



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 02.06.23

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 09. juni kl. 10:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 23/23** Trafikkrapport (Sek)
- 24/23** Evaluering av måloppnåelse (Sek)
- 25/23** Årsrapport (Sek)
- 26/23** Tertialrapport (Sek)
- 27/23** Gateprosjektene – status (Trfk)
- 28/23** Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 - MST29 (Trfk)
- 29/23** Kongens gate – styringsramme og oppstart (Trfk)
- 30/23** RVU og byindeks - resultater (Svv)

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 12. mai 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutning i programrådet per e-post

Standardvalg GS-veg i Tempevegen: Statens vegvesen har foreslått løsninger for å unngå standardskift mellom GS-veg ifbm. Nydalsbrua og eksisterende sykkelveg i Tempevegen. Programrådet slutter seg til anbefalt alt. 3. Kostnaden finansieres i utgangspunkt innenfor Nydalsbruprojektet.

Beslutninger i programrådet 02. juni

- *Kapasitetsutvidelse av kollektivtrafikken fra januar 2025:* Programrådet ber fylkeskommunen utarbeide beslutningsgrunnlag for mulig utvidelse av kapasitet i kollektivtrafikken, og for endelig beslutning i kontaktutvalget høsten 2023. En behandling tidligere enn det ordinære løpet for arbeidet med handlingsplan for Miljøpakken for 2024 – 2027 vil være nødvendig for å gjøre tilleggskapasitet tilgjengelig til VM 2025.
- *Merforbruk Steintrøvegen:* Programrådet bevilger 0,8 MNOK for å dekke merkostnader i prosjekt "Snuplass og holdeplass i Steintrøvegen". Merkostnader forskutteres fra HP 2024 – 2027.
- *Evaluerer av dagens kollektivsystem - oppdragsbeskrivelse:* Programrådet stiller seg bak oppdragsbeskrivelsen og ber partene bidra inn i evalueringen med relevant datagrunnlag, på forespørsel fra valgt tilbyder.
- *Rv. 706 Nordtvedts gate – Pirbrua:* Bevilger 1 mill. i bompenger til gjennomføring av en utvidet prosjektutvikling slik at Statens vegvesen kan bistå BaneNor Eiendom i planleggingen av hovedsykkelvegen over Nyhavna.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 23/23 Trafikkrapport (Sek)

Vedlegg:

- *Trafikkutvikling per april 2023*

Oppsummering trafikkrapport

De viktigste punktene fra trafikkrapporten nevnes nedenfor. Flere tall, utfyllende tekst, figurer og kart kan leses i vedlegget.

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar - april 2023 var 1,8 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Elbil

Per april 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 130 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022.

Elbilene utgjør 28 prosent av personbilene i Miljøpakken. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 35 prosent i april 2023. Dette er på samme nivå som forrige måned og høyere enn noen gang tidligere.

Kollektiv

Tall fra AtB viser en positiv utvikling for mars og april sammenlignet med 2022. Det var nærmere tre millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i april 2023. Dette er en økning på 10 prosent sammenlignet med april 2022.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-april 2023 ble det foretatt drøyt 149 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 000 (52%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-april 2019 er det en økning på 19 prosent på Trønderbanen.

Sykkel

På Svingbrua og Rotvollekra var antall syklende i januar - mars på samme nivå som i 2019. I april var det færre syklende sammenlignet med 2019. Været vil være av betydning her.

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. En del av dette arbeidet har bestått i å kartlegge de sykkeltellerne som finnes i dag og status på disse tellerne. Videre arbeides det med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen vil etablere en ny teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellerne kan godkjennes og innlemmes i Trafikkdata.no. Det er også besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Dette er et arbeid som er godt i gang.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 24/23 Evaluering av måloppnåelse (Sek)

Vedlegg:

- Rapport "Måloppnåelse i Miljøpakken 2022"

Måloppnåelse

Her er en kort oppsummering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022. For sammendrag og utfyllende informasjon vises det til vedlagte rapport.

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noen av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. I sum tyder det på måloppnåelse på nullvekstmålet i 2022.

Delvis skyldes måloppnåelsen på nullvekstmålet at starten av 2022 var preget av koronarestriksjoner med lavere reiseaktivitet. Veksten i personbiltrafikken på slutten av 2022 og første del av 2023 er derimot større, noe som gjør at vi om ikke lenge kan få utfordringer med å nå nullvekstmålet.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. Når det gjelder de lokale delmålene, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil

situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oppfølging av evalueringsrapporten

Det er viktig at funnene i evalueringen følges opp gjennom arbeidet med handlingsprogrammet og i øvrig arbeid i Miljøpakken. Er det funn som gjør at noen innsatsområder bør styrkes? Fra de andre byområdene rapporteres det også om at evaluering og tiltak i for liten grad henger sammen.

Vi ser at nullvekstmålet er i ferd med å bli en utfordring for oss. Selv om nullvekstmålet er et langsiktig mål som vi skal levere på over år, er det viktig at partnerskapet i Miljøpakken allerede nå begynner å vurdere aktuelle tiltak for å sikre måloppnåelse. Det er vi forpliktet til gjennom byvekstavtalen. Hvilke verktøy har vi som vi kan ta i bruk? Her er det både positive og negative virkemidler. På den positive siden kan vi forsterke innsatsen på de grønne reiseformene (kollektiv, gange og sykkel). På den negative siden kan vi vurdere økte bomsatser og parkeringsrestriksjoner. Dette for å nevne noe. Det er viktig at det lages og velges tiltakspakker som treffer (jf. byutredningen). Så er det selvsagt en utfordring at det skjer ting både i og utenfor miljøpakkeområdet som bidrar til trafikkvekst og som vi ikke har direkte innvirkning på.

Prosess

Sekretariatet har laget et utkast til rapport av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022 i samarbeid med partene. Det er opp til partene hvordan den lokale behandlingen legges opp.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.05.23. Kommentarer:

- *Ifølge evalueringen har vi måloppnåelse på nullvekstmålet på grunn av korona. Nå ser vi en trafikkvekst. Er det grunn til å begynne å diskutere hvilke virkemidler vi har dersom denne trenden fortsetter? Det mest effektive og minst populære virkemiddelet vi har er å øke bomprisene. Hvilken pakke av tiltak skal vi ha dersom vi ser at trafikken fortsetter å øke?*
- *Det glidende snittet på 3 år i byindeksen, viser en tilslørt sannhet når den inneholder koronaperioden. Vi har faktatall som viser at ikke bare biltrafikken, men hele mobiliteten i samfunnet øker. I sist KU fikk vi tall som viste at alle transportmidler økte, noe som må bety at vi har fått en befolkningsøkning.*
- *Vanskelig å se at denne rapporten skal gi grunnlag for en radikal endring og tilsi at vi bør ta andre grep enn det vi gjør per i dag. Hva er status på den langsiktige tiltaksplanen? Den bør peke ut konkrete grep dersom det er behov for endringer.*
- *Den langsiktige tiltaksplanen er satt på pause til forhandlingene er avklart. Vi må se om det blir en ny avtale og en forlengelse på fire år. Byutredningen hadde ulike tiltakspakker. Skal denne revideres?*
- *Det har vært diskusjoner om revidering av byutredning. Det er flere ting som melder seg i flere byer. For Miljøpakken er det snakk om en bompengepakke med større endringer hvor det skal revurderes bompunkt.*
- *Det må tydeliggjøres at lavere reiseaktivitet skyldes korona. Det er mye som tyder på at trafikken øker.*
- *Vårt neste budsjettforslag og de store sakene må vise hvordan vi kan nå nullvekstmålet. Hvis vi leverer forslag til budsjett som ikke tar oss i riktig retning, er det problematisk.*
- *Budsjettet vårt hjelper med at vi bruker mer på de grønne reisemåtene, men budsjettet vårt hjelper ikke mot den økende trafikken.*

Forslag til konklusjon:

- *KU godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2022.*
- *Evalueringen oversendes partene.*
- *KU påpeker at vi er i en utfordrende situasjon mht. nullvekstmålet og at det må vurderes mulige tiltak for å motvirke den negative utviklingen. Dette må gjenspeiles i alle MPs prosesser, blant annet arbeid med HP, arbeid med ny bompengeutredning, eventuell ny byutredning og øvrig arbeid i Miljøpakken.*

Ad sak 25/23 Årsrapport (Sek)

Vedlegg:

- Årsrapport 2022

Årsrapporten er laget med innspill fra partene og omhandler:

- Økonomi 2022, bevilgning og regnskap knyttet til finansieringskilder
- Partenes beskrivelser av hovedaktiviteter, samt vurdering av styring og kontroll med egen virksomhet. Oversikt over ferdigstilte tiltak, rapportering på sekkeposter og prosjektpakker
- Prosjektstatus og økonomi pr etat pr prosjekt, knyttet til etatenes prosjektrengskap (vedlegg)

Årsrapporten inneholder oversikt over 351 prosjekt, hvorav 280 er pågående prosjekt og 71 avsluttede prosjekt (sluttrapportert).

23 anlegg ble bygd ferdig, snarveier flertallet.

De største pågående byggeprosjektene var Rv. 706 Nydalsbrua med tilhørende veganlegg, Fv. 704 Tanem - Tulluan, Saupstadbrua gang- og sykkelbru og ny hovedsykkelveg øst for Trondheim sentrum.

Miljøpakken regnskapsførte et forbruk på vel 1,3 mrd. kr i 2022, med Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan som de største enkelttiltakene. Omtrent 285 mill. kr er knyttet til drift av kollektivtrafikken. Bidraget dekker anslagsvis 25 prosent av hva det koster å drive kollektivtilbudet i storbyområdet.

Forbruket i 2022 var på samme nivå som de faktiske inntektene. Det akkumulerte mindreforbruket i Miljøpakken er i underkant av 1 mrd. kr, tilsvarende som i 2021. Hovedforklaringen er at fremdriften er lavere enn planlagt, og manglende realisme i budsjettinnspill.

Staten er største bidragsyter til Miljøpakken med litt over halvparten av midlene, hovedsakelig i form av belønningsmidler og riksvegmidler. Bompenger utgjør omtrent 39 prosent, og ca. 10 prosent er tilskudd fra kommunene og fylkeskommunen, samt mva-kompensasjon.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- *Trfk har egen seksjon for gjennomføring og tror at det vil gi effekt på produksjonen. Så må vi få realistiske prognoser på prosjekt for å redusere etterslepet*
- *Staten kan trekke tilbake penger som ikke brukes og disse må da retiledes.*
- *Statens vegvesen har en utfordring med tilgang på planmidler. Kampen om statlige kroner blir hardere. Vi kan gå glipp av store muligheter med det mindreforbruket vi har. Utfordrer kommunen til å se på organisasjonen for å få opp produksjonen.*
- *Mht. planmidler bør vi se på om MP på en eller annen måte kan bidra med slike midler til Statens vegvesen. Det er viktig at Statens vegvesen får midler til å planlegge bla. hovedsykkelnettet. Det er først da vi kan få utløst de store statlige midlene som ligger i avtalen.*
- *Vi ligger langt bak de andre byområdene i bruk av statlige midler.*
- *Er de andre delene av landet rigget annerledes enn oss? Bybanen i Bergen er et eget utbyggingsprosjekt*
- *Det er krevende å få tak i folk til utbygging. Vi har mye klart til de kommende årene.*
- *Vann og avløp er flaskehalsen. Det er en del utfordringer med mannskap.*
- *Malvik kommune har rigget prosjektavdelingen annerledes og oppnår god effekt av det. Vi bruker prosjektlederne i alle faser.*

- *Det kommer store prosjekter fra Trfk fremover*

Programrådets innstilling:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport 2022.

Ad sak 26/23 Tertiaryrapport (Sek)

Vedlegg:

- *Tertiaryrapport 1/2023*

Tertiaryrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på i underkant av 300 pågående prosjekter.

Pr 1. tertial (T1) disponerer etatene økonomiske rammer på 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på 2,0 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk ved utgangen av året på vel 0,6 mrd. kr. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til manglende fremdrift i forhold til vedtatte budsjetterammer.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan, rapporterer begge om en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for de ovennevnte prosjektene, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen vel 0,9 mrd. kr

Det er fortsatt utfordringer knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Årsakene til dette er flere, men manglende ressurser internt i enkelte etater trekkes frem som en forklaring.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsserv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Partene ble bedt om å rapportere på følgende:

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.
2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift pr 1 tertial

Frist for innspill var 22. mai.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- *Det er viktig at prosjektene som spilles inn til HP blir gjennomført.*
- *Ved inngang til 2024 bør vi ta en realistisk gjennomgang av prosjektporteføljen.*

Programrådets innstilling:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertiaryrapport 1 - 2023

Ad sak 27/23 Gateprosjektene – status (Trfk)

Fylkeskommunen orienterer om status for arbeidet med gateprosjektene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 28/23 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST29) – status lokalpolitisk behandling (Trfk)

Vedlegg:

- *Felles plan for prosessen fram mot MST2029*
- *Oppsummering av workshop i arbeidsmøte 2*

Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune (Trfk) presenterte en sak for Kontaktutvalget 12.mai, som ga bakgrunnen for, formålet med og resultatet etter et arbeid med en felles plan for prosessen fram mot Mobilitetsanbud 2029 (MST2029).

Kontaktutvalget vedtok at «Kontaktutvalget ber prosjekteier oversende felles plan for prosess fram mot Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST2029) for forankring hos partene. Det bes om rask tilbakemelding da siktemålet er behandling i Kontaktutvalgets møte 09.06.23.»

Trfk oversendte planen til partene 15.mai. Partene har selv vurdert behovet for lokalpolitisk behandling av planen. Denne saken presenterer innholdet i planen og status for forankring hos partene, slik det er kjent for Trfk.

Felles plan for prosessen fram mot MST2029

Om arbeidet med planen

Våren 2023 inviterte Trøndelag fylkeskommune (Trfk) Miljøpakkens parter til en prosess for å planlegge de første fasene av arbeidet med MST2029 (PR-34/23). Trfk har hatt bistand fra innleid konsulent fra rådgivningsselskapet PwC til å tilrettelegge prosessen. Formålet med prosessen var å lage en prosjektplan som er omforent mellom partene i Miljøpakken. Målet var å skape mest mulig forutsigbarhet i prosessen, og å rigge et prosjekt som både er godt forankret og tilstrekkelig robust.

Proessen har bestått av tre arbeidsmøter. Alle partene i Miljøpakkens var representert i alle møtene, i tillegg til AtB.

- Arbeidsmøte 1: Formålet med det første arbeidsmøtet var å sikre felles forståelse for prosessen frem mot prosjektplan, si noe om de overordnede ambisjoner for planen og diskutere læringspunkter fra tidligere prosesser.
- Arbeidsmøte 2: I arbeidsmøte 2 bidro deltakerne til å kartlegge avhengigheter og risikoer i prosjektet, og å identifisere hvilke strategiske beslutninger som må planlegges for. Resultatet viser kompleksiteten i prosjektet, og er oppsummert i vedlegg 2 – *Oppsummering av workshop i arbeidsmøte 2*.
- Arbeidsmøte 3: I forkant av det siste arbeidsmøte, var det sendt ut et (rå)utkast på en felles plan for prosessen fram mot oppstart av anbudet til deltakerne. Denne planen ble diskutert i møtet, og deltakerne kom med tilbakemeldinger på hva som skulle til for å kunne stille seg bak planen.

Tidlig i prosessen ble det tydelig at en detaljert prosjektplan ble for ambisiøst. Arbeidet har derfor endret seg til å handle om en *felles plan for prosessen fram mot oppstart av det nye anbudet*. Siden det siste arbeidsmøtet, har Trfk bearbeidet planen i henhold til diskusjonene og tilbakemeldingene. Deltakerne fra arbeidsmøtene har hatt planen på høring, riktignok med kort frist.

Felles plan for prosessen fram mot MST2029 ligger vedlagt.

Om tidslinje, delprosjekter og faser

Planens viktigste formål er å gi en overordnet organisering av og struktur i prosjektet. Det er skissert tre delprosjekt og åtte faser:

Delprosjekt A: Utredning av nytt mobilitetstilbud og infrastruktur

Delprosjekt B: Planlegging og utbygging av infrastruktur

Delprosjekt C: Anskaffelse av nytt mobilitetstilbud

Fase 1 er arbeidet med denne planen. Denne fasen er felles for, og forut for, de tre delprosjektene.

Fase 2 «Kunnskapsgrunnlag» er en omfattende fase, der hovedmålet er å innhente den innsikten og kunnskapen som trengs for å kunne vedta et mandat for utredning av det nye mobilitetstilbudet.

Hva slags kunnskap som må innhentes i fase 2, avhenger dermed av hvilke rammer aktørene ønsker å avklare i mandatet. Denne fasen starter med en grundig evaluering av dagens tilbud og system.

Fase 3 handler om at partene må sette mål og rammer basert på kunnskapsgrunnlaget, og utforme et mandat for det videre utredningsarbeidet.

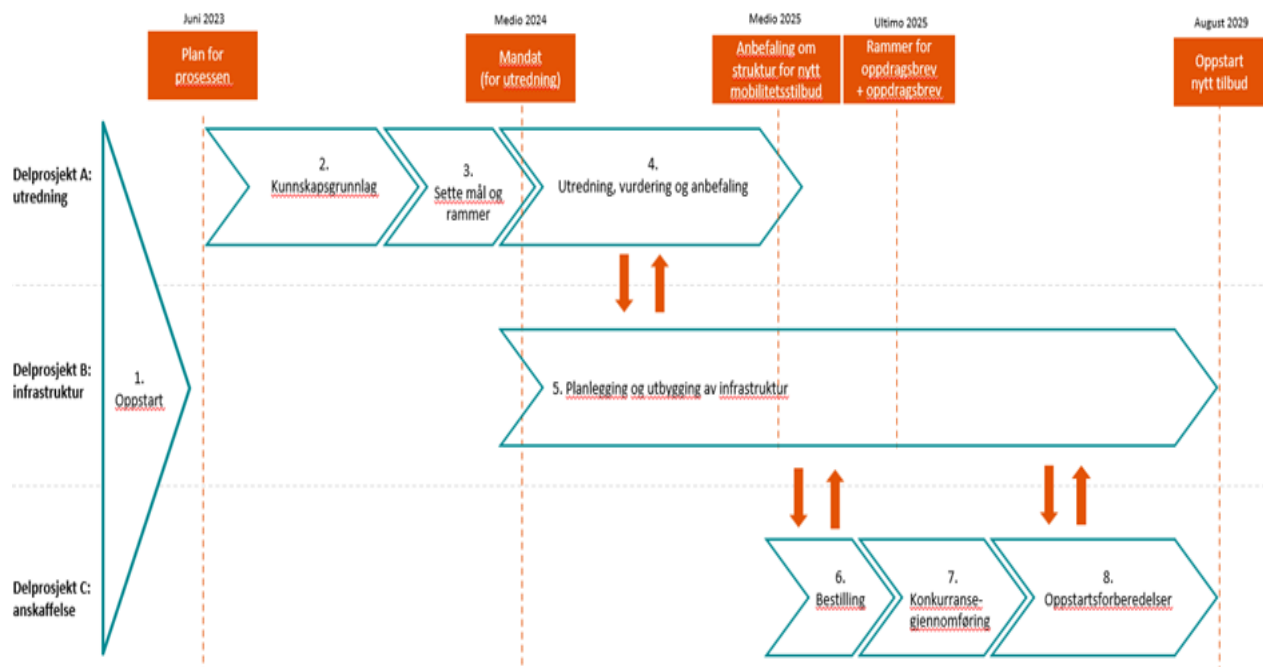
Fase 4 «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet, og arbeidet skal lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029. Dette legges til grunn for å beslutte rammene for fylkeskommunens oppdragsbrev til AtB for arbeidet med anskaffelsen.

Fase 5 innebærer planlegging og utbygging av infrastruktur. Planlegging av et nytt mobilitetstilbud må skje med utgangspunkt i den infrastrukturen som finnes, og må ta høyde for alle pågående prosesser som vil medføre endringer i arealdisponering og infrastruktur, som nye vegprosjekter. Det er likevel all grunn til å tro at det nye tilbudet vil utløse behov for endringer i foreliggende infrastruktur. Erfaringer fra tidligere prosesser, og særlig Metrobussprosjektet, tilsier at en kritisk suksessfaktor i arbeidet er at det blir tett sammenheng mellom arbeidet med planlegging av tilbudet (delprosjekt A), arbeidet med infrastruktur (delprosjekt B) og anskaffelsen (delprosjekt C).

Fase 6 «Bestilling» handler om at partene utformer rammer for et oppdragsbrev til AtB for arbeidet med planlegging og gjennomføring av anskaffelsen. Selve oppdragsbrevet eies av fylkeskommunen som oppdragsgiver for AtB.

Fase 7 handler om AtBs planlegging og gjennomføring av anbudskonkurranse for kjøp av mobilitetstjenestene, innenfor rammene av oppdragsbrevet.

Fase 8 er oppstartsforberedelser både hos operatørene, AtB og de øvrige partene. I denne fasen vil det være stor aktivitet i arbeidet med infrastruktur, som må henge sammen med oppstartsforberedelsene.



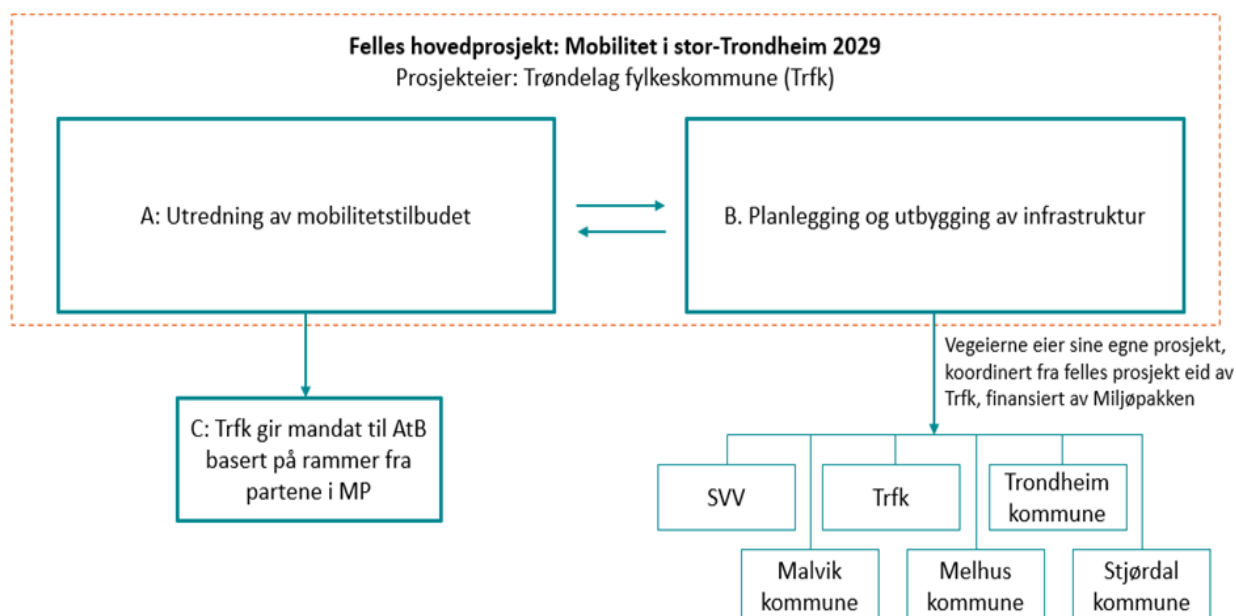
Figur 2: Delprosjekt og faser

Om organisering av prosjektet

I gjennomgangen av utkastet som ble sendt til partene i forkant av siste arbeidsmøte, var det organiseringen av prosjektet som ble diskutert mest. I utkastet foreslo Trfk at Miljøpakken skulle stå som prosjekteier av delprosjekt A og B. Argumentasjonen bak forslaget var å sikre felles eierskap og godt samspill mellom de to delprosjektene. Etter gode diskusjoner og innspill fra partenes representanter, ble konklusjonen å foreslå at Trfk eier prosjektet.

Selv om Trfk er prosjekteier skal partene gjennom Miljøpakken ta felles eierskap til utredningsarbeidet fra starten av, og man skal gjennom samhandlingsstrukturene i Miljøpakken sikre tilstrekkelig sammenheng mellom de to delprosjektene og andre pågående prosesser.

Et premiss for arbeidet er at det i størst mulig grad skal følge de ordinære prosessene og styringslinjene i Miljøpakken. Men arbeidet er omfattende og komplekst, og i intensive faser vil det være behov for tettere oppfølging enn hva som anses mulig innenfor rammene av de vanlige møtестrukturene i Miljøpakken. Derfor foreslås det å etablere en egen organisering for arbeidet, med et felles hovedprosjekt:



Figur 3: Overordnet organisering av MST2029

I intensive faser vil det være behov for en styringsgruppe som kan være tettere på prosjektet enn hva som er mulig innenfor de normale møtestrukturene i Miljøpakken. Prosjektgruppen foreslår derfor å etablere en felles styringsgruppe for prosjektet, eventuelt to ulike styringsgrupper for de to delprosjektene. Styringsgruppen(e) aktiveres først i de fasene det er behov for en særlig tett oppfølging, antagelig først i fase 4 og 5.

Prosjektledelsen for delprosjekt A legges til fylkeskommunen, som delegerer til AtB etter behov. De øvrige partene setter av ressurser til å delta i prosjektgrupper. Nærmere organisering av delprosjekt A skal avklares i løpet av fase 3.

For delprosjekt B vil det skje overleveringer fra det felles prosjektet til de ulike vegeierne som selv skal stå som prosjekteiere av egne utbyggingsprosjekt. Dette skal koordineres av det felles prosjektet. Organisering av delprosjekt B, herunder prosjektledelse, styringsprinsipper og kommunikasjonslinjer mellom hovedprosjektet og utbyggingsprosjektene hos vegeierne, skal avklares i løpet av fase 3.

Status for forankring hos partene

Trfk er kjent med følgende status for lokal forankring:

- Trøndelag fylkeskommune: fylkesutvalget 30.mai
Hovedutvalg for transport og hovedutvalg for vei tok saken til orientering 25.mai.
- Trondheim kommune: formannskapet 6.juni
- Malvik kommune: formannskapet 6.juni
- Stjørdal kommune: formannskapet 8.juni
- Melhus kommune: kommunestyret 23.mai.

Vedtak:

«Kommunestyret i Melhus tar saken til orientering.

Melhus kommune forventer at det i prosessen sees helhetlig på mobilitet for innbyggerne i hele kommunen, herunder også mobilitet innad i Melhus kommune og med øvrige nabokommuner i tillegg til Trondheim. For helhetlige, sømløse reiser i hele kommunen er det viktig med gode reisemuligheter med både rutebuss, tog,

fleksibel transport, delte mobilitetstjenester og andre transportmidler, som er tilpasset hverandre. Det trengs gode knutepunkt ulike steder i kommunen for eventuell omstigning, med pendlerparkering og nødvendig infrastruktur, og at mulighetene ny teknologi kan utnyttes.

Melhus kommune er bekymret for at å eventuelt binde opp store deler av handlingsrommet i form av brede takstreduksjoner vil redusere muligheten til å alternativt kunne forbedre og utvide kollektivtilbudet. Melhus kommune ber derfor om at det i arbeidet belyses hvilke konsekvenser å binde opp store midler i slike takstreduksjoner vil ha for utvikling av kollektivtilbudet.»

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- Vi kommer tilbake til spørsmålet om en eller to styringsgrupper senere
- Lokalpolitisk er man opptatt av dette. Det er viktig å få fram når politisk nivå skal inn.
- Dette er en prosessplan. Fellesskapet skal mene noe om hva som er politisk relevant. Trfk kommer tilbake med en milepælsplan for lokal involvering.

Anbefaling

Trfk anbefaler at Kontaktutvalget stiller seg bak planen.

Programrådets forslag til innstilling:

- Kontaktutvalget stiller seg bak felles plan for prosessen fram mot Mobilitetsanbud 2029 (MST2029).

Ad sak 29/23 Kongens gate – styringsramme og oppstart (Trfk)

Vedlegg:

- Prinsipper for bygging av Kongens gate, delstrekning 2 og 3 (Trøndelag fylkeskommune, notat 2023)

Bakgrunn/innledning

Trøndelag fylkeskommune som vegeier skal på vegne av Miljøpakken etablere ny trafikk-løsning og bygge ut Kongens gate på strekningen mellom Ilaparken og St. Olavs gate. Byggeprosjektet omfatter delstrekning 2 (Skansen/Nidareid) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate) av gateprosjektet Kongens gate. Trondheim kommune bygger delstrekning 1 (Nordre lilevollen).

Gateprosjektet Kongens gate er inkludert i Miljøpakken sin portefølje under Metrobuss, og ligger i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026 med en styringsramme, som indeksjustert utgjør 402 mill. 2023-kr.

Ny trafikk-løsning skal baseres på gjeldende politiske vedtak fra Fylkesutvalgets behandling av [sak 140/22](#) i møte 31.05.2022 om prinsippavklaring for gateprosjektet Kongens gate, samt Bystyret i Trondheim kommunes sin behandling i parallell sak i møte 25.8.2022 [sak PS 0151/22](#).

Fylkesutvalget hadde en ny politisk behandling av Kongens gate den 18.4.2023, [sak 98/23](#). Denne sak omhandlet alternativ for utforming av kollektivgate nord på delstrekning 2, og dermed implisitt valg av kryssløsning ved Mellomila. I sakens ble det foretrukket alternativ 3, der det ikke tillates

innkjøring til Mellomila fra Kongens gate. Dette alternativ, der det kun er utkjøring fra Mellomila krever imidlertid i henhold til Trondheim kommune sin vurdering reguleringsplan. Det legges derfor til grunn at reguleringsplansaken utføres parallelt med det øvrige prosjektarbeid, og vil være fullført før detaljprosjekteringen starter for denne anleggsdelen. Dette antas således ikke å påvirke anskaffelsen av entreprenør i nevneverdig grad, men kan ha fremdriftsmessige konsekvenser for ferdigstillelsen av denne delen av prosjektet.

Gjeldende sak omhandler Kontaktutvalget sin tilslutning til styringsramme for prosjektet samt oppstart av byggeprosjektet.

Samtidig beskrives kort forutsetninger for trafikkløsningene som legges til grunn for byggeplanleggingen. Alt noe som vil ivareta de knyttede politiske vedtak.

Fylkesutvalget i Trøndelag fylkeskommune har som vegeier, og dermed formell prosjekteier, behandlet tilsvarende sak om styringsramme og oppstart av prosjektet i møte den 30.05.2023, [sak 132/23](#).

Beløp i saken er inkludert merverdiavgift om ikke annet er angitt.

Saken er ikke behandlet i programrådet 2. juni, men kun kort orientert om. Dette fordi politisk behandling i fylkesutvalget 30. mai kom for tett på. Dermed går saken direkte til kontaktutvalget.

Faktiske opplysninger

Trafikkløsninger og prosjektomfang

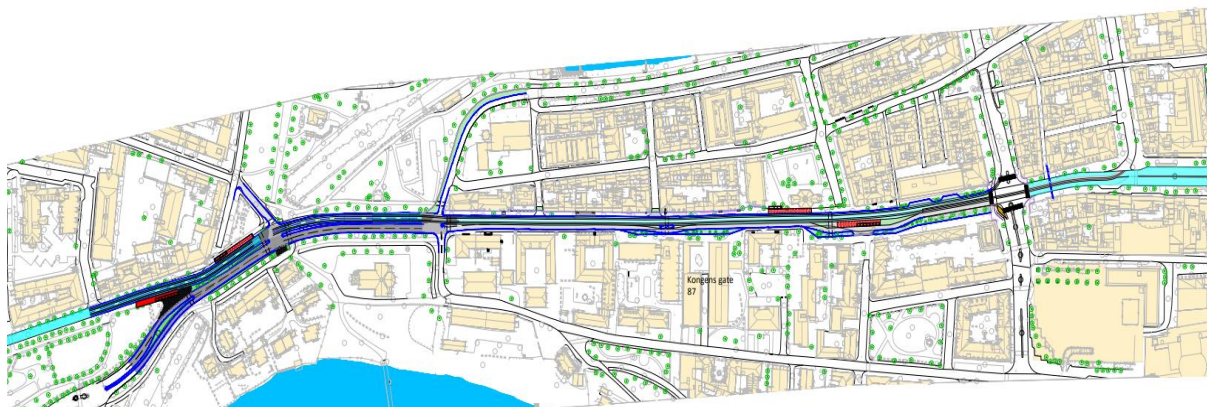
Trøndelag fylkeskommune har i notat beskrevet prinsippene for bygging av Kongens gate delstrekning 2 og 3, og herunder forutsetninger for trafikkløsningene (vedlegg 1). Dette legges nå til grunn for byggeplanlegging, og av premissgivende grunnlag for den videre gjennomføring av prosjektet kan nedenstående hovedpunkter nevnes:

- Strekningen over Skansen/Nidareid, mellom Ilaparken og Vollgate, skal utformes etter prinsippet «kollektivgate nord»
- Strekningen mellom Vollgate og St. Olavs gate utformes med tre kjørefelt, hvor kollektivfeltet østover mot Midtbyen blir et midtstilt felt
- Trikkespor og kjøreledning skal bygges om på hele strekningen

I tillegg til trafikkløsningene blir også prosjektomfanget konkretisert i grunnlaget (figur 1). I anlegget inngår således fire signalregulerte kryss, ett signalregulert gangfelt og fire holdeplasser for kollektivtrafikken.

For Nidareid tunnelene skal det i anlegget utføres rehabiliteringsarbeider i samarbeid med Bane Nor. Arbeid med fornying av vann- og avløpsløsningene, gatelys og elektrokabler mm. inngår i anlegget etter nært samarbeid med Trondheim kommune og kabeletater.

Kostnadsfordeling med nevnte samarbeidspartnere omtales under finansiering.



Figur 1. Geografisk utstrekning for Kongens gate delstrekning 2 og 3.

Kostnadsoverslag

I forprosjektet fra 2019 ble det gjennomført et kostnadsoverslag etter anslagsmetoden for hele gateprosjektet Kongens gate (delstrekningene 1-3). Forutsetningen for kostnadsoverslaget var basert på anbefalte trafikkløsninger fra forprosjektet. Med fradrag av delstrekning 1, Nordre lilevollen, og med indeksregulert prisnivå, anga dette kostnadsoverslag en forventet kostnad på rundt 350 mill. kr for delstrekning 2 og 3.

Med de vedtatte trafikkløsningene og oppdaterte prosjektførutsetninger, er kostnadsoverslaget revidert. Forventet kostnad (P50) er nå beregnet til 390 mill. 2023-kr.

Nøyaktigheten i overslaget, målt som standardavvik i sannsynlighetsfordelingen, er ca. 15 %.

De største usikkerhetsfaktorene i kostnadsoverslaget på dette stadiet er fremdrift og byggetid, trafikkavvikling i anleggsperioden, omfangsendringer, grunnforhold og hensynet til verneverdier.

Som prinsipp for trafikkavvikling i anleggsperioden er det ikke endelig bestemt behovet for å stanse trikketrafikken. Gråkallbanen krever å opprettholde trikketrafikken gjennom anleggsområdet og har antydnet økonomiske konsekvenser ved stans. Anslaget forutsetter imidlertid at trikken ikke får gjennomkjøring i anlegget og at denne i stedet må snu i lla.

Det er videre god dialog med AtB knyttet til avvikling av busstrafikken, og prosjektet har tatt høyde for at bussen skal få gå gjennom anleggsområdet. Endelig løsning er ennå ikke avklart, men må tas i samspillet med entreprenør og AtB.

Brann- og redningsetatene sikres framkommelighet i anleggsfasen.

Det eksistere fremdeles usikkerhet om den tekniske løsningen for å rehabilitere Nidareid tunnelene. Det er imidlertid forutsatt at denne usikkerheten tilhører Bane Nor. I kostnadsoverslaget er det tatt høyde for de kostnadene som det vurderes at prosjektet selv må dekke. I hovedtrekk gjelder dette ny overbygning og overvannsløsning, som sikrer at det ikke kommer vann inn i tunnelene.

Finansiering

Før prosjektet går videre med fasene anskaffelser og entrepriser, er det behov for å få bekreftet prosjektets forutsetninger, strategier, planer og kostnader.

Kostnadsoverslaget inkluderer flere poster som skal finansieres og betales av eksterne samarbeidsparter:

- Trondheim kommune, kommunalteknikk; Kommunal del av VA-løsningene (vann og spillvann)
- Tensio; Fornyelse av kabelanlegg
- Andre kabeleiere; Samtidige fornyelser i anlegget

Foreløpig estimat for disse kostnadene, med ekstern finansiering, er ca. 30 mill. kr eks. mva.

I tillegg vil de eksterne partene belastes med byggherrekostnader og prosjektering som blir gjennomført innenfor deres fagområde.

VA-løsningen i Batterigata, som utføres som en forberedende delentreprise, inkluderes i prosjektkostnad for Kongens gate med prosjektets sin andel som er i størrelsesorden 15 mill. kr eks. mva.

