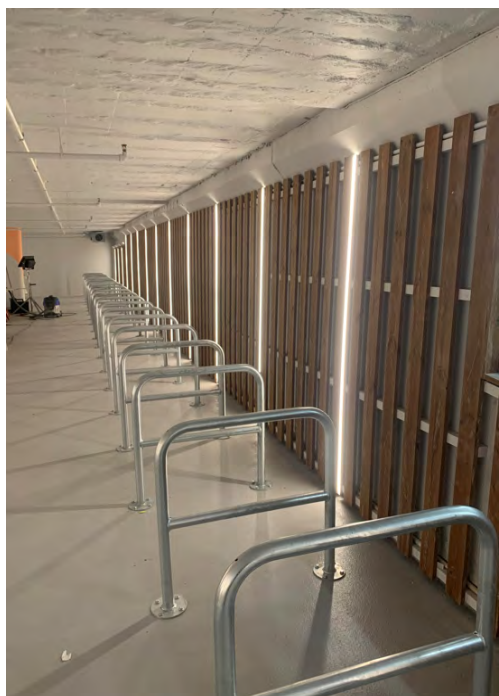
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Forventet framdrift:	Offisiell åpning 03.06.2022

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):
7,6	2022		Januar 2022	Forenklet anslag	PR 15/22
Styringsramme på 6 mill. kr ble vedtatt i årsbudsjett 2021. Økt styringsramme til 7,6 mill. kr og forskuttering fra årsbudsjett 2023 ble vedtatt i PR-sak 15/22.					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	1,6				

1,6 mill. kr forskuttet i PR-sak 15/22. 6 mill. kr tidligere bevilget til planlegging og utbygging.

KART/PROSJEKTSKISSE

Sykkelhotell på Leüthenhaven under bygging.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Sykkelparkering (sekkepost)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Høykvalitets sykkelparkering på flere plasseringer som gjør det enklere for folk å velge sykkel som transportmiddel. Eksempler på dette er : - Sykkelparkering i eksisterende p-hus - Sykkelparkering i sentrumsområder - Sykkelparkering fritidsreiser - Sikker sykkelparkering og sykkelsskap - Sykkelparkering i boligsoner - Bedre utforming der det i dag er dårlige sykkel-p plasser.
Prosjektutløsende:	Dårlig sykkelparkering gjør at mange ikke velger å sykle fordi man er redd for å bli frastjålet sykkel.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med på å øke andelen syklende og er derfor i tråd med kommunens sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Det er ikke behov for reguleringsplan
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging og utbygging 2023-2024
Samordning andre tiltak:	Avklares under detaljplanleggingen

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2022		2023
Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2022 (0,3 mill. kr)			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5				

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2021 - sykkelskap ved Prinsen kino med kunstnerisk utsmykking og sedum på taket.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mindre tiltak sykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	En sekkepost for å kunne gjennomføre mindre tiltak der behov innmeldes eller som delfinansiering for bedre sykkelløsning der Trondheim kommune eller private utbyggere gjør tiltak på kommunal vei. Det kommer ofte opp tilfeller hvor man ved å bidra med ekstra finansiering kan oppnå bedre løsninger for sykkel der Trondheim kommune gjør tiltak i andre sammenhenger, eller hvor private utbyggere gjør tiltak på veg, GS, fortau og sykkelveg, som følge av f.eks rekkefølgekrav. Eksempel fra 2021/2022: 1. I forbindelse med privat utbygging oppgraderes regulert sykkelfelt til sykkelveg med fortau på en strekning på 110 m. 2. I forbindelse med privat utbygging utvides sykkelfelt utført som rekkefølgekrav samt at man også etablerer sykkelfelt på motsatt side, som ikke var en del av rekkefølgekravene.
Prosjektutløsende:	Sikre gode sykkelløsninger der Miljøpakken ikke har egne prosjekter.
Helhet/sammenheng:	Slike tiltak er med på å skape bedre sammenheng i sykkelnettet ved å sikre god kvalitet på mindre deler av sykkelnettet som ikke kjøres som egne prosjekt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Det blir enklere å sykle (reise miljøvennlig) og gir bedre tilgjengelighet. Økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Samordning andre tiltak:	Utføres som regel i sammenheng med andre tiltak

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3	3	3	3	

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. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Inspeksjoner er gjennomført i sin helhet i 2018/2019. Deler av nettet er senere inspisert på nytt. Inspeksjoner av enkelt-traséer utført sommeren 2021. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Forbedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Hovedsykkelnnett
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	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2023-26
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med TK - Samordning vedlikehold FV - Øvrige sekkposter
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5 mill. kr	2021	Ingen	2022

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

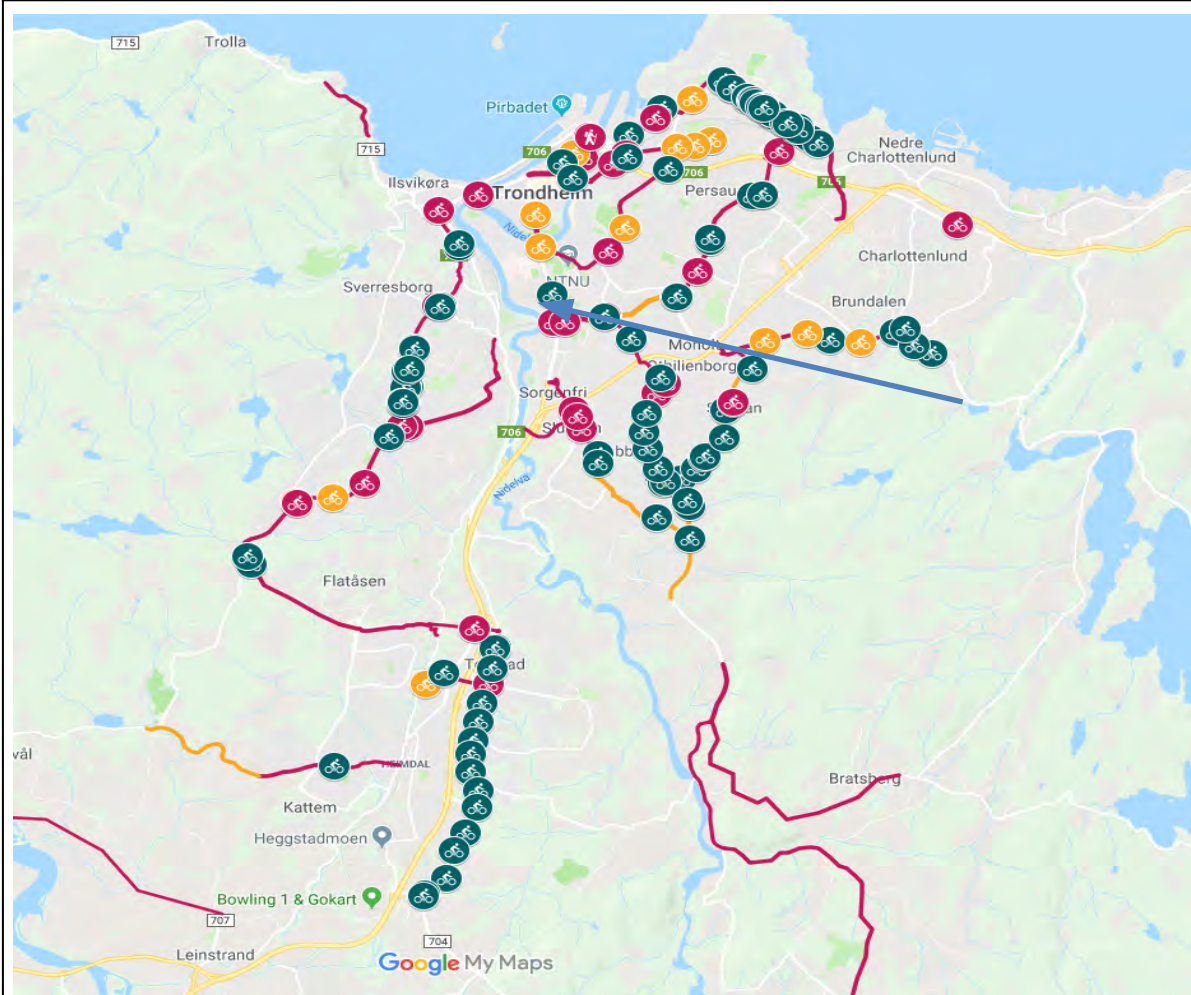
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	5	5	5	5	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Gildheim – Leangbrua (1)
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 (Bygging) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Åpnet) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Forprosjekt) Prosjektet omfatter delstrekning 1 Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim
Bidrag til måloppfyllelse:	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 byggeplan
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 18.11.2021. Byggeplan og konkurransegrunnlag under utarbeidelse.
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdig høsten 22. Forberedende arbeider 2022, byggestart våren 23, åpning høsten 24.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
180	2020	10 %	03.06.2020	SVV-metodikk	2022
202	2023	Indekser lagt til grunn: 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2,4%			

Merknad: Styringsrammen er korrigert for 8 mill kr i planmidler i løpende kroner.

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	100	70	32	0	

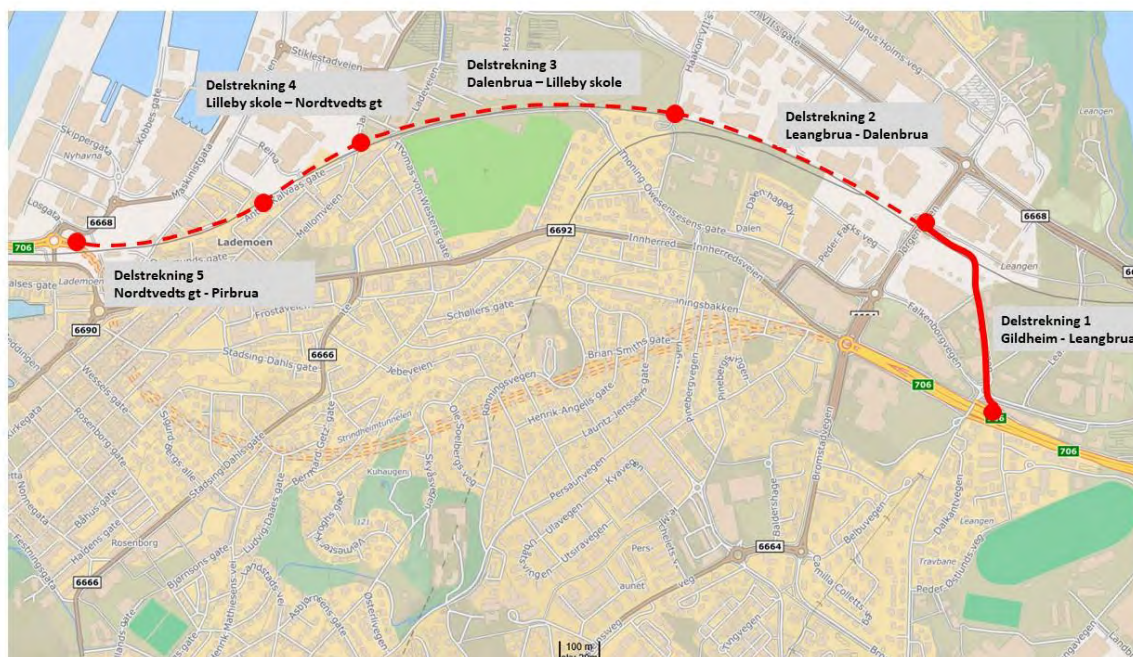
Merknad: **Forutsetter statlig bevilgning**

P50-verdien korrigert for 9 mill i planmidler. I årsbudsjett 2021 ble det avsatt 6 mill til DT av delstrekning 1, forutsatt statlig finansiering. I Statsbudsjett 2021 kom kun 10 mill til Rv. 706 hovedsykkelveg, og dette ble avsatt til delstrekning 3. Dermed står delstrekning 1 uten tidligere bevilgning.

Korrigert ramme i henhold til PR-sak 84/22

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Leangbrua – Dalenbrua (2)
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 (Bygging) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Åpnet) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Forprosjekt) 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.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim
Bidrag til måloppfyllelse:	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:	Reguleringsplan vedtatt 21.06.2018 (BaneNOR)
Forventet fremdrift:	Forventes åpnet mai 2023
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim-Leangbrua og Dalenbrua-Pirbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Liten

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
137	2020	10 %	03.06.2020	SVV-metodikk	2022
154	2023	Indekser lagt til grunn: 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2,4%			

Merknad: KU-sak 36/21: 24,6 mill kr omprioritert fra andre prosjekter i 2021. Første bevilgning på statsbudsjett 2022.

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	36,5	50	67,4			

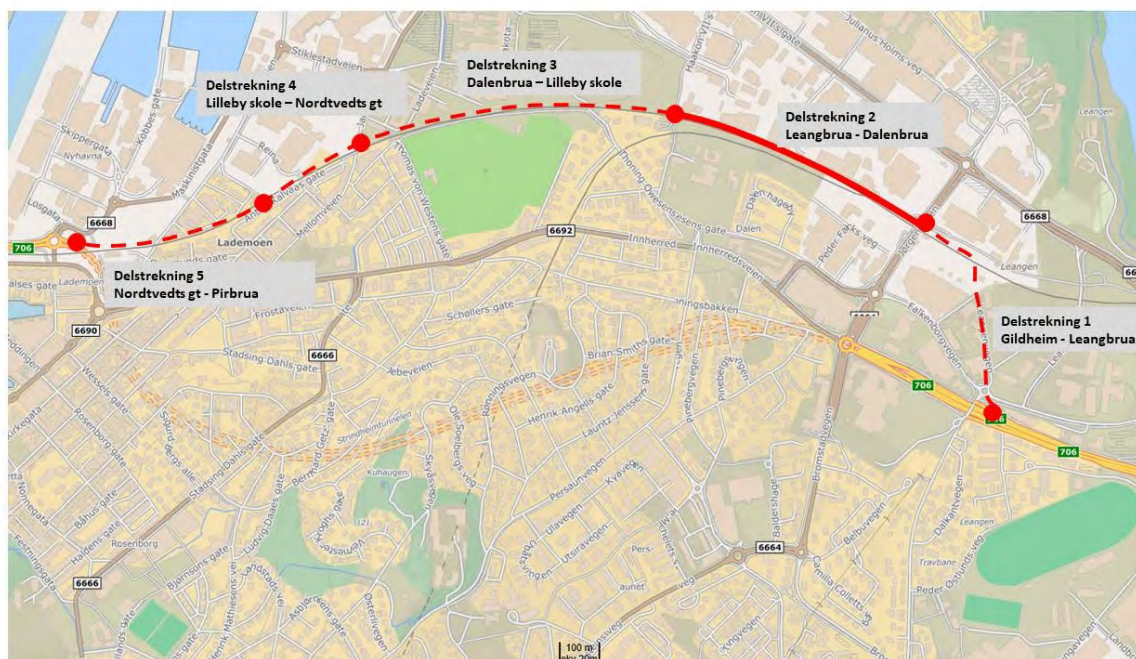
Merknad: Forutsetter statlig bevilgning

Tidligere bevilget 24,6" er omfordelt fra gamle Rv-prosjekter i SVV, 21-kr (KU sak 36/21). I 2022 bevilges det 10".

Korrigert ramme i henhold til PR-sak 84/22

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	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 (Bygging) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Åpnet) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Forprosjekt) Prosjektet omfatter delstrekning 4 Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim
Bidrag til måloppfyllelse:	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 (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan forventes vedtatt desember 2022.
Forventet fremdrift:	Utarbeidelse av byggeplan i 2023 og bygging i 2024/25. Åpning i løpet av 2025.
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim - Lilleby skole og Nordtvedts gate – Pirbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
136	2020	10%	Jun. 2022	ANSLAG	
152	2023	Indekser lagt til grunn: 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2,4%			

Merknad: Anslag juni 2022 P50 på 152,50 i 2021-kroner. Korrigert for plankostnader blir dette 145 mill i 2021-kr i investeringsbehov. Indeksert for 2020-kroner blir 136 millioner.