For rehabilitering av Nidareid tunnelene inngår bare Miljøpakkens del av kostnadene i overslaget. For både prosjektering og anleggsgjennomføring kommer det dermed ytterligere kostnader som er forutsatt dekket av Bane Nor.

Med korleksjon for ekstern finansiering, er forventet kostnad (P50 +/- 10%) for gateprosjektet Kongens gate på 390 mill. 2023-kr.

Kuttliste

Prosjektet har arbeidet med kuttliste for prosjektet. Prosjektet er veldig definert gjennom føringer og prinsipper som er lagt til grunn i gjeldende vedtak for prosjektet. Det medfører at mange av de foreslåtte kuttene går på kvalitet samt besparelse på effektivitet ved å stoppe all trafikk i gaten.

Herunder angis mulige kuttområder:

- Reduksjon av granittbelegg
- Ikke bruke variert belegg i kollektivgate for å lede biltrafikk
- Enklere standard på holdeplassene
- Grøntanlegg med enklere beplantning
- Redusere utskifting av eksisterende overbygning
- Gjenbruk av eksisterende trikkefundament, nord
- Ikke erstatte gatelysmaster og KL-master, bruke eksisterende og kun skifte armatur
- Enklere overvannshåndtering
- Ingen inngrep på sidearealer/forhager/sidegater
- Besparelse ved full stenging for all trafikk

For siste kulepunktet, som er knyttet til å stenge anlegget helt for trafikk, er svært vanskelig å anslå effekten av, men det antas en mulig besparelse på 10-20 mill. kr. Sett bort fra dette punktet, er øvrige kutt punkt priset med en total besparelse på ca. 60 mill. kr.

Sett opp mot ambisjonene for Kongens gate, og med de føringer og prinsipper som er lagt til grunn for prosjektet, vurderes det imidlertid ikke realistisk å hente ut mer enn 25-30 % av angitt kuttmuligheter.

Alt såfremt det bli aktuelt å gjøre betydende kutt i prosjektet, vil det følge en ny sak for stillingtagen.

Uansett behov for anvendelse av kuttmuligheter vil prosjektet naturligvis jobbe for å ivareta effektiv gjennomførsel og redusere kostnadene i prosjektet, uten at det skal gå på bekostning av kvalitet og trafiksikkerhet. Samspillet med entreprenør og målprisene vil avdekke eventuelle behov for kutt.

Organisering

Byggeprosjektet er organisert som en tradisjonell byggherreorganisasjon, med prosjekteier, prosjektleder, byggeledelse og fagteam. Eksternt samarbeid etableres med de viktigste samarbeidspartnere/interessenter. Prosjekterende konsulenter og utførende entreprenører blir innplassert i organiseringen avhengig av fase og entrepriseform.

Entrepriseform

Det samlede byggeprosjektet er planlagt delt i to entrepriser:

- Delentreprise, som et forberedende anleggsarbeid for å etablere VA-løsning i Batterigata, som utførelsesentreprise
- Hovedentreprise for Kongens gate, gjennomført som en totalentreprise med samspill

I totalentreprisen engasjerer entreprenøren prosjekterende konsulent, som dermed utfører detaljprosjekteringen. Konkurransegrunnlaget blir utformet som en funksjonsbeskrivelse. Prisingen gjøres ut fra foreløpig estimerte mengder, enhetspriser og påslagsprosjenter. Samspillsfasen skal avsluttes med en enighet om målpris for aktuelle anleggsdeler og det er først på dette tidspunktet at et enda sikrere kostnadsoverslag for anlegget vil foreligge. Det er imidlertid også mulighet for å foreta kutt i omfang og kvalitet, eller i ytterste konsekvens avbrudd av kontrakten om en ikke kommer til enighet med entreprenør om målprisene.

Status og fremdriftsplan for prosjektet

Trøndelag fylkeskommune har med utgangen av mai 2023, gjennomført oppstartsfasen for byggeprosjektet. Denne har pågått siden årsskiftet 2022/2023, og formålet med oppstartsfasen er å etablere planer og forutsetninger for prosjektet, slik at organisasjonen og interessentene er orientert om arbeidet som må gjøres i de videre fasene (anskaffelse og entreprise). Oppstartsfasen er også brukt til å definere omfanget og grensesnittene mer konkret, samt å etablere kontakt med viktige eksterne interessenter (Bane Nor, Trondheim kommune, kabeleiere, trafikketater, mfl.). Prosjektstyringsområdene med kontraktstrategi, prosjektorganisasjon, tidsplaner og kostnadsoverslag er også konkretisert i oppstartsfasen.

Tidsplanen er på dette stadiet usikker og påvirkes av flere forhold. Herunder trafikkavvikling i anleggsperioden, løsning for Nidareid tunnelene, reguleringsbehov, markedssituasjon etc.

Foreløpig tidsplan som angitt under er overordnet, og vil etter hvert blir mer detaljert for kommende faser i prosjektet.

Delentreprise VA i Batterigata:

- Mai 2023 – Inngåelse av avtale med entreprenør
- August 2023 – Anleggsstart
- Desember 2023 – Utførte VA-arbeider
- Våren 2024 – Ferdigstillelse av anlegget

Hovedentreprise for Kongens gate:

- September 2023 – Kunngjøring av konkurranse
- Desember 2023 – Kontraktsinngåelse
- Januar 2024 – Oppstart av samspillsfase og detaljprosjektering
- Våren 2024 – Anleggsstart
- Sommer 2026 – Ferdigstillelse av anlegget

Fylkeskommunens vurderinger

Kongens gate prosjektet definerte mange mål i de tidligere utredningene som går på å sikre kollektivtrafikkens framkommelighet og gi bedre forhold for myke trafikanter ved å redusere barriereeffekten.

Det har pågått en omfattende prosess med politiske avklaringer rundt prinsipper og med knyttet samordning mellom Miljøpakkens parter.

Måloppfyllelse om framkommelighet for kollektivtrafikken er vurdert som god med vedtatte prinsipp-løsninger. Dette gjelder spesielt med løsningen «kollektivgate nord» over Skansen/Nidareid.

Videre i Kongens gate er det først og fremst kvalitetsforbedring av trikkespor, vegdekke og teknisk infrastruktur som er effekten av prosjektet. For gangtrafikken medfører den vedtatte prinsipp-løsning liten endring fra dagens situasjon, men det vil bli en merkbar kvalitetsheving. Kapasitet og framkommelighet for biltrafikk blir lite påvirket av de nye trafikk-løsninger.

Det er samtidig med gode trafikale løsninger, viktig å sikre god kvalitet på de løsninger som bygges. Dette er med til å sikre bærekraft for prosjektet. Standard og erfaring fra Innherredsveien bør her legges til grunn. Herunder er det også viktig å bruke de tekniske designelementer som det i fellesskap er etablert innenfor Miljøpakken.

Når det gjelder plattformlengder og kryssutforming er forutsetningene som ligger til grunn for de politiske saker førende.

Det er et overordnet mål om å sikre og etablere så mye grøntanlegg som mulig i gata. I arbeidet med byggeplan er det derfor et ønske om å være kreativ og søke løsninger som gir gate et grønt preg.

Med tanke på kryssutforming mot Mellomila i forbindelse med kollektivgate nord, pågår en dialog med Trondheim kommunes byplankontor for avklaring. Men som tidligere nevnt er tilbakemeldingen så langt, at om at det kun er utkjøring, da krever reguleringsplan. Prosjekteier følge videre opp denne saken og vil søke minst mulig konsekvens for fremdriften.

Samlet sett vurderes det at Kongens gate prosjektet med dets vedtatte prinsipper og nærmere angitte premisser ref. notat (vedlegg 1), er et godt og modent prosjekt klar for gjennomføring og det anbefales derfor oppstart.

Med tanke på nødvendig avklaring rundt styringsrammen for prosjektet før det går videre i fasene, er det i saken pekt på at kostnadsoverslag for gateprosjektet Kongens gate med korleksjon for ekstern finansiering, angir en forventet kostnad på 390 mill. 2023-kr (P50 +/- 10%).

Gateprosjektet Kongens gate er imidlertid som opplyst inkludert i Miljøpakken sin portefølje med en styringsramme på 402 mill. 2023-kr.

Summert vurderes at det under gjeldende forutsetninger rundt usikkerhet knyttet til grensesnitt og finansiering fra eksterne, samt under gjeldende usikkerheter om kostnadsutvikling innenfor veganlegg, blir mest hensiktsmessig om styringsrammen for prosjektet fastholdes på 402 mill. 2023-kr, tilsvarende som den er satt innenfor Miljøpakken sin portefølje.

Uavhengig av styringsramme vil prosjektet, som det generelt er gjeldende, jobbe for å ivareta effektiv gjennomførsel og redusere kostnadene i prosjektet, uten at det skal gå på bekostning av kvalitet og trafiksikkerhet.

Anbefaling

Miljøpakkens kontaktutvalg anbefales å godkjenne at styringsramme for gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 2 og 3 settes til 402 mill. 2023-kr inkl. mva.

Det anbefales videre at Kontaktutvalget slutter seg til øvrige vurderinger i saken og godkjenner prosjektering og gjennomføring av prosjektet i henhold til prinsippene angitt i saksfremlegg med vedlegg.

Fylkeskommunens innstilling:

1. *Kontaktutvalget godkjenner at styringsramme for gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 2 og 3 settes til 402 mill. 2023-kr inkl. mva.*
2. *Kontaktutvalget slutter seg til vurderingene i saken og godkjenner oppstart av prosjektet.*

Ad sak 30/23 RVU og byindeks - orientering (Svv)

Statens vegvesen orienterer om resultater fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022 og byindeks.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

1. Oppsummering

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar - april 2023 var 1,8 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Elbil

Per april 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 130 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022.

Elbilene utgjør 28 prosent av personbilene i Miljøpakken. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 35 prosent i april 2023. Dette er på samme nivå som forrige måned og høyere enn noen gang tidligere.

Kollektiv

Tall fra AtB viser en positiv utvikling for mars og april sammenlignet med 2022. Det var nærmere tre millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i april 2023. Dette er en økning på 10 prosent sammenlignet med april 2022.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-april 2023 ble det foretatt drøyt 149 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 000 (52%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-april 2019 er det en økning på 19 prosent på Trønderbanen.

Sykkel

På Svingbrua og Rotvollekra var antall syklende i januar - mars på samme nivå som i 2019. I april var det færre syklende sammenlignet med 2019. Været vil være av betydning her.

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. En del av dette arbeidet har bestått i å kartlegge de sykkeltellerne som finnes i dag og status på disse tellerne. Videre arbeides det med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen vil etablere en ny teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellerne kan godkjennes og innlemmes i Trafikkdata.no. Det er også besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Dette er et arbeid som er godt i gang.

2. Utvikling i trafikken

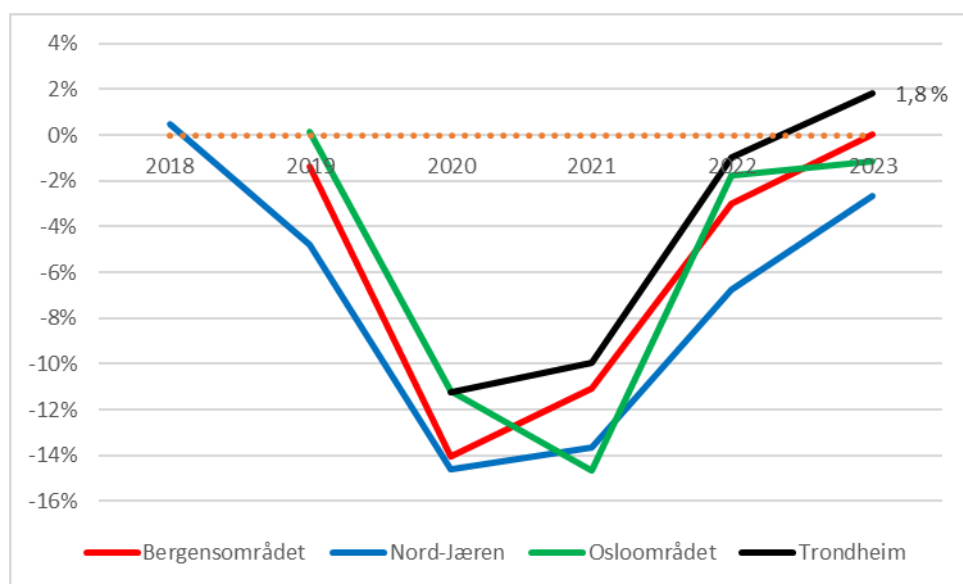
Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byveksttalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen.

2.1 Byindeksen

Byindeksen viser utviklingen i biltrafikk¹ i tellepunkter sammenlignet med referanseår. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt.

Figur 1 viser trafikknivået for perioden januar-april 2023 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Trondheimsområdet har 2019 som referanseår, Nord-Jæren har 2017, og Bergensområdet og Oslo-området har 2018 som sitt referanseår. Indeksene mellom byområdene er dermed ikke direkte sammenlignbare.

I Trondheimsområdet var trafikken i januar - april 2023 1,8 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019. De øvrige byområdene hadde noe lavere trafikknivå i januar - april, sammenlignet med tilsvarende måneder i deres referanseår.

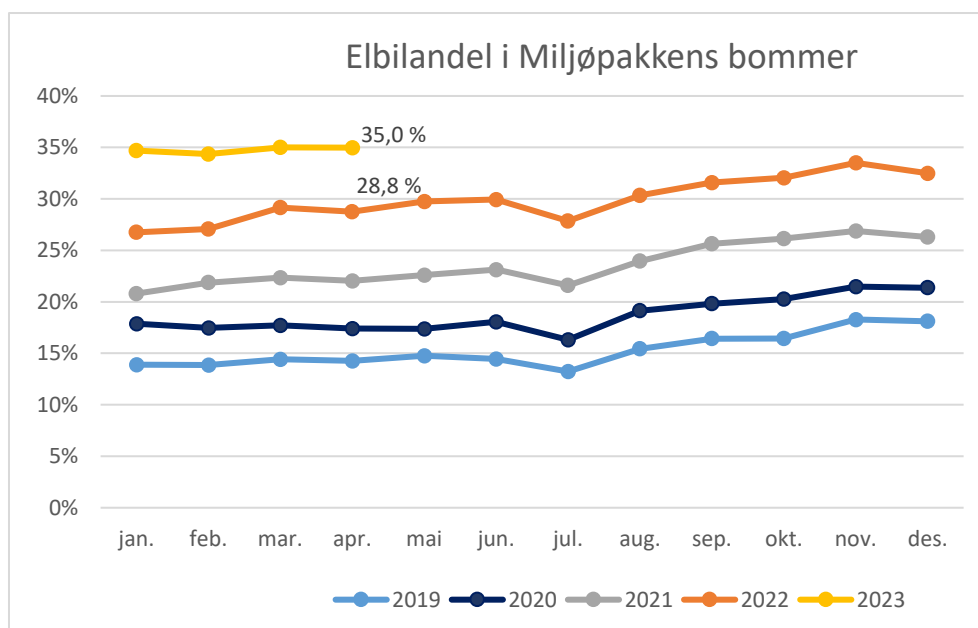


Figur 1 Utviklingen i trafikkmengde for små kjøretøy i perioden januar-april 2023 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Fire byområder. (Kilde: Statens vegvesen)

2.2 Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner

Elbilene utgjør 28 prosent av personbilene i Miljøpakken. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 35 prosent i april 2023. Dette er på samme nivå som forrige måned og høyere enn noen gang tidligere.

¹ Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Data fra reisevaneundersøkelser kan brukes som en supplerende kilde for å skille ut gjennomgangstrafikk eller næringstransport med personbil.



Figur 2: Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner. Per måned 2019-2023 (Kilde: Vegamot).

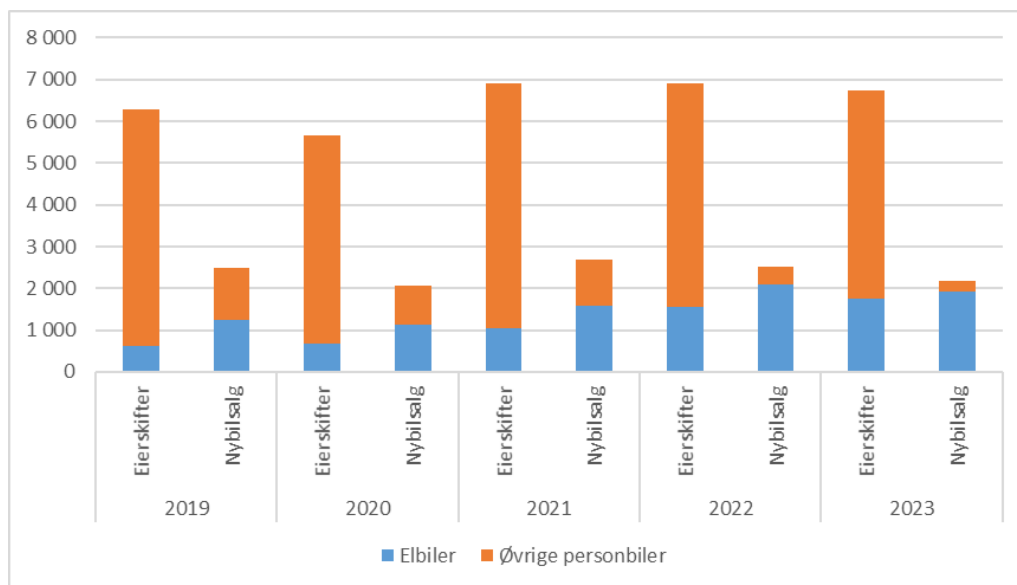
3. Eierskifte og nybilsalg

Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser tall på eierskifter og førstegangsregistreringer av biler fordelt på drivstoff.² Eierskifte av kjøretøy kan brukes til å følge med på bruktbilmarkedet, og andelen av bruktbilmarkedet som er elbiler, i miljøpakkeområdet. En og samme person kan ha flere eierskifter i løpet av samme år. Statistikken kan brukes til å følge med på aktiviteten på bruktbilmarkedet i miljøpakkeområdet og hvilken type drivstoff som er mest populære i markedet.

Figur 3 viser utvikling i antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet for januar-april 2019-2023. Figuren viser at aktiviteten på bruktmarkedet i januar- april 2023 er på samme nivå som samme periode de to foregående årene. Figuren viser også at andelen elbiler av eierskiftene har økt år for år. Av eierskiftene i januar-april 2023 utgjør elbilene 26 prosent av kjøretøyene, mot 10 prosent i samme periode i 2019.

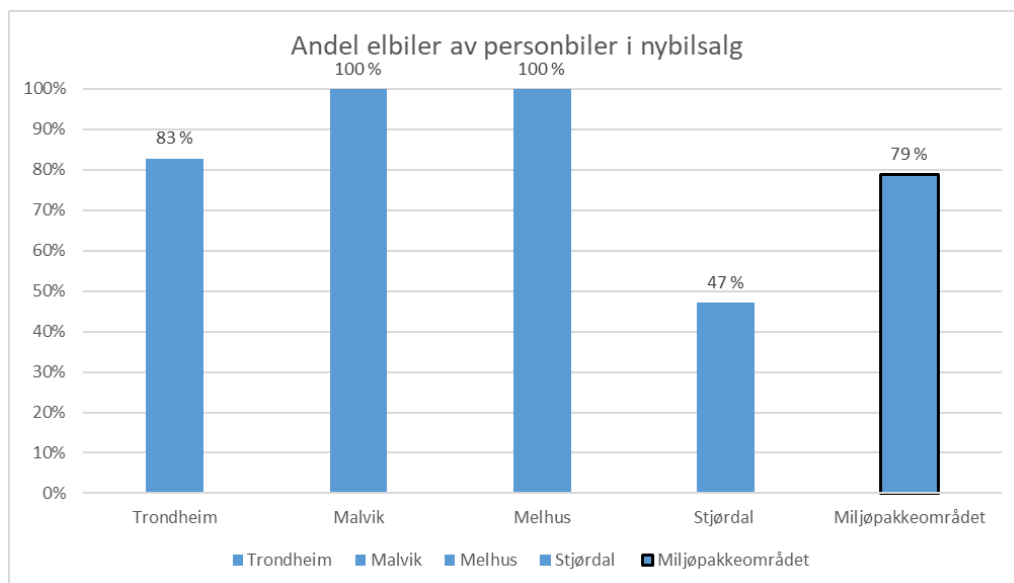
Det var rekordmange førstegangsregistrerte biler i 2021 og 2022. De fire første månedene i 2023 har antall førstegangsregistrerte biler vært lavere enn samme periode 2021 og 2022. Elbilandelen av nybilsalget i miljøpakkeområdet hittil i år er nå hele 89 prosent mot 51 prosent i 2019.

² Opplysningene er hentet og gjengitt med samtykke fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS, www.ofv.no. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



Figur 3 Antall elbiler og øvrige personbiler av nybilsalg og eierskifter i miljøpakkeområdet. Januar-april 2019-2023 (Kilde: OFV)

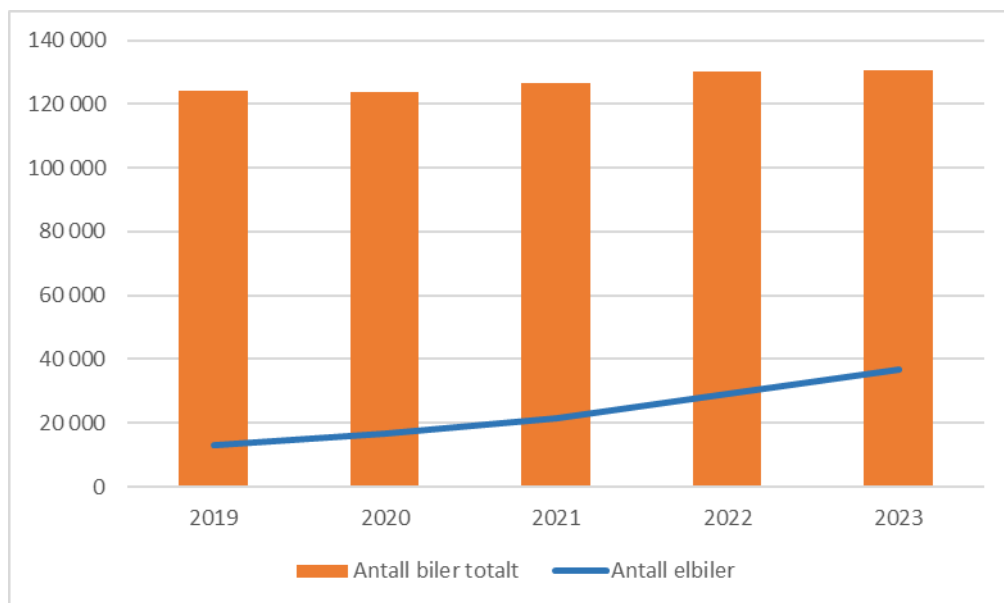
Elbilsalg per kommune i Miljøpakken og for miljøpakkeområdet samla for januar-april 2023 fremgår av Figur 4 nedenfor.



Figur 4 Andel elbiler av nybilsalg i januar-februar 2023 (Kilde: OFV)

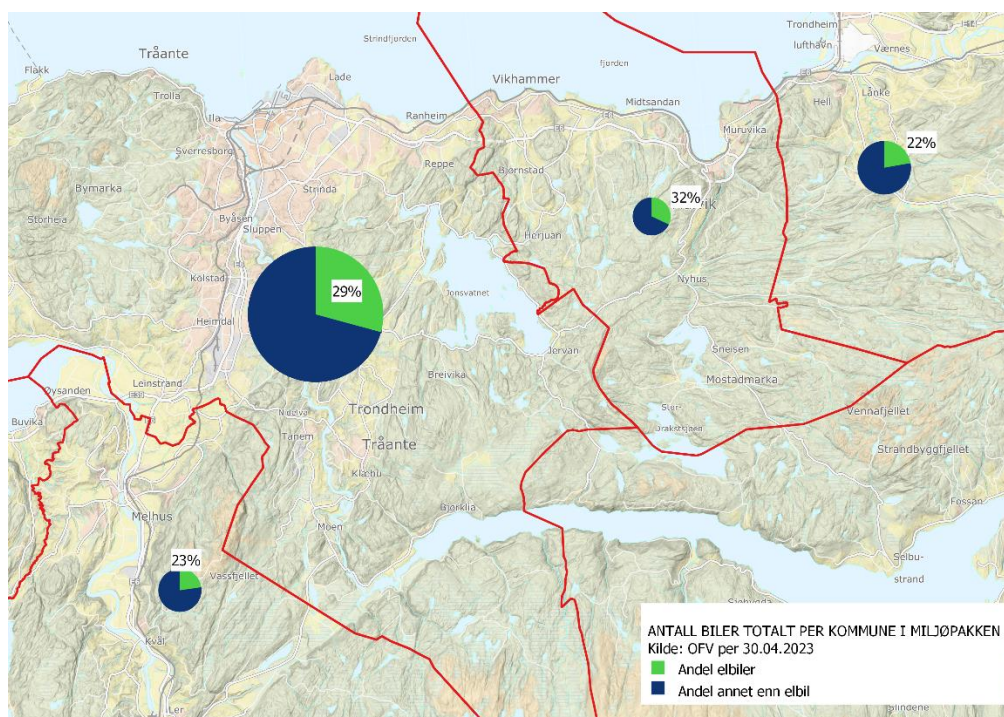
4. Kjøretøybestand av personbiler

Per april 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 130 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var ved utgangen av april 2023 28 prosent. På samme tid i fjor var elbilandelen 22 prosent og i april 2019 var elbilandelen 10 prosent.



Figur 5 Antall personbiler totalt og antall elbiler i miljøpakkeområdet. Per 28.04.2019-2023 (Kilde: OFV).

Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se Figur 6). I figuren viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrige biler. Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 97 600 biler. Av disse er 29 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal, hvor elbilandelen er lavere (22 prosent). I Melhus er det om lag 9 900 biler og rundt 23 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 32 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7 700 biler).

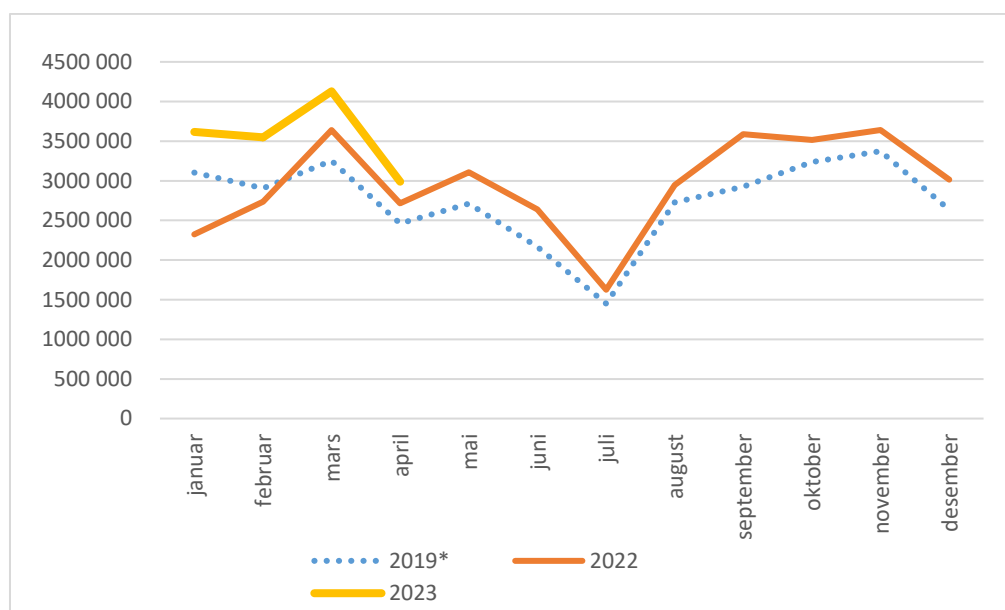


Figur 6: Antall biler totalt per kommune i miljøpakkeområdet, og andel elbiler. Per 30.04.2023 (Kilde: OFV).

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

Tall fra AtB viser at det var nærmere tre millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i april 2023.³ Dette er en økning på ti prosent sammenlignet med april 2022. Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021. 2019-tallene er dermed ikke sammenlignbare med tallene for 2022 og 2023.

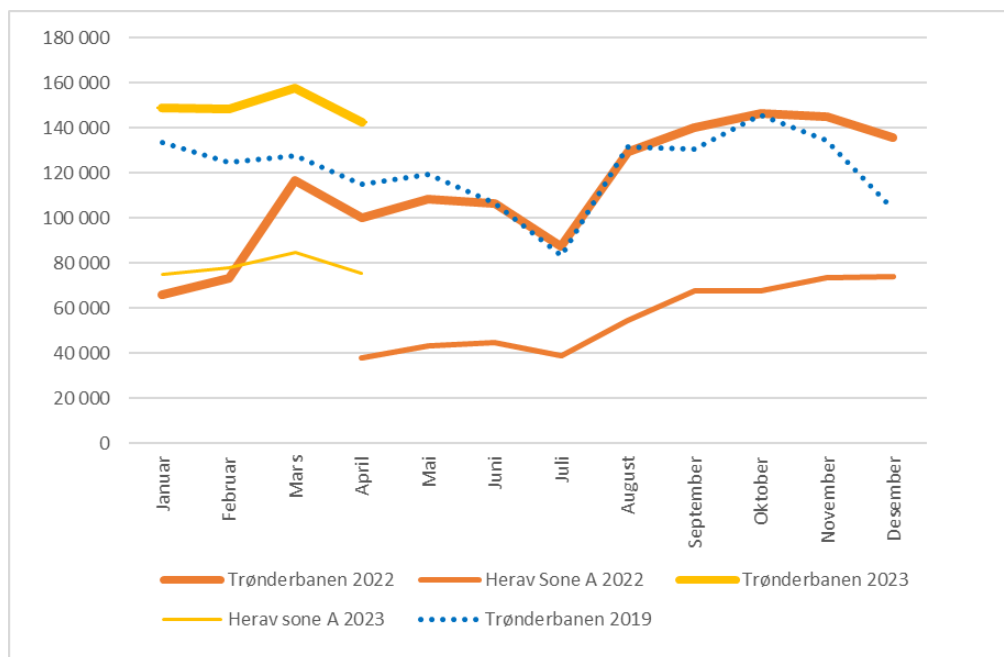


Figur 7. Antall påstigende buss og trikk per måned. 2019, 2022 og 2023. *Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal. (Kilde: AtB)

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-april 2023 ble det foretatt drøyt 149 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 000 (52%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-april 2019 er det en økning på 19 prosent på Trønderbanen.

³ Tallene omfatter trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim), som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet.



Figur 8. Antall reiser på Trønderbanen og i sone A per måned, 2019-2023. Kilde: SJ Norge

Januar og februar 2022 var preget av koronarestriksjoner og dermed relativt få reisende. Økningen i reiser fra februar til mars 2022 skyldes fjerning av restriksjoner i kombinasjon med at det fra 1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med Atb-billett i hele sone A. Det var en positiv utviklingen i antall reiser i sone A i 2022 og hittil i 2023.

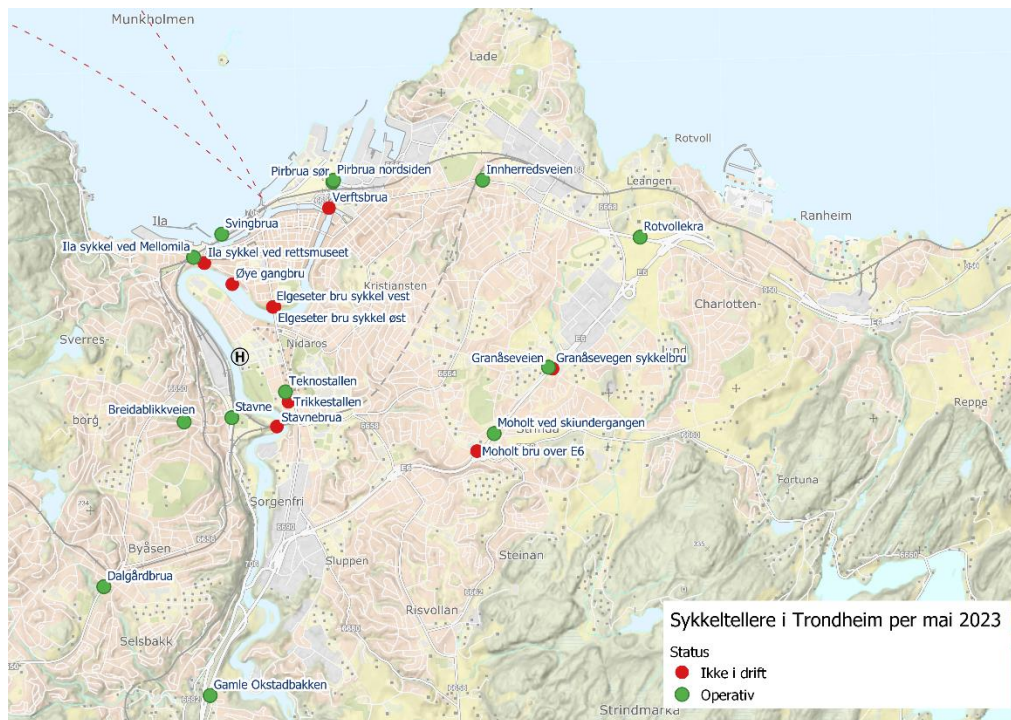
6. Syklende

Hvor mange som sykler vil påvirkes av vær og føre. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommermånedene. Nedgangen i juli kan forklares med sommerferie, mens variasjonene i mars og april fra år til år til dels kan skyldes påske.

6.1 Arbeid med sykkeldata

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. En del av dette arbeidet har bestått i å kartlegge de sykkeltellerne som finnes i dag og status på disse tellerne. Kartleggingen for Trondheim er vist i kartet nedenfor (Figur 9).

Videre arbeides det med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen vil etablere en ny teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellerne kan godkjennes og innlemmes i Trafikkdata.no. Det er også besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Dette er et arbeid som er godt i gang.

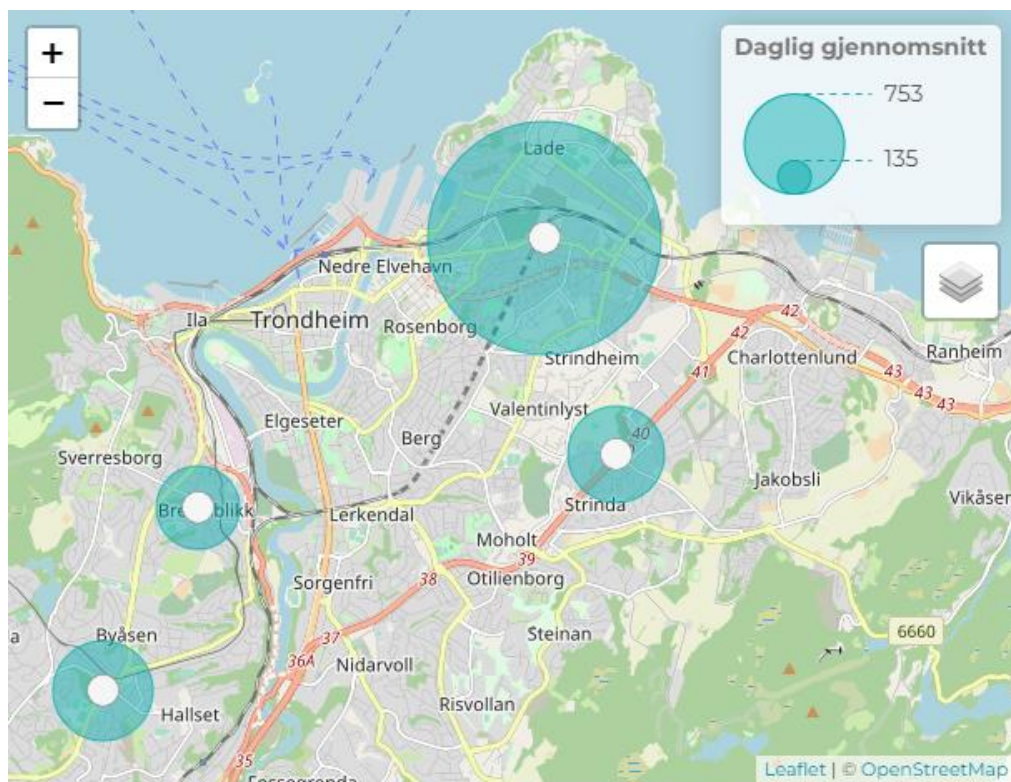


Figur 9 Sykkeltellere i Trondheim etter status på teller. Per mai 2023. (Kilde: Miljøpakken)

6.2 Syklende i Trondheim kommune

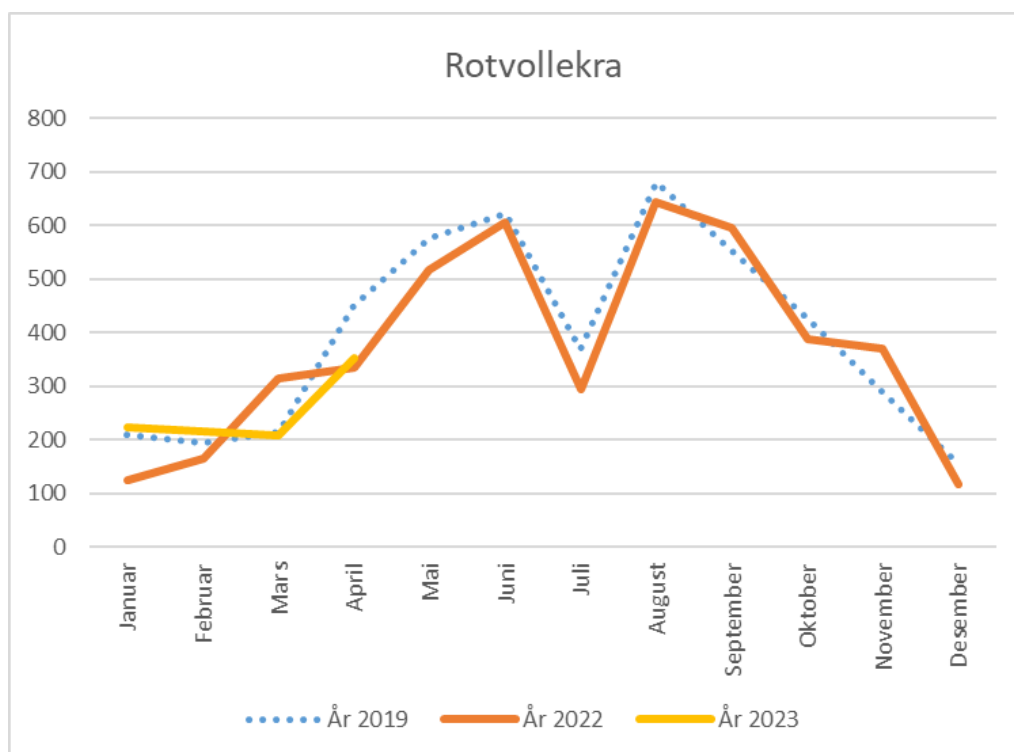
I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. De nye sykkeltellerne er, som kartet nedenfor viser, plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Størrelsen på sirklene i kartet viser gjennomsnittlig antall syklende forbi registreringspunktene per døgn i perioden januar-april. Det er flest syklende i Innherredsveien. Her har det i gjennomsnitt passert rundt 750 syklende hver dag i perioden januar-april. Det er i flere syklende i ukedagene enn i helg. I gjennomsnitt passerer nærmere 1000 syklende tellepunktet i Innherredsveien per dag mandag-fredag.