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

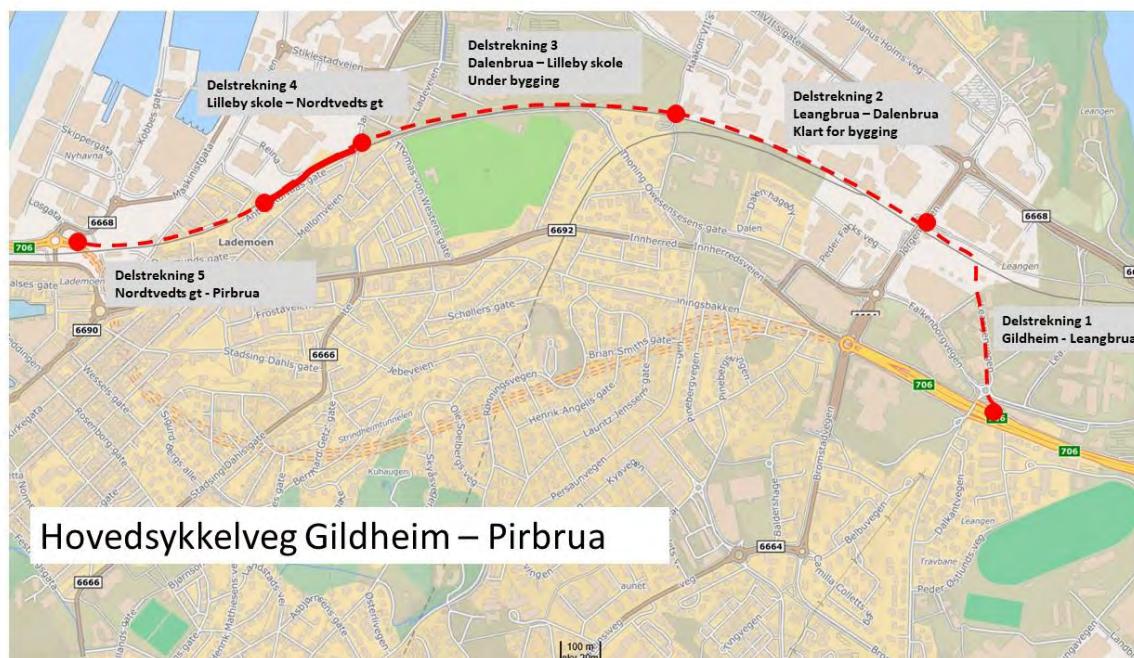
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	5	52	95		

Merknad: Forutsetter statlig bevilgning

Korrigert ramme i henhold til PR-sak 84/22

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

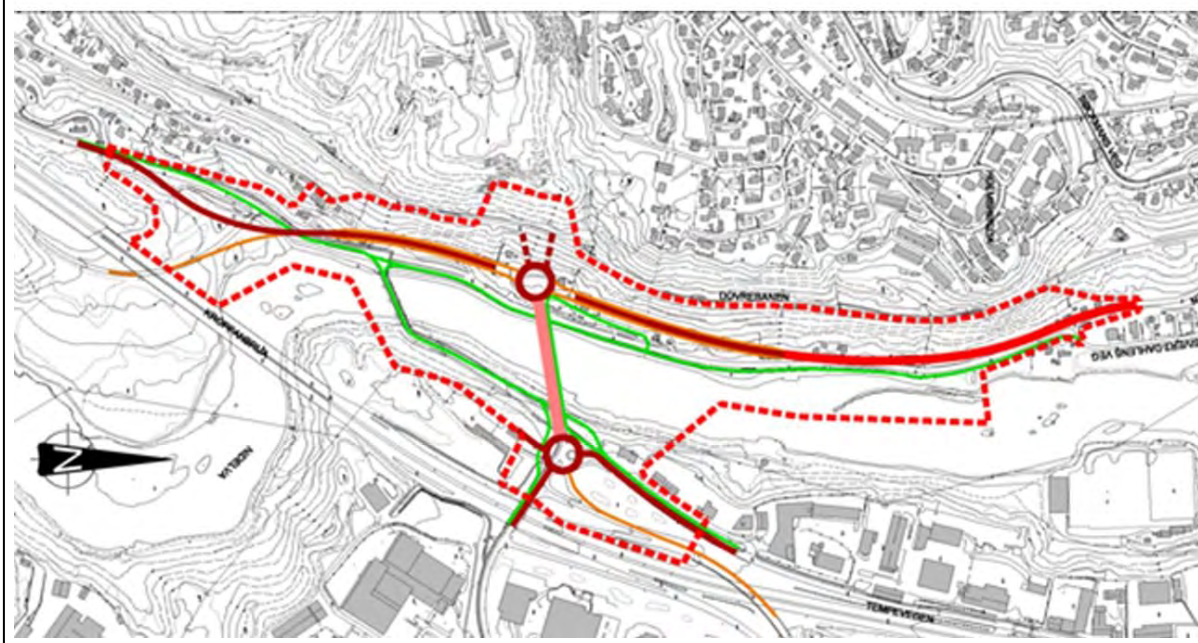
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I Bystyrets behandling 03.09.2020 PS 0136/20 Arkivsak 20/418 vedtakspunkt 2 og Fylkesutvalgets behandling 08.09.2020 saksnr 246/20 vedtakspunkt 2, ble det vedtatt at gang- og sykkelvegtiltak tilknyttet Nydalsbrua skal finansieres som et eget prosjekt gjennom bruk av Miljøpakkens programområdemidler. Byggingen av sykkelssystemet rundt Nydalsbrua vil skje som del av Nydalsbruprosjektet og omfatter tilrettelegging for sykkel nordover mot Stavne, sørover mot Selsbakk og over elva mot Sluppen ved ombygging av dagens Sluppen bru, hvor innmeldt behov vil inngå som en delfinansiering.
Helhet/sammenheng:	Integrert i prosjektet «Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger» som er en del av det avlastende riksvegnettet rundt Trondheim sentrum.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til å fullfinansiere Nydalsbrua med sykkeltiltak, som vil øke andelen syklende og gående.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan som for Nydalsbrua.
Forventet fremdrift:	Som for Nydalsbrua
Samordning andre tiltak:	Rv. 706 Nydalsbrua
Usikkerhet i prosjektet:	Ingen.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
50	2020				2023
56	2023	Indekser lagt til grunn: 2021:6,9%, 2022:2,4%, 2023:2,4%			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		56				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 / Rv 706 Rotvoll - Malvik grense (del 1)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

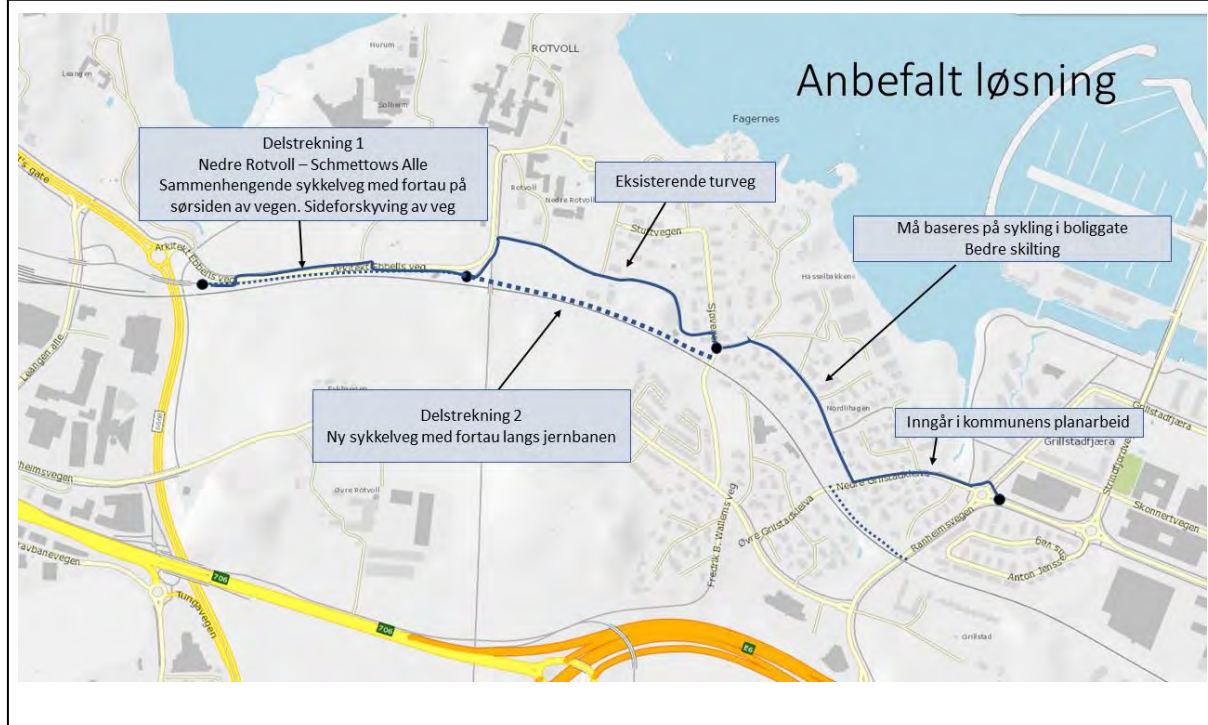
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau, bredde 7 meter + skulder Lengde 1300 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Rotvoll nedre og store boligområder på Grilstad og Ranheim. Viktig ledd i et sammenhengende sykkelvegnett østover mot Malvik
Helhet/sammenheng:	Inngår i en sammenhengende forbindelse langs E6 gjennom byvekstområdet. Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til en sikrere og mer effektiv sykkelforbindelse som gjør det mer attraktivt å sykle

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette grunnforhold eller eiendomsavklaringer

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
110	2022	40	
113	2023	Indeks lagt til grunn: 2023: 2,4%	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	6	1			
0,5 mill. kr ble avsatt i årsbudsjett 2019 til “Sykkelekspressveg Rotvoll-Ranheim” med TK som ansvarlig etat. I årsbudsjett 2021 ble bevilgningen vedtatt overført fra TK til SVV. I sekretariatets bestilling til SVV juni 2021 ble prosjektet benevnt “Hovedsykkelrute Rotvoll-Malvik grense”.						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Sandmoen - Vinterveien
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau, bredde 4,5 meter, Lengde 2700 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sandmoen og Vinterveien
Helhet/sammenheng:	Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette grunnforhold eller eiendomsavklaringer

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
240	2022	40	
246	2023	Indeks lagt til grunn: 2023: 2,4%	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Tonstad - Sluppen, del 2 (Selsbakk-Sluppen), hovedsykkelveg
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

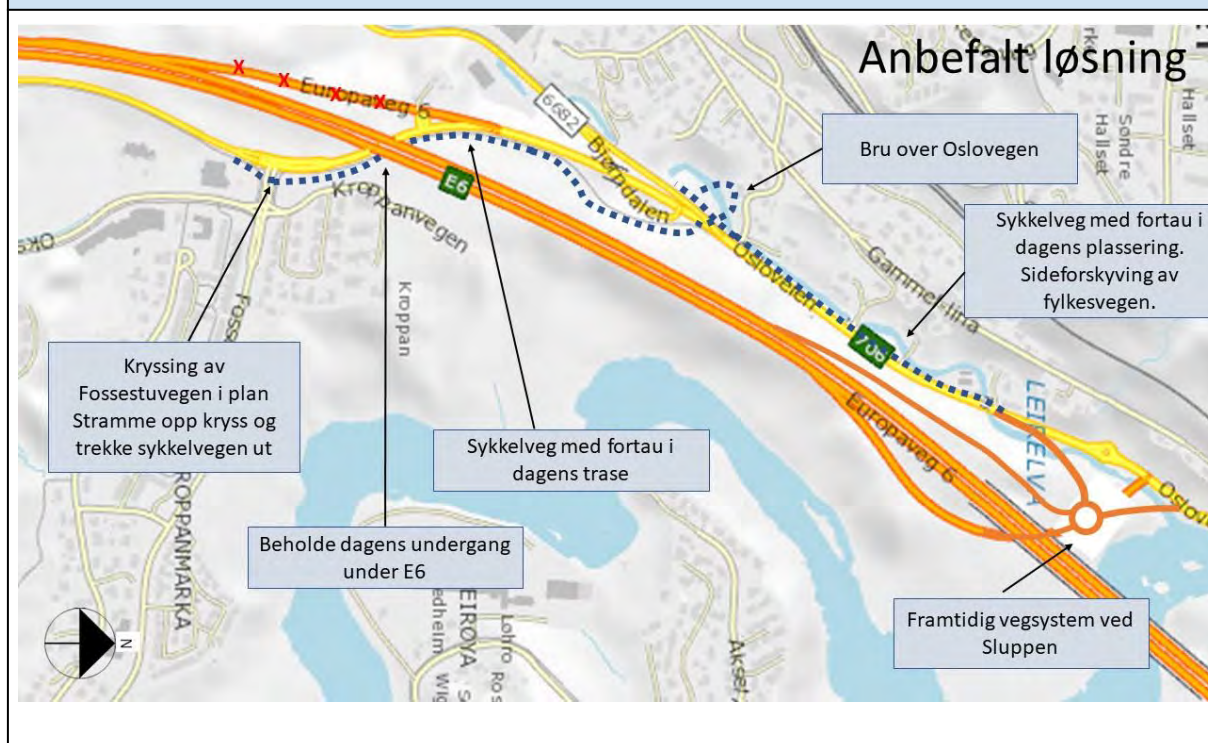
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau, bredde 7 meter (ca. 500 m) og bredde 5,5 m (ca. 800 m), til sammen ca. 1300 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sluppen og Selsbakk
Helhet/sammenheng:	Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet på en av Trondheims mest trafikkerte sykkelruter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette grunnforhold eller eiendomsavklaringer

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200	2022	40	
205	2023	Indeks lagt til grunn: 2023: 2,4%	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5		2			
0,5 mill. kr er avsatt i årsbudsjett 2021 "Rv. 706 Selsbakk - Sluppen, hovedsykkelrute for E6/rv. 706".						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Melhus sentrum - Jaktøya
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

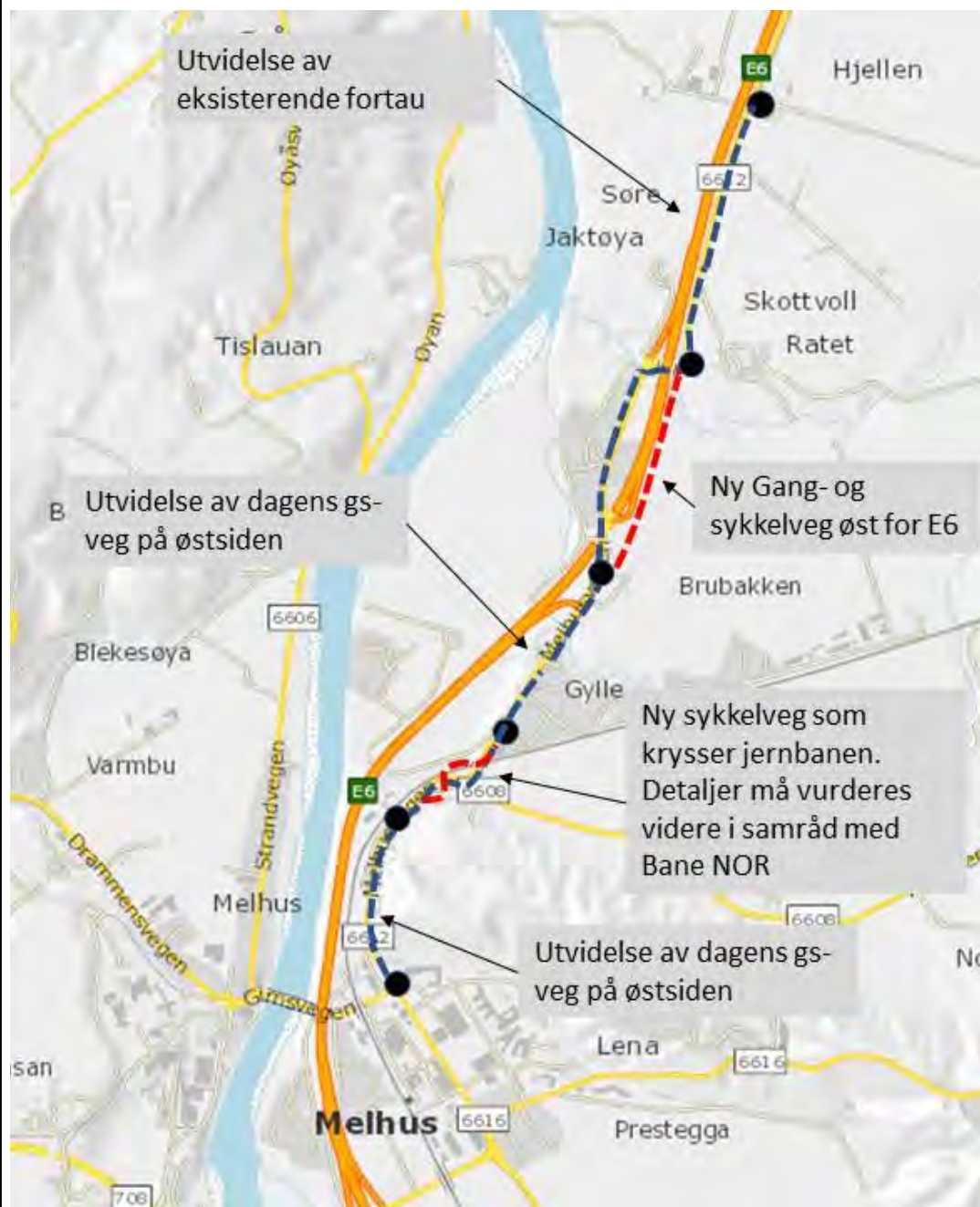
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg, bredde 3 meter + skulder Lengde 2800 meter
Prosjektutløsende:	Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Melhus sentrum og Trondheim
Helhet/sammenheng:	Inngår i en sammenhengende forbindelse langs E6 gjennom byvekstområdet. Inngår i vedtatt hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til en sikrere og mer effektiv sykkelforbindelse som gjør det mer attraktivt å sykle

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR som utarbeider reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette grunnforhold eller eiendomsavklaringer

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200	2022	40	
205	2023	Indeks lagt til grunn: 2023: 2,4%	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			2			

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6802 Kryss Sutterø - Molovika
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fullføre en helhetlig gang- og sykkelveg langs fv. 6802 ut til Molovika som er et sentrumsnært helårs friluftsområde for Stjørdal. Strekningen som gjenstår er 600 meter. Alternativet som er kostnadsvurdert består av en 3 m bred GS-veg adskilt med trafikkdelers langs Havnegata. Traséen går fra eksisterende gang- sykkelvegtrase og strekker seg til Molovika badestrand. Bredden på trafikkdelers reduseres fra 3 til 1.5 meter forbi parkeringsområdet ved småbåthavna. På noen strekninger er det lagt inn fortausløsning med støttemur og rekkverk for å redusere inngrep i friluftsområdet.
Prosjektutløsende:	I 2009 ble reguleringsplan for småbåthavna i Stjørdal vedtatt. I planen ble det bl.a. løftet fram behovet for GS-veg langs fv. 6802 (Havnevegen), herunder bro over Gråelva for gang- og sykkeltrafikk. Havnevegen er adkomstveg til boligområder og til strandområdene Molovika, Storvika og Sutterøstranda. Havnevegen er også adkomstveg til småbåthavna i Stjørdal, Trondheim havn og Sutterø industriområde. Det er en god del tungtransport til nevnte områder og det ferdes samtidig en stor andel myke trafikanter langs vegen. Bru for gang- og sykkeltrafikk over Gråelva ble etablert i 2013. For å få en helhetlig GS-veg langs fv. 6802 gjenstår det å etablere GS-veg fra broen over Gråelva og ut til Molovika.
Bidrag til måloppfyllelse:	En GS-veg ut til Molovika gjør det mer trafiksikkert, tryggere og mer attraktivt å gå og sykle til friluftsområdene. Tiltaket vil også gi en helhetlig GS-veg langs sjøkanten ved Stjørdal sentrum, fra Tangen til Molovika. Det bidrar også til å knytte sentrum og friluftsområdene bedre sammen for myke trafikanter. GS-vegen vil være et stort løft for trafiksikkerheten i området, spesielt med tanke på tilgjengeligheten til badestrendene og friområdene forøvrig, men også som turvei året rundt. Området er et spesielt populært utfartsområde i sommerhalvåret med badestrendene i Molovika og Storvika lett tilgjengelig. Det forventes en økning i antall gående og syklende til friluftsområdene når en helhetlig GS-veg er etablert. Områdene benyttes året rundt, og på finværsdager er det ekstra stor trafikk ut til områdene. Få parkeringsplasser ved Molovika medfører trafikale utfordringer på godværsdager. Det er sannsynlig at noe trafikk vil avta ved at flere velger å gå eller sykle når det blir tilrettelagt for dette. Det vil også bidra til å redusere noe støy fra biltrafikk forbi småbåthavna og friluftsområdene Naustberget og Molovika. Både gående og syklende vil få en tryggere og mer trafiksikker adkomst til Naustberget, Molovika og Småbåthavna med GS-veg langs fv. 6802. Tiltaket har vært etterspurt i mange år. Det forventes derfor at ferdigstilling av tiltaket vil øke brukertilfredsheten av tiltak gjennom Miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan for småbåthavna vedtatt i 2009
Forventet fremdrift:	Vår 2023
Samordning andre tiltak:	Samordning med fylkeskommunen

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
11,5	2022		20.05.2022	Anslagsmetoden	2023

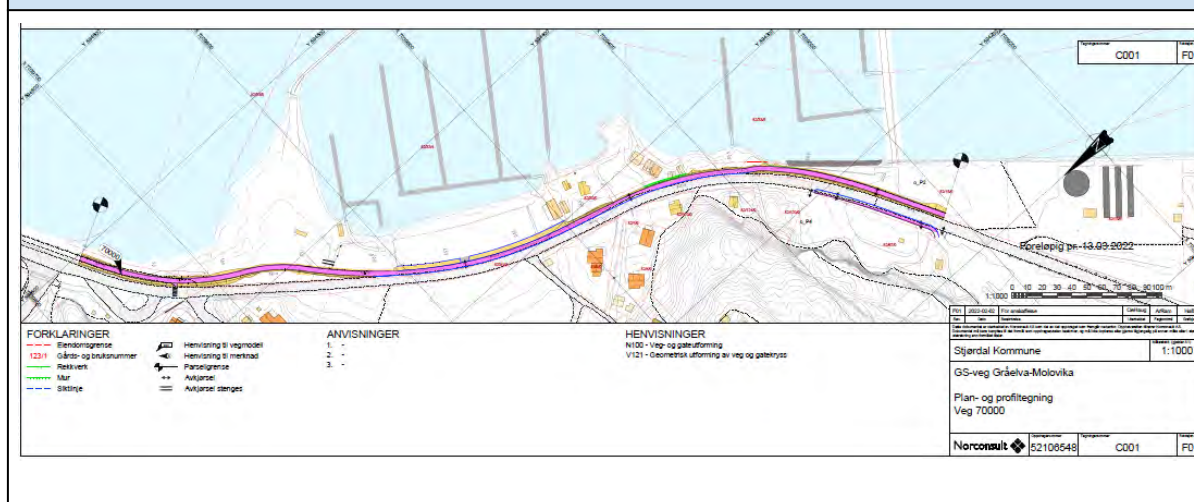
Merknad: Jf. Rapport Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	11				

11 mill. kr forskuttet i PR-sak 67/22

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelbru over Gaula – jf områdeplan for Melhus sentrum. Regulert trase er på rundt 400 meter, med en bredde på ca. 4, 5 meter. Pågående mulighetsstudie ser på flere aktuelle traseer for gangbru. Det er på nåværende tidspunkt ikke bestemt eksakt plassering, og lengde på bru er derfor ikke gitt.
Prosjektutløsende:	Vedtatt områdeplan for Melhus sentrum har 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. Det er behov for å bedre forholdene for gående og syklende som skal krysse Gaula. Dagens eneste kryssing for myke trafikanter innfrir ikke dagens standarder på universell utforming. Samtidig er det fremtidig planlagt større utbygginger som gjør kapasiteten for kryssinger i dag for liten og lite tilrettelagt.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelbru er en del av vedtatt områdeplan for Melhus sentrum .
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelbru bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da brua legger til rette for sykling og gange. Brua er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil være mer attraktivt enn dagens løsning og bidrar til å gjøre Melhus sentrum mer tilgjengelig og attraktivt. I tillegg bidrar brua til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging.
Planstatus:	Regulert i områdeplan for Melhus sentrum. Vil være behov for en detaljregulering.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan og byggeplan tidligst 2024. Utbygging tidligst 2026.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil kunne være en naturlig videreføring av gangbru over E6, samt bygging av parkeringshus på vestsiden av Gaula. I tillegg til gang- og sykkelveg fra Monstuflata til Gimsvegen.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold, hensyn til elven (NVE), kostnader, sikkerhet.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
125	2019	40	

Merknad: Foreløpig styringsmål basert på forenklet anslag fra 09.09.2019. Endelig styringsmål fremlegges etter ferdigstilt prosjektutvikling.

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

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

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

Merknad:

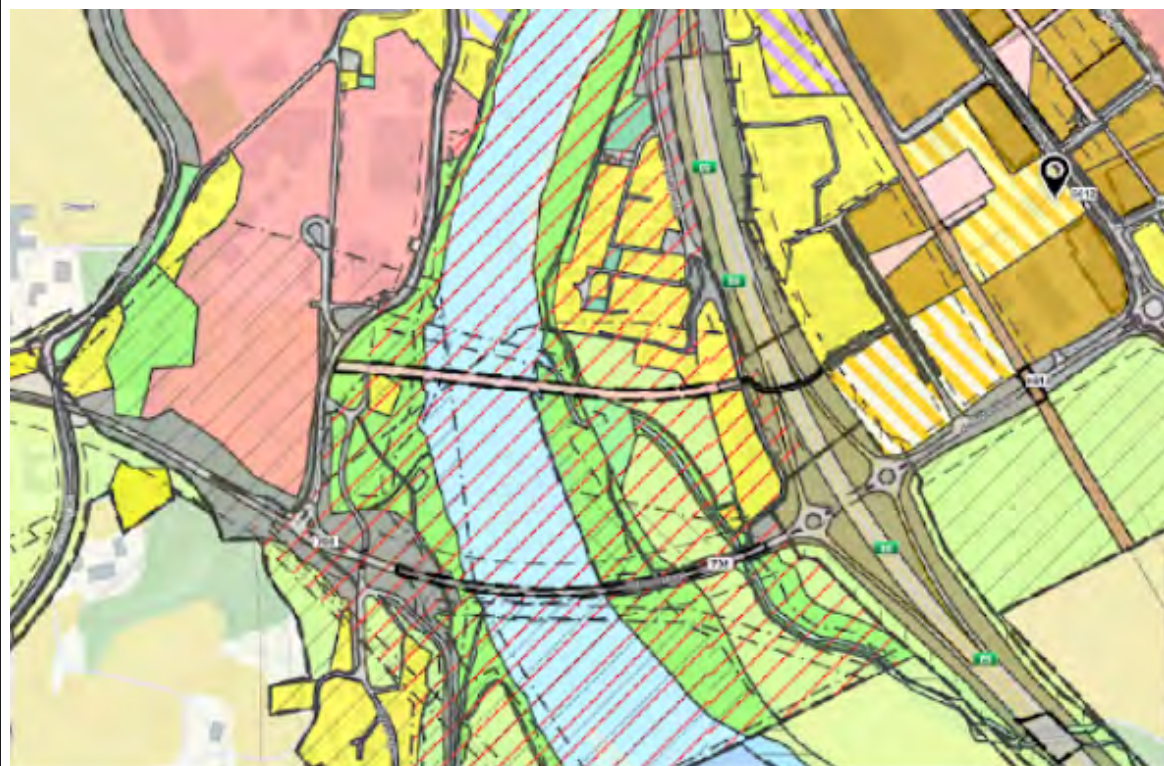
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,7	2	10	100	25	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	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. GSV vil måtte krysse Fv. 708, mest sannsynlig ved kulvert. Tiltaket er siste etappe i en ny forbindelse fra kollektivknutepunktet til Gimse/Brekkåsen.
Prosjektutløsende:	Behov for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra boligområdet Gimse/Brekkåsen til Melhus sentrum.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil være en del av en forbindelse fra kollektivknutepunktet i Melhus sentrum og opp til Gimse/Brekkåsen.
Bidrag til måloppfyllelse:	GSV bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da tiltaket legger til rette for sykling og gange. Tiltaket er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil være tidsbesparende og mer attraktivt enn dagens løsning. Vegen vil også bidra til å gjøre Melhus sentrum mer tilgjengelig for beboere fra Gimse og Brekkåsen uten bruk av kjøretøy. I tillegg bidrar gang- og sykkelvegen til å kunne oppfylle følgende delmål til Miljøpakken: • «Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. • Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion. • Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. • Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres. • Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.»

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Behov for reguleringsplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan, byggeplan tidligst 2023. Utbygging tidligst 2025.

Samordning andre tiltak:	Det må samordnes med tiltaket om å utrede sikkerheten og fremkommeligheten knyttet til bussadkomst til og fra videregående skole ved Hølondvegen (Fv. 708).
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold, kostnader, kryssing av Fv. 708.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6	2020	40 %	2022

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

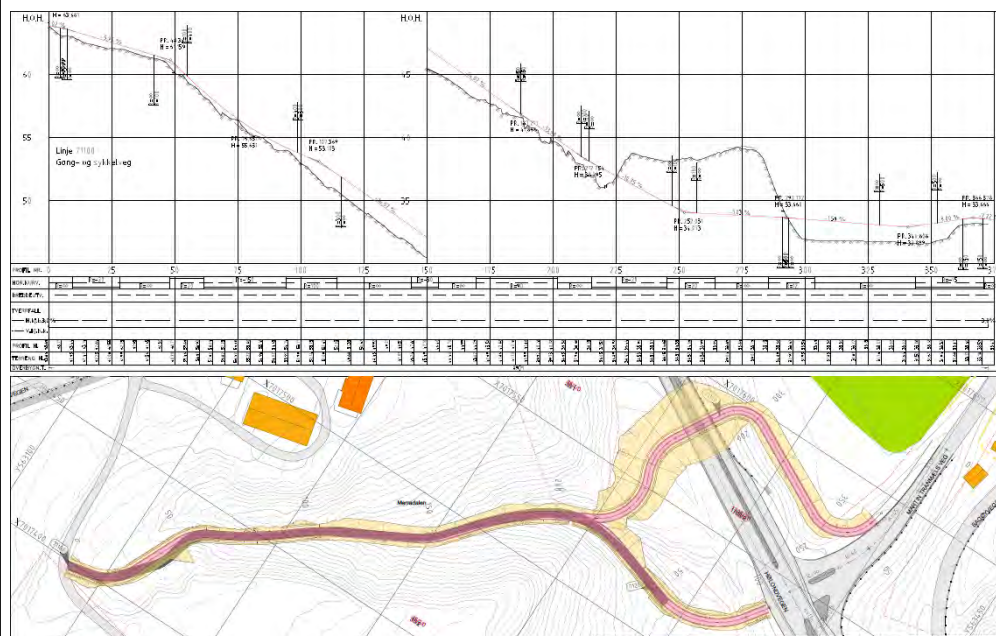
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	1				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	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.
Prosjektutløsende:	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.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelveg er en del av vedtatt områdeplan for Ler sentrum .
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelveg bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil bidra til å gjøre Ler mer tilgjengelig særlig rundt skoleområdet. I tillegg bidrar brua til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

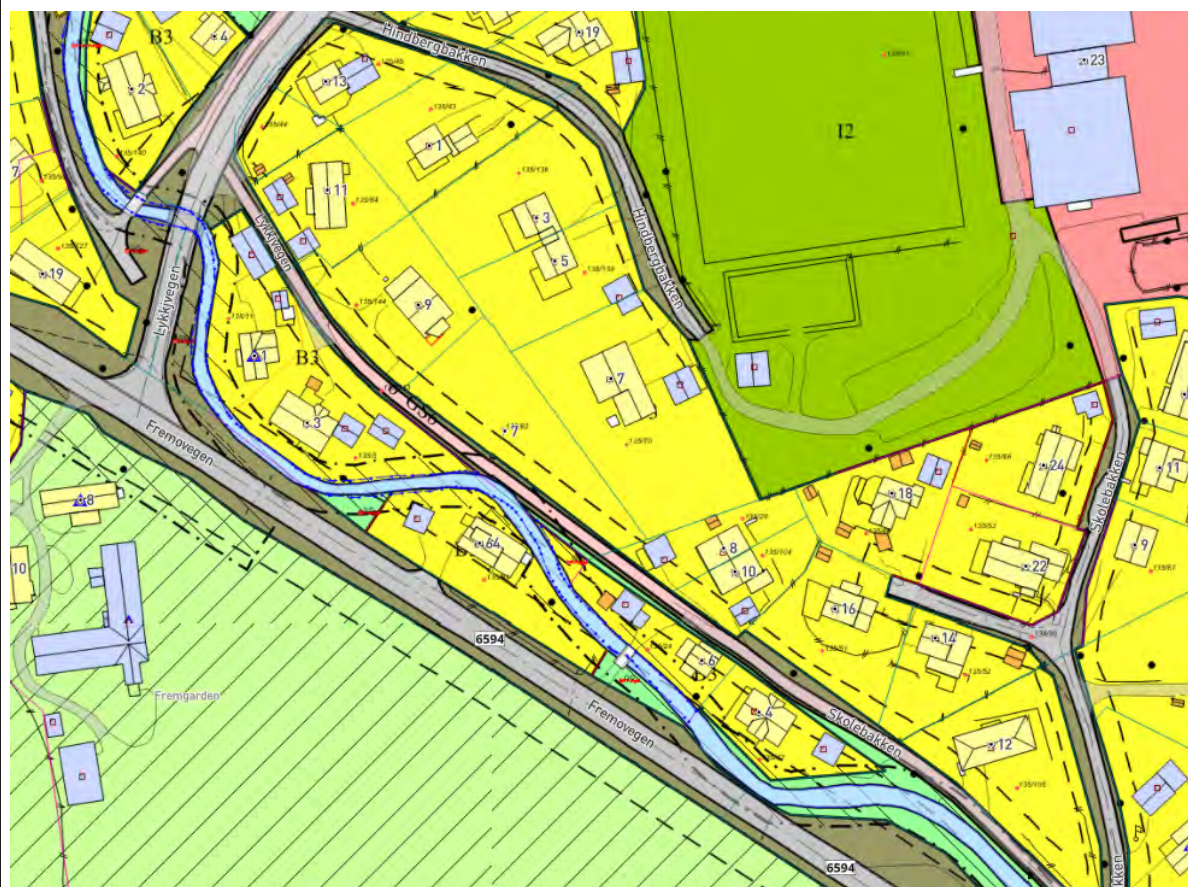
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging 2024.
Samordning andre tiltak:	Det vil i forbindelse med opparbeidelse av gang- og sykkelveg gjort oppgradering og utskifting av VA-ledninger i samme trase.
Usikkerhet i prosjektet:	Kostnader, grunnforhold (kvikkleire)