For de nye sykkeltellepunktene kan vi ikke si noe om utvikling over år, men så langt ser vi samme mønster som for tellerne på Rotvolllekra og Svingbrua hvor vi har historiske data. Se denne nettsiden for daglige oppdateringer av antall syklende i de nye tellepunktene: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>.



Figur 10 Gjennomsnittlig antall syklende per dag, fordelt på tellere. Januar 2023 – april 2023. (Kilde: Eco-Visio)

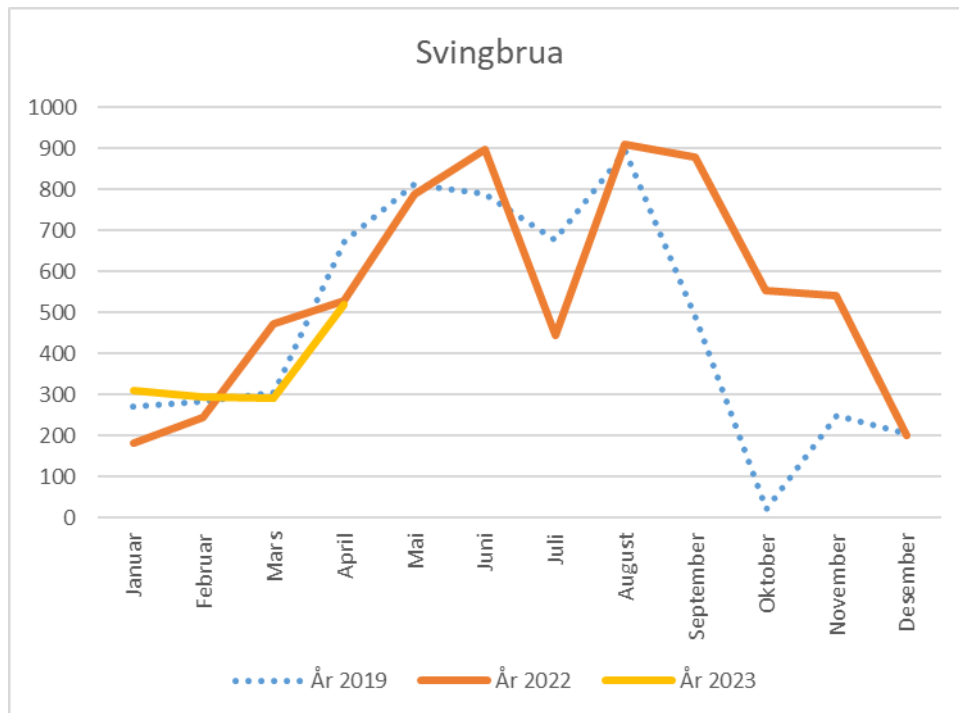
I januar - mars 2023 var antall syklende per døgn på Rotvollekra på nivå med 2019. Få syklende i januar og februar 2022 skyldes koronapandemien og økt bruk av hjemmekontor. I april 2023 er antall syklende per døgn lavere enn i 2019. Vær og føre vil ha betydning her.



Figur 11 Antall syklende per døgn og måned på Rotvollekra for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

På Svingbrua var antall syklende i januar - mars på samme nivå som i 2019. Som på Rotvollekra var det færre syklende i april sammenlignet med 2019. Været vil være av

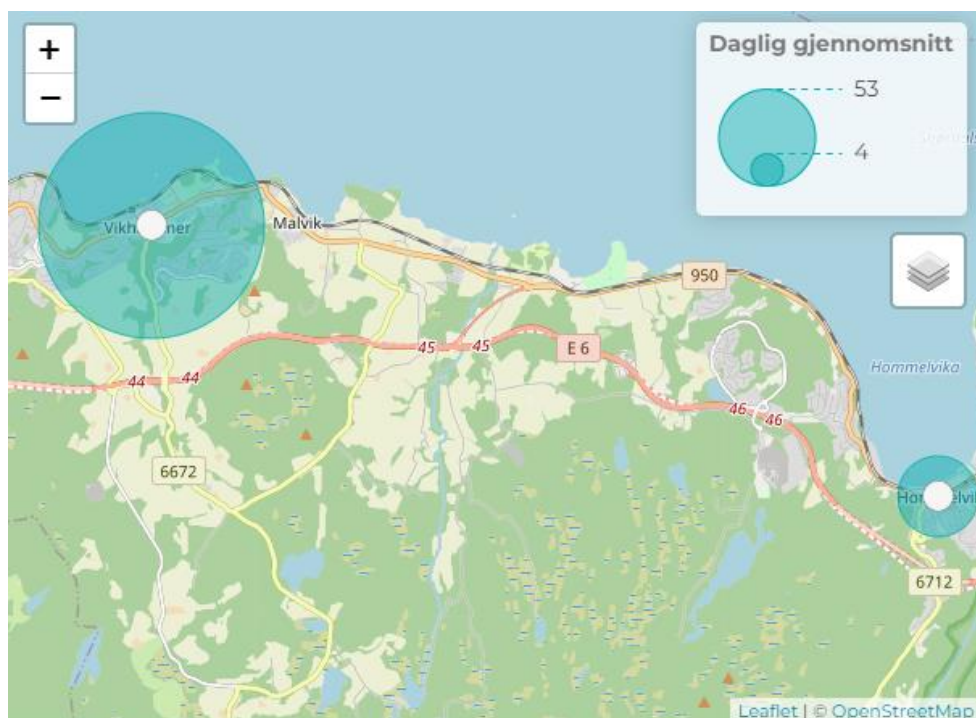
betydning her. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019.



Figur 12 Antall syklende per døgn og måned på Svingbrua for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

6.3 Syklende i Malvik kommune

I oktober 2022 ble det etablert to registreringspunkter for syklende og gående i Malvik kommune, en teller i Hommelvik og en på Vikhammer. Kartet nedenfor viser hvor tellerne er plassert og gjennomsnittlig antall syklende per dag i perioden januar - april 2023. På sikt vil en ha data til å se på utviklingen i antall syklist.



Figur 13 Gjennomsnittlig antall syklende per dag på Vikhammer og i Hommelvik, Januar 2023 – April 2023. (Kilde: Eco-Visio)



Miljøpakken

Måloppnåelse i Miljøpakken

2022



Innhold

Innledning.....	3
Sammendrag.....	4
Overordna vurdering av måloppnåelse.....	5
Oversikt - Mål, delmål og indikatorer.....	6
Overordnet mål.....	8
Lokale delmål.....	11
Delmål 1 - CO2.....	11
Delmål 2 - Miljøvennlige reiser.....	13
Delmål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging.....	15
Delmål 4 - Tilgjengelighet.....	19
Delmål 5 - Trafikkulykker.....	23
Delmål 6 - Luftkvalitet.....	25
Delmål 7 - Trafikkstøy.....	29
Delmål 8 - Næringstransport.....	32
Delmål 9 - Brukertilfredshet.....	36
Vedleggskapittel -Areal.....	39

Innledning

Måloppnåelse for Miljøpakken skal evalueres årlig, og dette har blitt gjort siden 2012 gjennom en evalueringsrapport som denne. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og være et grunnlag til å vurdere tiltak for å nå målene. I Miljøpakken er det i tillegg til det overordnede målet fastsatt flere lokale delmål. En oversikt over alle mål og indikatorer er listet opp i ["Oversikt - Mål, delmål og indikatorer"](#).

I bompengeavtalen for 2019 ble det lagt til grunn at det skulle fastsettes et videreutviklet nullvekstmål. Begrunnelsen var at utfordringer knyttet til kø, støy, luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk ikke forsvinner med nullutslippskjøretøy. I 2020 var en videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk, kommet på plass:

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

Denne rapporten presenterer evalueringen for 2022. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2021, for andre er sist tilgjengelig årgang 2022. Dette vil fremgå under hvert enkelt mål. Referanseåret er 2019 siden Byvekstavtalen ble inngått da.

Årene 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var preget av korona-pandemien. Mobiliteten i samfunnet var sterkt påvirket av nasjonale og lokale tiltak, og vil påvirke resultatene/tallene for flere av målene. Det kan derfor være vanskelig å sammenligne 2020, 2021 og delvis 2022 med årene før pandemien brøt ut.

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene i Miljøpakken.

Trondheim 03.05.2023

Oddgeir Myklebust

Leder Miljøpakkens sekretariat

Sammendrag

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at to av tre er positive til Miljøpakken, og denne andelen har vært stabil siden 2020. En større andel av befolkningen i Trondheim er positiv til Miljøpakken enn i nabokommunene. To av tre i miljøpakkeområdet oppgir å være fornøyd med hverdagsreisen sin, men dette er en nedadgående trend. Innbyggerne i Trondheim kommune opplever i større grad at det er enkelt å reise til jobb og skole, handelstilbud og til nærmeste sentrum enn innbyggerne i nabokommunene. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever også bedre tilgang til kollektivtransport, sammenlignet med nabokommunene. I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier i Miljøpakken, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Samordnet areal- og transportplanlegging reduserer transportbehovet og gjør det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst nedgang har det vært i Melhus sentrum og Stjørdal sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal kommune har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. I henhold til Byvekstavtalen har partene utarbeidet og vedtatt (2023) en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser. Utover i 2022 tok reiseaktiviteten seg opp igjen på kollektivtrafikken i Miljøpakken, men tall fra AtB og SJ viser at antall reiser totalt i 2022 ikke ble på samme nivå som den var i 2019.

Byindeksen viser en liten økning i trafikken med "lette" biler i 2022. Det er usikkert hvor mye av denne økningen som skyldes gjennomgangstrafikk og næringstransport, som ikke skal inngå i nullvekstmålet.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere fem prosent i Miljøpakken mellom 2019 og 2022. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2022 sammenlignet med 2019. Den viktigste årsaken til dette er at bosatte i Trondheim kommune i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Det er ikke mulig, basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt, å si om antall miljøvennlige reiser har økt sammenlignet med 2019.

Det har vært en nedgang i utslipp fra personbiler og en økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. Selv om utviklingen går riktig vei, kommer ikke nullvekstmålet til å

være nok for å nå utslippsmålene i Miljøpakken. Trafikkreduksjoner og en enda raskere overgang til nullutslippskjøretøy blir nødvendig, særlig innenfor næringstransporten der utviklingen har kommet mye kortere enn for personbiler.

Blant partene i Miljøpakken er det Trondheim kommune som har størst bilpark og størst andel elektriske kjøretøy (62 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte.

Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt et prosjekt som er helt eller delvis (over 50 prosent) utslippsfritt.

Overordna vurdering av måloppnåelse

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noen av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. I sum tyder det på måloppnåelse på nullvekstmålet i 2022.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. Når det gjelder de lokale delmålene, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oversikt – Mål, delmål og indikatorer

Mål	Indikator
Overordnet mål	
I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.	- Hovedindikator er byindeksen målt i tre års glidende snitt. Trafikkmengden skal ikke øke sammenlignet med 2019. - Reisevaneundersøkelsen (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet.
Lokale delmål	
1. Det skal slippes ut mindre CO ₂ . Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.	Beregnete utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning)
2. Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.	- Prosentvis befolkningsvekst (SSB) - Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet (RVU) - Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken (AtB)
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	- Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud - Boliger med stort/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg - Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon - Arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrale senterområder - Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder
4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.	Fire spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde?



Mål	Indikator
	- Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning til/fra kjøretøy, brøyting, universell utforming osv? Hvordan opplever du tilgangen til kollektivtransport? - Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse (inkluderes i neste års evaluering). I tillegg til holdningsundersøkelsen legges følgende indikatorer til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder: - Universell utforming på holdeplasser - Antall snarveier som bedrer tilgangen til holdeplasser
5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	- Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet - Malvik, Melhus og Stjørdal: <i>Status fra Luftkvalitet i Norge - offentlig informasjon om luftkvalitet</i> og kvalitative beskrivelser.
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres	- Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy - Strategisk støykartlegging Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? - I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor?
8. Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv	- Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasse - Antall og andel nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler - Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser - Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy - Miljøkrav i anleggsgjennomføring.
9. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken	Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? - Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. - Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn to år siden - Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Overordnet mål

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

Vurdering av måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Denne viser at Miljøpakken har nådd målet, men den inkluderer to år med pandemi og en generelt lavere reiseaktivitet. Byindeksen i et tre års glidende snitt er dermed ikke egnet til å vise den reelle trafikken i dag sammenlignet med referanseåret. Byindeksen for 2022 er mer interessant. Den viser en liten vekst (0,4 prosent) i trafikken i 2022 sammenlignet med 2019. Indeksen har med seg trafikk som ikke omfattes av nullvekstmålet, som gjennomgangstrafikk og næringstransport i "lette" biler. Byindeksen bør dermed vurderes i sammenheng med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU).

RVU viser en nedgang i andel bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil i 2022. Andelen reiser til fots økte og andelen reiser med sykkel og kollektivt var på samme nivå. Selv om andelen bilreiser har gått ned vet vi ikke sikkert om hvordan den totale reiseaktiviteten har vært i 2022, og dermed heller ikke totalt antall bilreiser, basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt.

Byindeks

[Byindeksen](#) er hovedindikatoren for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistrering fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger og gjennom bomstasjoner og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som "lette" kjøretøy, det vil si lengder kortere enn 5,6 meter og med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. En del næringstransport foretas med kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille mellom lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke skal inngå i målet. Byindeksen klarer heller ikke å skille ut gjennomgangstrafikk som ikke skal inngå i nullvekstmålet.

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det er trafikknivået i referanseåret 2019 det skal sammenlignes med.

Figuren nedenfor viser at trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt var 1,6 prosent mindre enn i referanseåret 2019.¹ Så lenge pandemiperioden fra mars 2020 til februar 2022 inngår i treårsperioden, vil indeksen vise en verdi som som er preget av det generelt lave trafikknivået som var i denne perioden.

Resultat nullvekstmål

Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 1,6 % mindre.

Figur 1. Resultat nullvekstmål. Treårs glidende gjennomsnitt. (Kilde: Statens vegvesen)

Dersom vi ser på endringen i trafikkmengde i 2022 sammenlignet med 2019, ser vi en økning på 0,4 prosent. Trafikkmengden i 2022 er med andre ord høyere enn den var i 2019, men dersom det er vekst i gjennomgangstrafikk og i næringstransport med "lette" biler vil indeksen være påvirket av dette.

Reisevaneundersøkelsen (RVU)

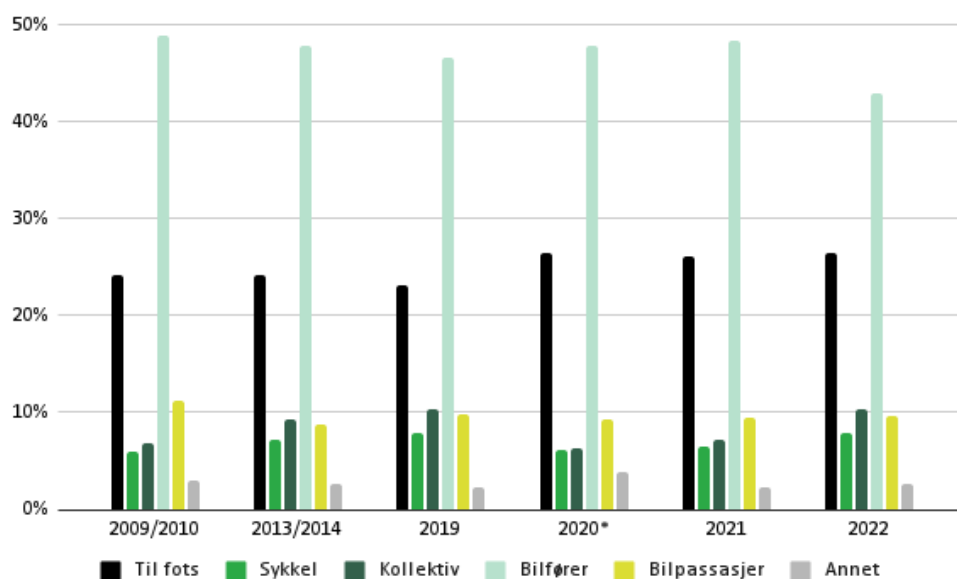
I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser.

Utover i 2022 har reiseaktiviteten økt igjen i miljøpakkeområdet, men sammenlignet med 2019 gikk andelen bilførerreiser ned i 2022. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt kjørte mindre bil. Andelen reiser til fots økte og andelen reiser med sykkel og kollektivt var på samme nivå.

Vi har hatt en befolkningsvekst i miljøpakkeområdet (se delmål 2). Selv om andelen bilreiser har gått ned så har ikke nødvendigvis totalt antall reiser med bil blitt redusert.

Det er Statens vegvesen som følger opp byvekstavtaleområdene på hovedindikator (byindeksen) og støtteindikator (RVU), men deres vurderinger har ikke vært tilgjengelige i tide til ferdigstilling av denne rapporten. Den overordnede reisemiddelfordelingen fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene brukt i denne rapporten er innhentet fra Statens vegvesen, men de er ikke ferdig kvalitetssikret. Miljøpakken har ikke mottatt øvrige data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene for 2022 i tide til å gjøre ytterligere analyser på disse og som kan forklare nedgangen i andelen reiser med bil.

¹ Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -5,2 prosent og 2,0 prosent. Dette intervallet er et konfidensintervall på 95 prosent, som betyr at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor dette intervallet 95 prosent av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor mange trafikkregistreringspunkt som inngår i beregningene, men også større trafikale omfordelinger vil bidra.



Figur 2. Reisemiddelfordeling. Bosatte i miljøpakkeområdet. RVU 2009/10, 2013/14, 2019, 2020, 2021 og 2022. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

*I 2020 er opplysninger om detaljert kollektivbruk mangelfulle som har gjort at det ikke har vært mulig å plassere reisene i riktig kategori (kollektiv/annet). De usikre kollektivreisene er dermed i sin helhet plassert i "annet"-kategorien. Det betyr at nedgangen i kollektivandel fra 2019 til 2020 ikke er fullt så stor som tallene viser.

Lokale delmål

Delmål 1 – CO2

Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Vurdering av måloppnåelse

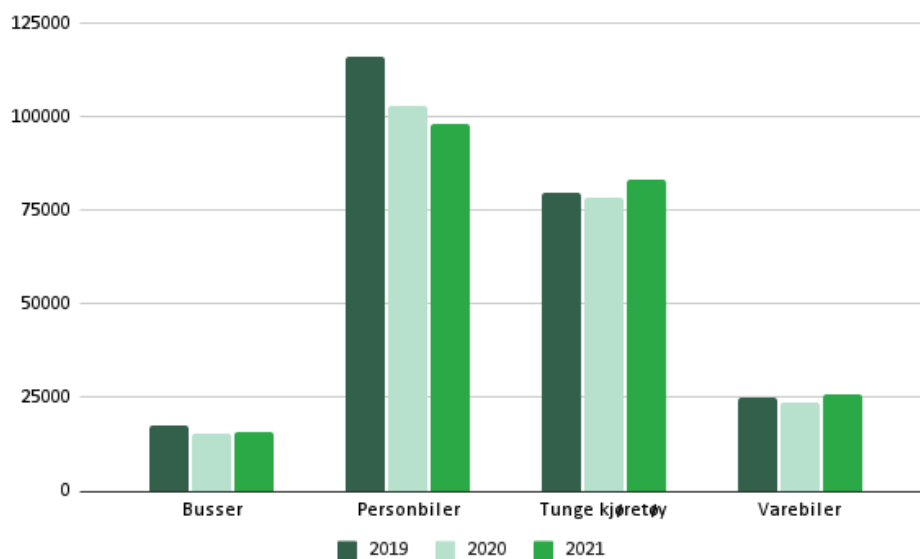
Flere av partene i Miljøpakken har vedtatt lokale klimamål. Samlet sett for veitrafikken har utslippene i miljøpakkeområdet gått ned med 6,4 prosent fra 2019 til 2021. Det har vært en nedgang i utslipp fra personbiler og en økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. Denne utviklingen kan forklares med mindre kjøring på grunn av koronapandemien og økt bruk av elbiler. Samtidig har det vært en økning i godstransport på vei. Selv om utviklingen går riktig vei, kommer ikke nullvekstmålet til å være nok for å nå utslippsmålene i Miljøpakken. Trafikkreduksjoner og en enda raskere overgang til nullutslippskjøretøy blir nødvendig, særlig innenfor næringstransporten der utviklingen har kommet mye kortere enn for personbiler.

Beregnete utslippstall

Partene i Miljøpakken har vedtatt ambisiøse utslippsmål. I Trondheim kommune er det identifisert tre hovedområder som står for om lag tre-fjerdedeler av utslippene: Veitrafikk, anleggsmaskiner og annet som bruker rød diesel, samt produksjon av fjernvarme. I Trondheim sto veitrafikken alene for 36 prosent av utslippene i 2020.

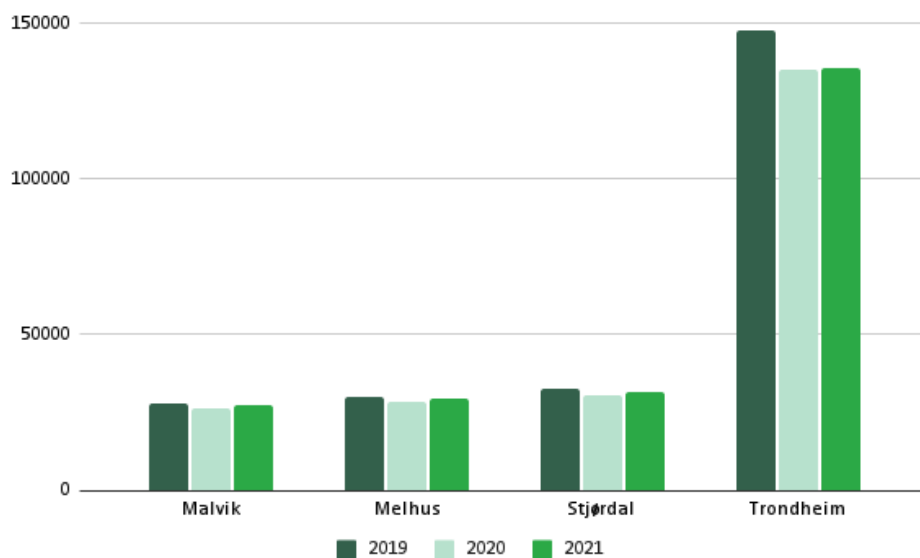
Siste tilgjengelige utslippstall er for 2021 og er beregnet av Miljødirektoratet. Figuren under viser utslipp fra veitrafikken i miljøpakkeområdet etter utslippskilde for perioden 2019–2021. Samlet sett for veitrafikken har utslippene gått ned med 6,4 prosent fra 2019. Utslippene fra personbiler går riktig vei. Dette kan forklares med mindre kjøring på grunn av koronapandemien og økt bruk av elbiler. Samtidig som det har vært en nedgang i utslippene fra personbiler, har det vært en økning i utslippene fra tunge kjøretøy og varebiler. I følge Miljødirektoratet² skyldes dette en økning i varetransporten, og den største økningen har kommet innen godstransport på vei.

² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk/>



Figur 3. Utslipp fra veitrafikk, etter utslippskilde. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2021 (Kilde: Miljødirektoratet).

Fordelt etter kommune har alle kommunene i Miljøpakken hatt en nedgang i utslippene fra veitrafikk fra 2019 til 2020, mens det i 2021 var en liten økning sammenlignet med 2020. Sammenlignet med 2019 reduserte Trondheim kommune klimautslippene fra veitrafikken med 8,4 prosent. Stjørdal kommune reduserte utslippene med 4 prosent, mens Malvik og Melhus reduserte utslippene med henholdsvis 2,5 og 2,6 prosent.



Figur 4. Utslipp fra veitrafikk, etter kommune. Målt i CO2-ekvivalenter. 2019-2021 (Kilde: Miljødirektoratet).

Delmål 2 - Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Vurdering av måloppnåelse

I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser. Utover i 2022 tok reiseaktiviteten seg opp igjen på kollektivtrafikken i Miljøpakken, men tall fra AtB og SJ viser at antall reiser totalt i 2022 ikke ble på samme nivå som den var i 2019.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere fem prosent i Miljøpakken mellom 2019 og 2022. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2022 sammenlignet med 2019. Den viktigste årsaken til dette er at bosatte i Trondheim kommune i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Det er ikke mulig å si om antall miljøvennlige reiser har økt mer enn befolkningsveksten basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt.

Befolkningsvekst

Ved inngangen til 2023 var det 269 200 innbyggere i miljøpakkeområdet. Dette tilsvarer en økning på 1,1 prosent fra 2022 og en økning på 4,8 prosent sammenlignet med 1.1.2019.

Tabell 1. Befolkning i miljøpakkeområdet, fordelt etter kommune. 1.1. 2019–2023. (Kilde: SSB, tabell 07459)

Kommune	2019	2020	2021	2022	2023
Trondheim	202235	205163	207595	210496	212660
Melhus	16562	16733	16949	17123	17340
Malvik	14040	14148	14334	14425	14662
Stjørdal	24028	24145	24283	24287	24541
Miljøpakken	256865	260189	263161	266331	269203

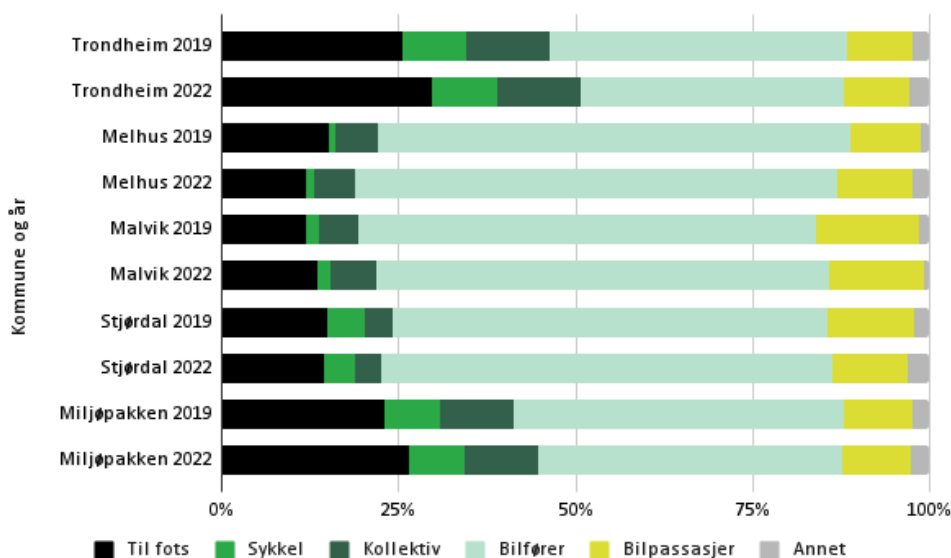
Det siste året har Malvik kommune hatt høyest prosentvis befolkningsvekst (1,6 prosent). Melhus kommune har hatt 1,3 prosent vekst. Trondheim kommune og Stjørdal kommune har hatt lavest prosentvis befolkningsvekst (1 prosent). I antall har Trondheim kommune hatt størst vekst i perioden.

Endring i miljøvennlige reiser

Figuren nedenfor viser reisemiddelfordelingen for Miljøpakken samla og etter kommune i 2019 og 2022 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Sammenlignet med 2019 gikk andelen

bilførerreiser i miljøpakkeområdet ned i 2022. Hovedårsaken til dette er en forbedret reisemiddelfordeling blant bosatte i Trondheim. Bosatte i Trondheim kommune har lavest andel reiser med bil, enten som bilfører eller bilpassasjer. Melhus og Malvik har høyest bilandel, hvor nærmere fire av fem reiser er med bil.

Selv om denne statistikken i sum viser en forbedret reisemiddelfordeling, sier den ikke noe om antall reiser har økt totalt. Det er tenkelig at vi har et annet reisemønster etter pandemien sammenlignet med før pandemien.



Figur 5. Reisemiddelfordeling etter kommune og i Miljøpakken samla. 2019, 2022. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser, Statens vegvesen).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

Påstigningstall i kollektivtrafikken

Påstigningstallene for buss og trikk i miljøpakkeområdet (sone A) for 2022 var ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Spesielt var påstigningstallene for januar og februar 2022 lavere på grunn av fortsatt reiserestriksjoner i samfunnet.

Når det gjelder tog var det i 2022 en nedgang i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. Siste halvdel av 2022 var det derimot flere reiser på Trønderbanen enn i 2019. 1. mars 2022 ble det mulig å reise med tog på AtB-billett i hele sone A. Det har vært en positiv utvikling i antall reiser i sone A utover i 2022. I gjennomsnitt utgjør reiser i sone A om lag 45 prosent av reisene på Trønderbanen.



Delmål 3 – Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Vurdering av måloppnåelse

Boligbygging i utkanten av tettstedene vil føre til større vekst i bilkjøring sammenlignet med kompakt byutvikling. Bedrifter med mange ansatte og mye besøk bør lokaliseres der de er mest tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler for flest mennesker. Dette gjør det enklere å reise miljøvennlig. Gjennom Byvekstavtalen har partene i Miljøpakken forpliktet seg til å konsentrere utvikling i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkt for å sikre effektiv og høy utnyttelse.

I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Melhus sentrum og Stjørdal sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal kommune har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. I henhold til Byvekstavtalen har partene utarbeidet og vedtatt (2023) en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud

I alle kommuner i Miljøpakken er det en økt andel boliger innenfor gangavstand til en holdeplass med et godt kollektivtilbud. I Trondheim er det i 2022 74,9 prosent av boligene som ligger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels kollektivtilbud. Dette er en økning på 0,3 prosent fra 2019. Det er en større andel av boligene som ligger i gangavstand til metrobuss, 39,6 prosent mot 39,4 prosent i 2019.

Tabell 2. Andel boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 sammenlignet med 2019 innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune)

Kommune - kollektivtilbud	Andel boliger 2022	Andel boliger 2019	Endring
Trondheim inkl. Klæbu - godt	74,9 %	74,6 %	+0,3 %
Melhus - godt	18,5 %	18,3 %	+0,2 %
Melhus - middels godt	14,6 %	13,9 %	+0,7 %
Malvik - godt	41,6 %	40,3 %	+1,3 %
Malvik - middels godt	8,6 %	8,9 %	-0,3 %
Stjørdal- godt	29,1 %	28,1 %	+1 %
Stjørdal- middels godt			

Boliger med stor/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg

Det er en positiv utvikling i flere av kommunene i Miljøpakken med at en større andel av boligene ligger i områder med potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. I Trondheim er dette definert ut fra kriterier som avstand fra sentrum, nærhet til tjenestetilbud, høyfrekvent kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur. I Melhus, Malvik og Stjørdal er det definert som 1-2 kilometer fra kommunesenter og tettstedssenter.

I Melhus er 58 prosent av boligene lokalisert innenfor 2 kilometer fra kommunesenter eller tettstedssenteret i kommunen. Dette er en økning på 0,4 prosent fra 2019. I Stjørdal er 68,8 prosent av boligene innenfor 2 kilometer fra kommunesenter eller tettstedssenter. En endring på 1,3 prosent fra 2019. I Malvik er det ingen endring i sum fra 2019 til 2022, men det er en økning i andelen boliger innenfor en kilometer fra kommunesenter. Se vedleggskapittelet om areal for flere tall og kart .

Tabell 3. Boliger innen 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedsområde. Melhus, Malvik og Stjørdal. 2019, 2022. (Kilde:Matrikkelen, Trondheim kommune).

Kommune	1-2 km fra kommune- eller tettstedssenter		Endring
	2022	2019	
Melhus	58,0 %	57,6 %	+0,4 %
Malvik	73,1 %	73,1 %	0 %
Stjørdal	68,8 %	67,5 %	+1,3 %

I Trondheim kommune er 67,3 prosent av boligene i områder definert som stort eller middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. Dette er en økning på 0,7 prosent fra 2019.

Tabell 4. Boliger i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg i Trondheim kommune. 2019, 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Kommune	Stort eller middels stort potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg		Endring
	2022	2019	
Trondheim	67,3 %	66,6 %	+0,7 %

Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon

Det er en økning i andel boliger i Trondheim kommune som ligger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon (jfr. strategikart til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050).

Andel boliger i områder pekt på som bymessig fortetting i byutviklingsstrategien har økt med 0,1 prosent fra 2019. Innenfor disse områdene er det store areal som er planavklart eller under planlegging, deriblant områdene Nyhavna og Sluppen. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 5. Boliger i områder for bymessig fortetting i Trondheim. 31.12. 2019/ 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Totalt antall boliger i Trondheim	Andel boliger innenfor bymessig fortetting		Endring
	2022	2019	
112 805	35,4 %	35,3 %	+0,1 %

Andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner har økt med 7,1 prosent fra 2019 til 2022. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 6. Boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner i Trondheim. 31.12. 2019/ 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Totalt antall boliger i Trondheim	Andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner		Endring
	2022	2019	
112 805	31,9 %	24,8 %	+7,1 %

Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i sentrale senterområder

Virksomheter med mange besøkende og arbeidsplasser bør lokaliseres i sentrale områder med best tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler for flest av innbyggerne. På den måten bidrar det til at flere kan reise miljøvennlig.

I Trondheim er det en liten nedgang (-1,0 prosent) i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. Dette området strekker seg fra Sluppen i sør til Nyhavna i nord.

I Melhus og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i kommunesentrene, med en økning på henholdsvis 10,2 prosent og 12,7 prosent. I Malvik er det også en positiv utvikling med 1,1 prosent økning, men her er det en lavere andel (61,8 prosent) av de ansatte som er lokalisert i kommunesenteret.

Vedleggskapittelet om areal viser kart over hvor de besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassene er lokalisert og bransjetilhørighet.

Tabell 7. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. 2019, 2022. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Kommune	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder		Endring
	2022	2019	
Trondheim	74,5 %	75,5 %	-1,0 %
Melhus	90,6 %	80,4 %	+10,2 %
Malvik	61,8 %	60,7 %	+1,1 %
Stjørdal	88,4 %	75,7 %	+12,7 %
Miljøpakken	75,0 %	74,7 %	+0,3 %

Parkering

Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Stjørdal sentrum og Melhus sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal sentrum har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 8. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder. 2019/2020, 2022. (Kilde: Trondheim kommune, Malvik kommune, Melhus kommune og Stjørdal kommune).