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3	2021	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	0,5				

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gammelbakkan
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 600 meter gang- og sykkelveg fra Gimse barne- og ungdomsskole og opp til Gimse og Brekkåsen boligområde. Vegen skal følge kommunens veg- og veglysnorm.
Prosjektutløsende:	Tiltaket vil tilrettelegge for en bedre skoleveg til barne- og ungdomsskoleelever fra Gimse og Brekkåsen. Vegen vil bidra til et mer attraktivt gangnettverk og knytte skoleområde med Gimse og Brekkåsen. I områdeplan for Melhus sentrum ble strekning regulert til å være gang- og sykkelveg, med mulighet for kjøring til eiendommer i området.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelveg er regulert i områdeplan for Melhus sentrum .
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelveg bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil bidra til å gjøre skoleområdet mer tilgjengelig for gående/syklende. I tillegg bidrar vegen til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Tiltak regulert i områdeplan for Melhus sentrum . Byggeplan ferdigstilt.
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdigstilt. Utbygging forventet ferdig tidligst 2023.
Samordning andre tiltak:	Det vil i forbindelse med opparbeidelse av tiltak gjort oppgradering og utskifting av VA-ledninger i samme trase.
Usikkerhet i prosjektet:	Økning av byggekostnader, grunnforhold

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
5,8	2022	40	10.01.2020	Forenklet anslag	2023

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	0,8			

5,8 mill. kr skal finansiere utbygging og arbeid med byggeplan som Melhus kommune har forskuttet.

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 708 Vollmarka
Ansvarlig etat:	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 460 meter ny gang- og sykkelveg langs sørsiden av fv. 708. Vegen skal følge Statens vegvesens vegnormaler.
Prosjektutløsende:	Det er i dag behov for gang- og sykkelveg langs fv. 708 (Hølundvegen). Vegen vil gjøre strekningen langs fylkesvegen mer trafikksikker for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelveg er beskrevet i Melhus kommunes trafikksikkerhetsplan og regulert .
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelveg bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. I tillegg bidrar vegen til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging 2024.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,5	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1				

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket skal gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende gjennom Hommelvik sentrum.
Prosjektutløsende:	Nye byggeområder nordøst i Hommelvik sentrum gir behov for bedre forbindelser inn mot sentrumsområdet i vest. Det er ingen tilbud for gående og syklende langs fv. 950 over Homla bru i dag, selv om det finnes til tilbud for gående og syklende øst/vest for brua. Homla, Nordlandsbanen og fv. 950 skaper store barrierer i sentrumsområdet og det er utfordrende å få til gode løsninger for gående og syklende langs eksisterende vegnett. Dagens kjørebru over Homla har en gjenstående levetid på ca. 20 år.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket må vurderes i sammenheng med videre utvikling i Hommelvik sentrum. Tiltaket må også vurderes i sammenheng med utbygging av ny E6 mellom Ranheim og Værnes. Fv. 950 vil fungere som en omkjøringsveg når Stavsjøfjelltunnelen stenges (ikke planlagte hendelser) også i permanent situasjon.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bidra til måloppnåelse for delmål 1-5 i byveksttalen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Ulike muligheter/løsninger må vurderes i forprosjektet. Som minimum må følgende alternativer vurderes: 1. Dagens kjørebru har levetid på 20 år og det bør vurderes ny kjørebru med gang og sykkelveg/sykkelveg med fortau 2. Separat bru for gående og syklende ved siden av dagens kjørebru 3. Alternativ løsning for gående og syklende på lokalvegnettet.
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Forprosjektet er under arbeid og ferdigstilles aug. 2022. En evt. reguleringsplan (behov avdekkes i forprosjektet) kan være ferdig i 2023/24.
Samordning andre tiltak:	Kan samordnes med tiltak på Nordlandsbanen (elektrifisering eller dobbeltspor).
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til jernbanen, kryssing av vassdrag, marked, planprosessen, anleggsgjennomføring (beredskapsveg for E6).

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

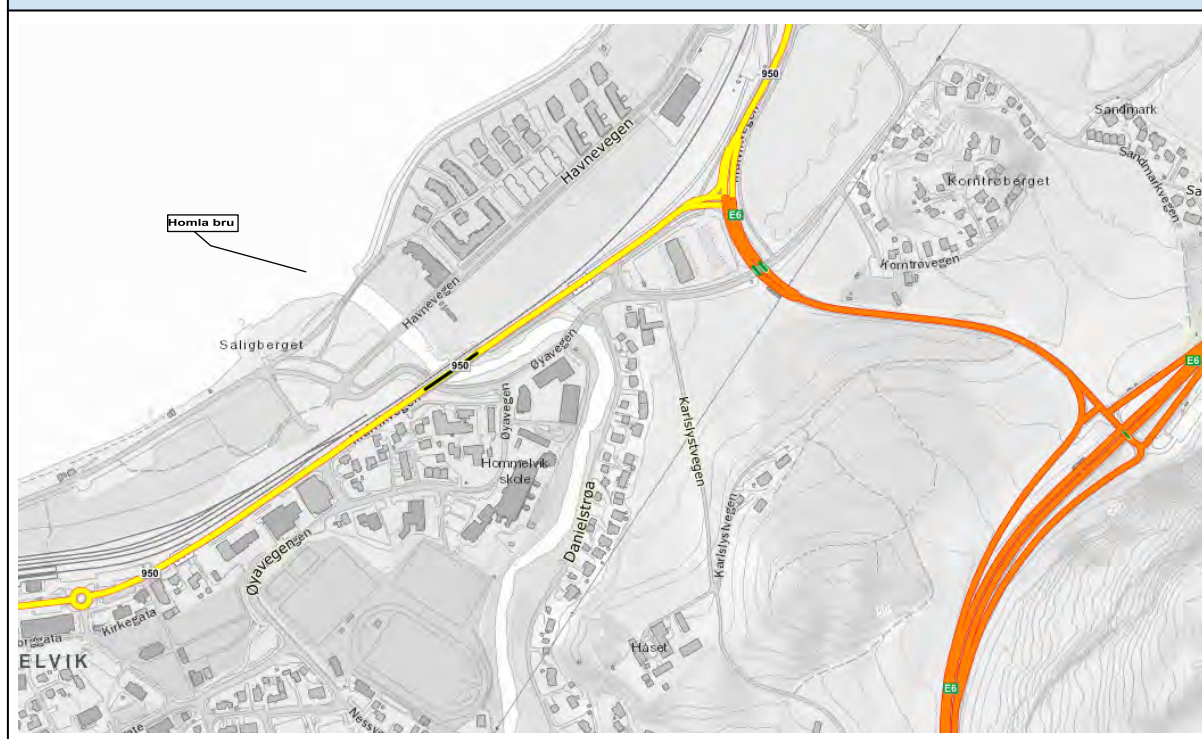
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
45	2020	20	2023

Styringsmål justeres til 45 mill. kr iht KU-sak 51/22, møte 7. oktober 2022.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,3	6				

KART/PROSJEKTSKISSE



33. Prosjektbeskrivelser gange

Gange

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveipakke 7 (Snarvei Risvolla)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tre stier på Risvolla (620 m) oppgraderes med bedre dekke, håndløper i bratte terreng, belysning og bedre drenering.
Prosjektutløsende:	Snarveiene er prioritert oppgradert fordi de er den korteste forbindelsen for svært mange folk mellom hjem, skole, dagligvarebutikk, barnehage og nærmiljøanlegg. I dag oppleves stiene som mørk og i dårlig stand.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, økt tilgjengelighet og økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan
Forventet framdrift:	Ferdig bygget i 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):
12,1	2021	10		Forenklet	PR-113/21
Styringsramme på 11 mill. kr for snarveipakke 7 ble vedtatt i årsbudsjett 2021. Kostnadsøkning knyttet til snarveier på Risvolla ble behandlet i PR-sak 113/21 og gir en oppdatert styringsramme på 12,1 mill. kr.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11	1,1				
1,1 mill. kr ble forskuttet fra 2023 i PR-sak 113/21.						

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc. Snarvei- Gamle Oslovei - Ugla skole (140 m) Belysning, utbedring av dekke, trapp, håndløper. Arne Garborgs veg - Anders Hovdens veg (290 m) Belysning, utbedring av dekke, benk, skilt. Vikåsen skole (330 m) Belysning, utbedring av dekke, benk, skilt. Sverresdalsveien - Gamle Oslovei (670 m) Dekke med brøytestandard på store deler av strekningen, belysning, benker, skilt. Svartholtet - Rognbudalen (100 m) Belysning, utbedring av dekke, trapp, håndløper. Granåsvegen- Gamle Jonsvannsveien (425 m) Dekke med brøytestandard, belysning, benker, skilt. Steinanvegen- Edgar B. Schieldrops veg (360 m) Belysning, utbedring av dekke, benk, håndløper, skilt.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær mange viktige reisemål. God tidsbesparelse i stedet for å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging

Planstatus:	Tiltakene er i tråd med gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse utbygging vår 2023
Usikkerhet i prosjektet	Økonomi grunnet økte priser.

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):
22,9	2021	25		Forenklet anslag	PR- 01/22

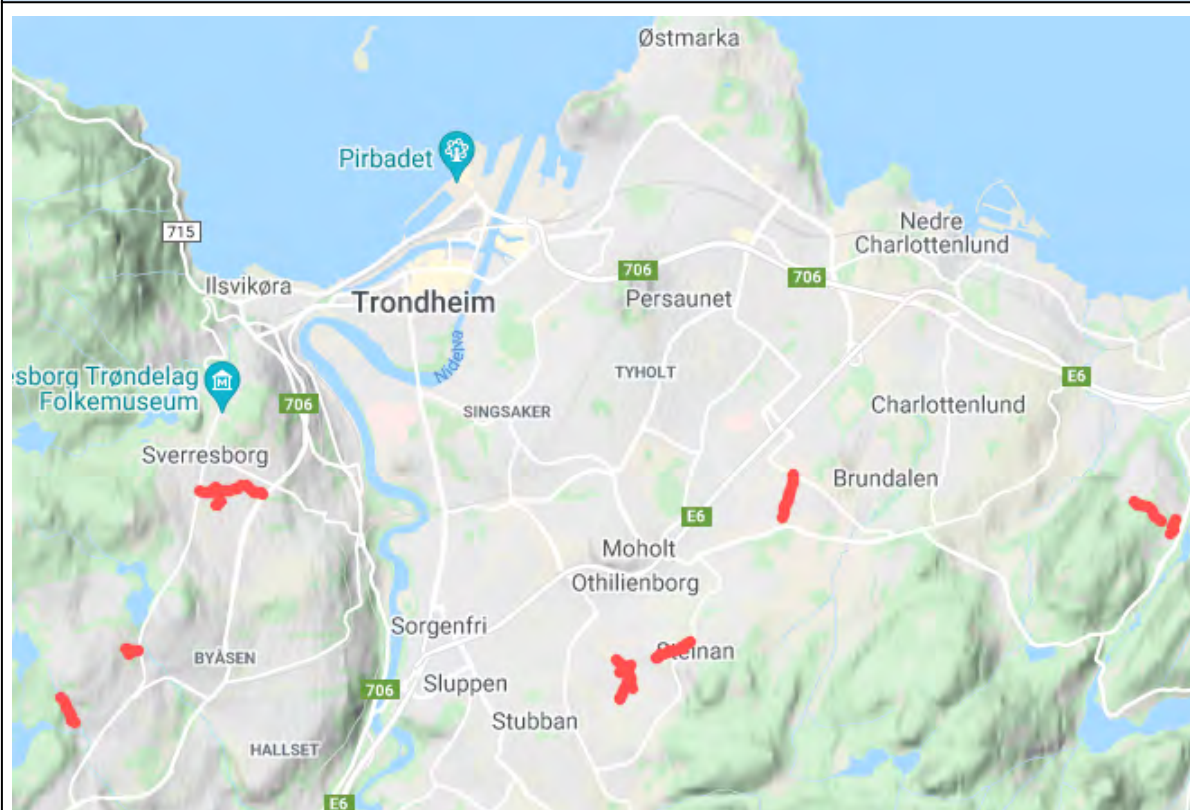
Styringsramme på 14 mill. kr ble vedtatt i årsbudsjett 2022. Økning i styringsramma til 22,9 mill. kr ble vedtatt i PR-sak 01/22.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	14	8,9 mill				

PR-sak 01/22: 8,9 mill. kr vedtatt forskuttet fra budsjett 2023.

KART/PROSJEKTSKISSE



Plassering av snarveier i snarveipakke 8 markert med rødt.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarvei Weidemannsvei- Stadsing Dahls gt
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

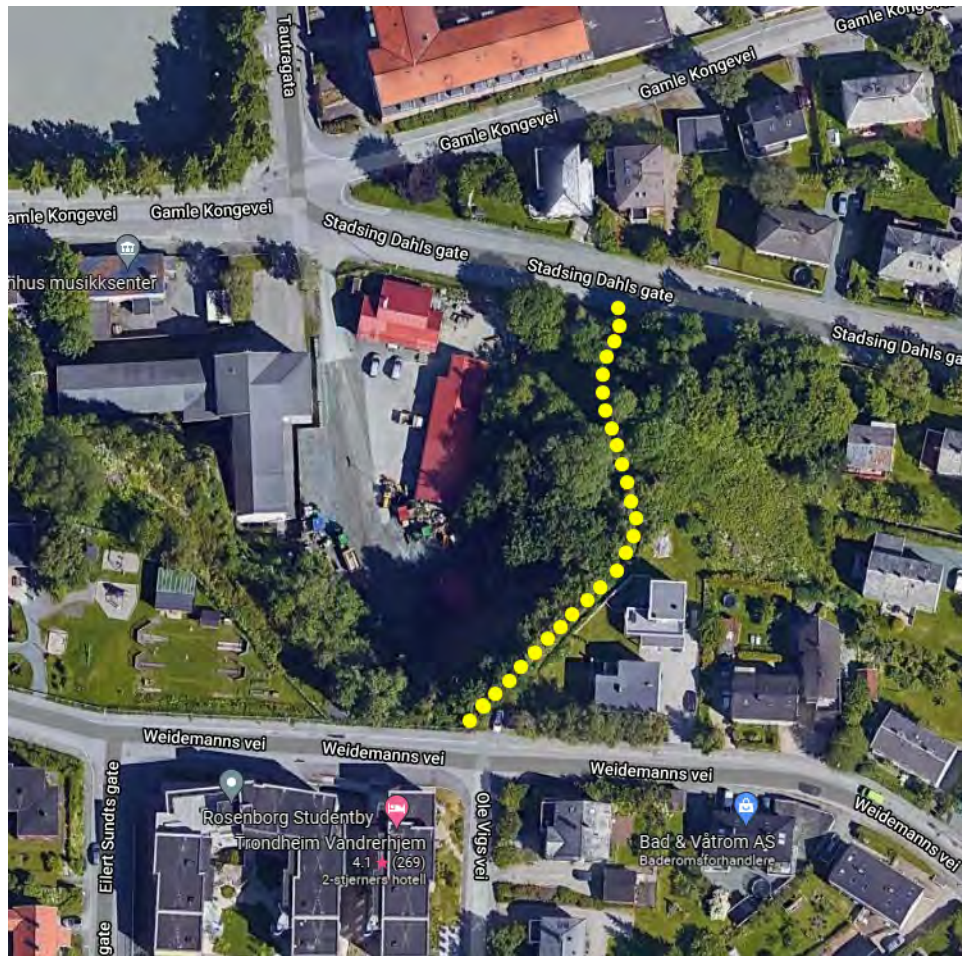
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Stien er ca. 120 m lang. Den planlegges oppgradert med utbedring av dekke, håndløper, benk, skjerming mot privat eiendom, belysning og skilting.
Prosjektutløsende:	Snarveien ble plukket ut for oppgradering fordi den ligger nært sentrumsområde med mange målpunkt som arbeidsplasskonsentrasjoner, butikker og restauranter med mer, samt at snarveien er en god forbindelse til metrobusstasjon og bussholdeplass på Buran. Det er også en snarvei som har god tidsbesparelse på i underkant av 5 minutter. Stien vil være positiv for områdeløft på Lademoen og den vil være en god gangforbindelse til Buranparken som planlegges oppgradert.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, økt tilgjengelighet og økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan
Forventet framdrift:	Ferdig bygget i 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):
2,7	2021	25		Forenklet	PR 114/21

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,4	2,3				
PR 114/21: 2,3 mill. forskuttet fra budsjett 2023.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Gul markering viser den planlagte snarveien mellom Stadsing Dahls gt og Weidemanns vei.