Område	2022	2019/2020*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,7 %	2,2 %	-0,5 %
Melhus sentrum	5,7 %	7,4 %	-1,8 %
Hommelvik sentrum	3,4 %	3,4 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	9,6 %	-1,2 %

*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020.

Delmål 4 – Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Vurdering av måloppnåelse

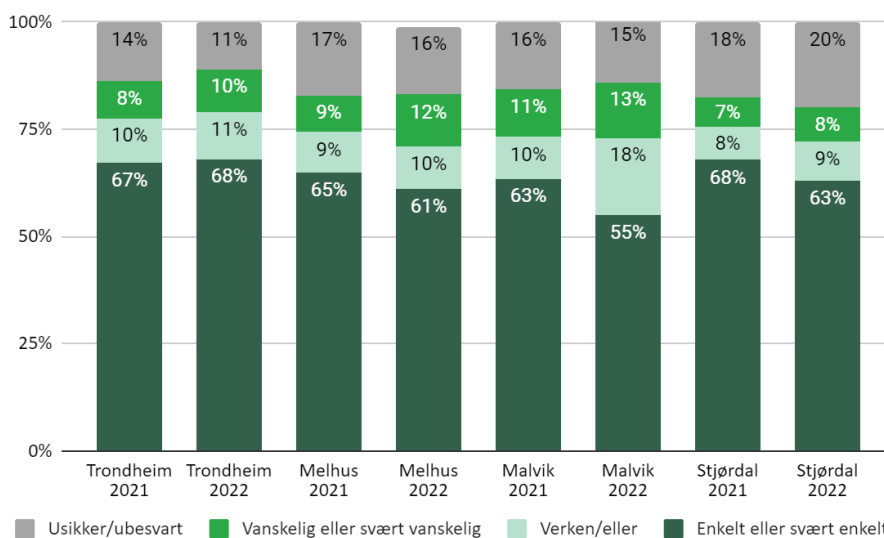
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at innbyggerne i Trondheim kommune i større grad opplever at det er enkelt å reise til jobb og skole, handelstilbud og til nærmeste sentrum enn innbyggerne i nabokommunene. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever også bedre tilgang til kollektivtransport, sammenlignet med nabokommunene.

I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

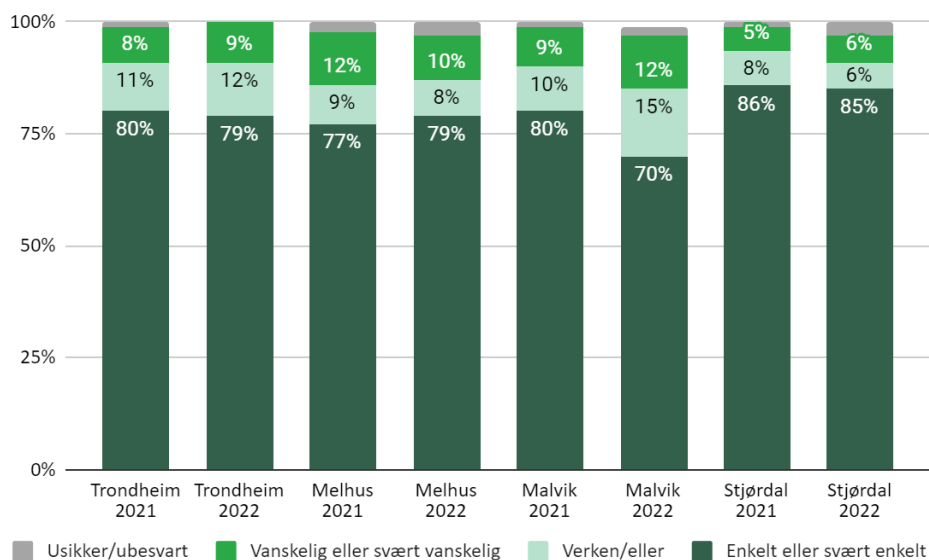
To av tre, 67 prosent, i miljøpakkeområdet opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkelt. Det er samme andel som i 2021, men redusert fra 71 prosent i 2020.

Det er variasjoner mellom kommunene, fra 55 til 68 prosent. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkel enn i nabokommunene. Spesielt i Malvik har det vært en nedgang i andelen som opplever at det er enkelt å reise til jobb eller skole, fra 63 prosent i 2021 til 55 prosent i 2022. Den store andelen usikker/ubesvart kommer av at mange ikke har en jobb- eller skolereise.



Figur 6. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb og skole? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022)

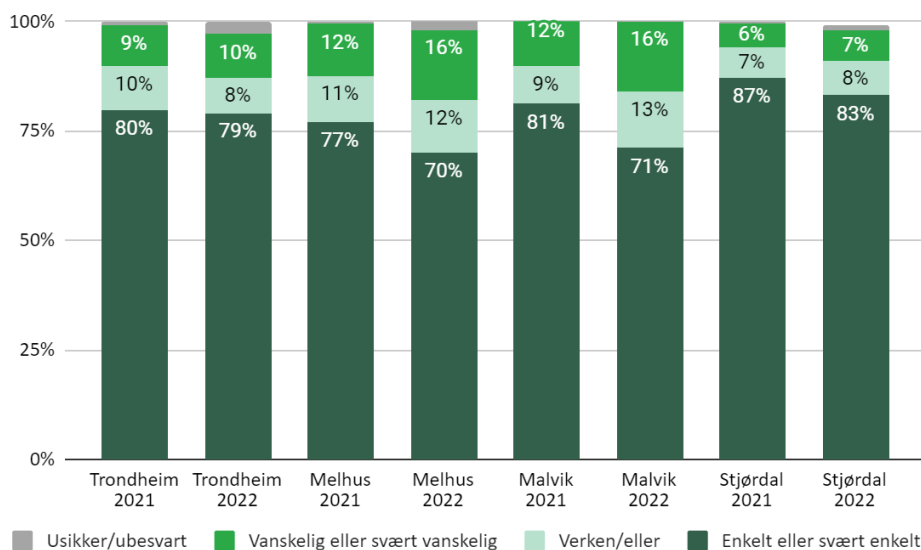
Åtte av ti i miljøpakkeområdet opplever reisen til handels- og servicetilbud som enkel eller svært enkel. Dette en nedgang fra 81 prosent i 2021, og 86 prosent i 2020. Med unntak av i Melhus, hvor det har vært en økning på to prosentpoeng, er det en nedgang i alle kommuner i andelen som opplever reisen til handels- og servicetilbud som enkel eller svært enkel. Den største nedgangen er i Malvik, fra 80 prosent i 2021 til 70 prosent i 2022.



Figur 7. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

I miljøpakkeområdet opplever 79 prosent at det er enkelt eller svært enkelt å reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde, en nedgang fra 80 prosent i 2021. Fordelt på kommune, har det vært en nedgang i andelen som opplever det enkelt eller svært enkelt å reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde i samtlige kommuner i miljøpakkeområdet. Denne andelen varierer fra 83 prosent i Stjørdal, til 70 prosent i Melhus.

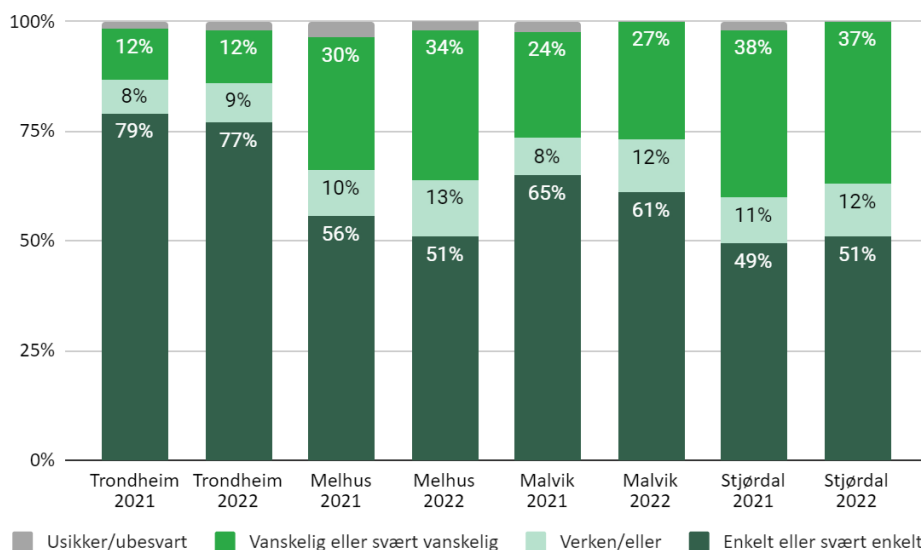
Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse inkluderes i neste holdningsundersøkelse og kan rapporteres på i neste års evalueringsrapport.



Figur 8. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

Det er store variasjoner i hvordan innbyggerne i miljøpakkeområdet opplever tilgangen til kollektivtransport. I spørsmålet er det spesifisert at tilgangen til kollektivtransport ikke bare handler om reisetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning, brøyting og universell utforming.

I Trondheim opplever 77 prosent enkel eller svært enkel tilgang til kollektivtransport. Denne andelen er derimot betydelig lavere i nabokommunene. I Malvik opplever 61 prosent tilgangen til kollektivtransport som enkel eller svært enkel, mens tilsvarende andel i Melhus og Stjørdal er 51 prosent. I nabokommunene oppgir 30-37 prosent at tilgangen til kollektivtransport er vanskelig eller svært vanskelig.



Figur 9. Hvordan opplever du at tilgang til kollektivtransport er? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022)

Universell utforming av holdeplass

I 2022 ble to universell utformede holdeplasser ferdig bygd. En på kommunal vei og en på fylkeskommunal vei.

Antall snarveier som bedrer tilgang til holdeplass

I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier i Miljøpakken, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

I 2014 ble det gjennomført et eget prosjekt på å kartlegge viktige gangforbindelser til metrobussholdeplasser. Av disse er over 70% gjennomført, eller igangsatt - eller sikret i private planer. I 2020 ble det gjennomført et tilsvarende prosjekt for å kartlegge behov for tiltak på gangforbindelser til holdeplasser på øvrige busslinjer. De siste par årene har ca halvparten av de prioriterte snarveiene blitt plukket fra dette prosjektet.

Snarveiprojektet



Snarveiprojektet har satset på å bygge snarveier som både reduserer avstand til, og øker attraktiviteten på gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser.

Snarveiene som er prioritert har eksistert fra før, men hvor standarden har blitt hevet. Standardheving har vært alt fra oppgradering og breddeutvidelse på dekket til belysning, håndløper og fundamentering for å sikre vinterdrift.

Delmål 5 - Trafikkulykker

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Vurdering av måloppnåelse

Siden referanseåret 2019, har antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet økt. Samtidig er antall drepte og hardt skadde lavere.

Fordelt på trafikantgrupper, er det flest drepte og skadde blant syklister og færrest blant gående. Etter en periode med nedgang i antall skadde og drepte syklister, kan det se ut til at trenden har snudd. Det er viktig å merke seg at dette er små tall som må tolkes med forsiktighet.

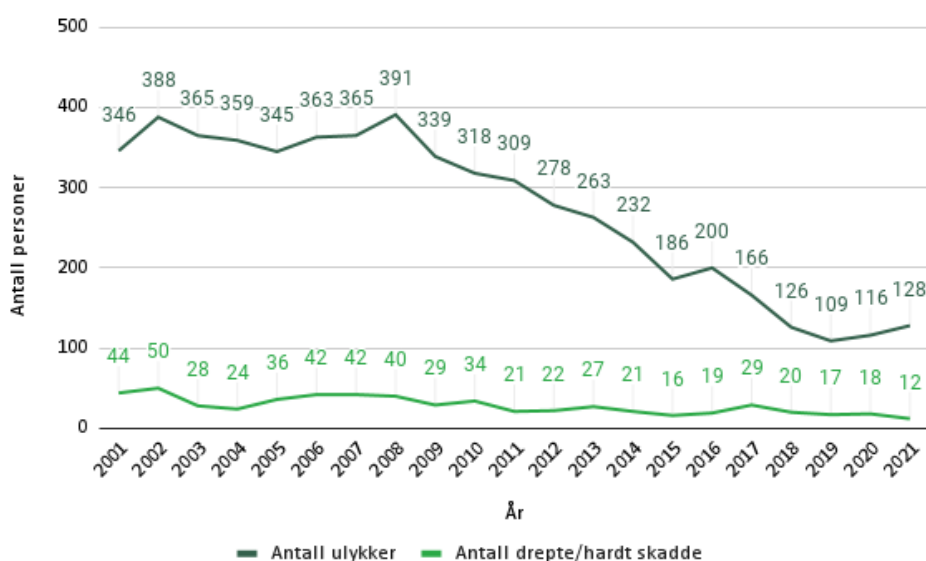
Ulykkesstatistikk fra Statistisk sentralbyrå

Det har vært en nedgang i antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet i perioden 2001-2021. Nedgangen har vært spesielt stor i perioden 2008-2019. Fra 2019 har det imidlertid vært en økning i antall politianmeldte trafikkulykker fra 109 i 2019 til 128 ulykker i 2021. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde i perioden 2001-2021.

Trafikkulykke

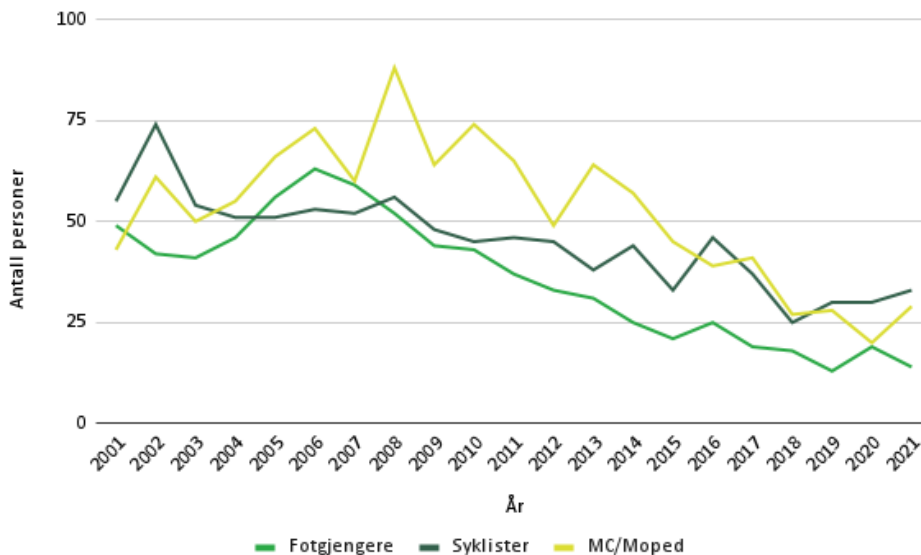


En trafikkulykke er en ulykke som skjer på privat eller offentlig vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, og hvor ett eller flere kjøretøy i bevegelse er innblandet. Med kjøretøy menes her alle motorkjøretøy og sykler.



Figur 10. Antall ulykker og antall drepte/hardt skadde i perioden 2001-2021. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

Figuren nedenfor viser antall drepte og skadde fordelt etter trafikantergruppe. Sammenlignet med referanseåret 2019 har det i 2021 vært en økning i antall ulykker med sykkel, mens antall trafikkulykker som involverer fotgjengere og moped/MC er omtrent på samme nivå.



Figur 11. Antall drepte og skadde, etter trafikantergruppe i perioden 2001-2021. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

Tallene er hentet fra ulykkesstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Det sist tilgjengelige året er 2021 og for å se utvikling over tid har vi inkludert tall tilbake til 2001. Statistikken omfatter trafikkulykker med personskade som er meldt til politiet. Statistikken mangler dermed en stor mengde trafikkulykker som skjer ute i trafikken og i byrom. Mørketallene er spesielt store for fotgjengere og syklister. Erfaringer fra blant annet Sverige og Harstad kommune har vist at sykehusrapporterte trafikkulykker er et viktig tilskudd i trafikk sikkerhetsarbeid og i planlegging av fysiske omgivelser. Erfaringer fra Harstad viste at den politirapporterte statistikken kun fikk med seg en tredjedel så mange trafikkulykker som de som ble registrert ved Harstad sykehus. Tall fra Malmø kommune har vist at singelulykker blant fotgjengere er den aller største ulykkesgruppen blant de med middels skadegrad eller høyere. Blant de skadde fotgjengerne hadde 80% skadd seg i en fallulykke i trafikkmiljøet. En løs brostein eller et glatt fortau kan være et stort problem for mange, og dette kan bli et økende problem når andelen eldre øker. Miljøpakken vil derfor se på mulighetene for å få på plass en bedre ulykkesstatistikk i samarbeid med St. Olavs hospital.

Delmål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes

Vurdering av måloppnåelse

Alle målestasjonene i Trondheim kommune viser at nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet er oppfylt.

Det har siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogen dioksid (NO_2) i Trondheim kommune, noe som primært kan forklares med at flere kjører elbil. Samtidig har det ved flere målestasjoner vært en økning av svevestøv (PM_{10}). I 2022 var det utfordrende værforhold med tanke på svevestøv, noe som forklarer noe av økningen. I tillegg pågikk det anleggsarbeid like ved målestasjonen i Elgesetergate som påvirket svevestøvnivåene i perioder.

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet, jf. Luftkvalitet i Norge. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, spesielt ved tunnelåpning.

Luftkvalitet i Malvik, Melhus og Stjørdal kommune

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet der folk bor eller oppholder seg, jf beregnet luftsonekart hentet fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, spesielt ved tunnelåpning. I Malvik kommune er luftforurensningen høyest ved tunnelåpningen på Hågenstad, ifølge Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet.

Luftforurensning



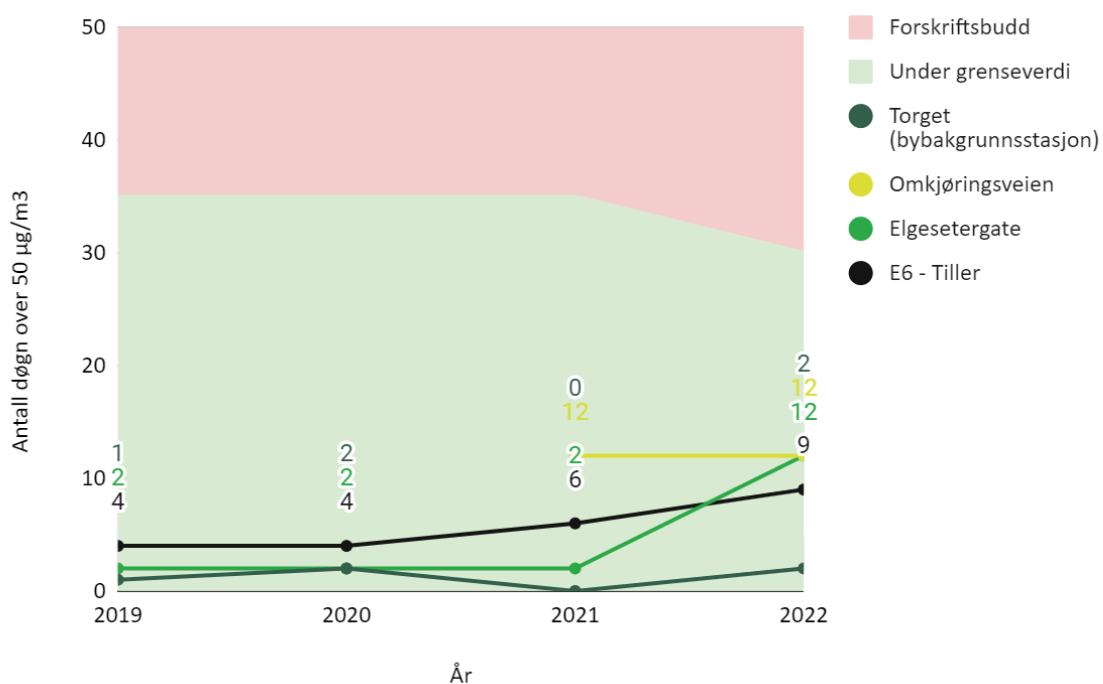
Luftforurensning består av både svevestøv og gasser som kan bidra til uønskede helsevirkninger, avhengig av hvilke konsentrasjoner de finnes i. Svevestøv («particulate matter»; PM) deles ofte inn etter størrelsen i fint og grovt svevestøv. PM_{10} er summen av fint og grovt svevestøv, altså partikler som er mindre enn $10\text{ }\mu\text{m}$.

Nitrogen dioksid (NO_2) er en reaktiv gass som dannes ved høy temperatur i forbrenningsprosesser. Den viktigste lokale kilden til NO_2 er veitrafikk. Dieseler har et høyere utslipp enn bensiner, mens elbiler ikke slipper ut NO_2 .

Luftkvalitet i Trondheim kommune

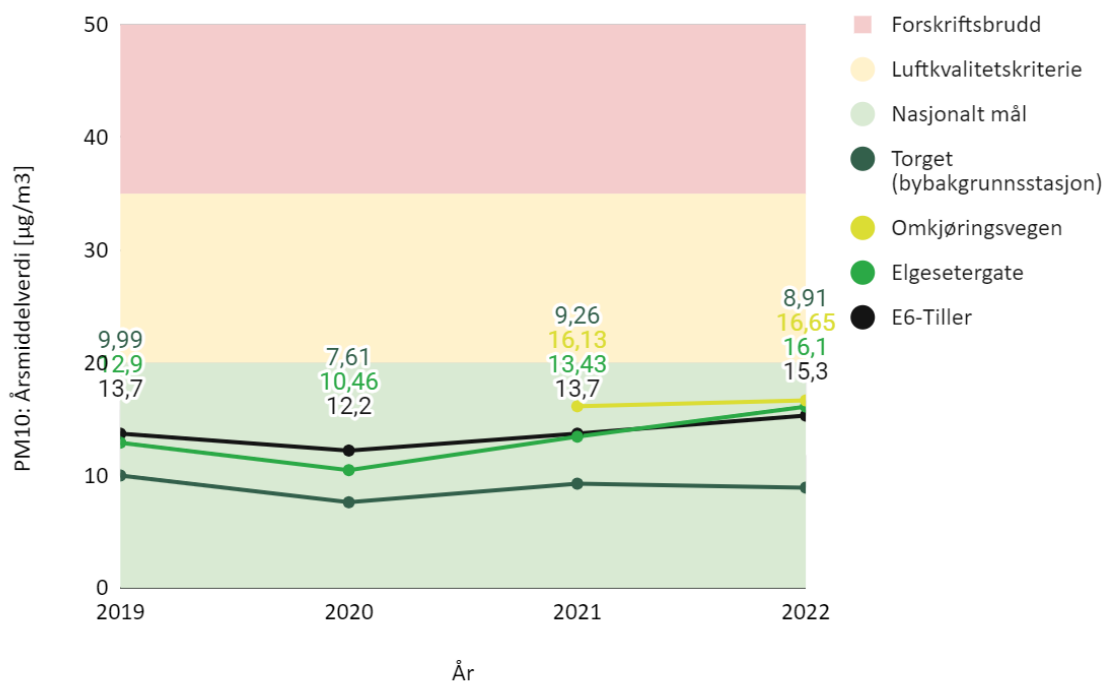
Figuren under viser antall døgn over grenseverdi for svevestøv (PM_{10}) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Trondheim kommune ligger godt under grenseverdiene for PM_{10} . Målestasjonene med flest døgn over grenseverdiene er Omkjøringsveien og Elgesetergate. Sistnevnte har hatt en betydelig økning i antall døgn over grenseverdien siden 2021 på grunn av et stort anleggsarbeid like ved målestasjonen.

Grenseverdien for døgnmiddel av PM_{10} i forurensningsforskriften er satt til 25 døgn over 50 mikrogram per kubikkmeter ($\mu g/m^3$). Fram til 2021 var grenseverdiene 30 døgn over 50 $\mu g/m^3$. Utslippskildene til svevestøv er hovedsakelig veistøv og vedfyring.



Figur 12. Antall døgn over grenseverdi for PM_{10} , 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune)

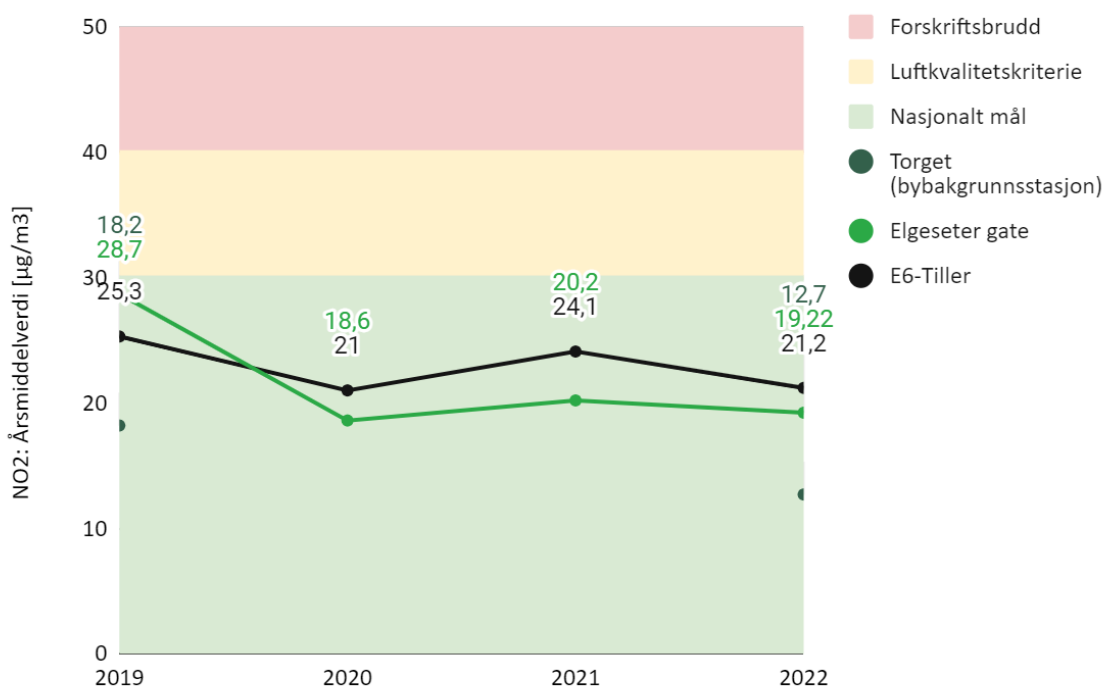
Årsmiddel er gjennomsnittet av alle døgnkonsentrasjoner gjennom hele kalenderåret. For PM₁₀ er alle målestasjonene i Trondheim under nasjonalt mål. Høyest årsmiddelverdi av svevestøv er på Omkjøringsveien, etterfulgt av Elgeseter gate og E6-Tiller, og lavest på Torget (som er bybakgrunnsstasjonen³).



Figur 13. Årsmiddelverdier for PM₁₀, 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

³ Torget er bybakgrunnsstasjon som er plassert slik at den skal måle en luftkvalitet som representerer mesteparten av byens områder. De andre målestasjonene er såkalt vegnære stasjoner som er satt opp for å overvåke de vegstrekke hvor vi forventer dårligst luftkvalitet.

Figuren under viser årsmiddelverdier av nitrogendioksid (NO₂) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Også her er alle målestasjonene i Trondheim kommune under nasjonalt mål⁴. Vi ser en reduksjon av årsmiddelverdier for NO₂ på samtlige målestasjoner sammenlignet med 2019. Elgeseter gate har hatt størst reduksjon av årsmiddelverdier for NO₂ siden 2019. Hovedkilden til utslipp av NO₂ er eksos, og denne nedgangen kan trolig forklares med at flere kjører elbiler.



Figur 14. Årsmiddelverdier for NO₂, 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

⁴ For målestasjonen på Torget mangler verdier for 2020 og 2021 fordi målestasjonen ikke møtte datadekningskravet på 85 prosent.

Delmål 7 - Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Vurdering av måloppnåelse

De aller fleste i miljøpakkeområdet opplever ikke plager fra trafikkstøy, verken innendørs eller utendørs. Det er en større andel som opplever støy fra trafikk utendørs enn innendørs der de bor. Dette viser resultatene fra Miljøpakkens Holdningsundersøkelse. Samtidig viser beregninger at støy fra vegtrafikk er forverret i perioden 2017-2022. Det har blitt flere boliger med fasade i støysonene, som kan forklares med fortettingsstrategien.

Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy

Trøndelag fylkeskommune har bygd 240 meter med støyskjerm i 2022. Støyskjermen bidrar til at støynivået utendørs og innendørs reduseres for beboerne langs strekningen. De øvrige partene i Miljøpakken har ikke bygd støyskjermer eller hatt støyreduserende prosjekt i 2022.

Strategisk støykartlegging

For Trondheim kommune har det blitt utført strategisk støykartlegging av vegtrafikkstøy i henhold til forurensningsforskriftens kapittel 5, som stiller krav til støykartlegging av byområder med over 100 000 innbyggere. Kartleggingen skjer hvert femte år, og tallene presentert i dette delkapittelet er fra 2022. Ved denne kartleggingen har det blitt benyttet en ny beregningsmetode. Resultatene fra denne kartleggingen kan derfor ikke sammenlignes direkte med tidligere kartlegginger.

Tabellen nedenfor viser oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall. Støy omtales som Lden, gjennomsnittsstøy gjennom døgnet, og måleheten er dB.

Tabell 9. Oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall i Trondheim kommune.

Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
Antall personer i helårsbolig	31 742	18 305	6 149	944	100	57 240

Som det framgår av tabellen er det for Trondheim kommune til sammen 57 200 personer som utsettes for utendørs støynivå over 55 dB der de bor. Av disse er 12,6 prosent (7 200 personer) utsatt for et støynivå over 65 dB.

Miljøenheten ved Trondheim kommune opplyser i et notat at den nye beregningsmetoden gir færre støyutsatte personer i støysonene. Over tid viser beregninger at støysituasjonen fra

vegtrafikk er forverret fra 2017-2022. Siden 2017 har det blitt flere boliger med fasade i støysonene, noe som kan forklares med fortettingsstrategien.

For første gang beregnes også skadelige virkninger forårsaket av støy for personer som bor i helårsboliger. Det beregnes antall personer som er sterkt plaget, antall personer som er sterkt søvnforstyrret og antall personer med iskemisk hjertesykdom (IHD) forårsaket av vegtrafikkstøy.

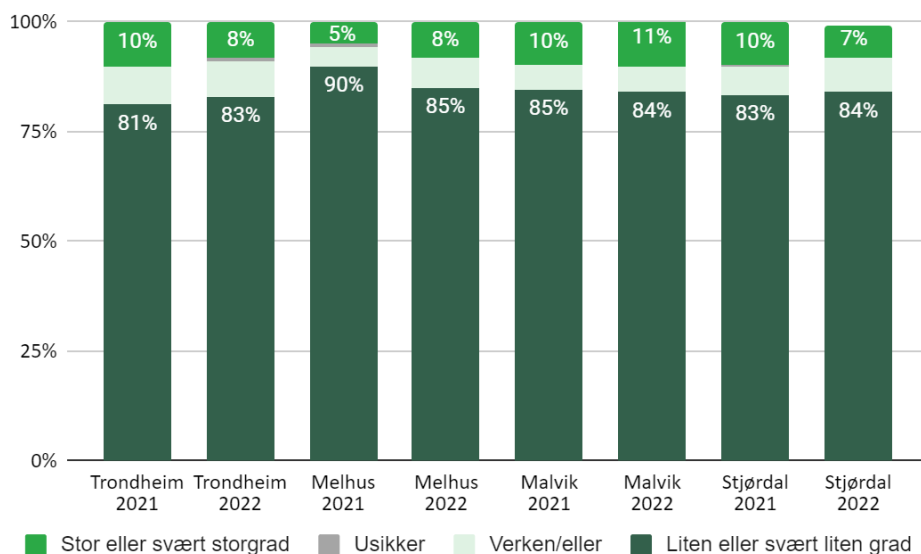
Helsekonsekvenser for Trondheim kommune er for år 2021 beregnet til:

- 8 900 personer er sterkt plaget av vegtrafikkstøy
- 1 900 personer er sterkt søvnforstyrret av vegtrafikkstøy
- 10 personer har iskemisk hjertesykdom (IHD) som er forårsaket av vegtrafikkstøy.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

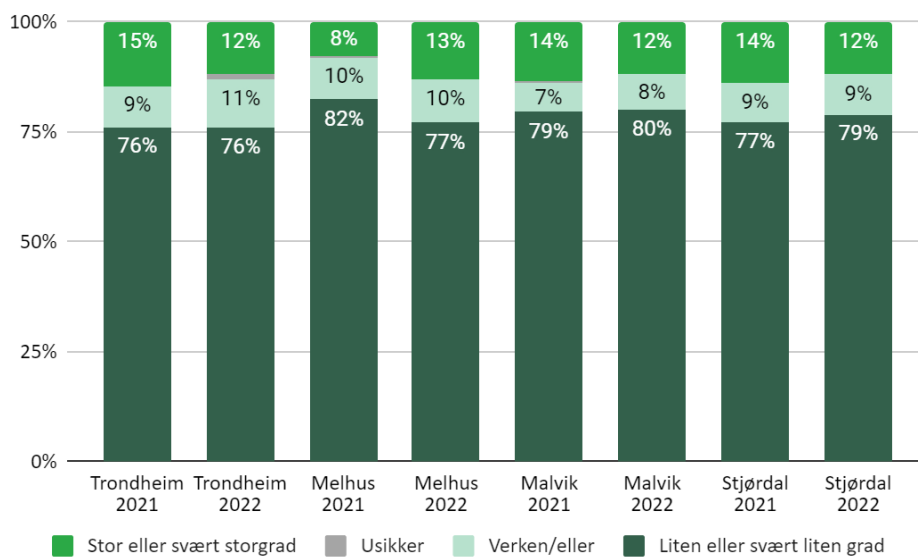
For å vurdere måloppnåelse om trafikkstøy inkluderes i tillegg to spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse om opplevde plager fra trafikkstøy innendørs og utendørs der man bor.

Resultatene fra holdningsundersøkelsen viser at 84 prosent i miljøpakkeområdet opplever lite støy innendørs der de bor. Dette er en liten bedring sammenlignet med 2021, men på samme nivå som i 2020.



Figur 15. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

Det er en høyere andel som opplever plager fra trafikkstøy utendørs enn innendørs, selv om de fleste oppgir at de opplever lite eller svært lite støy. I miljøpakkeområdet oppgir 76 prosent at de opplever liten eller svært liten grad av plager fra trafikkstøy utendørs. Denne andelen har vært relativt stabil siden 2020. Fordelt på kommune, er det Melhus som skiller seg ut ved at det er en nedgang i andelen som opplever liten eller svært liten grad av trafikkstøy utendørs der de bor og en økning i andelen som oppgir i stor eller svært stor grad å være plaget av trafikkstøy utendørs der de bor. I Malvik og Stjørdal er det en økning i andelen som opplever liten eller svært liten grad av trafikkstøy, mens andelen i Trondheim er den samme som i 2021.



Figur 16. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse)

Delmål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Vurdering av måloppnåelse

Næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere i form av en større andel miljøvennlig bilpark, men skiftet i næringstransporten går saktere enn i privatbilmarkedet. Det kan også se ut til at utviklingen går saktere blant mindre lokale aktører som driver med varelevering enn i den øvrige næringstransporten.

Blant partene i Miljøpakkens egne bilparker er det Trondheim kommune som har flest kjøretøy og størst andel elektriske kjøretøy (62 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte mot mer miljøvennlig bilpark.

Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt et prosjekt i 2022 som er helt eller delvis (over 50 prosent) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter som er helt eller delvis utslippsfrie.

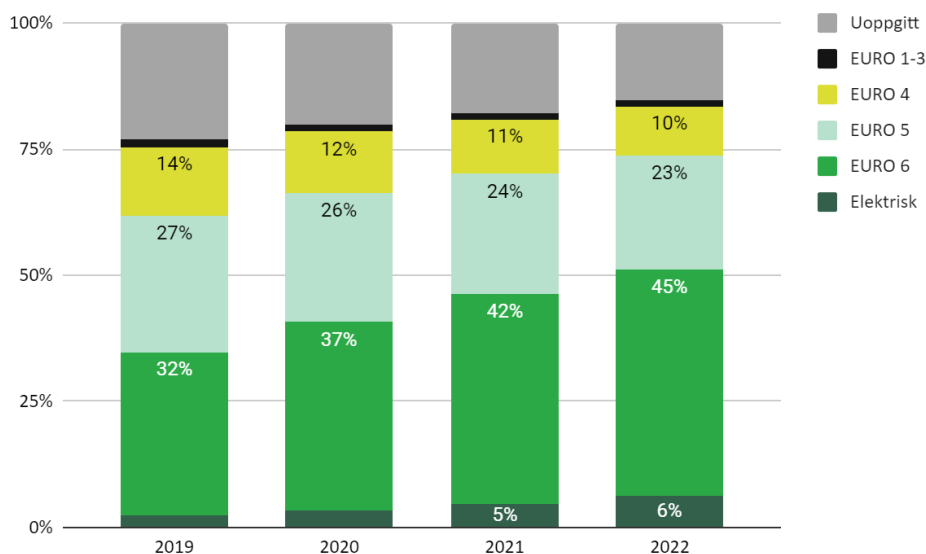
Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasser

Figuren nedenfor viser vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet fordelt på elektrisk motor og EURO-klasser. En høyere EURO-klasse betyr en mer miljøvennlig motor. Antall vare- og lastebiler har fra 2019 økt med fire prosent til rundt 20 500 kjøretøy i 2022. Andelen vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet som er elektrisk eller har EURO-klasse 6 har steget fra 35 prosent i 2019 til 51 prosent i 2022. Dette indikerer at næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere.