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres en snarvei på ca. 160 m. Bredde 1.5 m. Snarveien skal ha belysning og håndløper i det bratteste partiet. Som del av tiltaket skal det etableres en trafiksikker kryssing med opphøyd gangfelt over Tanemsbruvegen
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet på en sti som gir god tidsbesparelse og mye mer trafiksikker skoleveg for barna i Ulstadvegen. Snarveien gir en tidsbesparelse på 8-10 min.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprojektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014 Tiltaket er regulert som del av reguleringsplan for et mindre fortettingsprosjekt i Klæbu. Tiltaket er også i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Det foreligger vedtatt detaljregulering for snarveien. Grunnervervsprosessen pågår.
Forventet framdrift:	Utbygging 2022 og 2023
Usikkerhet i prosjektet	Det forutsettes at utbygger finansierer 1 million av tiltaket. Utbygger har et rekkefølgekrav som sier at stien må være på plass før tillatelse til å bygge bolig nummer 3 av totalt 11 boliger. Grunnerverv.

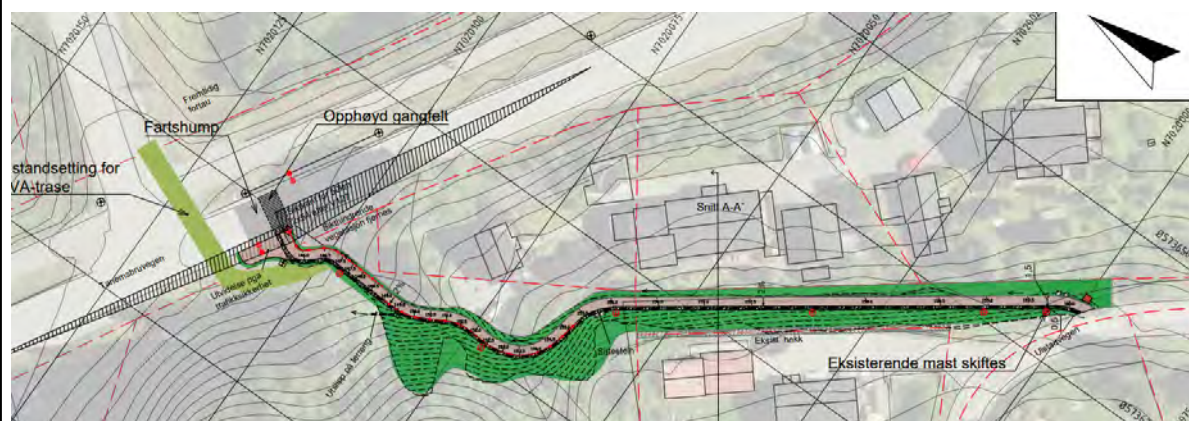
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1,6	2021				PR-sak 116/21

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,7	0,9				

0,9 mill. kr forskuttet i PR-sak 116/21. I tillegg til finansiering fra Miljøpakken forutsettes det at privat utbygger finansierer 1 mill. kr av den totale kostnaden.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres en ny snarvei på ca. 150 m, bredde 1.5 m i tråd med vedtatt reguleringsplan. Snarveien har belysning og trapp i den den bratte delen nærmest skolen.
Prosjektutløsende:	Mål om å bedre tilgjengeligheten til skolen. Tiltaket sikrer en raskere og mer trafiksikker gangforbindelse til/fra Berg skole og fra Berg skole til friluftsområdet Prestegårdsjordet. Tiltaket vil også gi en raskere og mer trafiksikker gangforbindelse fra skolen vestover mot Essendrops gate.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å få flere til å gå. Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, økt tilgjengelighet og økt brukertilfredshet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan og erverv.
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan og erverv.
Planstatus:	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for snarveien. Byggeplan og erverv igangsatt, men det trengs mer midler til å fullføre.
Forventet framdrift:	Erverv ferdig i løpet av vår 2023 og bygging ferdig i løpet av 2023.
Samordning andre tiltak:	Undersøkes i løpet av detaljplanleggingsfasen
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift ervervsprosess og kostnader.

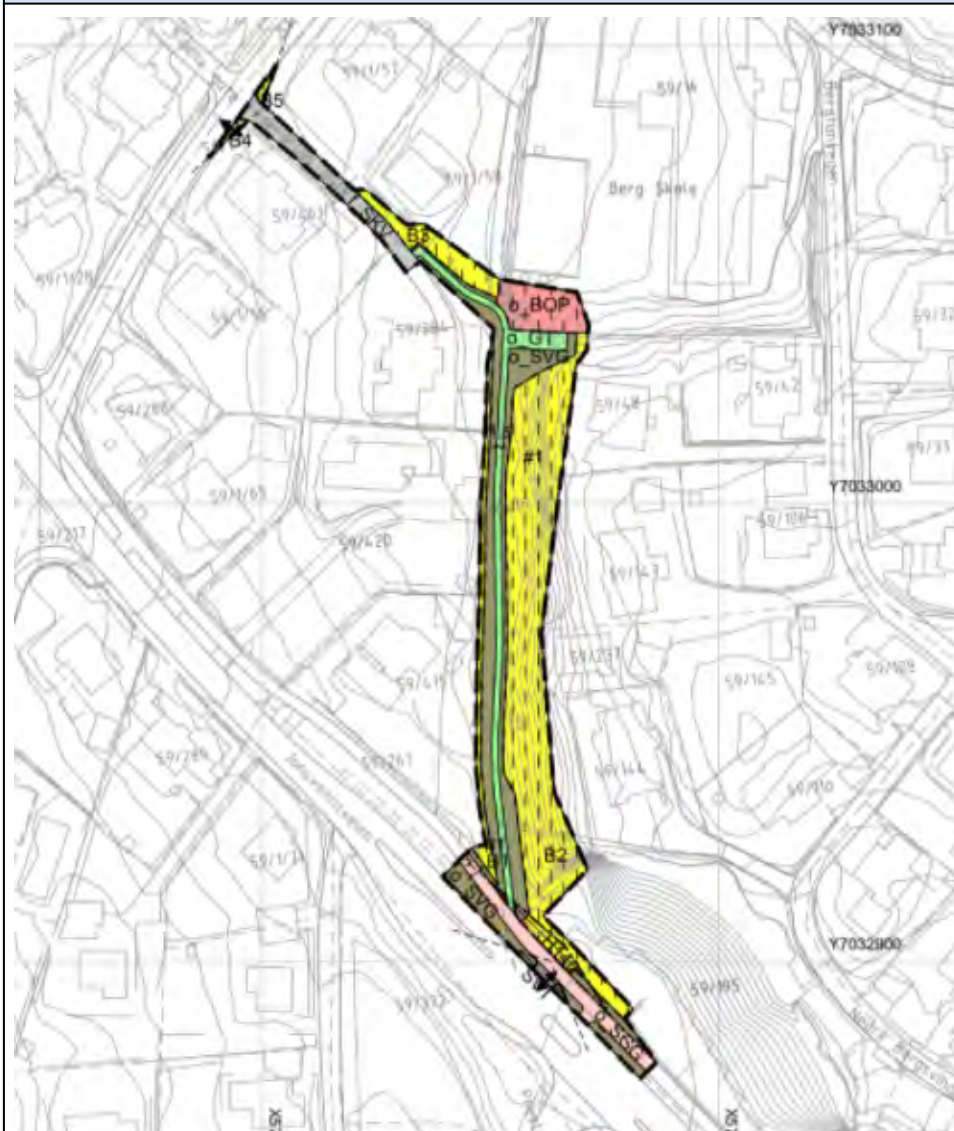
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6,5	2019	40	2022

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,85	1,5				

Tidligere bevilget: 1,35 mill. kr fra sekkepost snarveier og 0,5 mill. kr i årsbudsjett 2022.

KART/PROSJEKTSKISSE



Vedtatt reguleringsplan for snarvei mellom Jonsvannsveien og Berg skole.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal bygges 2,5 m bredt fortau på østsiden av Kongsvegen. Strekningen er 160 m lang. Krysset mellom Kongsvegen og Ringvålvegen skal strammes inn. Busslomme i Ringvålvegen som ikke lenger er i bruk bygges igjen og erstattes med grøntrabatt. Ny belysning som hensyntar nytt fortau.
Prosjektutløsende:	Strekningen mangler fortau og vegareal er utflytende. Denne strekningen har flere viktige målpunkt i nærheten. Disse omfatter Åsheim barne- og ungdomsskoler, barnehager, metrobusstasjon, restaurant, idrettsanlegg og nærbutikk.
Helhet/sammenheng:	Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Byggeplanlegging pågår
Forventet framdrift:	Utbygging 2023
Usikkerhet i prosjektet:	Geotekniske forhold under avklaring. Inngåelse av avtaler med tilgrensende grunneiere som har gjerder og lignende på kommunen sin eiendom.

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	40	PR-sak 145/21

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):
8,2	2022	20	Mai 2022	Forenklet	2023

Kostnadsøkningen, fra 4,5 mill. i styringsmål til 8,2 mill. kr i styringsramme, skyldes:

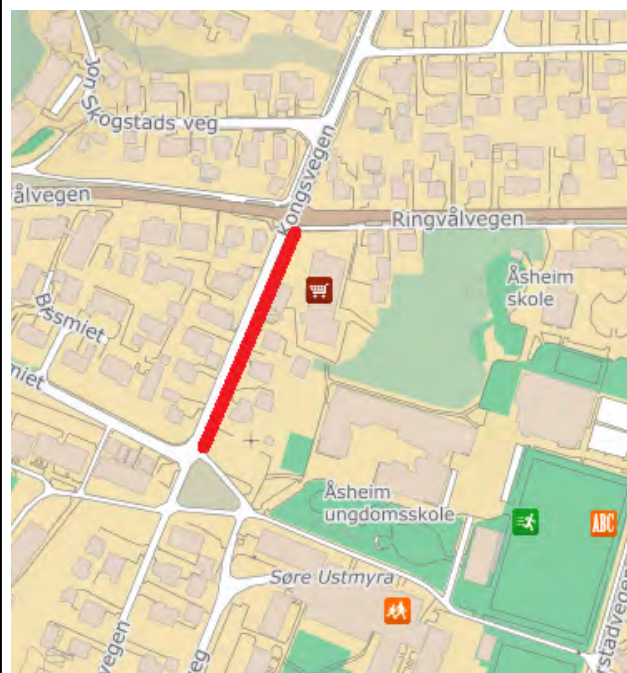
- Økning i priser.
- Det er nødvendig med ny belysning som ikke var medregnet i PU fasen.
- Mye mer omfattende arbeid knyttet til overvannsanlegg enn antatt i PU fasen.
- Rigg og drift var dessverre avglemt i beregning i PU fasen.
- Det er tatt høyde for "worst case" når det gjelder geoteknikk. Rapport ang. dette er under utarbeidelse og kostnader knyttet til dette kan bli lavere.
- Det har akkurat dukket opp forurensede masser i grunnen som prosjektet ikke visste om i PU fasen. Kostnader knyttet til dette er ikke inkludert i 8,2 mill, men er under utredning.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,2 + 6,5				

0,5 mill. kr er tidligere bevilget til prosjektutvikling. 1,2 mill. kr er forskuttert til detaljplanlegging i 2021 fra årsbudsjett 2023 jf. PR-sak 145/21 (bundet). Sluttfinansiering på 6,5 mill. kr til utbygging.

KART/PROSJEKTSKISSE



Plassering av tiltak



Skisse utstrekning av tiltak

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fortau 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 innsmaling av kjørebane og noe grunnerverv. Fortau på østsiden opprettholdes som i dag.
Prosjektutløsende:	Alette Beyers veg har kun tosidig smale fortau i dag som ikke føles trygt for myke trafikanter. Vegen er en svært viktig gang- og sykkelforbindelse da den leder til flere skoler, lokalsenter, idrettsanlegg og Metrobuss på Hallset.
Helhet/sammenheng:	Dette er et av de høyest prioriterte tiltakene i rapporten "Gangforbindelser til Metrobusstasjoner" som ble politisk vedtatt i 2017. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med vedtatt reguleringsplan. Byggeplanlegging pågår og byggeplan forventes ferdig 01.10.22.
Forventet framdrift:	Utbygging i 2023
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til 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

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	2023	10	Mai 2022	Forenklet	2023

Kostnadene inkluderer forventet prisstigning på 15 % i 2023. I tillegg til prisstigning skyldes kostnadsøkningen at EL- og VA-arbeider er mer omfattende enn antatt i 2018.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,6	7,8				

Tidligere bevilget inkluderer 0,4 mill. kr til PU og 3,2 mill. kr til DP.

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mikkelvegen fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres et fortau på 2,5 m bredde på den ene siden av vegen på strekningen Øvre Sjetnhaugan - Egganvegen (300 m). Vegen enveisreguleres. Bussen vil endre retning og kjøre vestover.
Prosjektutløsende:	Vegen har i dag kun 2-sidig smale fortau. Strekningen er en viktig skolevei hvor det også kjører kollektivtrafikk. Om vinteren legger det seg snø på fortauene slik at man må gå i veibanen.
Helhet/sammenheng:	En del av forlagslista til Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan for 2020-2024. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Forventet framdrift:	Vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023.
Samordning andre tiltak:	Holdeplass tiltak i Mikkelveg, videre utsjekk av samordning i deltajplanleggingsfasen.
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift knyttet til grunnverv, økonomi/økte priser

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
9,4	2021	40	PR-sak 27/22

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,7				
1,7 mill. kr ble forskuttet i PR-sak 27/22.						

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny belysning i undergang og i deler av rampene på øst og vestsiden. I undergangen etableres lysskinner i tak og punktbelysning i midtrommet ved trappenedgang fra togstasjon. I rampene etableres ny belysning i sving/kurve og eksisterende vegarmatur i rampe vest skiftes ut. Veggflatene i undergangen dekorerer/males.
Prosjektutløsende:	Undergangen oppleves som utrygg fordi den er smal, lang og mørk. Undergangen er en svært viktig forbindelse til og fra Heimdal sentrum, Heimdal stasjon, metrobusstasjoner, skole og idrettsanlegg.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil støtte opp under kommunedelplan for lokale sentra og knutepunkt. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan igangsatt jf. forskuttering PR-sak 130/21
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (forskuttet) og utbygging
Planstatus:	Byggeplanlegging pågår.
Forventet framdrift:	Utbygging 2023
Usikkerhet i prosjektet	Prisutvikling

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
6,3	2021	40	PR sak 130/21

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):
3,7	2022	10	31.05.22	Forenklet anslag	2023

Kostnadsreduksjon skyldes nedskalert omfang av prosjektet. Antall armaturer er redusert fra ca. 155 til ca. 80 (flere eksisterende armaturer vil beholdes).

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	0,8+2,4				

Det er tidligere avsatt 0,5 mill. kr til prosjektutvikling. 0,8 mill. kr til byggeplan ble forskuttert i PR sak 130/21. Det settes av 2,4 mill. kr til utbygging i 2023.

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksisterende situasjon på vestsiden av Heimdal stasjon. Rampe og undergang oppleves mørk og utrygg.



Prosjektskisse - byggeplan

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	- Ny belysning og snøsmelteanlegg i undergang, trappeløp på sørsiden og rampe på nordsiden - 2 belysningspunkt på wire, Gregus gt nord - Håndløper i rampe og trapp - Sykkel/barnevognskinne i trapp - Snarvei til undergang på sørsiden, 100 m lengde, 1.5 m bredde med belysning - Nytt takoverbygg på sørsiden
Prosjektutløsende:	Undergangen er i dag en lite attraktiv forbindelse, fordi den er mørk, mangler visuell kontakt med omgivelsene og bærer preg av mangeårig tagging. Om vinteren er det glatt å ferdes i undergangen pga isdannelse både i rampe, undergang og trapp. Eksisterende snarveitrase er mørk og gror igjen på sommeren. Undergangen er en viktig snarvei på tvers av jernbanelinja.
Helhet/sammenheng:	Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og Miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan igangsatt jf. forskuttering PR sak 130/20
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (forskuttet) og utbygging
Planstatus:	Byggeplanlegging pågår.
Forventet framdrift:	Utbygging 2023
Samordning andre tiltak:	Koordinering med elektrifiseringsprosjektet til jernbanen må avklares
Usikkerhet i prosjektet	Koordinering mot elektrifiseringsprosjekt, prisutvikling, samtykke fra en nabo.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5,1	2021	40	PR sak 131/21

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):
6,5	2022	10	31.05.22	Forenklet anslag	2023

Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte priser og noe mer omfattende arbeider over det hele.