EURO-klasser

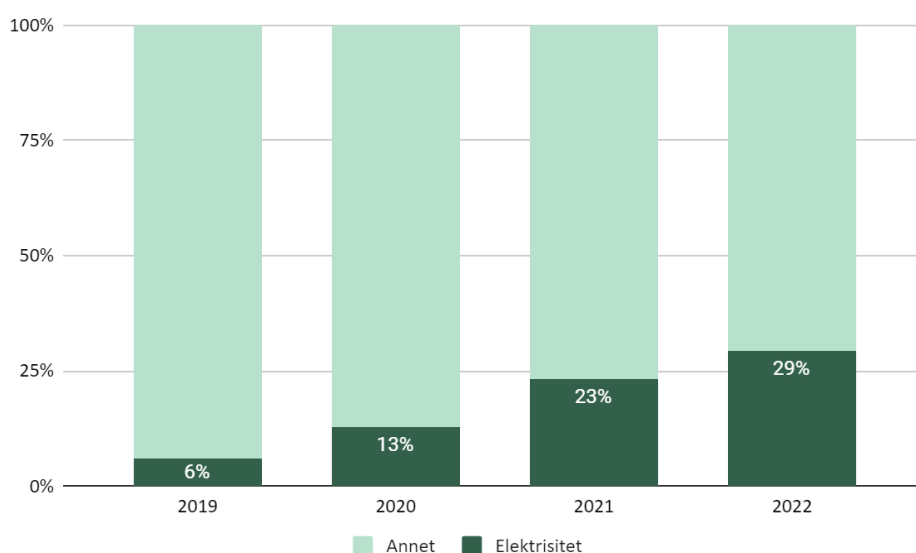


Alle nye biler og nye motorer til kjøretøy skal typegodkjennes. Eurokravene angir hvor store utslipp som nye kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Det er ulike krav for personbiler og motorer til tunge kjøretøy. For å bli typegodkjente må nye kjøretøy og nye motorer tilfredsstille de krav som til enhver tid gjelder. Kravene som må innfris har blitt strengere fra 1992 (EURO 1) da reguleringen ble innført, og fram til i dag hvor kravende er å tilfredsstille EURO 6. Euro kravene har ikke egne krav for utslipp av NO₂, men har et felles krav til utslippet av alle nitrogenforbindelsene (NO_x).



Figur 17. Andel vare- og lastebiler i Miljøpakkeområdet, etter elektrisk motor og EURO-klasser. (Kilde: OFV)

For å vurdere om næringstransporten har blitt mer miljøvennlig, er det i tillegg til EURO-klasse også aktuelt å se på andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler. Disse tallene framgår av figuren under. Tallene gjelder for hele miljøpakkeområdet samlet. Antall nyregistrerte vare- og lastebiler har variert mellom 1400 til 1800 per år i perioden 2019-2022. Andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler i Miljøpakkeområdet steg fra 6 prosent i referanseåret 2019 til 29 prosent i 2022. Selv om denne andelen fremdeles er lav, har det vært en jevn økning i andelen nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler siden 2019.

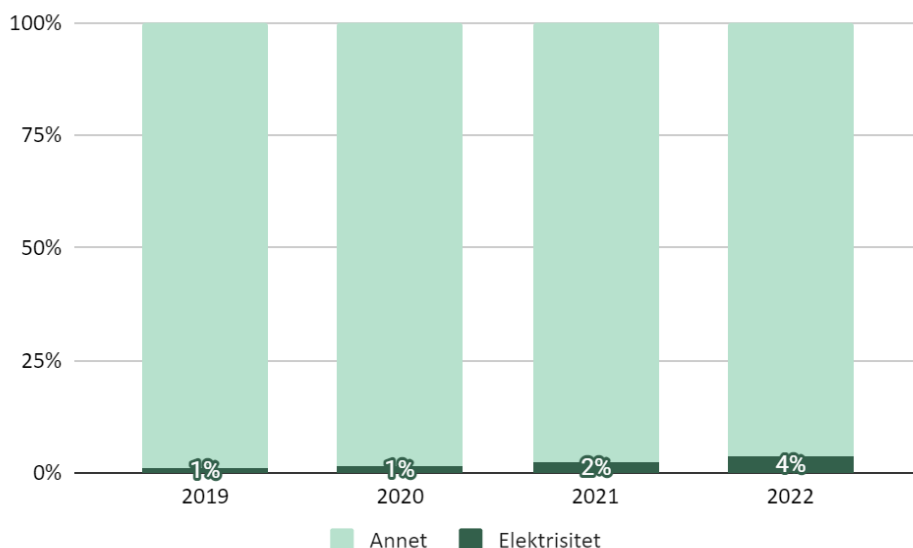


Figur 18. Andel nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler i miljøpakkeområdet. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige kjøretøy hos de som driver med vareleveranser

Figuren nedenfor viser andel kjøretøy (personbiler, varebiler, busser og lastebiler) i bransjer der eier eller bruker driver med varelevering⁵ og er registrert i miljøpakkeområdet. I perioden 2019–2022 har antall kjøretøy økt med omlag 11 prosent. Andelen elektriske kjøretøy i denne bransjen har økt fra en prosent til fire prosent i samme periode.

Kilden til tallene er OFV. Dersom et transportfirma leaser kjøretøy og leasingselskapet ikke har registrert kjøretøyet i riktig kommune vil det gi avvik i statistikken. Mange større distribusjonsfirma som Bring, Postnord, Asko og lignende inngår ikke her da deres kjøretøy er registrert utenfor miljøpakkeområdet. Det er med andre ord en stor overvekt av kjøretøy tilknyttet mindre firma og enkeltmannsforetak i denne statistikken.

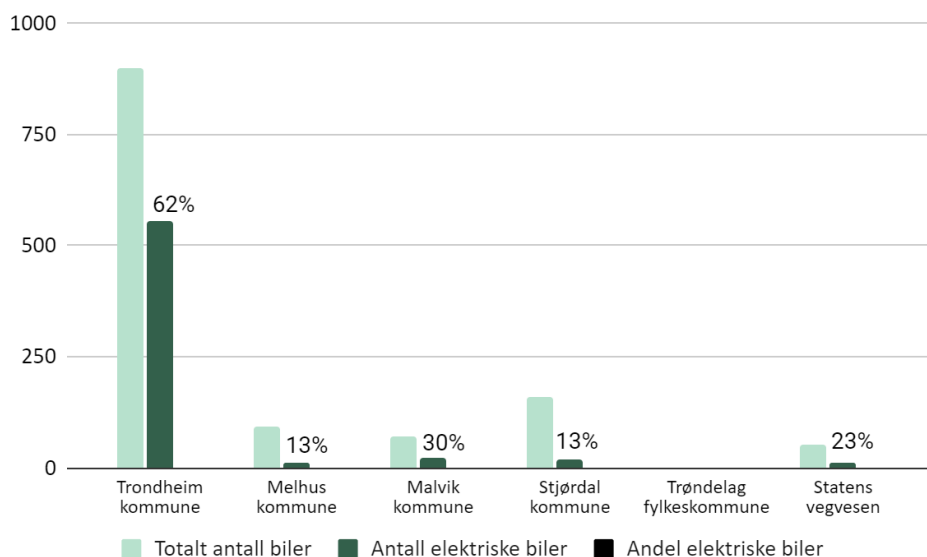


Figur 19. Andel kjøretøy i bransjer som driver med vareleveranser etter drivstoff. Per 31.12.2019–2022. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy

Det er store forskjeller mellom partene i Miljøpakken når det kommer til antall lette og tunge kjøretøy i egen virksomhet. Trondheim kommune har flest kjøretøy og størst andel elektriske biler (62 prosent). Stjørdal kommune har i underkant av 200 biler hvorav 13 prosent er elektriske. Melhus kommune og Malvik kommune har i underkant av 100 biler. Andelen elektriske biler er på henholdsvis 13 prosent og 30 prosent. Statens vegvesen har 50 biler og 23 prosent av disse er elektriske. Trøndelag fylkeskommune har ikke rapportert inn tall på sine kjøretøy.

⁵ Bransjene "Andre post- og budtjenester" og "godstransport på vei".



Figur 20. Antall og andel miljøvennlige kjøretøy blant partene i Miljøpakken. (Kilde: Partene i Miljøpakken)

Miljøkrav i anleggsgjennomføring

Miljøpakken kan gjennom å stille miljøkrav til gjennomføring av miljøpakkeanlegg bidra til en grønnere omstilling i bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt et prosjekt som er helt eller delvis (over 50 %) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter i 2022 som er helt eller delvis utslippsfrie.

Delmål 9 – Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken

Vurdering av måloppnåelse

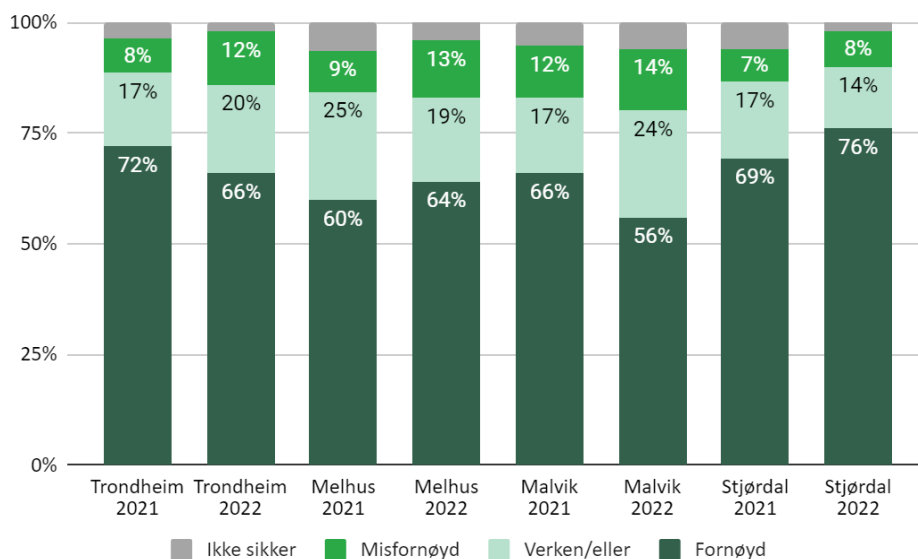
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at 66 prosent i miljøpakkeområdet er fornøyd med hverdagsreisen sin. Selv om to av tre er fornøyde, er dette en nedgang fra 78 prosent i 2020.

Om lag fire av ti i miljøpakkeområdet mener at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden, mens 37 prosent svarte at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden.

To av tre er positive til Miljøpakken, og denne andelen har vært stabil siden 2020. En større andel av befolkningen i Trondheim er positiv til Miljøpakken enn i nabokommunene.

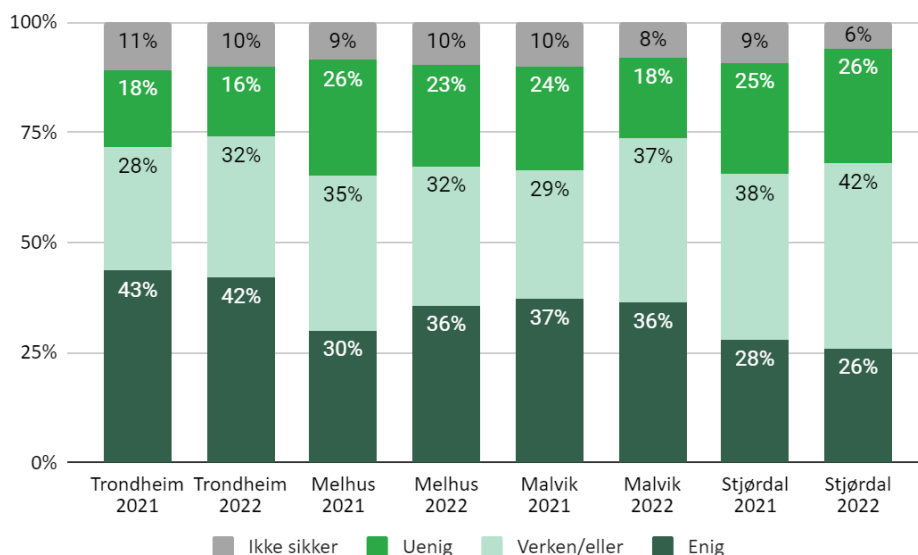
Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

Totalt for Miljøpakken oppgir 66 prosent å være fornøyd med hverdagsreisen i 2022. Dette er en nedgang fra 71 prosent i 2021 og 78 prosent i 2020. Størst andel syklister er fornøyd med hverdagsreisen sin, og lavest andel bilførere. I miljøpakkeområdet varierer andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin fra 56 prosent i Malvik kommune til 76 prosent i Stjørdal kommune. For Trondheim og Malvik har andelen som er fornøyde med hverdagsreisen sunket fra 2021 til 2022, mens den har økt i Melhus og Stjørdal.



Figur 21. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

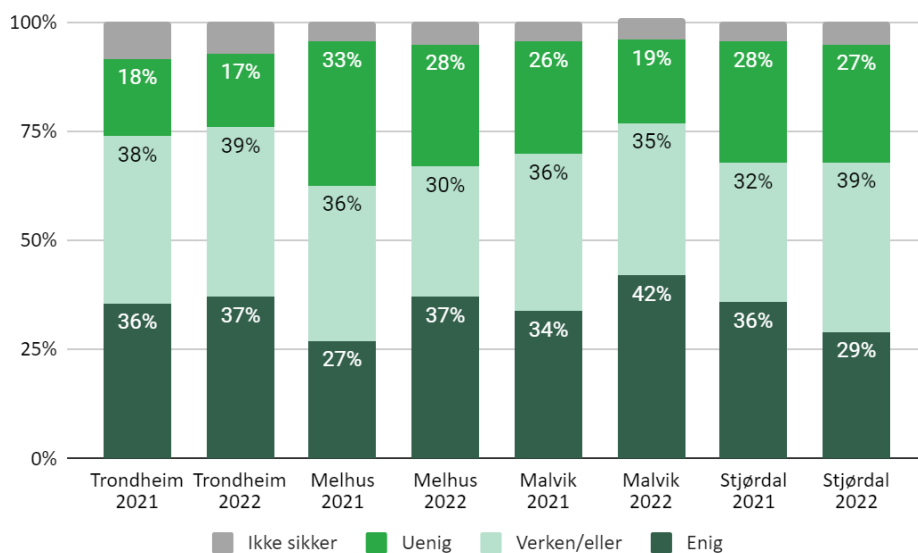
Fire av ti i Miljøpakken svarte at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. Dette er på samme nivå som i 2021. Det er størst andel i Trondheim kommune som mener at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden, og lavest andel i Stjørdal. I Melhus kommune har det vært en økning i andelen som opplever at det er tryggere å sykle i dag, 36 prosent mot 30 prosent i 2021.



Figur 22. Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

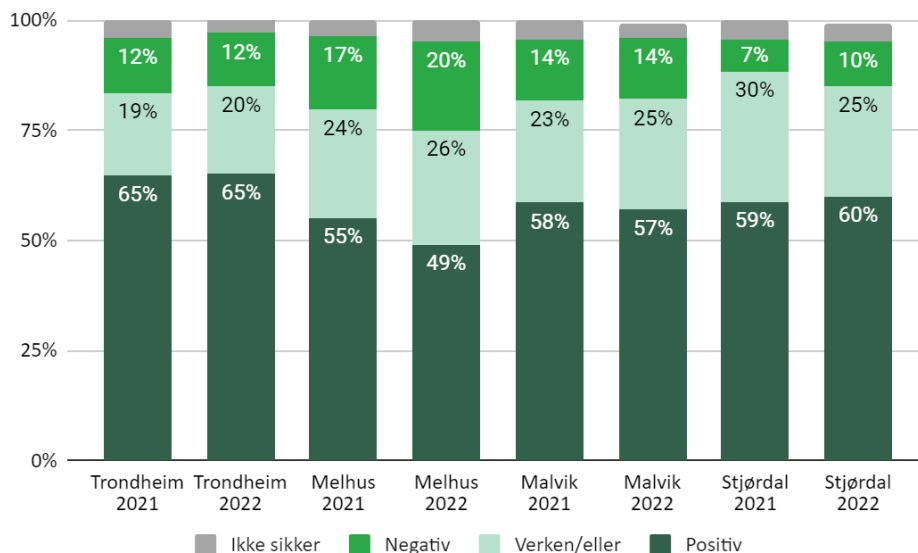
I 2022 svarte 37 prosent at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere nå enn for to år siden mot 35 prosent i 2021. Med unntak av Stjørdal har det i alle kommuner vært en økning i andelen som er enig i at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag. I Stjørdal er det en nedgang i andelen som

er enig i at det er bedre tilrettelagt, men samtidig er det også en større andel som svarer verken/eller og en mindre andel som er uenig.



Figur 23. Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022).

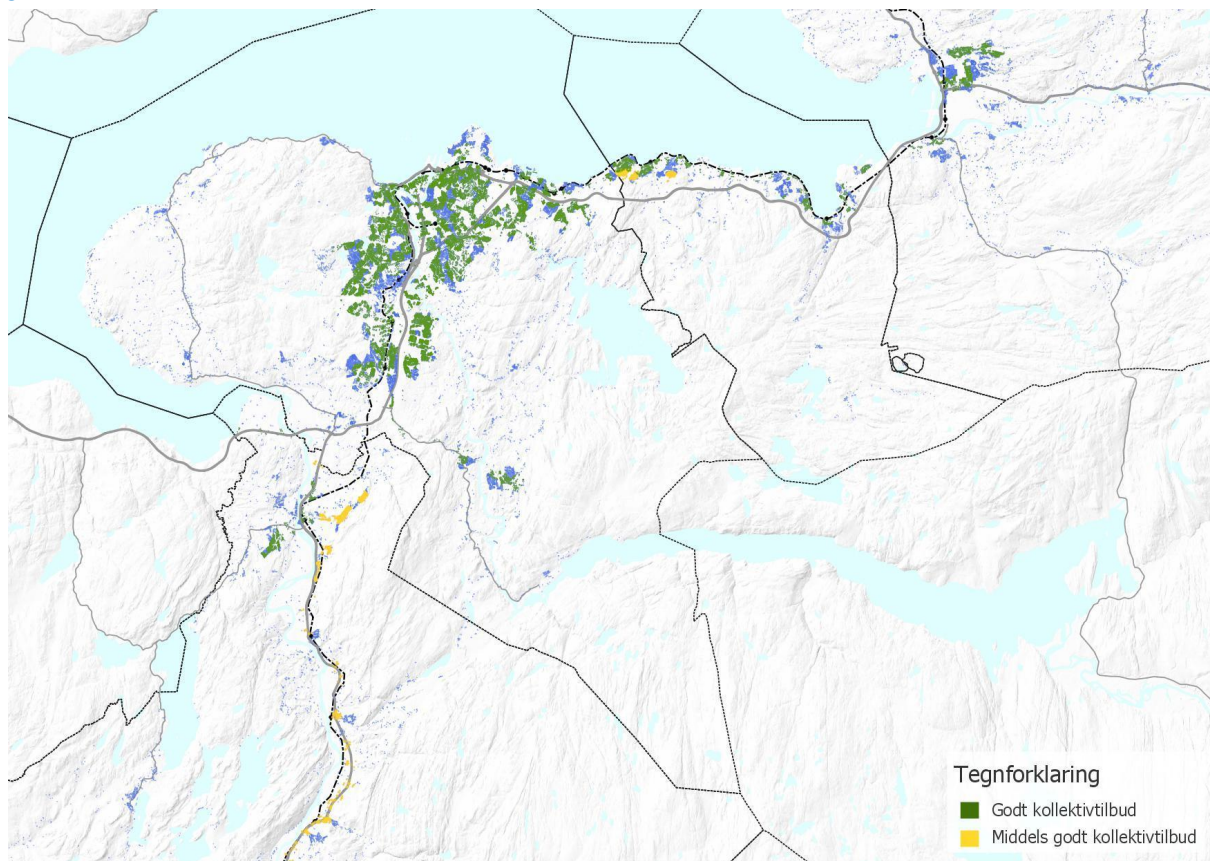
I spørreundersøkelsen i september 2022 svarte 63 prosent at de er positive til Miljøpakken. Dette er på samme nivå som i september 2021. Fordelt på kommune er det størst andel positive til Miljøpakken i Trondheim, og lavest andel i Melhus.



Figur 24. Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

Vedleggskapittel -Areal

Andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med et godt eller med et middels godt kollektivtilbud



Boliger som ligger innenfor gangavstand fra en holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud
 Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

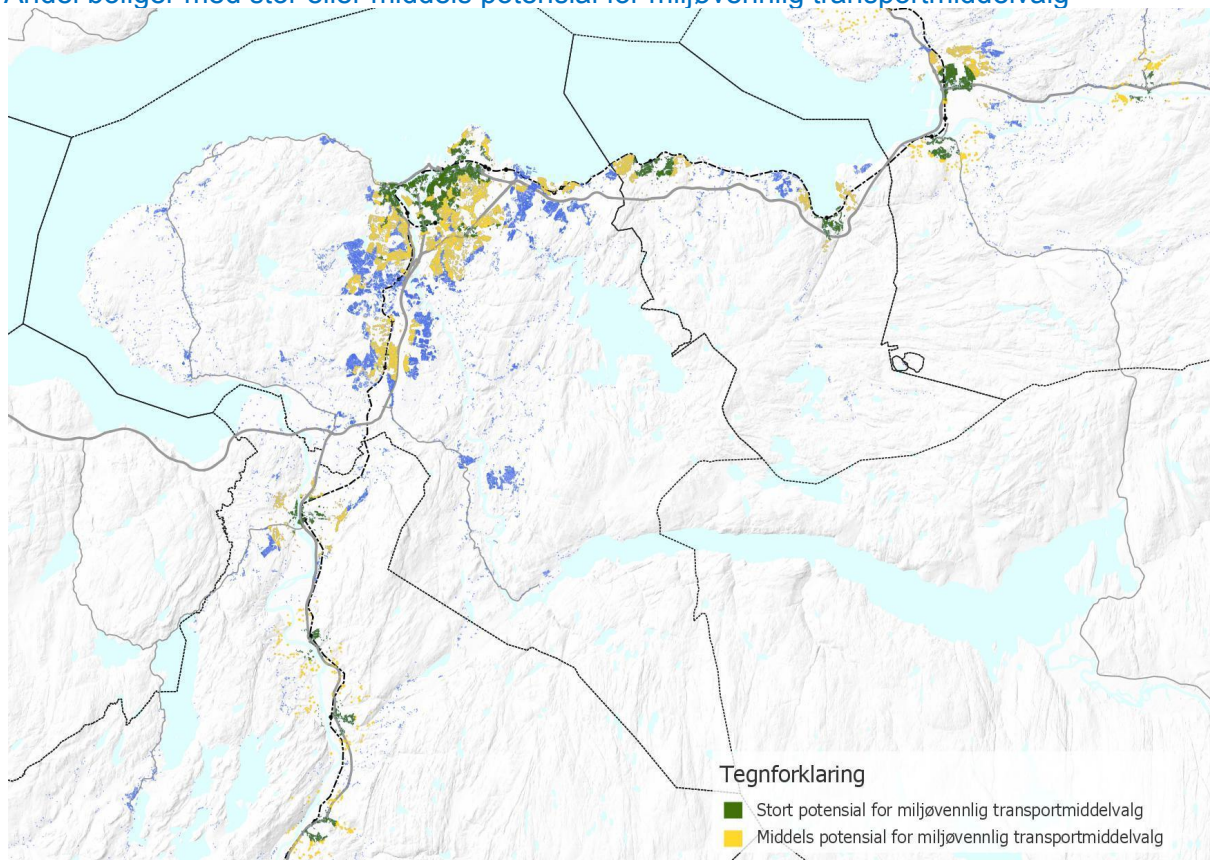
Boliger innenfor gangavstand holdeplass godt og middels godt kollektivtilbud	Andel	Referanseår 2019	Endring
Trondheim - Metrobuss	39,6 %	39,4 %	+0,2 %
Trondheim - trikk	6,7 %	6,7 %	0 %
Trondheim – bylinje	37,7%	37,9 %	-0,2 %
Trondheim – matebuss	7,6 %	7,7 %	-0,1 %
Trondheim – Klæbu	0,8 %	0,8 %	0 %
Samlet Trondheim inkl. Klæbu	74,9 %	74,6 %	+0,3 %

Melhus – godt	18,5 %	18,3 %	+0,2 %
Melhus – middels godt	14,6 %	13,9 %	+0,7 %
Malvik - godt	41,6 %	40,3 %	+1,3 %
Malvik – middels godt	8,6 %	8,9 %	-0,3 %
Stjørdal - godt	29,1 %	28,1 %	+1 %
Stjørdal – middels godt			

→ I alle kommuner en økning av andel boliger innenfor gangavstand fra en holdeplass med et godt kollektivtilbud.



Andel boliger med stor eller middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg



Boliger som er ferdig bygd per 31.12 2022 (matrikkel)

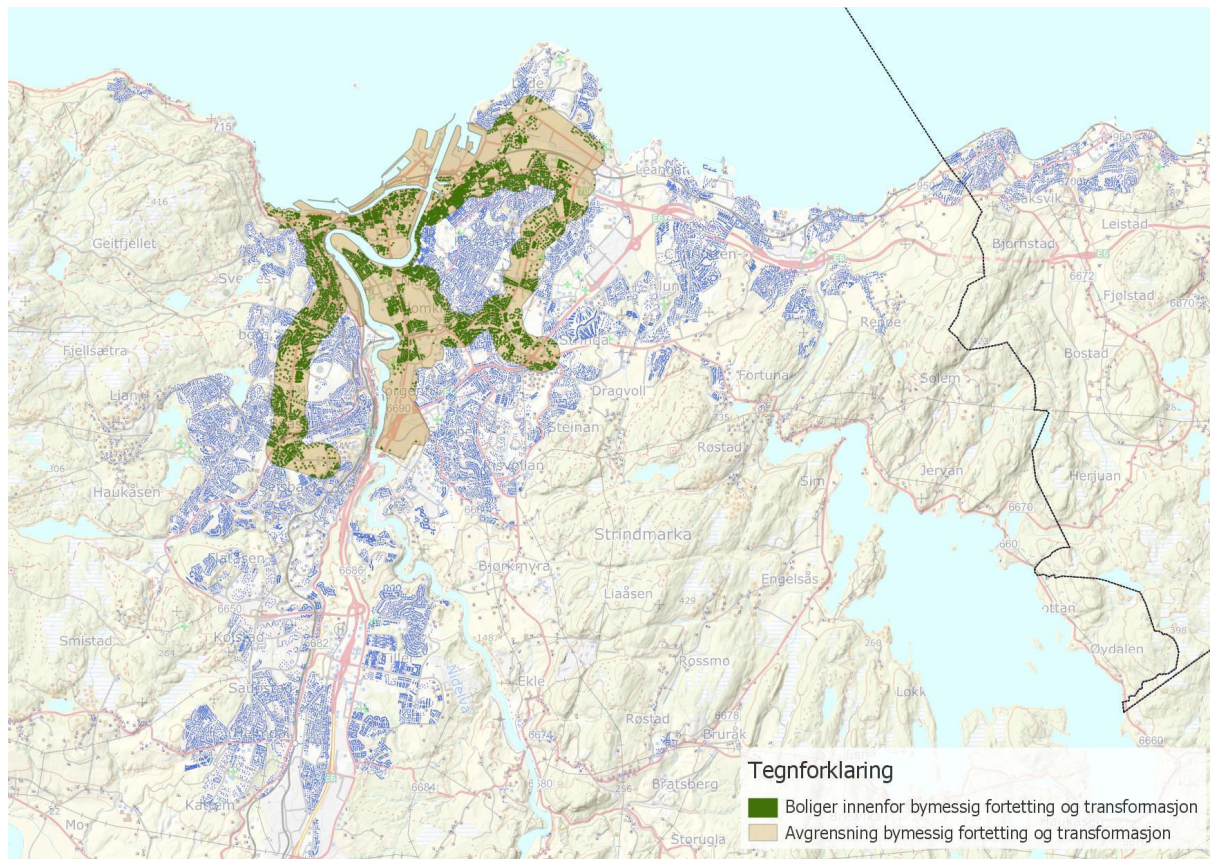
Kommune	kommunesenter		tettstedssenter		SUM	Referanse år 2019	Endring
	1 km	2 km	1 km	2 km			
Melhus	15,9 %	15,9 %	19,1 %	7,1 %	58,0 %	57,6 %	+0,4 %
Malvik	15,1 %	12,9 %	21,6 %	23,4 %	73,1 %	73,1 %	0 %
Stjørdal	28,4 %	22,8 %	11,3 %	6,3 %	68,8 %	67,5 %	+1,3 %

Endring ift 2019	1 km kommunesenter	2 km kommunesenter	1 km tettstedssenter	2 km tettstedssenter
Melhus	+0,2 %	-0,4 %	+1,0 %	-0,4 %
Malvik	+0,6 %	-0,3 %	0,0 %	-0,3 %
Stjørdal	+1,3 %	+0,5 %	-0,3 %	-0,3 %

Trondheim kommune	2022	Referanseår 2019	Endring
Stor potensial	28,0 %	27,6 %	+0,4 %
Middels potensial	39,3 %	39,0 %	+0,3 %
SUM	67,3 %	66,6 %	+0,7 %

→ Positiv utvikling i alle kommuner. Økning av andel boliger innenfor 1 km fra kommunesentrene i alle tre omegnskommuner. Økning av andel boliger innenfor områder med stor og middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg i Trondheim.

Andel boliger som ligger innenfor område for bymessig fortetting og transformasjon som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050

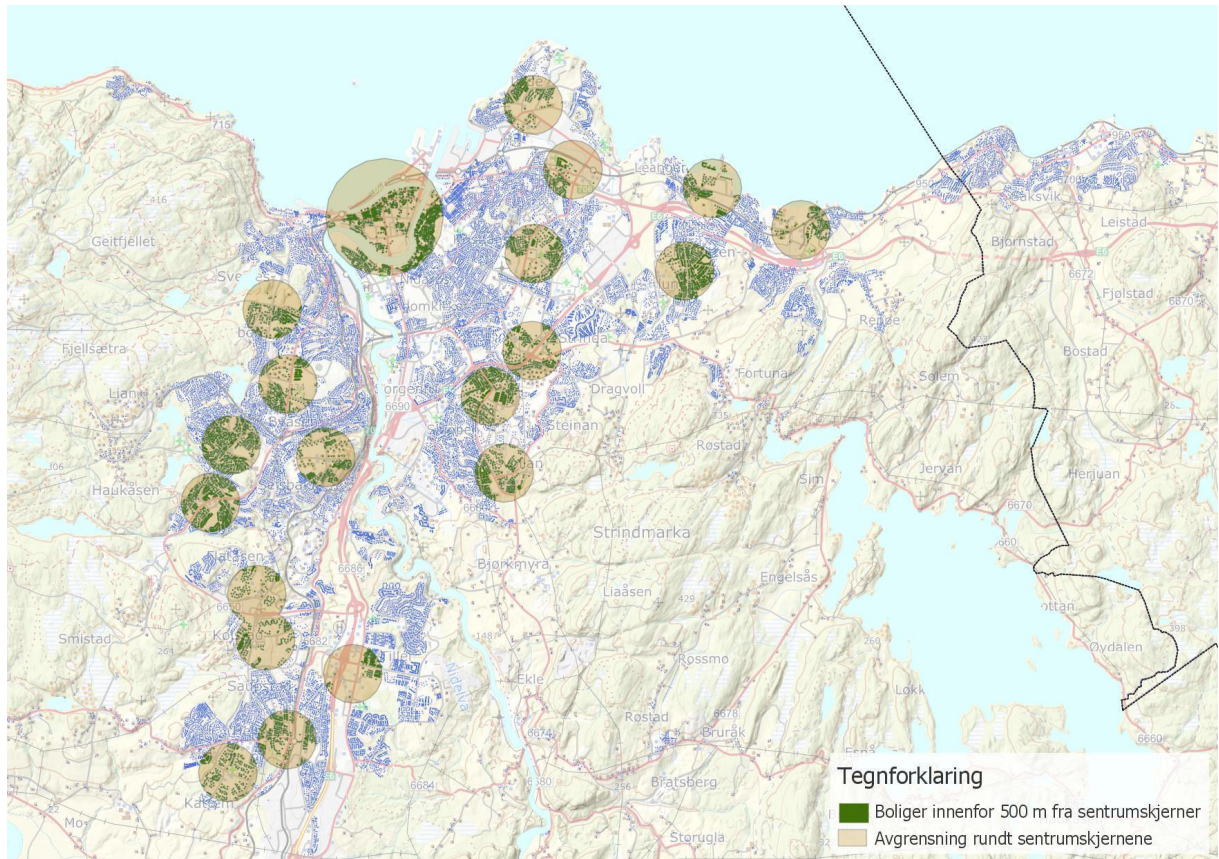


Kart boliger innenfor bymessig fortetting (grønn) – utenfor (blå)

Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

totalt antall boliger i Trondheim	andel innenfor bymessig fortetting	referanseår 2019	endring
112 805	35,4 %	35,3 %	+0,1 %

Andel boliger som ligger innenfor 500 m fra sentrumskjerner som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050



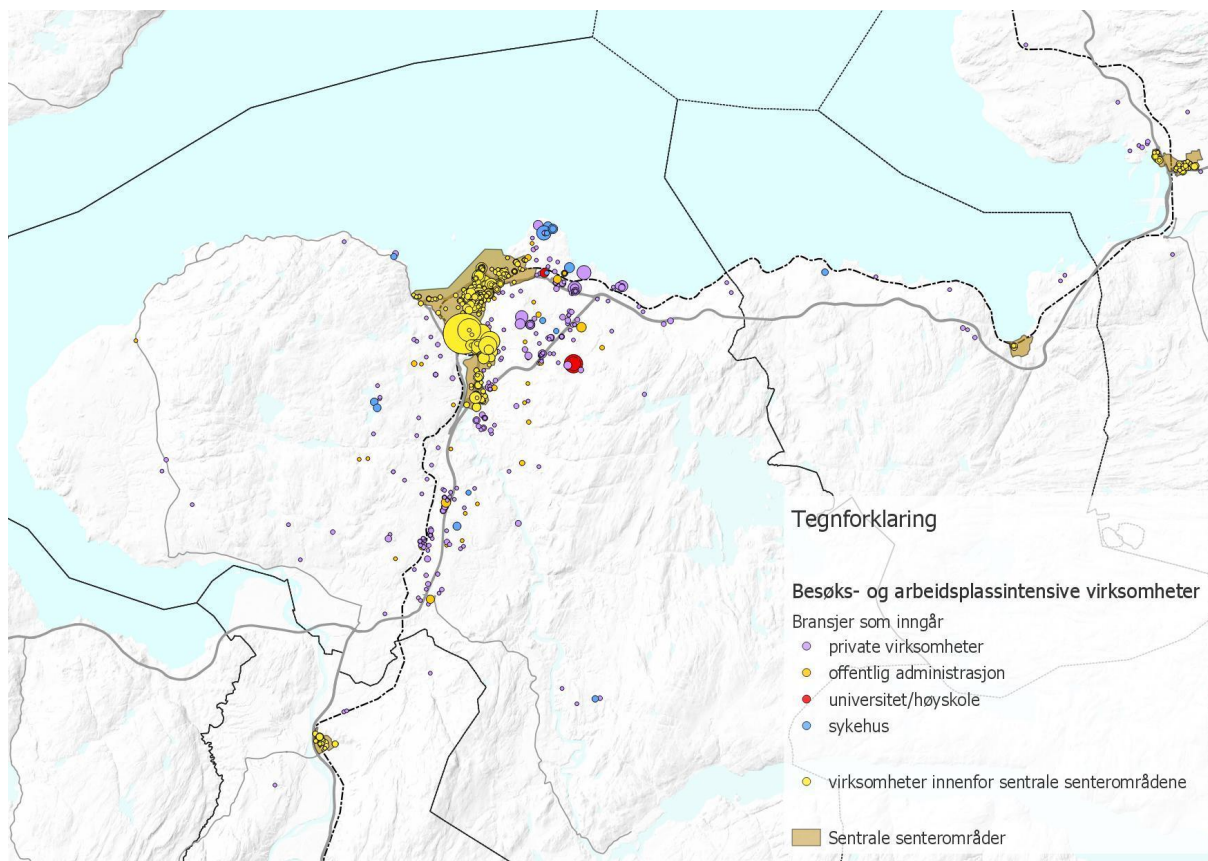
Kart boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjernene (grønn) og utenfor (blå)

Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

totalt antall boliger i Trondheim	andel innenfor sentrumskjerner	referanseår 2019	endring
112 805	31,9 %	24,8 %	+7.1%

→ Både en økning i andel boliger innenfor bymessig fortetting og i gangavstand fra sentrumskjernene. Andel innenfor sentrumskjernene har økt betraktelig, med mer enn 7 %.

Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområdene

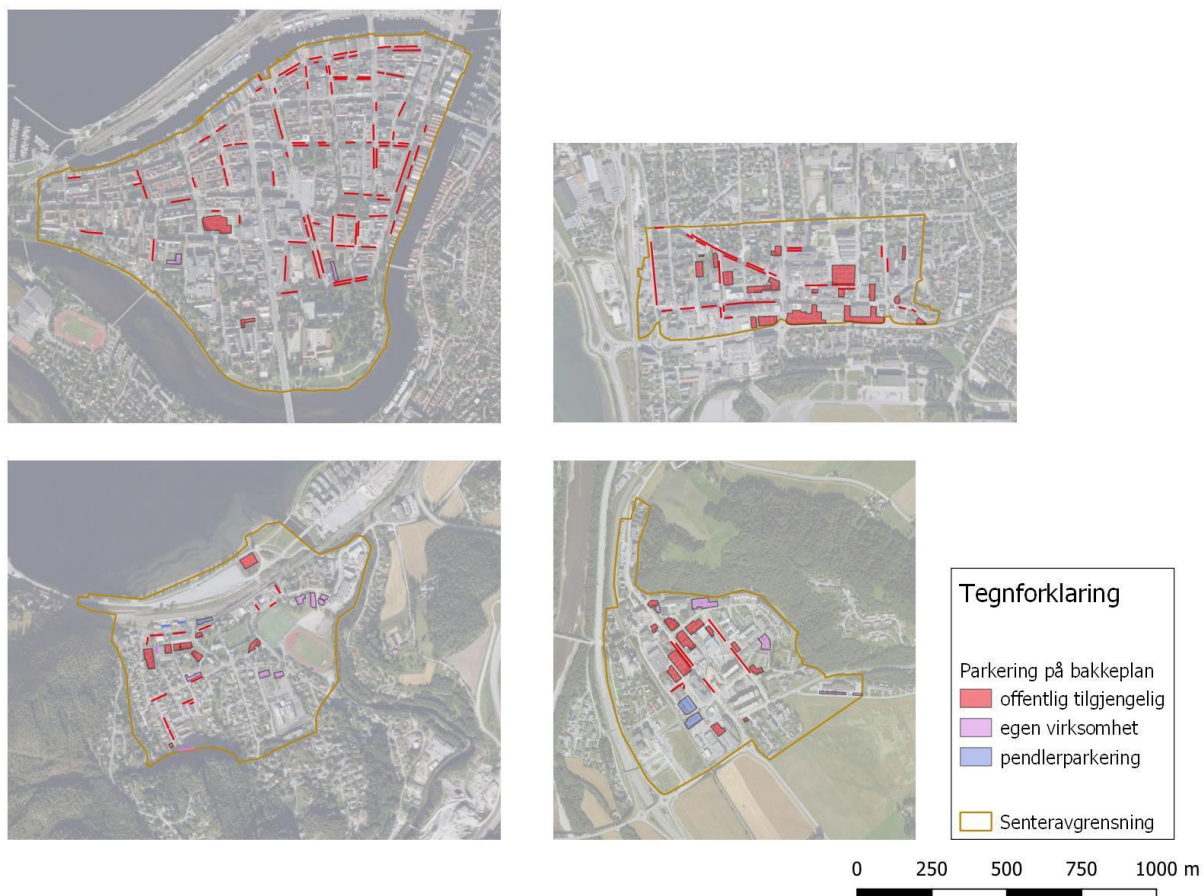


Kart besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser – gule prikker innenfor sentrale senterområdene

	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområdene (2022)	Referanseår 2019	endring
Trondheim	74,5 %	75,5 %	-1,0 %
Melhus	90,6 %	80,4 %	+10,2 %
Malvik	61,8 %	60,7 %	+1,1 %
Stjørdal	88,4 %	75,7 %	+12,7 %
BVA området	75,0 %	74,7 %	+0,3 %

→ I Trondheim er en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet Sluppen-Nyhavna, mens det er en økning i omegnskommunene. Økningen i kommunesenteret i Melhus og sentrale senterområdet i Stjørdal er høy, med mer enn 10%.

Andel parkering på bakkeplan i senterområder



Andel parkering på bakkeplan i senterområder. 2019/2020, 2022.

Område	2022	2019/2020*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,7 %	2,2 %	-0,5 %
Melhus sentrum	5,7 %	7,4 %	-1,8 %
Hommelvik sentrum	3,4 %	3,4 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	9,6 %	-1,2 %

*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020.



Årsrapport 2022

Til Kontaktutvalget 9. juni 2023

1. Sammendrag.....	2
2. Innledning.....	2
3. Måloppnåelse.....	3
4. Økonomi 2022.....	4
4.1 Bevilgning og tildeling 2022.....	5
4.2 Regnskap 2022.....	8
5. Rapportering pr etat.....	10
5.1 Melhus kommune.....	10
5.2 Trondheim kommune.....	11
5.4 Stjørdal kommune.....	16
5.5 Trøndelag fylkeskommune.....	17
5.6 Jernbanedirektoratet.....	22
5.7 Statens vegvesen.....	23
5.8 Sekretariatet.....	24
6. Prosjektstatus.....	25
Vedlegg: Prosjektoversikt pr etat.....	26

1. Sammendrag

Årsrapporten inneholder oversikt over 351 prosjekt, hvorav 280 er pågående prosjekt og 71 avsluttede prosjekt (sluttrapportert).

23 anlegg ble bygd ferdig, snarveier utgjør hoveddelen.

De største pågående byggeprosjektene var Rv. 706 Nydalsbrua med tilhørende veganlegg, Fv. 704 Tanem – Tulluan, Saupstadbrua gang- og sykkelbru og ny hovedsykkelveg øst for Trondheim sentrum.

Miljøpakken regnskapsførte et forbruk på vel 1,3 mrd. kr i 2022, med Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem – Tulluan som de største enkelttiltakene. Omtrent 285 mill. kr er knyttet til drift av kollektivtrafikken. Bidraget dekker anslagsvis 25 prosent av hva det koster å drive kollektivtilbudet i storbyområdet.

Forbruket i 2022 var på samme nivå som de faktiske inntektene. Det akkumulerte mindreforbruket i Miljøpakken er i underkant av 1 mrd. kr, tilsvarende som i 2021. Hovedforklaringen er at fremdriften er lavere enn planlagt, og manglende realisme i budsjettinnspill.

Staten er største bidragsyter til Miljøpakken med litt over halvparten av midlene, hovedsakelig i form av belønningsmidler og riksvegmidler. Bompenger utgjør omtrent 39 prosent, og ca 10 prosent er tilskudd fra kommunene og fylkeskommunen, samt mva-kompensasjon.

2. Innledning

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

For perioden 2008–18 ble det definert 10 lokale mål for Miljøpakken blant annet om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling.

Gjennom bymiljøavtalen med staten fra 2016 forpliktet Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune seg til *nullvekstmålet*. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser.

I 2019 ble det inngått en byvekstavtale mellom staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus for perioden 2019–2029. Avtalen er en videreføring av bymiljøavtalen fra 2016 og en utvidelse av avtalens virkeområde med Stjørdal, Malvik og Melhus. Nullvekstmålet ble videreført og de 10 gamle lokale målene ble erstattet med 9 nye (se under).

[Byvekstavtalen](#) tilførte trondheimsområdet ca. 5 mrd. kroner i perioden 2019–2029. De økte

inntektene vil i hovedsak fremkomme ved behandling av fremtidige årsbudsjett og handlingsprogram. Det samme gjelder for [tilleggsavtalen til byvekstavtalen](#) som ble vedtatt i juni 2020.

Les mer om Miljøpakken på [miljopakken.no](#).

Politisk behandling

Miljøpakkens handlingsprogram er en 4-årig plan som rulleres årlig. Første året i handlingsprogrammet utgjør årsbudsjettet.

[Handlingsprogram 2022-2025](#) ble utarbeidet etter innspill fra kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Budsjettet ble behandlet fylkestinget 15.12.21, bystyret i Trondheim 09.12.21, kommunestyret i Stjørdal 16.12.21, kommunestyret i Malvik 13.12.21 og kommunestyret i Melhus 14.12.21, og behandlet administrativt av statens parter. I den politiske behandlingen fikk ordførere og fylkesordførere fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett med de øvrige partene i Miljøpakken. Samordning etter lokalpolitisk vedtak ble behandlet i Kontaktutvalget 02.02.2022 (sak 03/22).

3. Måloppnåelse

Årene 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var preget av korona-pandemien. Mobiliteten i samfunnet var sterkt påvirket av nasjonale og lokale tiltak og påvirker resultatene/tallene for flere av målene.

Overordnet mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). En videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk, kom på plass i 2020:

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

Status måloppnåelse

Hovedindikator for å følge opp det overordnede målet i Byvekstavtalen er byindeksen som utarbeides av Statens vegvesen. I vurdering av måloppnåelse er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Trafikkmengden skal ikke øke i perioden sammenlignet med 2019 (referanseår). Denne måten å måle på er sterkt påvirket av to år med pandemi og en generelt lavere reiseaktivitet og bidrar til at denne indeksen viser måloppnåelse for denne perioden.

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner, men mobiliteten økte igjen utover året. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noe av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og

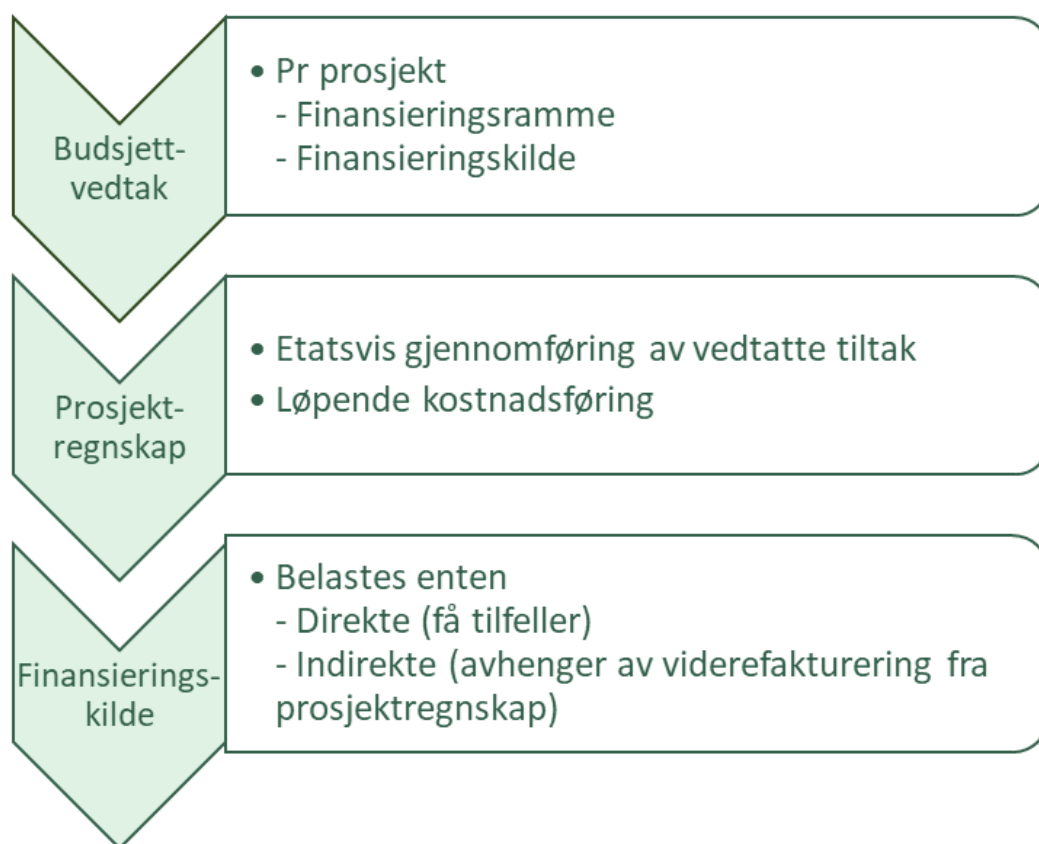
gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning.

Måloppnåelse i Miljøpakken evalueres årlig og evalueringsrapport for 2022 kommer før sommeren. I Miljøpakken er det i tillegg til det overordnede målet fastsatt flere lokale delmål. Det er mer informasjon om mål og evaluering av disse i evalueringsrapporten for 2022.

4. Økonomi 2022

Miljøpakken finansieres fra flere ulike kilder etter forpliktelser i inngåtte avtaler. Finansieringskildene tildeles på forskjellige grunnlag. Enkelte kilder tildeles med bakgrunn i innmeldt behov, andre som et avtalt årlig beløp uavhengig av behov. De ulike finansieringskildene har føringer for hvilke tiltak midlene kan benyttes på, dette fremgår av årsbudsjettet. Føringerne er knyttet til tiltaksområde, vegkategori og drift- og investering.

Det er et skille mellom økonomisk status knyttet til de enkelte finansieringskilder og etatenes prosjektrekskap. Figuren illustrerer veien fra budsjettvedtak, via prosjektrekskap og til belastning av den enkelte finansieringskilde.



I årsrapporten rapporteres økonomi både med bakgrunn i prosjektrekskap og med belastning på den enkelte finansieringskilde. Begge tar utgangspunkt i rapporterte årsregnskap, slik at dette hver for seg blir sammenlignbart mellom år.

Prosjektrekskapene er detaljert og føres i henhold til gjeldene regler for bokføring. Dette er grunnlaget som faktureres til etaten som disponerer finansieringskilden som skal belastes. I enkelte tilfeller belastes finansieringskilden direkte med bakgrunn i prosjektrekskapene.

4.1 Bevilgning og tildeling 2022

Miljøpakkens årsbudsjett viser hvilke finansieringskilder som er lagt til grunn for å finansiere de vedtatte tiltakene i 2022.

Kostnadsrammen vedtatt i Miljøpakkens årsbudsjett ligger hovedsakelig uendret gjennom året. På inntektssiden er det derimot flere forhold som medfører at forutsetningene endres:

- Tildelte inntekter kan avvike fra budsjettforutsetningene (bl.a mva-kompensasjon¹)
- Midler avsatt gjennom sekkeposter i statsbudsjettet fordeles administrativt på senere tidspunkt og kan bli fordelt annerledes enn forutsatt, bl.a på grunn av endret fremdrift (jf. midler innenfor statlige programområder)
- Behovet for bruk av bompenger endrer seg som følge av endringer i tildeling av andre finansieringskilder
- Statlige bevilgninger vedtas i årlige statsbudsjett, med forventning om at midlene blir benyttet i det gitte budsjettåret. Endrede bevilgninger skjer i forbindelse med:
 - Revidert nasjonalbudsjett.
 - Belønningsmidler byvekstavtale og til bedre kollektivtilbud utbetales med bakgrunn i faktisk fremdrift. Midler som holdes tilbake må spilles inn på nytt til fremtidige statsbudsjett.

Tabell 4.1 viser Miljøpakkens vedtatte årsbudsjett 2022. Utgangspunktet er statlige midler bevilget i statsbudsjettet 2022 og lokal finansiering vedtatt ved politisk behandling av årsbudsjett 2022.

Forhold lagt til grunn i Miljøpakkens årsbudsjett 2022:

- Rv. midler: I summen på 36 mill. kr knyttet til rv-midler, inngår 6 mill. kr fra statlige planmidler. Dette er midler som ikke inngår i Miljøpakkens finansieringsrammer, men de er likevel synliggjort for å vise hvilke tiltak som planlegges for fremtidig utbygging innen Miljøpakken.
- Belønningsmidler: Årets bevilgning av belønningsmidler var 385 mill. kr, i tillegg ble det disponert omtrent 85 mill. kr fra tidligere års bevilgning.

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

Tabell 4.1: Miljøpakkens årsbudsjett 2022

(tall i mill. kr)	Rv- midler	Jernbane- midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bom- penger	Belønnings- midler	Sum
Store prosjekt:	0	0	0	68	373	0	440
E6 Klett							0
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger					300		300
Fv. 704 Tanem - Tulluan				68	73		140
Programområder:	36	30	0	56	305	451	878
Gatebrukstiltak				1			1
Sykkeltiltak	36			9	83	24	153
Gåtiltak				3	39		42
Trafikksikkerhet				7	24	2	32
Miljø- og støytiltak				2			2
Mobilitet						13	13
Kollektivtiltak:	0	30	0	35	159	412	636
- Driftstilskudd					57	272	329
- Tilskudd til red. kollektivtakster						53	53
- Metrobuss				9		59	68
- Jernbane, stasjons- og knutepunktsutv.		30					30
- Infrastruktur buss/trikk				26	101	29	156
Øvrige områder:	0	0	0	20	18	19	57
Koordinering og administrasjon				2	11		13
Informasjon						6	6
Prosjektutvikling				19	3		22
Teknologi, evaluering, trafikkdata mm					4	13	17
Sum	36	30	0	144	696	470	1375

I løpet av året har det skjedd følgende budsjettendringer:

- Rv. midler (programområder): Det ble det ikke spilt inn behov for midler til Saupstadbrua, gang- og sykkelbru. Men i statsbudsjettet 2022 ble det bevilget 21 mill. kr til tiltaket, dette legges til i prosjektets økonomiske ramme.
- Bompenger rv: Statens vegvesen rapporterer om at prosjektet Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger fikk bevilget 55 mill. kr (forskutterte bompenger) utover avsatt ramme i Miljøpakkens årsbudsjett 2022. Total tildeling for 2022 blir dermed 355 mill. kr.
- Statlig investeringstilskudd (Metrobuss, post 63): I revidert nasjonalbudsjett 2022, ble det trukket inn 100 mill. kr fra tidligere års ubrukte bevilgninger fra det statlige investeringstilskuddet (Metrobuss, post 63). I Miljøpakken er dette håndtert i forbindelse med årsbudsjettet 2023, ved en tilsvarende reduksjon i disponible midler med bakgrunn i bevilgningen i statsbudsjettet 2023.

- Jernbanemidler, stasjons- og knutepunktsutvikling: Jernbanedirektoratet har gitt beskjed om at 5 mill. kr til Hommelvik stasjon ikke ble tildelt.

Tabell 4.2: Miljøpakkens reviderte årsbudsjett 2022

(tall i mill. kr)	Rv- midler	Jernbane -midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bom- penger	Belønnings- midler	Sum
Store prosjekt:	0	0	0	68	428	0	495
E6 Klett							0
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger					355		355
Fv. 704 Tanem - Tulluan				68	73		140
Programområder:	57	25	0	56	305	451	894
Gatebrukstiltak				1			1
Sykkeltiltak	57			9	83	24	174
Gåtiltak				3	39		42
Trafikksikkerhet				7	24	2	32
Miljø- og støytiltak				2			2
Mobilitet						13	13
Kollektivtiltak:	0	25	0	35	159	412	631
- Driftstilskudd					57	272	329
- Tilskudd til red. kollektivtakster						53	53
- Metrobuss				9		59	68
- Jernbane, stasjons- og knutepunktsutv.		25					25
- Infrastruktur buss/trikk				26	101	29	156
Øvrige områder:	0	0	0	20	18	19	57
Koordinering og administrasjon				2	11		13
Informasjon						6	6
Prosjektutvikling				19	3		22
Teknologi, evaluering, trafikkdata mm					4	13	17
Sum	57	25	0	144	751	470	1446

Tabell 4.2 viser et revidert årsbudsjett på 1446 mill. kr, en økning på 71 mill. kr i forhold til opprinnelig årsbudsjett.

I brev fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune (21.10.2022, ref.22/167230-2) ble det orientert om at 49,9 mill. kr av belønningsmidlene ikke blir utbetalt på grunn av manglende fremdrift. Det gjelder 20 mill. kr knyttet til belønningsmidlene i byvekstavtalen (2019) og 29,9 mill. kr knyttet til belønningsmidlene til Bedre kollektivtilbud, Metrobuss (Tilleggsavtalen, 2020). Midlene blir utbetalt på et senere tidspunkt i henhold til fremdrift.

4.2 Regnskap 2022

Tabell 4.3 viser regnskapsførte² kostnader på de ulike finansieringskildene i 2022 med bakgrunn i den ansvarlig parts årsregnskap, totalt 1335 mill. kr. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekter, også de med bevilgning før 2022. Tallene er oppgitt i mill. kr og inkluderer merverdiavgift.

Tabell 4.3: Miljøpakkens regnskap 2022³

(tall i mill. kr)	Rv- midler	Jernbane- midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bom- penger	Belønnings- midler	Sum
Store prosjekt:	-144	0	0	156	577	0	589
E6 Jaktøya - Sentervegen	37						37
E6 Klett	11				20		31
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	-192				505		313
Fv. 704 Tanem - Tulluan				156	52		208
Programområder:	104	25	12	124	123	331	718
Lokal veg				2			
Gatebrukstiltak				0	6		6
Sykkeltiltak	104			55	34	18	209
Gåtiltak				9	20	0	29
Trafikksikkerhet				13	20		33
Miljø- og støytiltak				5	3		8
Mobilitet				0		8	8
Kollektivtiltak:	0	25	12	41	41	305	423
- Driftstilskudd						231	231
- Tilskudd til red. kollektivtakster						54	54
- Metrobuss			12	14	14	3	43
- Jernbane, stasjons- og knutepunkt.		25		1			26
- Infrastruktur buss/trikk				25	27	17	69
Øvrige områder:	0	0	0	14	9	4	27
Koordinering og administrasjon				7	7		14
Informasjon						2	2
Prosjektutvikling				6	1		8
Teknologi, evaluering, trafikkdata mm				0	1	2	3
Sum	-40	25	12	295	708	335	1335

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

³ Kilde, rapportering fra partene med bakgrunn i de enkelte årsregnskap:

Statens vegvesen for rv-midler, investeringstilskudd og bompenger

Trøndelag fylkeskommune for tilbakeført mva-kompensasjon og belønningsmidler.

Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal for kommunale midler og tilbakeført mva-kompensasjon.

Det skjer endringer mellom de ulike års årsregnskap. Både på grunn av overføringer mellom ulike finansieringskilder, f. eks. ved at bompenger rekvireres fra bomveiselskapet eller at det statlige investeringstilskuddet utbetales, med tilsvarende reduksjon i statlige eller fylkeskommunal bevilgningskode (som har forskuttet kostnaden). Dette kan medføre negative tall i årsregnskapene på enkelte finansieringskilde. I tillegg er det andre regnskapstekniske forhold, f. eks. krediteringer av tidligere belastninger, ulike periodiseringsprinsipp, som kan medføre negative tall for både for den enkelte finansieringskilde og på summen av tiltaksområdet.

Fra tabell 4.3 er for eksempel bompenger oppført med vel 708 mill. kr med bakgrunn i Statens vegvesens årsregnskap, tilsvarende oversikt fra bomveiselskapet viser at det er rekvirert 716,5 mill. kr. Differansen er knyttet til ulike periodiseringsprinsipp.

Bompenger

Vegamot AS (bomveiselskapet) rapporterer for regnskapsåret 2022 om at årets resultat (netto tilført) for Miljøpakken ble på 660,7 mill. kr (631,1 mill. kr i 2021). Det ble rekvirert 716,5 mill. kr (289,9 mill. kr i 2021) til å finansiere aktiviteten i Miljøpakkens prosjektportefølje. Pr 31.12.2022 viser årsregnskapet til et bankinnskudd på 628,3 mill. kr. Pr. 2022 er det ikke foretatt låneopptak av bompenger. Se [Vegamots årsrapport 2022](#) for utfyllende informasjon og fullstendig årsregnskap

I Prop. 172 S (20212-2013) er nettoinntektene fra de to bomstasjonene (nr. 21 og 22) på fv. 885 og fv. 704 forutsatt å inngå i finansieringen av ny fv. 704. Første etappe, strekningen Sandmoen - Tanem (ferdig utbygd), inngår ikke i Miljøpakkens portefølje. Den andre etappen, strekningen Tanem - Tulluan (under bygging), inngår i porteføljen til Miljøpakken.

For bominnkrevingen knyttet de to bompunktene viser Vegamots årsrapporter til at årets resultat (netto tilført) ble på 39,8 mill. kr (33,5 mill. kr i 2021). Pr 31.12.2022 viser årsregnskapet til et bankinnskudd på 101,3 mill. kr.

Kontaktutvalget vedtok i møte 2. februar 2022 (sak 05/22) pkt.4 "Kontaktutvalget slutter seg til at Miljøpakken nedbetaler det fylkeskommunale lånet på fv. 704 Sandmoen - Tanem slik at dette prosjektet kan avsluttes og at bompenginntektene fra de to bompunktene (nr. 21 og 22) fremover tilfaller Miljøpakken". Fylkeskommunen orienterer om arbeid med sluttoppgjøret for fv. 704 Sandmoen - Tanem (inkl. sykkelvei) snart blir ferdigstilt, slik at de siste transaksjonene kan utføres og oppfølgingen av KU-vedtaket kan skje.

5. Rapportering pr etat

Her gjengis etatenes vurderinger av hovedaktiviteten for 2022. Samt en vurdering av styring og kontroll i egen virksomhet. Sekkeposter og prosjektpakker rapporteres særskilt i årsrapporteringen. For etatsvise prosjektoversikter vises det til vedlegget i årsrapporten.

5.1 Melhus kommune

Samlet vurdering

Planlegging av gang- og sykkelbru over Gaula har stått sentralt i 2022. Kommunestyret vedtok i desember detaljregulering og forprosjekt for ny gang- og sykkelbru, med tilstøtende infrastruktur. I tillegg kommer øvrige mindre tiltak. Ellers er det utarbeidet nye tiltak innen gang- og sykkelvei, hovedsakelig på detaljplanlegging- og reguleringsplannivå.

Ressursbruken er innenfor angitte rammer. Fremdriften er noe etter planen, blant annet er det utfordrende å hente inn geotekniske tjenester.

Styring og kontroll: Kommunen erfarer å ha god kontroll med egen virksomhet i Miljøpakken. Imidlertid er vi noe utsatt når det gjelder kapasitet sett i forhold til antall tiltak. Dette vil bli tatt med inn i vurderingen av ambisjonsnivået for handlingsprogrammet for 2024 og fremover.

Ferdigstilte prosjekter

Område	Tiltak
Gange	Snarveg Varmbo – Darres vei – Stabells veg ble åpnet høsten 2022.

Sekkeposter

Dette er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. Det rapporteres på hvilke tiltak som er gjennomført i forbindelse med årsrapportering.

Mindre trafikktekniske tiltak:

Formålet er prosjektering og gjennomføring av mindre tiltak for økt trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og/eller økt fremkommelighet. Status pr 2022:

- Snarveg Varmbo – Darres vei – Stabells veg. En strekning på 85 meter der opparbeidelsen er ferdig, men ikke endelig overtatt. Strekningen er opparbeidet med grusdekke, subbus og gatebelysning.
- Snarveg Ler, Flå skole. En strekning på 145 meter som er planlagt med grusdekke samt belysning. Arbeidene er utsatt til våren 2023.
- Snarveg Lundamo, Svingen-Åkerløkkvegen. En mindre strekning på 60 meter som er planlagt med grusdekke samt belysning. Arbeidene er utsatt til våren 2023.

5.2 Trondheim kommune

Samlet vurdering

Trondheim kommune har jobbet med flere store reguleringsplaner i 2022 og mange av disse blir ferdige i løpet av 2023. Store prosjekter som f.eks Nordre llevollen og Tyholtveien del 2 er nå i gang med utbygging. Det har tatt noe lengre tid å komme i gang med selve byggingen av disse prosjektene, i tillegg til at Saupstadbrua har hatt lite framdrift i 2022. Disse tre prosjektene utgjør en stor del av mindreforbruket i 2022, og totalt sett har etterslepet økt i løpet av 2022, når man ser på bevilgninger opp mot påløpte kostnader.

Styring og kontroll: Trondheim kommune har fått på plass mange rutiner og har god kontroll på porteføljen. Vi jobber likevel med å bli enda bedre, spesielt når det gjelder porteføljestyling og ressursstyring.

Ferdigstilte prosjekter

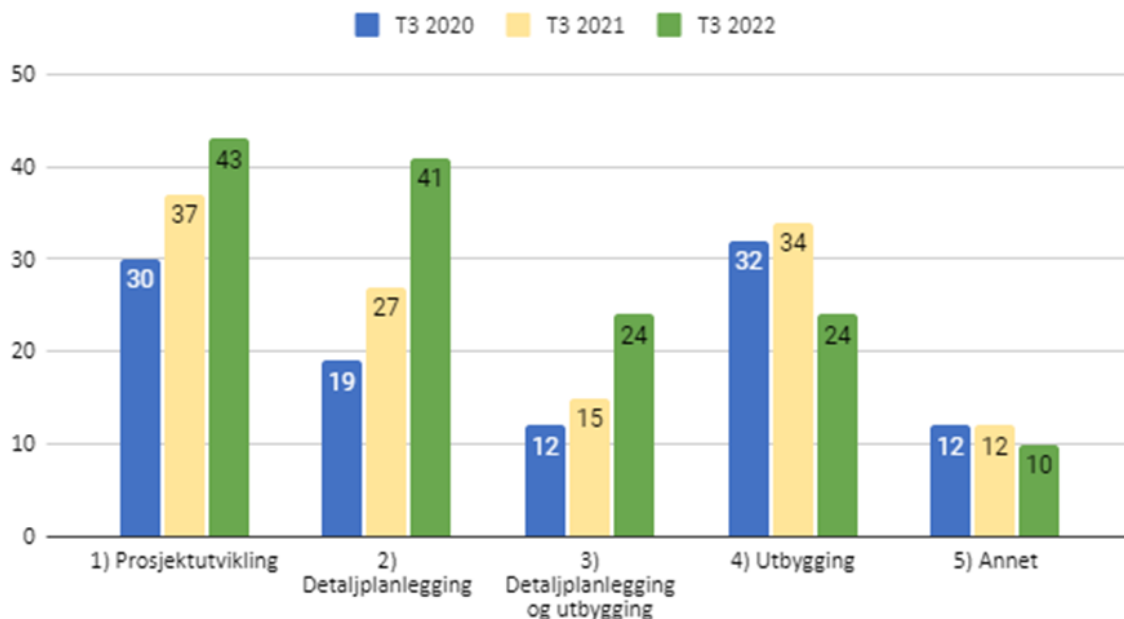
Område	Tiltak
Sykkel	Sykkelveg med fortau i Fjordgata Gang- og sykkelveg Saupstadringen Sykkelhotell Leütenhaven Antall km forsterket vinterdrift: 52,7 km, hvorav 17,7 høyeste driftsstandard
Gange	9 snarveier på ulike strekninger Havstadvegen fortau
Kollektiv	Christian Jelstrups veg, holdeplass utbedret med universell utforming

Overordnet beskrivelse av prosjektporteføljen

Status for to-tre år siden var at Trondheim kommune hadde en portefølje der det var mange prosjekt i utbyggingsfase, lav fremdrift og liten planreserve for kommende år. Trondheim kommune gjorde derfor en satsing for å øke aktiviteten, utvikle nye prosjekter og sikre bedre framdrift. Figuren illustrerer utviklingen i prosjektporteføljen de siste årene. Det har vært stor aktivitet i PU-fasen og løpet av de siste to årene har mange prosjekter kommet videre til detaljplanlegging (DP). Dette har sikret prosjekter som er klare for bygging i de kommende årene.

Dette vil også gjenspeiles i kostnadspådraget i de kommende årene og det kan forventes at etterslepet på framdrift/kostnadspådrag vil reduseres i de kommende årene når utbygging startes på stadig flere store prosjekt.

Antall prosjekter pr. fase 2020-2022



Sekkeposter

Dette er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. Det rapporteres på hvilke tiltak som er gjennomført i forbindelse med årsrapportering.

Fartsreducerende tiltak langs busstraséer:

I årsbudsjett 2021 ble det tildelt 5 mill. kr til planlegging og utbygging. Pr 2022 er det påbegynt et arbeid med å avklare løsninger.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
4 432 tkr	133 tkr	4 299 tkr

Mindre trafikktekniske tiltak 2020-2022

Formålet er prosjektering og gjennomføring av mindre tiltak for økt trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og/eller økt fremkommelighet.

I 2022 er det gjennomført tiltak knyttet til snarveg Sluppen, kryssutbedringer Jarveien og Jakobslivegen. Mange prosjekt er prosjektert og bestilt, men ennå ikke fysisk gjennomført.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
6 070 tkr	2 903 tkr	3 167 tkr

Tilrettelegging nye leskur

Tiltaket omhandler nødvendig investering fra vegeier for å tilrettelegge for nye leskur som kostnadsfritt er tilgjengelig via avtale med Clear Channel.

I 2022 har det pågått detaljprosjektering av en andel av holdeplassene. Kommunen gjør en kost-nytte gjennomgang for å finne riktig omfang på tiltakene som skal gjennomføres.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
5 500 tkr	1 525 tkr	3 975 tkr

Prosjektpakker

Prosjektpakker er en samling av mindre tiltak innenfor samme formål, spesifisert i budsjettet og rapporteres deretter.

Snarvegpakke 7

Hensikten med tiltakspakken er å bygge snarveier som gjør det enklere å gå til viktige målpunkter i området.

- Granvegen, Stadsing. Dahls gate, Weidemanns gate og Risvolla er ferdig.
- Granåsvegen og Ulstadvegen – Tanemsbruvegen er ferdig prosjektert og bygges våren 2023.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
16 130 tkr	10 548 tkr	5 582 tkr

Snarvegpakke 8

Hensikten med tiltakspakken er å bygge snarveier som gjør det enklere å gå til viktige målpunkter i området.

- Vikåsen skole, Arne Garborgs veg – Anders Hovdens veg, Svartholtet, Rognbudalen og Steinanvegen – E.B Schielderups gate er ferdig.
- Gamle Oslovei – Byåsveien og Uglaveien pågår.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
21 065 tkr	11 841 tkr	9 224 tkr

Snarvegpakke 9

Hensikten med tiltakspakken er å bygge snarveier som gjør det enklere å gå til viktige målpunkter i området. Påbegynt planlegging/prosjektering.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
3 000 tkr	214 tkr	2 786 tkr

Holdeplasspakke 2

En rekke bussholdeplasser i Trondheim kommune oppfyller ikke krav til universell utforming, særlig når det gjelder høyde på kantstein og taktilt dekke. Fem holdeplasser oppgraderes med

kantstein, taktil merking, nytt dekke og endret geometri tilpasset busser i drift. Nærliggende fortau oppgraderes.

- Alfheimsvingen (2 plattformer, delvis ombygging til kantstopp)
- Christian Jelstrups vei (1 plattform, ombygging til kantstopp)
- Jakobsivegen nedre (2 plattformer)
- Oppsynsmann Eggens veg (2 plattformer, ombygging til kantstopp og fortaustiltak)
- Thaulowbakken (2 plattformer, ombygging til kantstopp og fortaustiltak)

Pr 2022 er holdeplassen Christian Jelstrups vei ferdig utbygd. Prosjektering av de andre holdeplassene er ferdig, noe erverv gjenstår før utbygging.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
28 518 tkr	3 770 tkr	24 748 tkr

Hjertesone pakke 1

Prosjektet innebærer etablering av hjertesoner rundt utvalgte pilotskoler i Trondheim. Det vurderes å etablere bilfri sone rundt skolene som markeres med skilting og oppmerking. Hjertesone vil eventuelt være en videreføring av prosjektet tiltak skoler, med en gjenkjennbar logo og dialogbasert arbeid med foreldre, skole og elever.

Pr 2022 er mindre skilttiltak gjennomført ved Tanem skole.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
962 tkr	240 tkr	722 tkr

Hjertesone pakke 2

Samme formål som Hjertesonepakke 1. Pr 2022 er kun innledende planlegging gjennomført.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
3 000 tkr	244 tkr	2 756 tkr

5.3 Malvik kommune

Samlet vurdering

I 2022 har Malvik kommune allokert en dedikert prosjektleder for alle Miljøpakkeprosjektene. Konsulent ble allokert for prosjektering av alle de 5 pågående tiltakene. I slutten av 2022 fikk konsulent store ressursproblemer, noe som fikk konsekvenser for de avtalte leveransene. Arbeidsgruppen internt har blitt styrket med en ressurs fra plan, noe som vil gjøre reguleringer mer effektive.

Arbeidsgruppen er forsterket og består i dag av fem faste medlemmer. En dedikert prosjektleder fra Prosjekt og Utvikling har overordnet ansvar for fremdriften på de vedtatte tiltakene.