FINANSIERINGSBEHOV

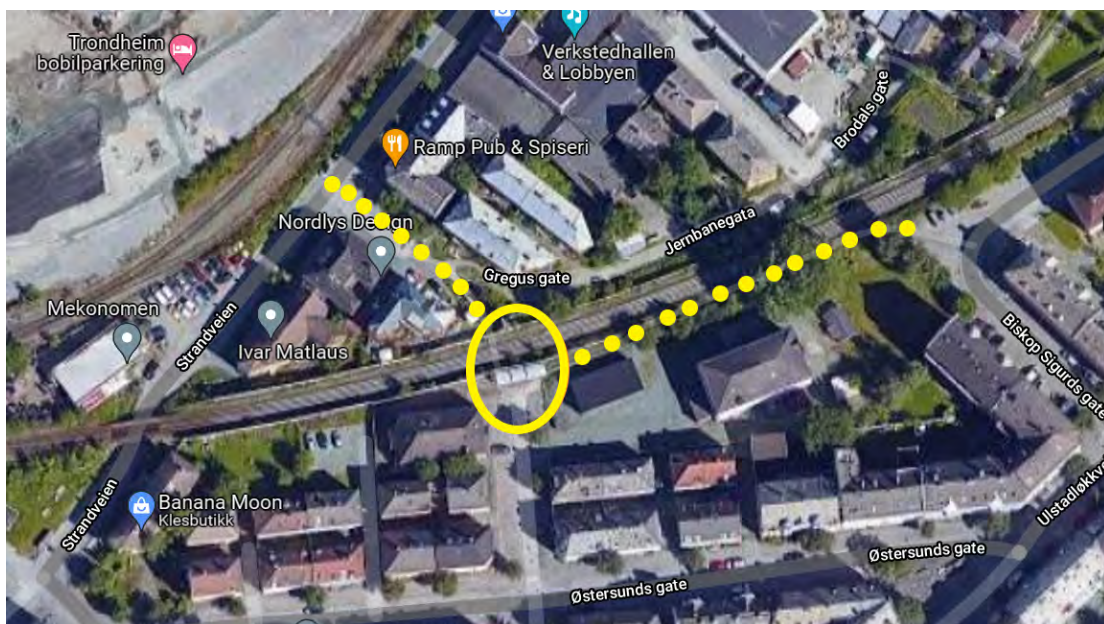
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	0,8+5,2				

Det er tidligere avsatt 0,5 mill. kr til prosjektutvikling. 0,8 mill. kr til byggeplan ble forskuttert i PR sak 131/21. Det settes av 5,2 mill. kr til utbygging i 2023.

KART/PROSJEKTSKISSE



Undergangen sett fra sørsiden av jernbanen.



Gult markerer utstrekning av tiltak.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	200 m gang- og sykkelveg og 160 m støyskjerming langs Ringvålvegen fra kryss ved Lundvegen til bru i Tunnelvegen. Det etableres ny holdeplass.
Prosjektutløsende:	Miljøpakken har bygd snuplass for metrobuss på Lund. Fortau langs Ringvålvegen i tilknytting til snuplassen ble ikke etablert i metrobussprosjektet pga. utfordringer med erverv og prinsipp om kostnadsramme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av et vedtatt sammenhengende tilbud og vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byveksavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Per i dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen. Tilbudet gir kollektivtilbud og støyskjerm for 12 boliger utenfor Jørgen Hegstads veg 43- 57.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2018.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse byggeplan august 2022 og utbygging høst 2022.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
13,5	2022	10	07.03.2022	Byggherre-overslag	2023
Styringsramme på 5,5 mill. kr ble lagt fram i årsbudsjett 2020. Prosjektet er utvidet med støyskjerm og gsv.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5,5	8				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveg Gruva
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

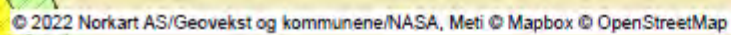
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	100 meter snarveg fra Gimse skoleområde og ned til Gruva idrettsanlegg. Stien skal følge kommunens veg- og veglysnorm. Stien vil få fast dekke, belysning og være tilrettelagt for vintervedlikehold.
Prosjektutløsende:	Tiltaket er en utskifting av en «snarvei» som i hovedsak vil være aktuell for elever på Gimse barne- og ungdomsskole. Snarveien vil gi inntil 450 meter kortere skolevei for elever i Varmbu-området. Det er i dag en smal sti med bratt stigning, ingen belysning og uten muligheter for brøyting om vinteren. I områdeplan for Melhus sentrum er det regulert en ny trasé i samme området som vil gjøre snarveien bredere og slakere. Vegen vil i tillegg få belysning og fast dekke og det vil bli tilrettelagt for vintervedlikehold. Snarveien vil da fungere som en fullverdig skolevei hele året.
Helhet/sammenheng:	Snarveg er regulert i områdeplan for Melhus sentrum .
Bidrag til måloppfyllelse:	Snarvegen bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for gange. Snarvegen gir kortere veg enn andre alternativ og tiltaket vil være et mer attraktivt alternativ enn andre veger. I tillegg vil skolevegen for flere elever bli mer trafikksikker hele året enn ved dagens situasjon. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. I tillegg bidrar brua til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Oppstart av prosjektering og geotekniske undersøkelser sommer/høst 2022. Det er forventet at byggeplan vil være ferdig tidlig 2023. Det vil være klart for bygging i 2023.
Samordning andre tiltak:	Det vil i forbindelse med opparbeidelse av gang- og sykkelveg bli gjort oppgradering og utskifting av VA-ledninger i samme trasé.
Usikkerhet i prosjektet:	Kostnader, grunnforhold (kvikkleire)

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1,5	2022	40	2023
Tiltaket vil være delfinansiert av midler som Melhus kommune har fått bevilget fra Statens vegvesen (kr 770.000 inkl. mva). Det vil være behov for bevilgning i tillegg til tilskuddet fra Statens vegvesen for å ferdigstille prosjektet. Det søkes derfor om en øvre ramme på 1,5 mill. kr fra Miljøpakken. Rammen inkluderer en usikkerhet på grunnforhold og økte byggekostnader.			

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
1,5 mill. kr er delfinansiering. Tilskudd fra Statens vegvesen (kr. 770.000) kommer i tillegg.						

Snarveg Gruva





Snarveg Gruva

34. Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy

Støy

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Majorstuen barnehage
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ny støyskjem på ca. 100 m lengde og 1.6 m høyde langs Majorstuen barnehage. Støyskjem bygges i glass/pleksiglass med betongfundament.
Prosjektutløsende:	Uteområdet til Majorstuen barnehage er i dag svært støyutsatt, da det ligger i rød og oransje støysone. Med støyskjem vil dagens rød og oransje støysone på uteområdet til Majorstuen barnehage forsvinne og gul støysone vil reduseres. Uteområdet vil i stor grad få tilfredsstillende støynivå (hvit sone under 55 dB).
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil støtte mål i kommunens Handlingsplan for støy 2018 - 2023 og bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt 7 om å redusere trafikkstøy.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt 7 jf. over.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og bygging
Planstatus:	Tiltaket vil ikke kreve ny eller revisjon av gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse byggeplan: 2022 Forventet ferdigstillelse utbygging: 2023
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet	Ikke relevant - finansiering av prosjektet er forskuttert

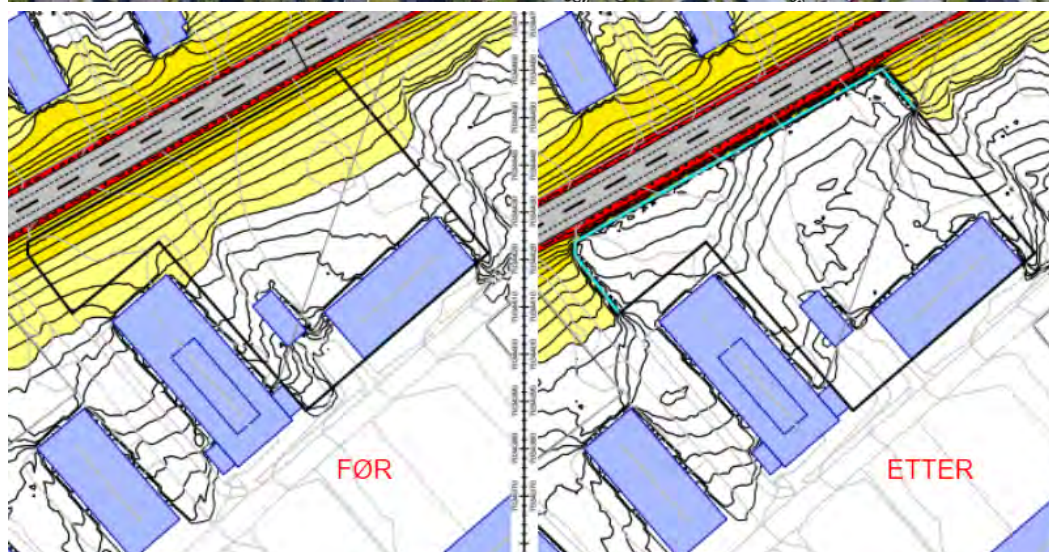
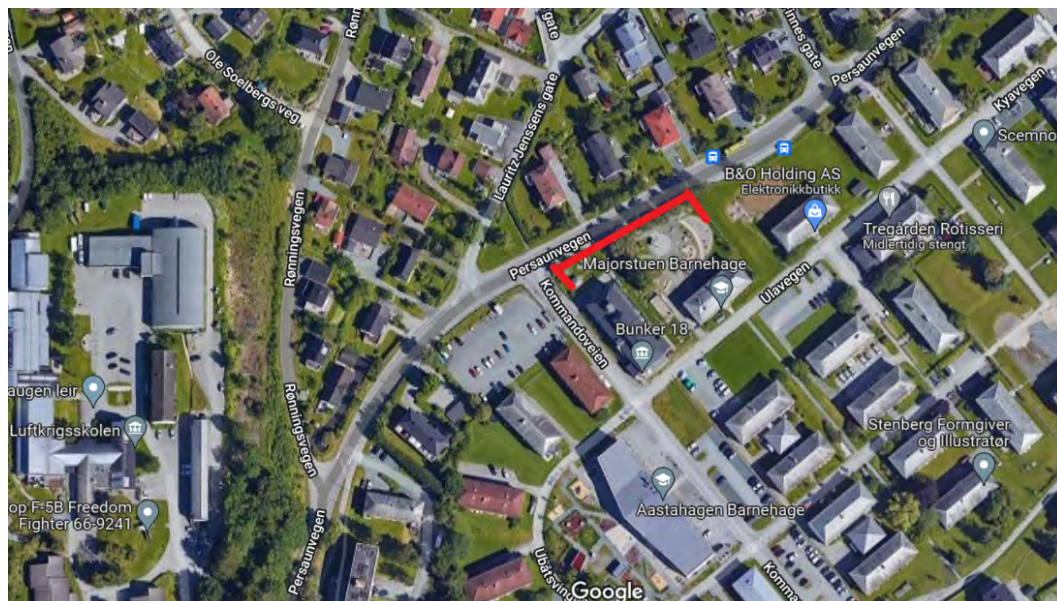
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4,1	2022	20		Forenklet anslag	2023
Behandlet i PR-sak 41/22.					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,1	3,0				

Tidligere bevilget 1,1 mill. kr er omdisponert fra det avsluttede prosjektet Majorstuen/ Lohove/ Okstad. 3 mill. kr til DP og UB er forskuttert fra budsjett 2023 ref. PR-sak 41/22.

KART/PROSJEKTSKISSE



Utbredelse av støysoner, før og etter oppføring støyskjerm (skjerm vist i bildet til høyre)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Skoler, barnehager og institusjoner
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sjetne barnehage: 94 meter lang skjerm ca. 1,4 m høy. Valset barnehage: 70 meter lang skjerm ca. 2 m høy Flatåsen skole: 92 meter lang skjerm ca. 2 m høy Bakklandet menighets omsorgsenter: 11 m lang skjerm 1,8 m høy
Prosjektutløsende:	Viktigste uteområder for alle tiltaksobjekt ligger helt eller delvis i rød eller orange støysone med manglende eller lite fungerende støyskjermer. Uteområdet til Sjetne barnehage ligger i orange og gul støysone. Foreslåtte støyskjermingstiltak vil redusere støynivå på uteområder vesentlig slik at de blir liggende i gul < 60 dB eller "hvit" < 55 dB støysone.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil støtte mål i kommunens Handlingsplan for støy 2018 - 2023 og bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål 7 om å redusere trafikkstøy.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål 7 jf. over.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltaket vil ikke kreve ny eller revisjon av gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse byggeplan: 2023 Forventet ferdigstillelse utbygging: 2024
Usikkerhet i prosjektet	Avtaleinngåelse naboer og evt. berørte grunneiere.

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
11,5	2021	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		11,5				
Prosjektpakke hvor det settes av midler til DP og UB.						

KART/PROSJEKTSKISSE

Lokalitet	Støynivå uten tiltak	Støynivå etter tiltak
Sjetne barnehage 73 barn og 23 ansatte		
Valset barnehage 62 barn og ca 20 ansatte (?)		
Flatåsen skole 540 elever og 145 ansatte		
Bakklandet menighets omsorgssenter ca 30 brukere og (?) ansatte		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Industriveien m/sideveger
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal bygges 2 langsgående skjermmer på hhv. 425 og 37 m. På en strekning vurderes det uegnet med sammenhengende støyskjerm pga. mange avkjørsler. Her skal 6 boliger tilbys lokal skjerming av uteplass.
Prosjektutløsende:	De aller fleste boliger langs aktuelle strekninger har uteplass som ligger i rød eller orange støysone. Dagens støyskjermmer er av eldre dato og har ikke tilstrekkelig støyskjermingseffekt. Med støyskjerminstiltak som foreslått vil uteplassens støynivå reduseres vesentlig slik at de blir liggende i gul eller "hvit" støysone
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil støtte mål i kommunens Handlingsplan for støy 2018 - 2023 og bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål 7 om å redusere trafikkstøy.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål 7 jf. over.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Støyskjermingstiltak ligger innenfor flere eldre reguleringsplaner. Tiltaket vil ikke kreve ny eller revisjon av gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	
Usikkerhet i prosjektet	Avtaleinngåelse naboer og evt. berørte grunneiere.

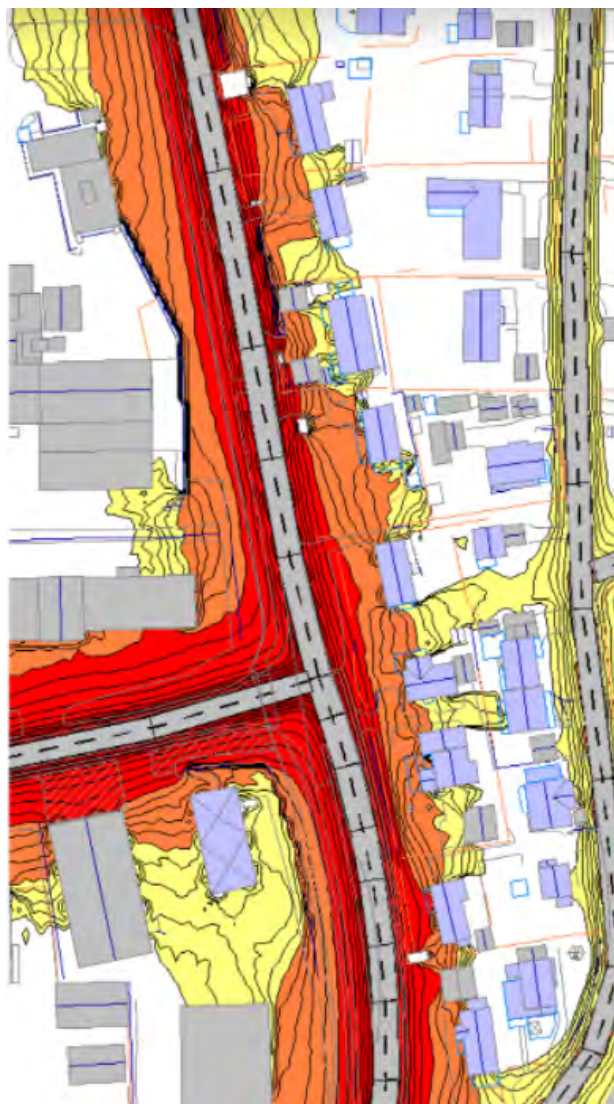
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
24	2022	40	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,9	4				
Tidligere bevilget: 0,4 mill. kr avsatt i årsbudsjett 2021 og 0,5 mill. kr omdisponert fra tiltaket Lokal skjerming av uteoppholdsareal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Mentz Skjetnes v 13 -
Arnt Forseths v 66, **Støyskjerm**



Industrivn 64 - Sandbakkvg, (dagens støysituasjon)
Strekning for lokal skjerming av uteplass

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres støyskjerming for eksisterende bebyggelse langs Utleirvegen mellom kryss med Steindalsvegen og Blaklivegen. Dette gjelder i hovedsak støyskjerming på vestsiden av Utleirvegen, men også noen tiltak (nabo-/lokale skjermer) på østsiden som ikke omfattes av reguleringsplan for sykkelveg med fortau.
Prosjektutløsende:	Behov for støyskjerming pga. mye klager og stor trafikk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan ikke nødvendig. Tiltakene er byggeplanlagt.
Forventet fremdrift:	Utbygging kan starte våren 2023
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv og tiltredelse er avhengig av frivillige avtaler med grunneiere. Uten avtaler kan ikke tiltak gjennomføres.

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
45	2022		10.05.22	Byggherre-overslag	2023

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10	25	10		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Støypakke 1
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:		Det er gjennomført en tilstandsvurdering av alle støyskjermer i Trøndelag. En rekke støyskjermer er klassifisert som tilstandsgrad TG3 «stort eller alvorlig avvik».			
		Skjermene nevnt under fungerer ikke som støyskjermer, og må oppgraderes til dagens normer for å fylle sin funksjon. Følgende 4 strekninger prioriteres for oppgradering i nummerert rekkefølge:			
		<i>Lokalitet</i>	<i>Vegsystemref.</i>	<i>Lengde [m]</i>	<i>Prioritering</i>
		<i>Kochhaugvegen</i>	<i>FV950 K S1D1 m155-455</i>	<i>340</i>	<i>1</i>
		<i>Kochhaugvegen</i>	<i>FV950 K S1D1 m941-1111</i>	<i>170</i>	<i>2</i>
		<i>Kochhaugvegen</i>	<i>FV950 K S1D1 m644-719</i>	<i>75</i>	<i>3</i>
		<i>Kongsvegen</i>	<i>FV6650 K S2D1 m8189-8389</i>	<i>200</i>	<i>4</i>
Prosjektutløsende:		Ivaretagelse av forurensningsforskriften. Redusere utendørs støynivå for beboere langs Kongsvegen og Kochhaugvegen.			
Bidrag til måloppfyllelse:		Delmål 7			

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Regulert
Forventet fremdrift:	Ferdig byggeplan medio 2023
Usikkerhet i prosjektet:	Styres som portefølje

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2022		2023
Erfaringspris lagt til grunn.			

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5	9,5	9		

KART/PROSJEKTSKISSE



35. Prosjektbeskrivelser mobilitet

Mobilitet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører 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 arrangering av sykkel dager og de inviteres til deltakelse i gå- og sykkelaksjoner som blant annet refleksjakten. Mobilitetsrådgiverne bidrar også med holdningsskapende arbeid inn i infrastrukturprosjektet Hjertesone. Dette innebærer samarbeid med foreldre, trafikk- og sykkelopplæring og kampanjer. For å kartlegge andelen som går, sykler og blir kjørt til skolen gjennomføres det skoletellinger to ganger i året. Mobilitetsrådgiverne har ansvar for å spre positivt omdømme og sørge for budskap ved å "tagge" positive budskap på grunn ved 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 lyktes likevel å gjennomføre sykkel service i Malvik og Melhus. Det er et mål å gjennomføre dette i Stjørdal i 2022. Mobilitetsrådgiverne gjennomfører også Europeisk mobilitetsuke, vintersykelkampanjer og de sertifiserer sykkelvennlige arbeidsplasser. Mobilitetsrådgivning organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Dette har behov for en oppgradering og det er foreslått å kjøpe inn nye løsninger som tar mindre lagringsplass samt har større kapasitet. I dag er kapasiteten på 100-150 sykler. Det foreslås at dette økes til mellom 300 og 500 sykler, samt at det vil være mulig å låse større sykler som varesykler/longtails. Materiellet bør også synliggjøre og markedsføre Miljøpakken, i tillegg til å være med å fremme sykling til ulike arrangementer ved å tilby trygg sykkel parkering/sykkelhotell. Et slikt mobilt sykkelhotell/sykkelparkering er i dag etterspurt og brukes ved festivaler, konserter og arrangementer. Miljøpakkens mobile sykkel parkering er tidligere lånt ut til blant annet Jubajuba, Pstereo, Olavsfestdagene og Obos-festivalen. Det er ønskelig å anskaffe en løsning som i større grad også kan brukes ved Lerkendal og i

	Granåsen, og at løsningen kan bli testet ut i god tid før ski VM i 2025. Det er fortsatt tenkt at dette skal være et tilbud som lånes ut gratis, med fri frakt, og at det i en slik ordning også kan brukes i Melhus, Malvik og Stjørdal. Det foreslås en engangssum til denne investeringen samt anskaffelse med 0,5 mill. kr. Kampanjen med å gi tilskudd til syklistene for å legge om og kjøpe piggdekk for å bli helårssyklist har vært dekket av mindreforbruk i prosjektet under koronaepidemien. Denne satsingen er foreslått videreført og medfører derfor en økning i finansiering fra 2023 og videre fra 2024.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for hele spektret, fra arbeidsreiser til fritidsreiser.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å bidra til 20 % reduksjon i bilandelen etter byvekstavtalen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som omdømmebygging.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	51,5	3,5	3	3	3	
Finansieringsnivå til og med 2025 er iht. KU-vedtak sak 27/20.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	HjemJobbHjem
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept utviklet av Miljøpakken og AtB, i samarbeid med Kolumbus. Ordningen baserer seg på en avtale mellom Miljøpakken/AtB og private og offentlige bedrifter, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Bedriftene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en løsning for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale med 4 leverandører, en aktivitetsskampanje, og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkelsservice og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming i parkeringsordningen. Grad og metode for innstramming planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgiverne. På grunn av pandemi er oppskaleringen ikke gjennomført de siste to år siden pilotfasen og rekruttering har vært en lavere prioritet på grunn av hjemmekontor og frarådning om bruk av kollektivtransport. Per mai 2022 er det med totalt 8 bedrifter med til sammen 1300 ansatte. I 2023 er målet for prosjektet å ha med 32 bedrifter med totalt 3200 ansatte. Dette er nå to år forsinket mot opprinnelig plan. Fra 2024 økes igjen rammene til opprinnelig framdrift pga. forventet økt rekruttering av bedrifter og økt aktivitet.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. På lang sikt skal ordningen bidra til at gratis parkering ikke lenger anses som et gode blant ansatte.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for primært arbeidsreisen, men med en potensiell effekt for øvrige reiser.
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.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	17,4	7,7	11	13	13	
Finansieringsnivå til og med 2025 er iht. KU-vedtak sak 27/20.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetspunkt
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gjennom byvekstavtalen er målet å oppnå nullvekst i antall kjørte personbilkilometer. Med et økende innbyggertall i Trondheim, innebærer dette at et stadig høyere antall av de daglige reisene som gjennomføres i kommunen må skje til fots, på sykkel eller kollektivt. Undersøkelser, bl.a. fra Bremen, viser at når flere velger å bo uten å eie egen bil fordi det er <i>mer attraktivt</i>, blir det foretatt færre bilreiser. Attraktivitet i denne sammenhengen handler i stor grad om <i>tilgjengelighet, fleksibilitet og kostnader</i>. I byområder der de fleste reiser kan gjøres med kollektivtransport, gange eller sykkel, kan det ha stor effekt på bilbruk at flere går fra å eie bil til å leie eller bruke en tjeneste som henter dem når de har behov som er vanskelig å dekke uten bil. Konseptrapporten peker ut veien for hvordan kommunen og samarbeidsaktører kan jobbe videre med å utvikle mobilitetspunkt i Trondheim. Prosjektet vil derfor videreføres som et arbeid for å planlegge og koordinere for å legge til rette for en utprøving og etablering av et mobilitetspunkt/Hub, med ny boligsone på Lilleby/Lademoen som utgangspunkt. For å sikre en slik uttesting vil det være behov for midler til planlegging, koordinering, dialog med interessenter, evaluering og evt mindre tiltak som skilting og oppmerking. En usikkerhet er om det vil også være behov for midler for å etablere fysiske tiltak ved en slik etablering, men det er det ikke tatt høyde for i dette innspillet. Det skal utredes ny boligsone på Lilleby/Lademoen. Bydelen er i vekst og det er i dag mange parkerte biler i området. For å utvikle en mer attraktiv bydel med god tilgjengelighet er det ønskelig å se nærmere på bruken av de offentlige gatene. I forbindelse med arbeid med å etablere en boligsone bør det parallelt undersøkes, og etableres et mobilitetspunkt. Boligsoneparkeringen skal hindre fremmedparkering, og samtidig søke å sikre areal til å utvikle et bedre og mer variert mobilitetstilbud i området. Arbeidet med etablering av boligsonen starter med kunnskapsinnhenting og utarbeiding av forslag til ny sone. Hvilket tilbud et mobilitetspunkt skal ha, undersøkes i dialog med beboere i området. Det gjennomføres en spørreundersøkelse som grunnlag for tilbudsutviklingen. Mobilitetspunkt skal være en del av vurderingen når boligsoner opprettes. Aktuelle samarbeidspartnere er Miljøenheten, Trondheim Parkering, private mobilitetsaktører, velforeninger og andre interessenter.

Prosjektutløsende:	Konseptutredningen skulle føre til: • Økt innsikt i andre byers erfaringer • At tilbydere i større grad samarbeider om etablering av deleløsninger • At både kommune og aktører får erfaring gjennom testprosjekter • Bedre kunnskap om brukererfaringer gjennom brukermedvirkning • Kunnskap om forretningsgrunnlaget for konseptet mobilitetspunktnettverk
Helhet/sammenheng:	Mobilitetspunkt ser mobilitetstilbudet innenfor et område som en helhet og hvordan de ulike elementene sammen jobber for en best mulig mobilitet for beboere i området.
Bidrag til måloppfyllelse:	Det anbefalte konseptet skal føre til: • Mindre bruk av privatbil, fordi alternativene skal være mer attraktive. • Bedre muligheter for fleksible og sømløse reiser. • Innovasjon og verdiskapning. • Heve tilbudet for beboere i boligprosjekter som er knyttet til nettverket, slik at det blir mer attraktivt å bosette seg i fortetningsområdene.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektide, konseptutvikling
Innspill til prosjektfase:	Pilot for området
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet kan måtte finansiere fysiske tiltak på sikt for uttesting

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,8	1				
Tidligere bevilget 0,5 mill. kr i årsbudsjett 2021 og 0,3 mill. kr omdisponert fra HjemJobbHjem.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetslab Stor-Trondheim
Ansvarlig etat:	Fylkeskommune og Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forskningsprosjekt knyttet til Mobilitets lab Trøndelag /Elgeseter gate
Prosjektutløsende:	Trondheim kommunes byutviklingsstrategi frem mot 2050 beskriver hvordan man vil jobbe systematisk for bedre tilrettelegging av mobiliteten i byen – Det er ønskelig at flere i byens innbyggere kan gå, sykle eller ta buss i sin hverdag – målet er å redusere klimautslippene fra bilbruk vesentlig innen 2050 i de indre delene av Trondheim by. Strategien beskriver hvordan Trondheim kommune arbeider systematisk mot mer attraktiv og klimavennlig utvikling av byen. Byutviklingsstrategien er en oppfølging av kommunedelplan for energi og klima, kommuneplanens samfunnsdel og bymiljø-/byvekstavgift. Økte og strengere klimamål fra samfunnet gjør at Trondheim kommunes Byutviklingsstrategi for 2050 fastslår at man må kutte utslipp, redusere energibruk pr innbygger, håndtere arealknapphet, økt vekst og økt behov for transport i og rundt byen mer effektivt, samtidig som man ønsker å styrke bylivet og bidra til økt trivsel for alle som bor i byen. Dette fordrer at transporten i Trondheim by i større grad må foregå med gange, sykkel eller kollektive reisemidler.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil gi nytt kunnskapsgrunnlag og teste /piloterer ut konsepter knyttet til by mobilitet og vil således understøtte Miljøpakkens tre hovedmål og den vil bygge oppunder Trondheim kommune arealplaner og planer for byutvikling i Innovasjons distrikt Elgeseter gate jf vedlegg 2 oversikt over de tre temaområdene som inngår i laben
Bidrag til måloppfyllelse:	Det er utarbeidet en foreløpig målmatrise som viser hvordan de tiltenkte forskningsprosjektene understøtter miljøpakkens mål (jf vedlegg 2) Hvordan bidrar tiltaket til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavgiften kap. 1)?

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet vil bidra med kunnskapsutvikling som gjelder alle 3 faser i prinsippet
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant

Forventet fremdrift:	Prosjektet vil starte opp i 2022 og ferdigstilles i 2025
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal samhandle med pågående og planlagt Byutviklingsprosjekter i regi av Trøndelag
Usikkerhet i prosjektet:	Det er lagd en plan for labens først 4 år. Varigheten kan økes hvis labens intensjon og formål vurderes som suksessfull ut over prosjektperioden som her er skissert. Forlengelse av varighetene eller økning av labens innhold krever at begge parter er enig om det og at ny avtalen inngås for de nye prosjektene som legges til laben.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
42,8 Mill	2022		Se vedlegg 1
Merknad: Rammen for prosjektet er redegjort for i vedlegg 1			

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
25,4 mill	2022				2022

Merknad: Laben er finansiert av to parter NTNU (17, 1 millioner og Miljøpakken v/Trøndelag fylkeskommunen 25,4 Millioner, oppsett for samlet finansiering for hele laben står i vedlegg 1

Prosjektet er rammestyrte og vil ikke bli prisjustert i prosjektperiodene 2022-2026

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		11,2	7,1	7,1		

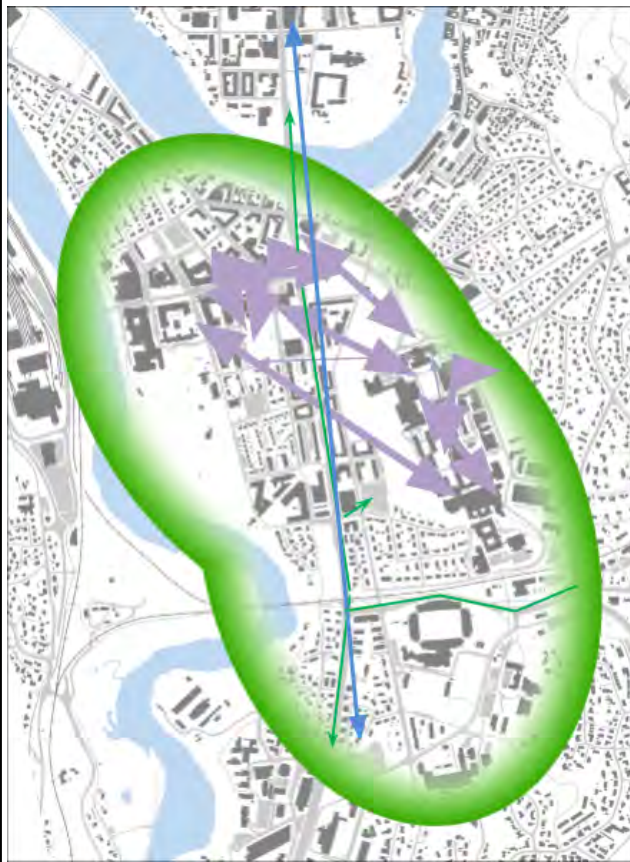
Merknad: Beløpet over er avrundet tall og dekker ledelse av prosjekt samt 11 prosjekter – vist i vedlegg 1

Det jobbes med å få inn ekstra finansiering fra EU – PRESUS – som vil kunne bidra til at man får finansiert opp ytterligere ett prosjekt

Det er også dialog med Bærum kommunen som har fokus på mange av de samme temaene som laben adresser. Denne anbefales at den dialogen videreføres høsten 2022 .