Styring og kontroll: En intern styringsgruppe er etablert og involveres fortløpende på beslutningsnivå. Det vurderes at etaten har god intern kontroll.

Ferdigstilte prosjekter

Ingen.

Sekkeposter

Dette er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. Det rapporteres på hvilke tiltak som er gjennomført i forbindelse med årsrapportering.

Koordinering og administrasjon

Tiltaket skal dekke partenes generelle planlegging, koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet. Begrenset til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
477 tkr	498 tkr	-21 tkr

Mindre trafikktekniske tiltak

Formålet er prosjektering og gjennomføring av mindre tiltak for økt trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og/eller økt fremkommelighet. I 2022 er det foretatt innkjøp og montering av 2 stk trafikk tellere i Malvik kommune.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
128 tkr	502 tkr	-374 tkr

5.4 Stjørdal kommune

Samlet vurdering

Stjørdal kommune har hatt 8 prosjekter under prosjektutvikling i 2022 i tillegg til et prosjekt som er under detaljplanlegging:

Prosjektutvikling:

- G/S-bru over Stjørdalselva ved Reppe/Værnes
- Bylinje 90 – utbedring av stoppesteder Husbyåsen og Malmtunet
- Sykkelparkering med tak
- G/S-veg Vollsdalen-Skatvalskorsen
- Park&Ride
- Prosjektavklaring Stjørdal stasjon
- G/S-veg Ringvegen, rundkjøringer og busstopp Fjellhallen
- Stjørdal stasjon

Detaljplanlegging:

- GS-veg Molovika

Hovedaktiviteten i prosjektene har vært å vurdere hvordan prosjektene kan gjennomføres og komme fram til et foreløpig kostnadsanslag.

Fremdrift: Med unntak av gs-veg Ringvegen er alle prosjektene ferdig prosjektutviklet. Det gjenstår et arbeid med å vurdere og prioritere hvilke prosjekter Stjørdal kommune ønsker å gå videre med til detaljplanlegging. Målet er at dette skal være på plass i løpet av vår 2023.

Mer spesifikt for Stjørdal stasjon kan nevnes ferdigstillelse av en mulighetsanalyse av knutepunktutvikling Stjørdal stasjon. Analysen ser på finansieringsmuligheter, mulig framdrift og organisering og gir grunnlag for videre drøftinger.

Det arbeides med oppstart for gjennomføring av prosjektet GS-veg Molovika vår 2023.

Styring og kontroll: Det vurderes at etaten har god intern kontroll. Prosjektene er avhengig av samhandling og god kommunikasjon mellom flere aktører for å oppnå helhetlige, gode løsninger.

Stjørdal kommune etablerte i 2021 to interne grupper som jobber med saker relatert til Miljøpakken, en på overordnet nivå og en arbeidsgruppe. Kommunen etablerte også en ny prosjektstyringsmodell for våre prosjekter i Miljøpakken. Dette fungerer godt og videreføres i 2023.

Stjørdal kommune ønsker å fortsette med tiltakene nevnt over. Det vil alltid være behov for forbedringer, men så langt har arbeidet i gruppene fungert godt. Det er derfor viktig at gruppene fortsetter og viderefører og utvikler metodikken etablert i 2021.

5.5 Trøndelag fylkeskommune

Samlet vurdering

Trøndelag fylkeskommune har også i 2022 hatt utfordringer med utrednings- og planleggingskapasitet. Aktiviteten har imidlertid økt vesentlig siden 2021, og det forventes en videre økning i 2023. Fylkeskommunen har økt kapasitet på utredning, planlegging og gjennomføring. I løpet av 2022 gjennomførte avdeling veg en mindre omorganisering for å forbedre eierstyring og øke gjennomføringsevnen. Som en del av dette er det etablert en egen seksjon som håndterer MP-prosjektene på fylkesveg fra og med reguleringsplan.

De store gateprosjektene ligger fra før en del etter i tidsplanen, men har fra 2. halvår 2022 hatt vesentlig økt aktivitet. Elgeseter gate har fått vedtatt oppstart av reguleringsplan, Nyhavna er godt i gang med sin reguleringsplanprosess, og Haakon VII's gate er i ferd med å avklare konsept for videre planlegging. Sistnevnte vil bli fremlagt første halvår 2023 for behandling. Innherredsveien har anleggsstart våren 2023 og estimert ferdigstilling høsten 2025. Kongensgate er i byggeplanfase, med mulig oppstart i 2024 (forberedende arbeider vurderes utført mot slutten av 2023).

Fv. 704 Tanem-Tulluan hadde anleggsstart i mai 2022. Fremdriften har vært god, og ved årsskiftet er prosjektet halvveis i tunneldrivingen. Fremdriften for tunnelen vil bli noe forsinket fremover pga økt mengde innlekkasje av vann som må håndteres. Denne forsinkelsen vil føre til noe økte kostnader i prosjektet, men innenfor 10% usikkerhet på den indeksregulerte rammen.

Den ovennevnte fremdriften medfører høyt forbruk og utbyggingstakt i de kommende årene, og i tillegg kommer bl.a. en rekke sykkel- og støytiltak.

Det jobbes med å komme nærmere utslippsfrie anleggsplasser, i 2022 var ingen av veianleggene helt utslippsfrie.

I 2022 inngikk Trøndelag fylkeskommune gjennom Miljøpakken en avtale med NTNU om MobilitetsLab Stor-Trondheim (MoST). Laben skal være en felles arena for partene i Miljøpakken for å utvikle nye og bedre arbeidsprosesser, metoder, systemer og løsninger for mobilitet. Samt understøtte eksisterende plan og utviklingsarbeider i avtaleområdet med ny kunnskap knyttet til digitale teknologier og modeller, aktørers behov for mobilitet og nye transportmodelleringsmetoder. Samarbeidet vil også kunne skape en god modell for innovasjon i offentlig sektor. Gjennom NTNU og samarbeidsavtalen får Miljøpakken og partnerne inkludert TRFK tilgang til forskning og ny kunnskap. Det ble gjennomført et vellykket oppstartsseminar i desember 2022 der partene i Miljøpakken og NTNU deltok, og der prosjekter i Laben ble presentert.

Styring og kontroll

Som en del av oppfølgingen etter gjennomført forvaltningsrevisjon ble det lagt frem en sak til politisk behandling i 2022, FT-sak 51/22.

Trøndelag fylkeskommune opplever stadig bedre styring og kontroll med aktiviteten i Miljøpakken. Den økonomiske oppfølgingen fungerer veldig godt, og rapportene har økt kvalitet.

Det er fortsatt rom for forbedringer når det gjelder intern styring og rapportering. I 2023 vil det bli jobbet videre med dette.

Bedre rutiner for timeføring, prosjektstyring og planlegging er gjennomført.

Oppfølgingspunkt fra tidligere rapportering

Dette gjelder avstemming av fylkeskommunens avtalte forpliktelse av fylkesveimidler og faktiske tildeling for perioden 2010-2019. Dette inkluderer mva-kompensasjon (refusjon) som fylkeskommunen har mottatt med bakgrunn i prosjektkostnader på fylkeskommunalt ansvarsområde.

Fylkeskommunen arbeider fortsatt med å fremskaffe tall for tidligere år. Årene før fylkessammenslåing er mest utfordrende i så måte, da en er avhengig av særskilt tilgang. Det vil legges vesentlig trykk på arbeidet nå. Når alle tall er klare vil fylkeskommunen orientere Miljøpakken, slik at generert mva-kompensasjon fra MP-prosjekt kan tilbakeføres til Miljøpakken.

Ferdigstilte prosjekt

Område	Tiltak
Sykkel	Trondheim stasjonssenter, sykkelveg med fortau Risvollan, sykkelveg med fortau Forsterket vinterdrift 91 km, hvorav 29 km med høyeste driftsstandard
Trafikksikkerhet	Kong Øysteins veg, fortau og støyskjerm Bilbyen - Nidarvoll, fortau
Kollektiv	Trondheim stasjonssenter, kollektivfelt Risvollan, holdeplass utbedret med universell utforming Antall kollektivreiser med lokal kollektivtrafikk, 41,2 millioner påstigninger buss (inkl. region) og 1,1 millioner påstigninger trikk

Sekkeposter

Dette er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. Det rapporteres på hvilke tiltak som er gjennomført i forbindelse med årsrapportering.

Mindre trafikktekniske tiltak:

Det er bestilt og utført en rekke mindre TS-tiltak på denne posten (blant annet utbedring av flere busstopp, asfaltering, oppretting av taktile indikatorer) og en del elektroarbeid (blant annet ny gatebelysning på en strekning av Fv. 950 i Malvik kommune og elektroarbeid på flere busstopp). Pga kapasitetsutfordringer ble ikke alle bestilte tiltak utført i 2022, men skal utføres i 2023. Det er bestilt fartshumper og nedsatt fartsgrense på fylkesveg i Melhus kommune og det vurderes behovet for forsterket belysning i flere krysningpunkter i Trondheim kommune. Midlene gir TRFK et viktig handlingsrom for å foreta strakstiltak etter trafikksikkerhetsvurderinger på fylkesveg.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
4 900 tkr	3 836 tkr	1 064 tkr

Ikke et reelt, men periodisert mindreforbruk.

Tiltak etter trasébefaringer fylkesveg

Det er utført diverse små strakstiltak etter årlige trasébefaringer med AtB og bussoperatører. Reasfaltering metrobussholdeplasser: Berg studentby retning sentrum, Skovgård retning sentrum, Studentersamfunnet 1 og 2, Bratsbergvegen retning sentrum. På grunn av manglende kapasitet ble ikke hele bestillingen gjennomført. Midlene gir handlingsrom til å følge opp trasébefaringer med strakstiltak fortløpende.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
6 815 tkr	1 717 tkr	5 098 tkr

Ikke et reelt, men periodisert mindreforbruk.

Tilrettelegging for nye leskur fylkesveg

Det arbeides fortløpende med etablering av nye leskur der det er et behov, iht. bymøbelavtalen og prioriteringsliste. Ca. 25 leskur vil plasseres på fylkesveg i løpet av avtaleperioden (2025). Status 2022: Utført tilrettelegging for oppsett av 6 nye leskur. Tilretteleggingen for disse skurene har vært relativt enkel da vi har tatt de lavthengende tiltakene først. Framover vil det trolig bli behov for litt mer prosess (erverv, byggesøknad o.l.) samt noe større terrenginngrep og kostnader. Vi vil fortsette den samme utrulling av leskur i 2023 som i 2022.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
2 000 tkr	488 tkr	1 512 tkr

Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i omegnskommunene

Tiltaket gjelder utskifting av leskur i kommunene Skaun, Melhus og Malvik. På grunn av forsinkelser fra leverandør på nye skur har vi ikke kommet lenger enn at gjenbruksskur er fjernet fra opprinnelig sted, satt på lager og pusset opp. Utrulling av gjenbruksskurene vil skje våren 2023. Tiltaket innebærer utkjøring og enkel fysisk tilrettelegging ved holdeplass for til sammen 8 leskur.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
588 tkr	153 tkr	435 tkr

Tiltak etter gang- og sykkelinspeksjon fylkesveg

Det er gjennomført inspeksjoner i 2. halvår 2022. Tiltak etter disse inspeksjonene vil bli gjennomført i 2023. På tross av manglende aktivitet i 2022 er det all grunn til å videreføre

posten. Avdelingen har hatt mangel på TS-revisorer (som er påkrevd for å gjennomføre inspeksjon). Vi har derfor benyttet konsulent for gjennomføring av inspeksjoner. Det forventes vesentlig høyere aktivitet i 2023, nå som omorganisering er gjort og vi har økt kapasitet på TS-revisor.

Kommende tiltak vil være mindre strakstiltak som bedrer fremkommelighet, sikkerhet og opplevd trygghet for syklister.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
5 486 tkr	360 tkr	5 126 tkr

Punkttiltak sykkel, fylkesveg

Forholdene for syklende langs Haakon VII gate er forbedret, ved å fjerne skarpe kanter i kantsteinen, der sykkelvegen krysser bilveien. Dette vil medføre bedre sikkerhet for syklende på strekningen.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
1 069 tkr	27 tkr	1 042 tkr

Prosjektutvikling Trøndelag fylkeskommune

Midler er benyttet til toppfinansiering av eksisterende PU-prosjekt, særlig utredning i Byåsveien og støyprosjekt. I tillegg er midler brukt til innledende planlegging på enkeltprosjekt og mindre trafikkvurderinger. Det forventes vesentlig økt aktivitet i 2023. Det er også lagt opp et system der potten disponeres til enkeltprosjekt, slik at fylkeskommunen kan rapportere spesifikt på prosjektaktivitet.

Midler benyttes til toppfinansiering av eksisterende PU-prosjekt samt flere igangsatte utredninger.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
10 461 tkr	2 422 tkr	8 039 tkr

Prosjektpakker

Prosjektpakker er en samling av mindre tiltak innenfor samme formål, spesifisert i budsjettet og rapporteres deretter.

Teknologiprojekter

Prosjektene har sin bakgrunn i byvekstavtalen for Trondheimsområdet som ble undertegnet i 2019. I avtalens punkt 6 omtales følgende 5 tiltak: Smart park and ride, dynamiske transporttilbud, samkjøring, big data og autonome busser. I perioden 2019-2021 er det utført enkeltaktiviteter innenfor smart park and ride og autonom buss.

I KU 02.02.22, ble det besluttet å bevilge 5 millioner samlet til teknologiprojektene, og på bakgrunn av dette ble det opprettet en prosjektgruppe på tvers av prosjekteier TRFK og AtB.

Teknologiprojektene stod oppført i handlingsprogrammet 2022-2025 med 5 millioner årlig (må søkes om årlig), og dette ble fulgt opp med ny bevilgning på 5 millioner i KU 03.02.23. De første tiltakene som ble igangsatt av prosjektgruppen var forprosjekt på bildeling (egen pott + en mindre sum fra teknologipotten som ikke er bokført) og dynamisk transport/samkjøring.

Parallelt ble det igangsatt forprosjekt på Big Data (egen pott). Dynamisk transport består av to delprosjekter kalt Urban og Rural. Forprosjektet på Rural er avsluttet og sluttrapport i starten av 2023, mens Urban er noe forsinket pga. interne omprioriteringer. I tillegg har Reisekutt kommet opp som et nytt tiltak. Forprosjektet er finansiert av Klimasatsmidler. Det sees nå på veien videre for både Reisekutt og Big Data. I tillegg planlegger prosjektgruppen igangsettelse av nye tiltak. Ettersom det har tatt noe tid å etablere prosjektgruppen og utarbeide planer for gjennomføring av tiltak er det et stort, men forventet underforbruk i teknologipotten for 2022. Det må også legges til at flere av prosjektene, som beskrevet, er finansiert gjennom tidligere bevilgninger til enkelttiltak.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
5 000 tkr	673 tkr	4 327 tkr

5.6 Jernbanedirektoratet

Nye tog

I 2022 har det vært fokus på innfasingen av nye bimodale tog (type 76) på Trønderbanen. Disse skal erstatte de gamle togsettene (type 92) som i mange år har trafikkert Trønder-, Meråker- og delvis Rørosbanen. De nye togene har større kapasitet og kan kjøre på både diesel og elektrisitet. De første togsettene ble satt i drift på Trønderbanen høsten 2021 og fra ruteterminskiftet i desember 2022 kjøres alle avganger på Trønderbanen med nye togsett.

Økt frekvens

Planleggingen av tog i timen på Trønderbanen har fortsatt gjennom 2022. Bane NOR har arbeidet med planlegging av en rekke infrastrukturtiltak, også i byvekstavtaleområdet. Det er et mål å ha ferdigstilt alle detaljplaner og nødvendige reguleringsplaner innen medio 2023.

Knutepunkter

På Trondheim sentralstasjon fullførte Bane NOR Eiendom første byggetrinn i utviklingen av «Nye Trondheim S». Første byggetrinn var en parkeringskjeller under gata Gryta som er et rent kommersielt prosjekt uten offentlig støtte. Parkeringskjelleren har ca. 200 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. På lokket av p-kjelleren ble gata etablert med ny metrobusstasjon. Nets byggetrinn vil være den nye terminalbygningen som også inneholder nye adkomster til mellomplattformene med heis og rulletrapper. Byggetrinnet består av en offentlig areal finansiert av knutepunktmidler gjennom byvekstavtalen og kommersielle arealer som Bane NOR Eiendom finansierer selv. Forberedende arbeidet startet høsten 2022 og byggestart for hovedentreprisen var ved årsskiftet 2022/2023. Bygget skal tas i bruk innen utgangen av 2025.

I Hommelvik planlegger Bane NOR Eiendom (som medeier i Hommelvik Stasjonsby AS) en ny overgangsbru over sporene på Hommelvik stasjon. I byvekstavtalen finnes det knutepunktmidler som skal bidra til en finansieringsløsning for en planskilt tverrforbindelse på stasjonen. Det ble i 2021 levert inn et forslag til reguleringsplan og planen var på høring i 2022. Reguleringsplanen ble vedtatt tidlig i 2023.

I byvekstavtalen ligger det også midler som skal bidra til en finansieringsløsning for en planskilt tverrforbindelse på Stjørdal stasjon. Her er Bane NOR i gang med planlegging av stasjonen (detaljreguleringsplan) som en del av tiltakene knyttet til «To tog i timen». En planskilt tverrforbindelse på stasjonsområdet vil være en del av denne planen. Reguleringsplanen var på høring i 2022 og planvedtak er ventet første halvår 2023.

Billett- og takstsamarbeid

I august 2021 gjorde Miljøpakken vedtak om hvordan midlene til reduserte kollektivtakster (fra tilleggsavtalen) skulle benyttes. Dette innebar bl.a. at sone A skulle utvides til å gjelde hele byvekstavtaleområdet og at det skulle bli lik pris for tog og buss både for periodebilletter og enkeltbilletter innenfor sonen. 1. oktober 2021 ble sone A utvidet, noe som også gjaldt for periodebilletter på toget. Fra 1. mars 2022 ble også enkeltbilletter på toget integrert slik at det

nå er lik pris som buss i sone A. Tiltaket har sammen med innføringen av nye togsett ført til vesentlig flere reisende med tog innenfor sone A.

5.7 Statens vegvesen

Samlet vurdering

Gjennom 2021 styrket SVV kapasiteten på prosjektutvikling (PU) i Transport og Samfunn (ToS). Dette har gjort at åtte PU-prosjekter har blitt ferdigstilt i 2022. Det har også vært fokus på å rydde i porteføljen og tre av åtte PU-prosjekt er avsluttet og tilgjengelige midler omdisponert eller forespurt omdisponert.

I detaljplanleggingsfasen har SVV i 2022 hatt god fremdrift. På hovedsykkelvegen mellom Gildheim og Pirbrua, delstrekning 1 og 4, arbeides det med henholdsvis grunnnerv og forberedende arbeider til regulering. På hovedsykkelveg Tonstad – Selsbakk (delparsell 2) arbeides det med reguleringsplanlegging, og delstrekning 1 Selsbakk-Sluppen starter detaljplanlegging i 2023.

I utbyggingsprosjektene går arbeidene med Nydalsbrua etter planen og med forventet fremdrift. Rv. 706 Hovedsykkelveg Leangbrua-Dalenbrua (delstrekning 2) er under utbygging med forventet ferdigstillelse i 2023.

I all hovedsak så er det tildelinger over statsbudsjettet som påvirker fremdriften i prosjektene i SVVs portefølje. I 2022 har SVV i stor grad blitt gitt midler etter behovet og har klart å holde fremdriften samlet sett i porteføljen.

Styring og kontroll

Siden 2021 har SVV internt arbeidet med å rydde i porteføljen og å få bedre kontroll på statlige tildelinger i bypakken. Arbeidet har bidratt til at ToS har fått god oversikt over tildelinger fra 2019 og frem til i dag.

Departementet stiller tydelige krav til kostnadskontroll og styring inn i bypakken. Det vil derfor kunne være behov for å gjennomføre ytterligere tiltak i 2023, utover det som omtales i første avsnitt, for å sikre at tilstrekkelig kontroll på økonomien i bypakken oppnås. Dette vil bli en vurdering SVV tar videre inn i 2023.

Ferdigstilte prosjekter

Område	Tiltak
Veg	E6 Klettkrysset, ombygging. Åpnet for trafikk 20. oktober 2022.

Sekkeposter

Dette er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. Det rapporteres på hvilke tiltak som er gjennomført i forbindelse med årsrapportering.

Prosjektutvikling Statens vegvesen:

For 2022 ble det avsatt 2,7 mill. kr til tiltak. Følgende prosjektutviklingsprosjekt ble ferdigstilt, alle knyttet til hovedsykkelveg:

- E6/Rv 706 Rotvoll-Malvik grense (del 1). Prosjektet skal sikre effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Rotvoll nedre og store boligområder på Grilstad og Ranheim.
- E6 Sandmoen-Vinterveien. Prosjektet skal sikre en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sandmoen og Vinterveien.
- E6 Selsbakk-Sluppen. Prosjektet skal bidra til en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sluppen og Selsbakk. Det vil gi vesentlig bedre fremkommelighet og sikkerhet.
- E6 Melhus sentrum-Jaktøya. Prosjektet skal bidra til en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Melhus sentrum og Trondheim.

Disponible midler 2022:	Regnskap 2022:	Overførte midler til 2023:
2 700 tkr	1 144 tkr	1 556 tkr

Mindre trafikktekniske tiltak riksveg:

I Miljøpakkens handlingsprogram 2022–2025 ble det tildelt 1 mill. kr til tiltaket. Statens vegvesen har i ettertid informert om at det ikke latt seg gjøre å knytte denne tildeling opp mot konkrete prosjekt/tiltak, og bedt om at midlene i sin helhet tilbakeføres til Miljøpakken. Dette ble formalisert i Programrådets møte 12. september (sak 103).

5.8 Sekretariatet

Evaluerings og trafikkdata: Finansierer innhenting, bearbeiding og fremstilling av tilgjengelig data, inkludert tilgang til Reisevaneundersøkelsen (RVU) og Trondheimsindeksen. Trafikkdata er relevant som beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår, samt årlig kostnad for manuell telling av gående og syklende inn til Trondheim sentrum.

Kommunikasjon: Kommunikasjonsarbeid mot Miljøpakkens målgrupper med informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter. Det arbeides også med arrangementer og holdningskampanjer med vekt på gående, sykkel og kollektivtrafikk. Drift av nettsiden miljopakken.no og Miljøpakkens tilstedeværelse på sosiale medier inngår også. Det gjennomføres spørreundersøkelser som måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid. Kommunikasjonsrådgivere tilsvarende 1,7 årsverk.

Komparative studier bymiljøpakker: I august 2019 inngikk NORCE en samarbeidsavtale med Miljøpakken i Trondheim om forskningsprosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» med varighet til 31. juli 2023. Prosjektet skal levere en serie rapporter om byvekstavtalene på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim.

6. Prosjektstatus

I dette kapittelet vises en overordnet økonomisk status på prosjektporteføljen i Miljøpakken. Grunnlaget er etatenes prosjektrekskap slik det fremgår av årsregnskapene. Alle tall er oppgitt i løpende tusen kroner og inkluderer merverdiavgift. Detaljert prosjektstatus fremgår i vedlegget i årsrapporten.

Prosjektlistene inneholder oversikt over 351 prosjekt, hvorav 280 er pågående prosjekt og 71 avsluttede prosjekt (sluttrapportert).

Prosjektøkonomi

En sammenstilling av prosjektlistene viser en samlet regnskapsføring i 2022 på 1 297 mill. kr, dette gir et mindreforbruk i henhold til plan (budsjett) på 981 mill. kr. Fordelingen mellom aktive og avsluttede prosjekter vises i tabell 6.1. Fordelingen mellom etater vises i tabell 6.2 og 6.3.

Tabell 6.1: Prosjektøkonomi 2022 totalt (mill.kr)

	Disponible midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023
Aktive prosjekt	2 184	1 249	935
Avsluttede prosjekt	94	48	46
Sum	2278	1297	981

Tabell 6.2: Aktive prosjekt pr etat (tall i mill. kr)

	Disponible midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023
Melhus kommune	14	6	7
Trondheim kommune	587	177	410
Malvik kommune	12	1	11
Stjørdal kommune	20	4	16
Trøndelag fylkeskommune	1 099	625	473
Statens vegvesen	431	425	6
Sekretariatet	22	11	11
Sum	2 184	1 249	935

Tabell 6.3: Avsluttede prosjekt (tall i mill. kr)

	Disponible midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023
Trondheim kommune	27	7	19
Stjørdal kommune	0,9	0,5	0,4
Trøndelag fylkeskommune	61	40	21
Statens vegvesen	6	0	6
Sum	94	48	46

Vedlegg: Prosjektoversikt pr etat

Melhus kommune

(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
GS-bru over Gaula	3,2	1,5	1,7	Mulighetsstudiet ble avsluttet høsten 2022, med påfølgende politisk gjennomgang og behandling. Melhus kommune vedtok i desember følgende: Under forutsetning av finansiering fra miljøpakken vedtar Melhus kommune å igangsette detaljregulering og forprosjekt for ny gang- og sykkelbru over Gaula med utgangspunkt i lokaliseringalternativ fire med tilstøtende infrastruktur. Valg av brutype besluttet på bakgrunn av resultatet fra forprosjektet. Videre fremdrift: Forprosjekt og regulering starter opp sommeren 2023 og forventes avsluttet sommeren 2024.	06/24	DP
GS-veg Monstufлата-Gimsve gen	1,5	1,0	0,5	Mindre avklaringer og forberedelse til å starte opp arbeidet med å utarbeide et reguleringsforslag, har vært fokus siste halvår i 2022. Forprosjekt og regulering starter opp sommeren 2023 og forventes avsluttet sommeren 2024.	06/24	DP
GSV - Skolebakken, Ler	0,5	0,0	0,5	Geotekniske undersøkelser gjennomføres i 2023, og prosjektering startes opp.	12/25	DP
GS-bru over E6	5,3	3,8	1,5	Bru - betongkonstruksjon - er ferdigstilt, overtatt og ble åpnet for trafikk i september 2021. Mangler mindre arbeider på tilslutningsveg.	12/23	UB
Bussholdeplass Skysstasjon, ombygging	0,1	0,0	0,1	Ferdig, mangler sluttrapport.	12/22	UB
GSV - Fv. 6590 Hermanstad- Losenkrysset	0,2	0,0	0,2	Midlene er ikke benyttet.	-	PU
Mindre trafikktekniske tiltak kv	1,5	0,1	1,4	Tre snarveger er under opparbeidelse. 1) Varmbo-Darres vei - Stabells veg: En strekning på 85 meter der opparbeidelsen er ferdig, men ikke endelig overtatt. Strekningen er opparbeidet med grusdekke, subbus og gatebelysning. 2) Snarveg Ler, Flå skole: En strekning på 145 meter som er planlagt med grusdekke samt belysning. Arbeidene er utsatt til våren 2023. 3) Snarveg Lundamo, Svingen - Åkerløkkvegen: En mindre strekning på 60 meter som er planlagt med grusdekke samt belysning. Arbeidene er utsatt til våren 2023.	07/23	DP, UB
Koordinering og administrasjon	1,5	0,0	1,5	Benyttes ikke.	Løpende	Annet
Sum	13,7	6,3	7,4			

Trondheim kommune

Aktive prosjekt:						
(tall i mill. kr) TK del 1/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Helhetlig plan for universell utforming	0,5	0,1	0,4	-	-	Annet
Koordinering og adm. TK 2022	3,9	3,9	0,0	-	Løpende	Annet
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	0,0	0,2	-0,2	Prosjektet videreføres i 2023.	08/22	PU
Næringstransport, bylogistikk	6,3	0,0	6,3	Overtatt fra TRFK høsten 2022.	Uavklart	PU
Prosjektutvikling TK 2022	10,9	5,8	5,1	Midler internt fordelt/disponert, men ikke forbrukt.	-	PU
Samordnet parkeringspolitikk	0,2	0,2	0,0	-	-	Annet
Tidsbegrenset varelevering	0,5	0,0	0,5	Ikke påstartet.	-	DP
Alette Beyers veg, fortau	1,8	1,4	0,4	-	02/23	DP
Gregus gate, undergang	0,0	0,4	-0,4	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg.	03/23	DP
Gyldenløves gate	3,1	0,2	3,0	-	10/24	DP
Havstadvegen, fortau	5,9	4,0	1,9	Ferdigstilt. Kostnad under styringsramme.	12/22	UB
Heimdal stasjon, undergang	0,0	0,4	-0,4	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg.	03/23	DP
Helhetlig gangnett - utbygging 2017-2019	0,2	0,0	0,2	-	12/22	UB
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	0,4	1,4	-1,0	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg.	03/23	DP
Lundvegen, fortau	10,0	0,6	9,4	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	03/23	DP, UB
Mikkelvegen, fortau	0,3	0,3	0,0	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg.	12/23	DP
Mindre gåtiltak	0,1	0,0	0,0	-	12/22	UB
Nyhavna (strakstiltak)	1,8	0,5	1,3	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	12/23	DP, UB
Ranheim stadion, fortau	3,9	0,2	3,7	Oppstart arbeid fortau forsinket. Oppstart april 23.	12/23	UB
Saupstadringen, gang- og sykkelveg	7,4	5,6	1,7	Tatt i bruk. Det gjenstår arbeider våren 2023.	06/23	DP
Snarveg Berg skole	0,5	0,9	-0,4	Dekkes av midler tildelt i 2023. Forskuttet fra Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026, 2,5 mill. kr.	03/23	DP

(tall i mill. kr) TK del 2/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	0,5	0,0	0,5	Inngår i snarvegpakke 7. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift. 0,9 mill. kr forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg - vedtatt.	-	DP/UB
Snarvegpakke 7	11,3	10,5	0,8	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg.	06/23	UB
Snarvegpakke 8	12,2	11,8	0,3	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 8,9 mill. kr.	08/23	UB
Snarvegpakke 9	3,0	0,2	2,8	-	09/23	DP
Ravelsveita og Sommerveita - oppgradering	1,0	0,4	0,6	-	05/23	DP
Bybaneutredning	0,5	0,4	0,1	Rapport skal omarbeides.	06/23	PU
Fartsreducerende tiltak	4,4	0,1	4,3	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	12/23	DP, UB
Holdeplasspakke 2	2,0	3,8	-1,8	Oppstart senere enn antatt. Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 26,5 mill. kr.	12/23	UB
Infrastruktur trikk 2010-2022	38,3	19,6	18,7	-	-	UB
Jakobslivegen, kollektivtiltak	0,3	0,0	0,3	Prosjektet avsluttes. Ikke aktuelt før Brundalsforbindelsen er på plass.	12/23	PU
Jakobslivegen, kryssutbedring	0,7	0,3	0,4	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift. Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 5,9 mill. kr.	11/23	DP, UB
Klefstadhaugen, møteplasser	0,5	0,0	0,5	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	10/23	DP, UB
Loholt allé, kollektivtiltak	0,3	0,1	0,3	-	04/23	PU
Nedlagte holdeplasser	0,0	0,0	0,0	-	-	UB
Nordre lilevollen, trikk	32,7	2,5	30,2	-	06/24	UB
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	0,0	0,0	0,0	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	Uavklart	DP, UB
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstadringen	0,3	0,0	0,3	PU ferdig. Prosjektet avventer politisk avklaring og videre prioritering	Uavklart	DP
Tilrettelegging nye leskur kv.	5,5	1,5	4,0	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	12/24	DP, UB
Trikken ny arbeidsmaskin	29,9	0,3	29,7	Ingen tilbydere i første utlysning. Jobbes med ny utlysning.	12/23	DP
Trikken, ny likeretter	29,6	11,5	18,1	Forsinket framdrift pga. endring i gjennomføring/krav til spunting. Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 12,8 mill. kr.	10/23	DP

(tall i mill. kr) TK del 3/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	0,8	0,8	0,0	-	03/23	DP
Nordre Ilevollen, gateprosjekt	32,7	2,5	30,2	-	06/24	UB
Olav Tryggvasons gate, planlegging	15,2	0,6	14,6	Prosjektet avventer avklaring på omfanget. Prosjektering stoppet.	Uavklart	DP
El-lastesykler	2,5	1,5	1,0	-	-	Annet
HjemJobbHjem	12,7	5,7	7,0	-	Løpende	Annet
Mobilitetsrådgivning	5,2	2,2	3,0	-	Løpende	Annet
Bromstadvegen m/sideveger, tiltaksutredning	0,0	0,0	0,0	-	12/21	PU
Industrivegen m/sidevege, tiltaksutredning	0,0	0,3	-0,3	-	06/22	PU
Jakobslivegen og Hørløcks veg, tiltaksutredning	0,0	0,0	0,0	-	12/21	PU
Majorstuen barnehage, støyskjerm	1,1	0,2	0,9	Under detaljplanlegging. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift. Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 3 mill. kr.	12/23	DP, UB
Odd Husbys veg, støyskjerm	1,5	0,1	1,4	-	05/23	DP
ATP-modell og beregninger	0,3	0,0	0,2	-	-	Annet
Brattørruta, Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring)	0,0	0,0	0,0	-	Ferdig	DP, UB
Breidablikveien, sykkelveg	32,2	1,3	30,9	Gjennomføring forsinket i påvente av VA. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	12/24	DP, UB
Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstrekning 3	0,0	0,0	0,0	-	-	DP
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg, delstrekning 1	0,0	0,0	0,0	-	-	DP
Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 6	0,0	0,0	0,0	-	-	DP
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, delstrekning 2	0,0	0,0	0,0	-	-	DP

(tall i mill. kr) TK del 4/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Bromstadruta, Persaunevegen - Øvre Granåsli	4,0	1,8	2,2	-	06/23	DP
Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	0,0	0,0	0,0	-	-	DP
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	0,0	0,0	0,0	-	-	DP
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa	3,6	1,5	2,1	-	06/23	DP
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	2,0	0,5	1,5	-	10/23	DP
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	2,0	0,5	1,6	-	10/23	DP
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	0,3	0,2	0,1	-	05/23	PU
Fjordgata, langsiktige tiltak	0,5	0,1	0,4	Utsatt oppstart i påvente av evaluering av midlertidig løsning.	-	PU
Forsøkslia	1,9	1,1	0,8	-	04/23	PU
Grilstadvegen	1,6	0,0	1,6	-	-	UB
H7 - Ranheim (Brattørruta)	0,9	0,1	0,8	Gjelder Grilstadkleiva. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	06/24	DP, UB
Jonsvannveien, nord	0,2	0,1	0,0	Arbeid i bero. Avventer overordnede beslutninger.	-	PU
Klæburuta - punkttiltak, kryss og oppmerking	0,9	0,7	0,2	Ferdigstilt.	10/22	UB
Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	1,5	1,1	0,4	Forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 1,3 mill. kr.	03/23	DP
Klæburuta, Nedre Bakklandet (del 4)	1,4	3,3	-1,9	Finansiering gjennomføring i budsjett 2023 dekker avvik	12/22	DP
Klæburuta, Øvre Bakklandet (del 6)	1,4	0,0	1,4	Kjøres sammen med del 4.	-	DP
Nidarø GS-bru	0,0	0,0	0,0	Ikke påbegynt. Forskuttet 1 mill. kr i PR-sak 55/22, spilles inn til MPs handlingsprogram 2024-2027.	Uavklart	DP
Olav Kyrres gate, rundkjøring	0,1	0,1	0,0	Tilleggsfinansieres fra PU-pott. Dette inngår i rapportering PU 2022.	06/23	PU
Persaunvegen, sykkelveg med fortau	3,7	1,5	2,2	-	06/23	DP
Punktutbedring sykkel kommunal veg	1,2	0,2	0,9	-	-	UB
Roald Amundsens vei	-0,1	0,4	-0,6	2 mill. kr. forskutterte midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg - vedtatt.	06/23	PU
Rosenborgbassenget GS-bru	0,0	0,6	-0,6	Forskuttet 3 mill. kr i PR-sak 55/22, spilles inn til MPs handlingsprogram 2024-2027.	12/24	DP