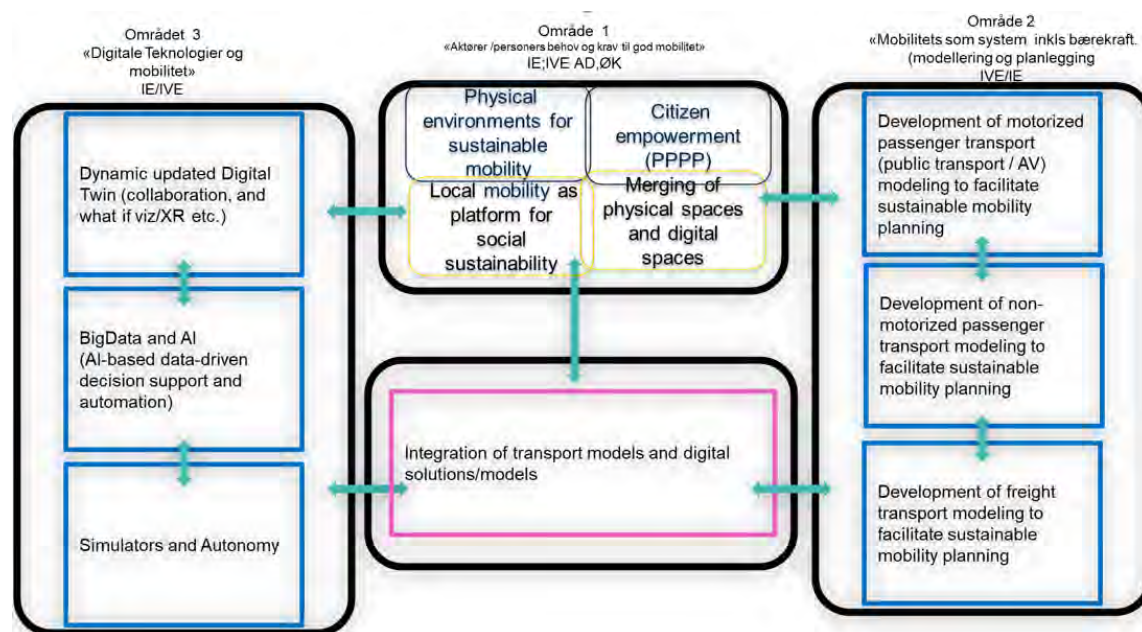
**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2023 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



Skisse over viser Elgseter Mobilites labens fokus området i forprosjekt fasen

Vedlegg 1 Temaområder Mobiltetslab Elgeseter gate



Hovedprosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Adm av prosjektet en professor 30 % + en koordinator 100 %		IV-IBM	550 000	1 283 333	1 283 333	1 283 334	4 400 000
NTNU	Phd 1	IV IBM	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
NTNU	Phd 2	SU	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
NTNU	Phd 3	AD	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
Miljøpakken	Phd 4	IE	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 5	IV	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 6	IV IBM	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 7	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 8	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 9	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 10	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 11	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Dekkes av NTNU		IV-IBM	1 650 000	5 700 000	5 700 000	4 050 000	17 100 000
Dekkes av Miljøpakken			2 200 000	8 183 333	8 483 333	6 533 334	25 400 000
Årlig finanseringsbehov		300 000	3 850 000	13 883 333	14 183 333	10 583 334	42 800 000
Dekkes av miljøpakken			4 000 000	7 133 333	7 133 333	7 133 333	25 400 000

36. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10102A Informasjon
Ansvarlig etat:	Sekretariat

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.
Prosjektutløsende:	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.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	55,7	1	5,6	5,6	5,6	
Prosjektet har et akkumulert mindreforbruk som må sees i sammenheng med pandemi og en periode med underbemanning i 2020/2021. Ubrukte midler vil finansiere store deler av prosjektets kostnader i 2023. Fra 2024 tas det høyde for et finansieringsbehov på samme nivå som tidligere.						

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

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. I tillegg inngår kostnader til årlig manuell telling av gående og syklende inn til sentrum.
Prosjektutløsende:	Bidrar med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfrir byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,8	2,8	2,8	2,8	

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

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. Prosjektet skal levere en serie rapporter.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,5	1				

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22139A Teknologiprojekter (inkl. Micromobilitet Malvik)
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Paraplyen Miljøpakkens teknologiprojekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. De fem prosjektene som er omtalt i byvekstavtalen 2019-2029 er Big Data, Smart park and Ride, Dynamisk transporttilbud, Samkjøring og Autonomi. I tillegg er bildeling og reisekutt lagt til som et sjette og sjuende tiltak. Denne listen er likevel ikke uttømmende, gitt at det vil kunne bli aktuelt å ta inn flere prosjekter underveis i perioden. Teknologiprojektene kan slik sett sees på som en innovasjonslab for utvikling og uttesting av nye mobilitetstiltak. Våren 2022 ble det satt ned en prosjektgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunen og AtB som skal jobbe med prosjektplanlegging, pilotering, oppfølging og utvikling av tiltakene. Det er verken hensiktsmessig eller praktisk gjennomførbart å sette i gang alle tiltakene på samme tid. Etter en vurdering er det vedtatt å fokusere på følgende tiltak i første del av perioden: 1) Big data (eget løp): Ledes av prosjektleder fra vegavdelingen i fylkeskommunen. Prosjektet vil i første omgang teste bruk av teledata opp mot eksisterende data. I andre fase vil prosjektet se på muligheter for å samle inn data selv for å dekke hull i tilgangen. 2) Reisekutt (eget løp): Ledes av prosjektleder fra fylkeskommunen med oppstart i 2022. Reisekutt er i prosjektutvikling i 2022 for å etablere nødvendig nettverk og samle inn informasjon. Mål om å iverksette tiltak i løpet av 2024 og 2025. Tiltak kan være elementer som nodekontor, insentivordninger uttesting av VR/AR møtefasiliteter m.m. 3) Bildeling (eget løp): Øremerket tilskudd til bildeling vedtatt i 2020 vil brukes til å gjennomføre et forprosjekt som skal kartlegge aktører og markedssituasjon, identifisere potensielle verktøy for å skape vekst innenfor bildeling iht. visjonen «fra eie til leie» og en ramme for et koordinert tilbud skreddersydd for markedssituasjonen og lokal kontekst i Trondheim. Etter endt forprosjekt vil det vurderes om pilot er nødvendig eller om tiltaket er utrullingsklart. 4) Dynamisk transporttilbud: Under dette tiltaket planlegges det for utvikling og gjennomføring av to pilotkonsepter, videre omtalt som urban og rural.

	a) Urban: Tiltaket har som mål å utvikle konkurransedyktige alternativer til bruk av egen bil tilpasset urbane/ tett befolkede områder. Prosjektet vil undersøke om bestillingstransport, eventuelt i kombinasjon med samkjøring, kan være en egnet løsning for denne typen transportbehov og på sikt også gi muligheter for rasjonalisering av det rutegående busstilbudet for marginale stopp eller linjer. Prosjektet har som mål å utvikle en ny mobilitetstjeneste - Dør-til-dør urban (Urban) - som fyller hull i eksisterende mobilitetstjenester. Urban skal bygge på konseptet fra AtBs eksisterende dør-til-dør tjenester, men tilgangen til tjenesten vil ikke være begrenset av alder eller lokalitet (soner). Urban er tenkt å være en etterspørselsdrevet tjeneste hvor kundene får mulighet til å bestille dør-til-dør transport hvis et sett med kriterier er oppfylt. Kriteriene innrettes slik at Urban ikke konkurrerer mot andre mobilitetstjenester eller gange der dette anses som tilfredsstillende. Hvilke karakteristikk disse reisene har, og hvilke krav brukerne stiller til et konkurransedyktig alternativ, vil undersøkes som en del av prosjektet. Prosjektet vil ta høyde for en mulig fremtidig utvidelse av tjenesten til å også inkludere samkjøring. b) Rural: Tiltaket er knyttet til utprøving av nye transporttilbud i spredt bebygde områder i byvekstavtaleområdet, som er bedre for kunden og rimeligere for AtB som transporttilbyder. Med bedre for kunden menes et tilbud som er mer tilpasset kundens ønsker om reisetidspunkt og reisemål. Konseptet er en kombinasjon av samkjøring og bestillingstransport og går ut på at kunden legger inn et reisemål i AtBs app. Deretter gjøres det en avsjekk mot et samkjøringssystem på om det er lagt inn noen turer av private samkjøringstilbydere som kan passe. Dersom ingen turer passer, blir man hentet av AtBs fleksbuss. Utfordringen med samkjøring som konsept i dag er forutsigbarheten. Med dette systemet vil kunden alltid ha en forutsigbarhet for å få tilfredsstilt sitt reisebehov. Dette konseptet kan være aktuelt for pilotering i områder som Jonsvatnet og Byneset. Felles berøringspunkt for pilotene urban og rural er knyttet til AtBs arbeid med digital tjenesteutvikling (mobilitetsplattformen), herunder: Tjenstedesign - hvordan tjenesten skal/bør framstå for brukeren. IT-arkitektur - hvilke systemer som må/bør inngå i en løsning, hvor godt disse er tilrettelagt for og integreres og arkitektur-skisse . <i>Tiltak innenfor samkjøring (utover det som er inkludert i konseptet rural) og smart park and ride planlegges igangsatt senere i perioden. Autonomi skyves til siste del av perioden.</i>
Prosjektutløsende:	Miljøpakkens teknologiprosjekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Stor-Trondheim.

	Teknologiprojektene er omtalt i Byvekstavtalen for Trondheim og fikk i 2022 en sekkepostbevilgning i Miljøpakken på 5 millioner. Det er avsatt 5 millioner årlig til teknologiprojektene i Miljøpakkens handlingsprogram i perioden 2022-2025.
Helhet/sammenheng:	Teknologiprojektene er tenkt å være en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap gjennom utvikling og samordning av nye mobilitetstjenester. Etter gjennomføring av forprosjekter og pilotering foretas det en vurdering av effekter og modenhet mtp. utrulling og oppskalering av tiltaket. Dersom nytteverdien og modenheten i prosjektet vurderes som god er det ønskelig at prosjektet fases over i mobilitetspakken, som skal sørge for utrulling og videreutvikling av tiltaket. Denne rulleringen gjør det mulig å igangsette nye tiltak fra teknologiporteføljen fortløpende, samt ta inn nye tiltak som identifiseres underveis.
Formål med tiltaket:	Formålet med Big Data er å øke kunnskapen rundt reisevaner i Trondheim, bidra til tilrettelegging og gi brukere informasjon i sanntid. Formålet med reisekutt er å tilrettelegge for et lavere reisebehov med attraktive og nære alternativer som gir gode samhandlingsarenaer. Formålet med bildeling er å forhindre at husstander som ikke har bil skaffer seg bil nummer 1, unngå at husstander som har en bil skaffer seg nummer to og påvirke husstander som eier to eller flere biler til å kvitte seg med en eller flere av disse. Formålet med tiltakene innenfor dynamisk transporttilbud er å sørge for bedre flatedekning, større fleksibilitet og videreutvikling av fleksible transportløsninger som skal bidra til å øke kollektivtilbudets konkurranseevne.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektplanlegging, forprosjekt og pilotering
Innspill til prosjektfase:	Midlene tildelt for 2022 brukes til forprosjekt, prosjektutvikling, forberedelse av bestilling av forprosjekt på bildeling og innkjøp av teledata (Big Data prosjektet). I 2023 skal det gjennomføres pilotering av konseptene innenfor dynamisk transport. For å sikre kontinuitet i innovasjonsarbeidet innenfor utvikling av mobilitetstjenester er det ønskelig at det settes av minst 5 millioner kroner årlig i perioden (se spesifisering under finansieringsbehov). Det ønskes pt. penger til detaljplanlegging av prosjektene, samt til forberedelse og gjennomføring av piloter.
Forventet fremdrift:	Tiltakene under teknologiparaplyen vil ha ulik varighet avhengig av

	kompleksitet og behov for og omfanget av utviklingsarbeid, men det tilstrebes relativt hurtige prosjektløp slik at vi løpende kan sette i gang øvrige omtalte tiltak og innlemme nye.
Samordning andre tiltak:	Delprosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre, men koordineres av prosjekteier. Tiltakene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå etter endt pilotering og som vurderes egnet for oppskalering, vil fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Kompleksiteten i arbeidet fram mot både pilot og eventuell realisering er ukjent, noe som henger sammen med at teknologiprojektene innebærer utvikling og testing. Det vil være behov for konsulentbistand for å utrede den praktiske gjennomføringen av konseptene urban og rural i form av et forprosjektet relatert til tjenestedesign, it-arkitektur, estimat av ressursbehov og tidsforløp, samt hva som eventuelt må anskaffes.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	5	5	5	

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Micromobilitet i Malvik (inngår i Teknologiprojekter)
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal bygges infrastruktur som vil ivareta trygg og sikker bevegelsesfrihet med bruk av micromobilitet i Malvik. Det vil i hovedsak være parkeringssoner/-plasser for å sikre trygg ferdsel for alle, hvor prosjektet vil utvikle en standard i tråd med de nasjonale skilt og oppmerkinger for bla. el-sparkesykkel mm. Det vil være naturlig under samme tiltak å se nærmere på, samt kartlegge behov for, sykkelveger. Utvikling av infrastruktur for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for de ulike trafikantergruppene i omegnskommunen. Det er et mål å knytte hele kommunen sammen til kollektivknutepunkt i Hommelvika, de større sentra og friluftsområder mv. Malvik kommune vil se på en løsning som vil sikre bevegelsesfrihet og støtte opp under nullvekstmålet med bruk av fornybar og bærekraftig energi i form av småelektroniske kjøretøy.
Prosjektutløsende:	Det er et økende behov for både å sikre en god implementering av småelektroniske kjøretøy som el-sparkesykkel, styrke den enkeltes bevegelsesfriheten og derav muligheten til å velge bort personbilen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil støtte opp under arealplaner jf. BVA ved aktivt å sikre trygg ferdsel gjennom både dagens infrastruktur, men også for utvikling av dagens kommunale infrastruktur i det videre planarbeidet ref. arealbehov mm.
Bidrag til måloppfyllelse:	Micromobilitet vil kunne bidra til å nå følgende mål: Mål 1 Mindre CO2. Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 5 Etablere og utvikle både et regulativ og en kultur for bruk av micromobilitet Mål 6 Bedre luftkvalitet Mål 7 Trafikkstøy vil reduseres Mål 8 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Ved kartlegging av infrastruktur vil det enkelte tiltaket vurderes konkret og videre kreve behandling iht. plan og bygningsloven kap. 20

	Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) - Kapittel 29. Krav til tiltaket - Lovdata
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse 2024/25
Samordning andre tiltak:	Kommunens totale kartlegging av sammenhengende trasé for gående og syklende samt videre utvikling hva gjelder sykkelveger mm.
Usikkerhet i prosjektet:	Den største usikkerheten er materialkostnad.

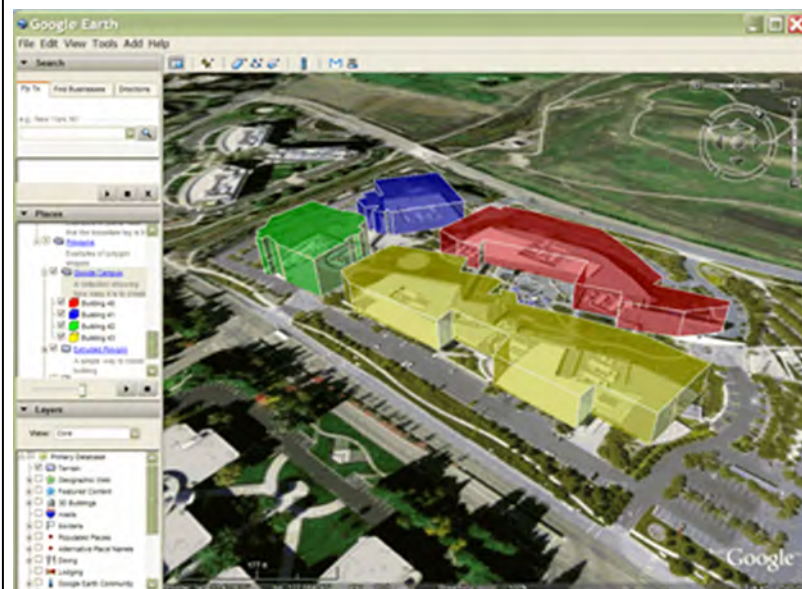
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
0,4	2022	5	2023
Styringsmål er beregnet til 0,31 mill. kr uten usikkerhetsavsetning.			

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,1	0,3			

KART/PROSJEKTSKISSE



[KML Tutorial](#) | [Keyhole Markup Language](#) | [Google Developers](#)

Geofencing av ulike areal

- **Parkering forbudt:** Blokkerer brukere fra å parkere innenfor sonen
- **Fartsreduksjon:** Reduserer automatisk farten til el-sparkesykkelen ved kjøring i sonen, fart kan defineres fritt.
- **Kjøring forbudt:** Forbyr kjøring i sonen, og sakker ned farten til 0 km/t

Samt etablering av infrastruktur parkeringssoner/-plasser.



[Trondheim Bysykkel](#)