(tall i mill. kr) TK del 5/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	7,0	0,0	7,0	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	10/23	DP, UB
Rotvollruta delstrekning 8	0,0	0,0	0,0	-	Ferdig	UB
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	0,0	0,0	0,0	Inngår i prosjekt 94106016 Sykkelpassasjer	08/23	DP, UB
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	56,4	19,6	36,8	-	06/24	UB
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	26,5	0,0	26,5	Reguleres som en del av Brøsetruta 94106003. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	-	DP, UB
Strekningstiltak Midtbyen	2,7	1,6	1,2	Siste tiltak gjennomføres vår 2023. Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	05/23	DP, UB
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	0,4	0,4	0,0	Tilleggsfinansieres av PU-pott, viser til PU-rapportering.	04/23	PU
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei)	0,0	2,0	-2,0	Forskuttede midler fra MPs handlingsprogram 2023-2026 kommer i tillegg, 7 mill. kr.	12/24	DP
Sykkelpassasjer (punkttiltak)	2,9	0,7	2,2	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	08/23	DP, UB
Sykkeltellere, innkjøp	0,6	0,7	-0,1	Fortsetter med utvidet bevilgning 2023.	-	Annet
Sykkeltilbud Fjordgata	5,0	3,4	1,6	Ferdigstilt. Evaluering gjenstår.	04/23	UB
Sykkeltiltak langs kommunal med riksvegfunksjon	0,6	0,0	0,6	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	Uavklart	DP, UB
Trampe	0,0	0,0	0,0	-	-	Annet
TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia- Jernbanebrua	1,7	0,0	1,7	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift. TSS bygger.	-	DP, UB
TSS Sykkeskinne i Sjøgangen	1,6	0,0	1,6	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift. TSS bygger.	-	DP, UB
Tyholtveien, del 2	42,9	7,2	35,7	-	06/24	UB
Verftsbrua	0,3	0,2	0,2	-	06/23	PU
Vinterdrift sykkelanlegg kv	7,5	8,5	-0,9	-	Løpende	Annet
Øvre Baklandet - Vollabakken (Klæburuta)	0,4	0,4	0,0	-	12/23	DP
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	0,5	2,1	-1,6	Ferdigstilt.	12/22	UB
Forsøket/Romolslia kryssombygging	1,2	1,1	0,1	-	12/23	DP
Gammelina/Magasin- vegen, fortau	8,1	0,3	7,8	-	04/23	DP

(tall i mill. kr) TK del 6/6 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Hans Finnes gate, fortau	20,9	0,5	20,4	Forsinket pga. erverv. Oppstart sommeren 2023.	12/24	UB
Hjertesone pakke 2	3,0	0,2	2,8	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	06/24	DP, UB
Klæbuvegen, fortau	20,0	1,6	18,4	Klar for bygging. Må ha ny styringsramme.	06/24	UB
Kongsvegen	1,3	1,3	0,0	Klar for overgang til reguleringsplan.	10/22	PU
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	1,2	0,7	0,5	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	08/23	DP, UB
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2022	3,0	1,6	1,4	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	12/23	DP, UB
Mindre trafikktekniske tiltak langs kommunal veg	1,9	0,6	1,2	Overførte midler til 2023 er knyttet til forsinket fremdrift.	08/23	DP, UB
Nedre Flatåsvegen	0,0	0,0	0,0	Sees sammen med Kongsvegen.	-	PU
Pilotprosjekt Hjertesone	1,0	0,2	0,7	-	-	UB
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud	1,5	0,4	1,1	-	02/24	DP
Uglavegen del 2, fortau	2,9	3,6	-0,7	Mindre restarbeid gjenstår.	05/23	UB
Undergang Selsbakk	0,6	0,6	0,0	Tilleggsfinansieres fra PU-pott. Dette inngår i PU-rapportering 2022.	03/23	PU
Øvre Flatåsvegen	0,0	0,0	0,0	Sees sammen med Kongsvegen	-	PU
Jonsvannveien, nord del 6	1,5	0,0	1,5	Avventer politisk beslutning del 5.	09/23	DP
Sum	587,1	177,3	409,7			

Avsluttede prosjekt: Trondheim kommune					
(tall i mill. kr) TK del 1/5 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Bussgate Othilienborg-Vestlia	0,0	0,0	0,0	Det har blitt utarbeidet konseptvalgrapport og kostnadsvurdering på bussveg Othilienborg-Vestlia. Trondheim kommune anbefaler at prosjektet avsluttes, og dette ble også anbefalt i fra programrådet i sak 129/21. Kostnaden ved prosjektet er stor, med betydelige usikkerheter knyttet til grunnforhold, og det vil trolig ta minst 28 år før kostnaden er oppveid med nytte for AtB. Prosjektet antas å ikke føre til signifikant økning i antall kollektivreiser i området. Dessuten vil bussvegen introdusere motorisert ferdsel i en trasé som i dag kun har gang- og sykkeltrafikk, som tjener som grøntkorridor, og som ligger til dels tett på bebyggelse og kulturminner.	01/22
Leinbakkan, rekkverk	0,5	0,0	0,5	Etablert rekkverk langs eksisterende veg i Leinbakkan.	02/22
Sykkelfelt i Lillegårdsbakken	0,6	0,0	0,6	Enveisregulering og etablering av sykkelfelt i eksisterende gate i Lillegårdsbakken. Legging av rød asfalt, oppmerking, justering av kanstein og brosteinsrenne.	02/22
Mindre TS-tiltak KV 2016-2019	1,4	1,4	0,0	Mindre trafikktekniske tiltak knyttet til fartsdumper/puter, sperring/bom, skilting, rekkverk, belysning mm. Totalt 105 ulike tiltak.	03/22
Utredning Trondheim sentrum	0,5	0,0	0,5	I budsjett 2018 ble det satt av 1 mill til overordnede utredninger hvorav 0,5 millioner var satt av til utredning Trondheim sentrum. Beskrevet slik i budsjett 2018 s. 16: Avklare konsekvenser og klargjøre behov for tiltak som følge av innføring av MetroBuss. Utredningene må være godt samordnet med kommunens arbeid med gatebruksplan som en del av sentrumsplanarbeidet. Det er ikke kjent at denne bevilgningen har blitt benyttet til utredninger og TK melder derfor denne avsluttet som ubenyttet til Miljøpakken.	03/22
Jakobsliveien, ny holdeplass nær Bjørkvegen	0,5	0,0	0,5	Behov for tiltak opprinnelig innmeldt fra AtB. Det er i etterkant avklart at det ikke blir behov for busstopper i nærmeste framtid. Prosjektet avsluttes uten å være påbegynt	03/22
Holdeplass Charlottenlund kirke, sørgående	0,0	0,0	0,0	Utbedring av sørgående holdeplass Charlottenlund kirke. Utført sammen med tiltak skoler (samme prosjektnummer). Egen bevilgning i budsjett 2021. Også delfinansiert ved en omdisp. fra trasétiltak kollektiv på 0,5 mill.	03/22

(tall i mill. kr) TK del 2/5 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Sykelinspeksjon kommunal veg	-0,1	0,0	-0,1	Kartlegging av nødvendige tiltak for sykkel på kommunale sykkelveger.	03/22
Lerkendal, Kryss myke trafikanter	0,4	0,0	0,4	Prosjektutvikling/forprosjekt som grunnlag til regulering som gjennomføres av NTNU campusutbygging. Prosjektet avsluttes nå fra Trondheim kommunes side.	03/22
Rotvollruta, delstrekning 1 og 2	0,1	0,0	0,1	Sliping av brostein, tydeliggjøring/merking av ruta i Østersunds gate og Ulstadløkkveien. Restmidler inngår i Rotvollruta del 3-5.	03/22
Tiltak skoler	0,0	0,0	0,0	Fartsdempende tiltak, belysning og tiltak for bedre sikt rundt flere skoler. Totalt 28 tiltak.	03/22
Johan Tillers veg, del 1	1,4	0,0	1,4	Dette er det vesentligste av det som er bygd: - 390 m ny veg med fortau mellom eksisterende rundkjøring i Heimdalsvegen og kryss Industriveien/Johan Tillers vei. - Ny kulvert under Dovrebanen med fire jernbanespor oppå, det er også plass til et femte spor i fremtiden. - Ny rundkjøring i krysset Industriveien/Johan Tillers vei, oppgradering av tilførselsvegene, ca. 200 m. - Sykkelveg med fortau fra Industriveien til over Smedbrua (160 m ny, pluss 80 m oppmerket). - 2 busslommer i Industriveien. - 342 m støyskjerm i Industriveien og 74 m i Heimdalsvegen, samt støyreducerende fasadetiltak på 7 boligbygg.	03/22
Romolslia fortau (snarveg)	2,4	0,0	2,4	Opprinnelig tenkt løsning med fortau lot seg ikke realisere, besluttet å se på snarvei som alternativ (PR 97/18). Snarvei heller ikke mulig å finne en gjennomførbar løsning. Anbefalt avsluttet i PR 71/20 og endelig avsluttet i budsjett 2021.	03/22

(tall i mill. kr) TK del 3/5 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Jonsvannsveien, kollektivfelt og del 2	-0,7	0,0	-0,7	Jonsvannsveien, på strekningen Lidarende til Brøsetveien, er endret fra 2-felts til 4-felts veg, med et kollektivfelt i hver retning. Det er etablert enten sykkelveg med fortau (ca. 350 meter) eller gang- og sykkelveg på begge sider av vegen (1000 meter). To metrobusstasjoner er etablert på strekningen, en stasjon mot sentrum og en fra sentrum. Begge stasjoner har varme i plattformene. Metrobusstasjonen mot sentrum er lengst, med leskur på 24 meter. Et signalanlegg er bygget. To kulverter er forlenget på begge sider. Begge er utbedret med lys. Nye gatelys er etablert på hele strekningen. Støyskjerming er etablert ved Moholttunet borettslag og Vesletun barnehage. Vesletun barnehage er nå nedlagt. Boliger langs strekningen har fått utført støytiltak på boligene. Det er supplert med tørrmurer mot prosjektet Jonsvannveien del 1. I 2021 ble det gjennomført en evaluering av den bygde løsningen som er inkludert i dette prosjektet.	05/22
Analyse og rapport RVU-data 2018	0,0	0,0	0,0	Arbeid med analyse og rapport av RVU-data fra 2018.	06/22
GS-bruer i sentrum	0,1	0,2	-0,1	Prosjektutvikling av GS-bruene ved Ravnkloa, Nidarø og Rosenborgbassenget. Politisk vedtatt at bro ved Ravnkloa ikke skal bygges. Avslutning meldt i PR-55/22. Finansiering over tre bestillinger, til sammen 3 millioner. Gjennomført som én utredning/forprosjekt og avsluttes derfor samlet for PU-fasen. Rosenborgbassenget og Nidarø videreføres i nye prosjekt i neste fase.	09/22
Kollektivtrasé Selsbakkvegen	0,2	0,0	0,2	Prosjektet innebærer å utrede muligheten for en mer rettlinjet og høystandard trasé mellom Hallset og Byåsen skole. Bussen vil slippe to rundkjøringer og få ca 300 meter kortere trasé enn i dag. To alternativer er vurdert, hvorav et er med kulvert fra området nord for Bøckmans veg til Byåsveien. Det anbefales at man avventer videre utredning av kollektivtrasé i Selsbakkvegen i påvente av beslutning om og ev når Byåstunellen skal bygges. Prosjektet avsluttes og kan ev gjenopptas senere.	12/22
Strandveien - Lade alle	0,1	0,1	0,0	Konseptutredning Strandveien ferdigstilt, videre arbeid overført til prosjekt 94106091 Tiltak Lade. Konseptutredning Lade allé ferdigstilt, videre arbeid overført til prosjekt 94106091 Tiltak Lade. Detaljplanlegging midlertidig tiltak Jarlheimsletta (Strandveien mellom Stiklestadveien og Ladebekken) ferdigstilt, utbygging finansieres av midler til mindre tiltak sykkel.	12/22

(tall i mill. kr) TK del 4/5 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Pilotprosjekt innsamling av ulykkesdata	0,2	0,1	0,1	Det er brukt ressurser på å få oversikt over eksisterende kunnskap, rammebetingelser og erfaringer fra tilsvarende arbeid for hvordan skaderegistrering av myke trafikanter foregår i dag. Under forprosjektfasen ble prosjektgruppa introdusert for "Fyrtårnprosjektet", der målet er å forbedre kvaliteten på skaderegistrering og innrapportering av ulykker med myke trafikanter. Fyrtårnprosjektet har fått 7 millioner kroner av Samferdselsdepartementet, til disposisjon fra 01.01.2022 og i 3-5 år fremover. Trondheim kommune har fått bekreftelse på at vi vil kunne benytte oss av innsamlet data og statistikk fra Fyrtårnprosjektet, slik at våre prosjekter som tar hensyn til trafikksikkerhet for myke trafikanter prioriteres. Prosjektet avsluttes derfor.	12/22
Trikk, tiltak Kongens gate	1,8	0,1	1,8	Kongens gate er i dårlig stand, særlig rundt trikkesporet. Dette innebærer at Boreal har redusert hastigheten på trikken og det er flere klager på støy. Etter avtale med Trondheim kommune har Boreal utbedret vegen langs trikkeskinnene. Tiltaket har inkludert løfting og retting av trikkespor og sveisearbeider på skinnene. Summen som gjenstår holder ikke til tiltak som vil føre til stor forbedring, og prosjektet avsluttes derfor. Prosjektet innebærer ikke utbedring av hullene i veien som ikke ligger langs skinnene. Dette ansvaret ligger hos vegeier.	12/22
Sykkelparkering i Midtbyen	0,1	0,1	0,0	Sykelstativ på mange lokasjoner i Midtbyen. Utvikling app sykkelparkering. Delfinansiering sykkelskap (650')	02/23
Sykkelparkering utfartssteder	0,2	0,2	0,0	Sykelstativ på steder som er populære turmål i seg selv, eller ved utgangspunkt for turer i marka. 600 sykkelparkeringsplasser etablert.	02/23
Ranheimsruta sykkel, Kirkegata-Biskop Sigurds gate	1,9	1,2	0,8	Prosjektet har bestått i å gjøre Kirkegata om til sykkelgate. Sammenheng på sykkelveg Gamle kongeveg. Utbedre nedre del av Bakkegata til sykkelveg, sammen med utbygger.	02/23
Kong Inges gate, fortau	9,8	0,2	9,6	Prosjektet ble stoppet av politisk nivå i TK og besluttet avsluttet i PR 120/22 pga. for lav kostnad/nytte. Viktige forutsetninger hadde endret seg i etterkant av oppstart prosjekt og ferdig reguleringsplan. Ubrukt bevilgning tilbakeføres til Miljøpakken.	02/23
Sikker sykkelparkering	0,7	0,7	0,0	Delfinansiering for utplassering av 47 stk sykkelskap. Restfinansiering dekket via Sykkelparkering midtbyen.	02/23
Høgreina, gang- og sykkelveg	3,3	0,0	3,3	Prosjektet ble stoppet pga. at nødvendig erverv ikke være mulig å oppnå frivillig og ikke kunne løses med dagens reguleringsplan. Besluttet stoppet i PR 57/22. Ubrukte midler tilbakeføres Miljøpakken	02/23

(tall i mill. kr) TK del 5/5 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Snarveger 2018-2020 (snarvegpakke 5 og 6)	-0,3	1,4	-1,7	Rapporteres som snarvegpakke 5 og 6. Snarvegpakke 5 har gjennomført 21 snarvegtiltak. Snarvegpakke 6 har gjennomført 7 snarvegtiltak. Pakkene er også finansiert av eldre snarvegmidler (ikke inkludert i denne rapporten)	02/23
Sykkelhotell Leüthenhaven	1,6	1,6	0,0	Ombygging av del av eksisterende P-anlegg for å etablere sykkelhotell med 158 sykkelparkeringsplasser. Inkluderer midler forskuttet fra budsjett 2023 i PR 15/22, 1,6 mill. kr	02/23
Sum	26,8	7,3	19,5		

Malvik kommune

(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Koordinering og adm.	0,5	0,2	0,3	Intern administrasjon.	12/22	Annet
Mindre trafikktekniske tiltak	0,1	0,5	-0,4	2 stk. trafikktellere innkjøpt og montert.	12/22	Annet
GS Granholtvegen-Ålivegen (4103)	7,4	0,2	7,3	Konsulent har ikke ferdigstilt byggeplan etter bestilling. Arbeidet blir tatt opp igjen i august med mål om å ha byggeplan klar innen utgangen av året. I foreløpig byggeplan må fv. 950 innsnevres som følge av utbygging. Dette er ikke et alternativ med tanke på omkjøring lang fv. 950 ved stenging av E6 i utbyggingsperioden for den. Malvik kommune jobber med løsninger for å unngå innsnevring, men lykkes ikke det må UB fase utsettes til etter at nye E6 er ferdig.	03/23	DP, UB
Fortau langs Fagottvegen (4107)	1,8	0,0	1,8	Fortau langs øvre og nedre del av Fagottvegen. Det er avtalt at forprosjekt med teknisk utsjekk og byggeplan estimeres på et tidspunkt hvor alternativ er valgt. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 20.01.2023 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 14.04.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 13.10.2023	01/23	PU
Fortau langs Saksvikkorsen (4109)	1,2	0,1	1,1	Det er avtalt at byggeplan estimeres på et tidspunkt hvor alternativ er valgt. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 02.12.2022 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 03.02.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 16.06.2023	02/23	PU
GS Smiskaret - Sveberg (4110)	0,5	0,1	0,4	Det er avtalt at forprosjekt med teknisk utsjekk og byggeplan estimeres på et tidspunkt hvor alternativ er valgt. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 13.01.2023 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 24.03.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 25.08.2023	01/23	PU

(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fortau Faggotvegen øvre (4111)	0,4	0,0	0,4	Ses i sammenheng med prosjekt 4107.	02/23	PU
Busslomme Muruvik (4117)	0,2	0,0	0,2	Det er avtalt at forprosjekt med teknisk utsjekk, reguleringsplan og byggeplan estimeres på et tidspunkt hvor alternativ er valgt. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1:Konseptutvikling - 03.02.2023 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 24.03.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 05.05.2023	02/23	PU
Sum	12,2	1,0	11,2			

Stjørdal kommune

Aktive prosjekt:						
(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Sykkelfelt sentrum	0,4	0,0	0,4	Sykkelfelt i Stokmovegen er utført. Sykkelfelt i Kjøpmannsgata avventes til utbyggingsprosjekter er fullført.	-	PU
Sykkelparkering	0,2	0,0	0,1	Notat fra Rambøll beskriver 2 alt. modulbasert sykkelparkeringsløsning med tak og sykkelstativ med tilhørende kostnader som kan tilpasses behov og lokasjoner.	-	PU
Opphøyde gangfelt	-0,1	0,0	-0,1	Ferdig.	-	DP
Sykkelfelt Ole Vigs gate	-0,1	0,0	-0,1		-	DP
Mindre trafikktekn. tiltak	1,5	0,6	0,9	Sekkepost..	Løpende	DP, UB
Koordinering og adm.	0,9	0,3	0,6		-	
Stjørdal stasjon, prosjektavklaring	0,5	0,8	-0,3	Mulighetsanalyse knutepunktutvikling Stjørdal stasjon ferdigstilt.	-	PU
Stjørdal stasjon, områderegulering	2,0	0,5	1,5	Under arbeid. 3 mill. kr tildelt i årsbudsjett 2023.	-	UB
Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vigs vgs	0,5	0,1	0,4	Samordning av prosjektene langs Ringvegen vedrørende kryss, stopp, kryssing for fotgjengere mm. Ringvegen X E14, X Ole Vig vgs og Fosslia Fjellhall (viser til TRFKs rapportering).	-	
Fv 6804 Ringvegen ved kryss E14 g/s veg	0,4	0,0	0,4		-	
Molovika prosjektavklaring	0,5	0,6	-0,1	Ferdig.	-	PU
Molovika gjennomføring	11,0	0,0	11,0	Prosjektet legges ut på anbud februar 2023. Reguleringsplan skal endres i samsvar med prosjektet gang- og sykkelveg og tilpasninger til stedlige forhold. Planarbeid pågår.	-	DP, UB
Park & ride	0,5	0,1	0,4	Foreløpig notat fra konsulent med skisser og kostnadsoverslag for park&ride Skatval og Fosslia Fjellhall. Området Lånke/Hell er under arbeid.	-	PU
GS-veg Vollsdaalen - Skatvalskorsen	0,5	0,1	0,4	Konsulentnotat foreslår to alternative gs-veier: Alt. 1 Langs vestsiden av E6 Alt. 2 Deler av eksisterende lokalvegnett øst for E-6. I tillegg gis det i et notat fra Nye Veier et grovt kostnadsoverslag for de to alt.	-	PU
GS-bru over Stjørdalselva	0,5	0,1	0,4	Gang- og sykkelbro over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppe. Konsulent har utarbeidet notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag.	-	PU

(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Stoppesteder bylinje 90	0,5	0,3	0,2	Tilrettelegging og utbedring stoppesteder for bylinje 90. Et notat fra konsulent beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet og gir et foreløpig kostnadsoverslag på 4,2 mill. kr.	-	PU
Sum	19,7	3,5	16,2			

Avsluttede prosjekt: Stjørdal kommune						
(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Sluttrapport	
Sykkelfelt sentrum	0,5	0,1	0,4	Etablering av sykkelfelt i Stokkmovegen fra kryss med Søndre gt til Ole vigs gt. Reemerking av sykkelfelt i sentrum.	11/21	
Opphøyde gangfelt	0,4	0,4	0,0	Etablering av 6 stk. opphøyde fotgjengerkryssinger i sentrum. Gjelder asfaltering og merking.	12/21	
Sum	0,9	0,5	0,4			

Trøndelag fylkeskommune

Aktive prosjekt:						
(tall i mill. kr) TRFK del 1/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Aimsun, trafikkmodell for Trondheim	0,5	0,3	0,2	Løpende.	Løpende	Annet
Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune	5,6	5,8	-0,2	Kostnader Adm MP Veg og Samferdsel TRFK. Kostnader for 2020 var ikke ført på dette prosjektet før nå, dette er rettet opp i 2022, merforbruk pga økt aktivitetsnivå	Løpende	Annet
Prosjektutvikling TRFK (22137A)	10,5	2,4	8,0	Periodisert mindreforbruk fordi året ble startet med lav utredningskapasitet. Vesentlig økning til 2023.	Løpende	PU
Teknologi: Miljøpakkens "Big data"	0,5	0,4	0,1	Omorganisering av prosjektet: Jobber med avklaring vedr. oppgaver og evt. ny prosjektleder	-	Annet
Teknologi: Modernisering av Gråkallbanen	0,7	0,4	0,3	Prosjektet jobber per sept. 2022 med spørsmålet om fremtidig driftsform for Gråkallbanen. Denne delen av prosjektet er imidlertid ikke MP-relevant, så aktiviteten får ikke betydning for MP-midlene. Planlagt konseptvalgutredning vil derimot påstartes. 250' påregnes brukt ila. året. Utredning om førerløs drift ble levert i mai 2020. En annen utredning, om det europeiske trikkemarkedet i perioden 2017-2020, ble levert i april 2021. Disse to utredningene er imidlertid kun deler av et større forprosjekt som forventes fullført ila. 2023. Forprosjektet vil følges opp med et anskaffelsesløp for nye trikker og oppgraderinger av infrastruktur og vognhall/depot. Opprinnelige prosjektmidler fra MP-budsjett 2020 (500') har blitt supplert med ytterligere 500' etter vedtak i PR-møte 18.11.2021.	-	Annet

(tall i mill. kr) TRFK del 2/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Teknologi- prosjekter (22139A)	5,0	0,7	4,3	Teknologiprojektene har sin bakgrunn i byvekstavtalen for Trondheimsområdet som ble undertegnet i 2019. I avtalens punkt 6 omtales følgende 5 tiltak: Smart park and ride, dynamiske transporttilbud, samkjøring, big data og autonome busser. I perioden 2019-2021 er det utført enkeltaktiviteter innenfor smart park and ride og autonom buss. For disse tiltakene har Programrådet etterlyst sluttrapportering og dette følges opp (prosjektansvarlige har sluttet). I denne perioden har også big data og bildeling mottatt bevilgninger, men tiltak ikke igangsatt. I KU 02.02.22, ble det besluttet å bevilge 5 millioner samlet til teknologiprojektene, og på bakgrunn av dette ble det opprettet en prosjektgruppe på tvers av prosjekter Trfk og AtB. Teknologiprojektene stod oppført i handlingsprogrammet 2022-2025 med 5 millioner årlig (må søkes om årlig), og dette ble fulgt opp med ny bevilgning på 5 millioner i KU 03.02.23. De første tiltakene som ble igangsatt av prosjektgruppen var forprosjekt på bildeling (egen pott + en mindre sum fra teknologipotten som ikke er bokført) og dynamisk transport/samkjøring. Parallelt ble det igangsatt forprosjekt på Big Data (egen pott). Dynamisk transport består av to delprosjekter kalt urban og rural. Forprosjekt på rural er avsluttet og klar til sluttrapportering, mens urban er noe forsinket pga. interne omprioriteringer. I tillegg har Reisekutt kommet opp som et nytt tiltak, men her er forprosjektet finansiert av Klimasats-midler. Det sees nå på veien videre for både Reisekutt og Big Data. I tillegg planlegger prosjektgruppen igangsettelse av nye tiltak. Ettersom det har tatt noe tid å etablere prosjektgruppen og utarbeide planer for gjennomføring av tiltak er det et stort, men forventet underforbruk i teknologipotten for 2022. Det må også legges til at flere av prosjektene, som beskrevet, er finansiert gjennom tidligere bevilgninger til enkelt tiltak. Fremdrift: De igangsatte tiltakene på dynamisk transport/samkjøring har følgende status: Forprosjekt rural gjennomført iht. plan (sluttrapportering gjenstår), urban er noe forsinket og forventes ferdigstilt Q3-23 grunnet interne omprioriteringer. Bildeling (se forøvrig egen rapportering) er gjennomført iht. plan (sluttrapportering gjenstår). På Big data er det gjennomført et forprosjekt (egen rapportering), men det kan bli aktuelt med ytterligere aktiviteter i 2023. Forøvrig ble det i KU 03.02.23 vedtatt bevilgning for to år på mobilitetspakken. Modne tiltak fra teknologiporteføljen kan være aktuelle å videreføre der for oppskalering/pilotering i større skala (før de eventuelt settes i drift) som en forberedelse til anbud 2029, noe som gjør det mulig å ta inn nye tiltak fortløpende under teknologi-paraplyen hvor tiltakene har	Løpende	Annet

				tenkt å ha kort levetid. Teknologipotten ligger nå inne med finansiering tom 2026 i nyeste Handlingsprogram i Miljøpakken (2023-2026), men vedtak i Fylkesting saksnr. 135-21 fastslår ikke sluttdato for prosjektet.		
(tall i mill. kr) TRFK del 3/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Utredning metrobusslinjene i Trondheim øst	0,5	0,0	0,5	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	-	PU
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	1,5	0,0	1,5	Prosjektavklaring og løsning vurderes. PR-sak T2.	Uavklart	DP
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	3,8	1,2	2,6	Mottatt tilbud fra 8 tilbud, jobber med tilbudsevaluering. Sender tilbud medio februar, forventet signering starten av mars. Laveste tilbyder er innenfor styringsrammen. Forventet trafikkåpning oktober/november 2023. Grøntarbeid vår 2024.	05/24	UB
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	1,2	1,1	0,1	Mangler siste utbetaling på grunnerverv, samt grøntanlegg.	Ferdig	UB
Prøveprosjekt Innherredsveien	1,0	1,0	0,0	Merkostnader pga forsinkelser med oppstart Innherredsveien øst.	05/23	UB
Fv. 704 Tanem - Tulluan	181,6	195,4	-13,8	Periodisert merforbruk. Fv. 704 Tanem-Tulluan hadde anleggsstart i mai 2022. Fremdriften har vært god, og ved årsskiftet er prosjektet halvveis i tunneldrivingen. Fremdriften for tunnelen vil bli noe forsinket fremover pga økt mengde innlekkasje av vann som må håndteres. Denne forsinkelsen vil føre til noe økte kostnader i prosjektet, men innenfor 10% usikkerhet på den indeksregulerte rammen. Geotekniske stabiliseringstiltak langs Tullbekken er fullført. Byggingen av bruene er ca 25% fullført, og prosjektet planlegger på at alle betongkonstruksjoner er ferdig bygd innen jul 2023. Grunnerverv pågår, og ingen nye kjøpsavtaler er inngått. Usikkerheten rundt grunnervervskostnadene er fortsatt stor. Prosjektet har valgt å løse ut opsjonen i prosjektet, som betyr at hele prosjektet vil bli bygd. Dette sikrer full måloppnåelse i henhold til reguleringsplanen for prosjektet, og nye næringsarealer i området kan realiseres raskere. Årsaken til merforbruket er en økning i produksjon/utfakturerings fra entreprenør mot slutten av året. Merforbruket representerer kun et periodiseringsavvik.	09/24	UB
Ila - Trolla - Flakk	0,5	0,1	0,4	Under prosjektutvikling.	-	PU
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	0,4	0,2	0,2	Haakon VII's gate - prosjektet er godt i gang med utredning. Det legges opp til en løsning med BRT-standard som forventes å gi meget god måloppnåelse, alternativt nært opptil BRT-standard. Konseptvurdering H7 (inkl. Leangbrua) estimeres ferdigstilt i løpet av første tertial 2023, en mer detaljert utredning estimeres ferdig i løpet av andre tertial 2023.	04/23	PU

(tall i mill. kr) TRFK del 4/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Forprosjekt holdeplasser fv. 6686 Østre Rosten	0,3	0,0	0,3	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioritering. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU
Forprosjekt kollektivknutepunk t Strindheim	0,4	0,0	0,4	Satt ut til konsulent. Ferdig primo 2023.	04/23	PU
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,3	0,1	0,2	PR-sak i løpet av T1 2023.	12/22	PU
Fremkommelighets pakke fv. utenom Metrobuss	5,4	0,0	5,4	Tiltaksversikt utarbeidet. Igangsettes våren 2023.	12/23	UB
Fv. 6616 Løvsetvegen	0,5	0,5	0,0	Vegen vurderes nedklassifisert til kommunal veg, og prosjekt vurderes overført til kommunen.	-	PU
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	0,4	0,1	0,3	Prosjektet ferdig, men skal vurderes sammen med trafikkavvikling Tonstadkrysset.	05/23	PU
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser	1,0	0,0	1,0	Må avklare prosjektomfang pga uenighet om løsning i PR-behandling. Politisk sak i fylkeskommunen 1. tertial 2023.	-	DP
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	12,0	0,5	11,5	Prosjektering er i gang av 11 stk holdeplasser, en er ferdig prosjektert og påstartes i Q2 2023. Planlagt ferdigstilling Q3 2024.	12/24	UB
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	1,0	0,0	1,0	Prosjektutvikling for alle 3 prosjektene langs Ringvegen håndteres av Stjørdal kommune, deretter aktuelt at veieier tar prosjektet videre.	05/23	UB
Fv. 950 Storsand- Hommelvik (22153K)	2,5	0,0	2,5	Opprinnelig foreslått midler til videre planlegging. Rapport PU lages i løpet av 1. hå	08/23	PU
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	0,6	0,2	0,4	På grunn av forsinkelser fra leverandør på nye skur har vi ikke kommet lenger enn at gjenbruksskur er fjernet fra opprinnelig sted, satt på lager og pusset opp. Utrulling av gjenbruksskurene vil skje våren 2023. Tiltaket innebærer utkjøring og enkel fysisk tilrettelegging ved holdeplass for tilsammen 8 leskur.	08/23	UB
Holdeplass Skjerdingsstad - Melhus	0,0	0,0	0,0	Forskuttet 0,7 mill. kr fra MPs handlingsprogram 2023-2026. Hentet inn kostnadsestimat, overskrider tildelingen.	Uavklart	UB

(tall i mill. kr) TRFK del 5/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Mobilitetslab Stor-Trondheim	0,0	0,0	0,0	Forskutterte midler fra Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026, jfr KU-sak 09/22. MoST 2022 første halvår har naturlig vært preget av oppstartsaktiviteter-det er blitt utviklet hjemmesider, rekruttert personell til adm og til forskningsprosjektene, jobbet med utlysninger av ph.d. prosjekt, samt evaluering av kandidater til ph.d. prosjektene gjennom hele høsten. Labens største arrangementer i 2022 var Abelsgate-festivalen som ble kjørt i september, forskningssamarbeidet med UrsaMajor i oktober og fellesseminaret med Miljøpakken i desember. Det har også blitt jobbet med intern søknad i NTNU til nødvendig lab utstyr som gikk igjennom i høst. Studentaktivitetene har også kommet i gang med egen EIT landsby og prosjekt/masterstudenter som jobber mot MoST sin temaer. Hva har pengene godt til: Primært timeverk knyttet til oppstartsaktiviteten og faglig oppstart, samt direkte kostnader - knyttet til arrangement (her under støtte til Abelsgate festivalen, gaver og plakater div bevertning) - det siste har i sum kostet 40 - 60 000 (omtrent).	Løpende	Annet
Snuplass Brekås	-0,8	0,0	-0,8	Foreslås løst driftsmessig. Endelig avklaring h1 2023.	Uavklart	PU
Snuplass og holdeplass på Steintrøvegven	1,0	0,0	1,0	-	-	DP
Sykehusområdet, trafikkanalyse	0,5	0,2	0,3	Ses i sammenheng med Elgesetergate.	-	PU
Tilrettelegging for nye leskur fv. (22147K)	2,0	0,5	1,5	Sekkepost. Det arbeides fortløpende med etablering av nye leskur der det er et behov, iht. bymøbleringsavtalen og prioriteringsliste. Ca. 25 leskur vil plasseres på fylkesveg i løpet av avtaleperioden (2025). Status 2022: Utført tilrettelegging for oppsett av 6 nye leskur. Tilretteleggingen for disse skurene har vært relativt enkel da vi har tatt de lavhengende tiltakene først. Framover vil det trolig bli behov for litt mer prosess (erverv, byggesøknad o.l.) samt noe større terrenginngrep og kostnader. Vi vil fortsette den samme utrulling av leskur i 2023 som i 2022	12/24	UB
Tiltak etter trasebefaringer fv. (22145K)	6,8	1,7	5,1	Div mindre tiltak.	06/23	UB
Trafikkavvikling Kolstadvegen/ Tons tadkrysset	0,2	0,0	0,2	Prosjektet ferdig, men skal vurderes sammen med Bjørndalsbrua.	05/23	PU
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	0,0	0,0	0,0	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	-	PU

(tall i mill. kr) TRFK del 6/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Aldersvennlig transport	0,0	2,9	-2,9	Forskutterte midler tildet i Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026. Forprosjekt over, AtB levert rapport. Målet med aldersvennlig transport er å gjøre det enklere for eldre å komme seg rundt i hverdagen etter omleggingen av metrobuss-systemet i Miljøpakken. Ringvirkninger av en ordning som legger til rette for samkjøring er at det gir en bærekraftig løsning både økonomisk og med tanke på færre reisende i drosje. Her er det forutsatt videre arbeid med større grad av samkjøring. Vedtak om videreføring med tillegg om "Honnør".	Løpende	Annet
Biodiesel	20,0	0,0	20,0	Det er ikke brukt midler til dette prosjektet i 2022. Skal fremme sak til PR om utfordringen med bruken av biodiesel.	Uavklart	Annet
Drift av lokalbuss i Melhus	2,5	0,9	1,6	Lokalbuss er i drift. Gode passasjertall.	Løpende	Annet
Drift av lokalbuss L86 i Malvik	3,6	2,3	1,3	Buss er bestilt, venter svar fra operatør.	Løpende	Annet
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	235,1	225,0	10,1	I henhold til avtalt tilskuddsnivå AtB.	Løpende	Annet
Garantiramme drift av kollektiv	40,0	0,0	40,0	Ble ikke behov for å benytte garantirammen i 2022, grunnet tilstrekkelig statlig kompensasjon for bortfalte inntekter grunnet koronapandemien. Deler av summen ble videreført i KU-sak 46/22 "Avklaring av økonomisk handlingsrom for AtB 1. halvår 2023", grunnet ekstraordinære økninger i rutekjøpskostnadene, som skyldes utvikling i drivstoffpriser, rente og kostnader til arbeidskraft. KU vedtok at 40 millioner av KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK forlenges ut første halvår 2023 for å redusere behovet for rutekutt.	Uavklart	Annet
Reduserte billettpriser (bomforlik)	148,9	54,0	94,9	Prognose årlig kostnad er 62 millioner, men brukte 54 millioner i 2022 grunnet noe mindre reiseomfang enn normalt etter korona, samt noen tiltak som ikke fikk helårseffekt i 2022.	Løpende	Annet
Fv. 707 Brå bru	13,8	1,0	12,8	Planlagt utlysning 10. februar. Totalprognose 98,3 mill, basert på ramme i 2021-kr, indeksjustert styrer vi prosjektet mot styringsramme.	12/24	UB
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1,0	0,0	1,0	Gjennomføring noe utsatt på grunn av pri. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU
Utredning Johan Tillers veg del 2	0,8	0,3	0,5	Pågår.	04/23	PU
Fv. 6650 Kongens gate	42,4	1,3	41,0	Prosjektet er i byggeplanfase, og vil få tilnærmet BRT-standard. Mulig anleggsstart 2024 med en byggetid på inntil 2 år slik ferdigstilling i 2026. Etter en minihøring skal det avklares med Byplan om det trengs reg.plan.. Signalsøknad sendes 1. kvartal 2023. Målet er å landet alternativ i februar/mars inneværende år. Forberedende arbeider vurderes i 2023.	12/23	DP

(tall i mill. kr) TRFK del 7/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 6690 Elgeseter gate	-3,2	0,8	-4,0	Prosjektet er i reguleringsplanfase. På grunn av divergens mellom lokale parter om måloppnåelse i gata er det lokal enighet om å gjøre kun minimumstiltak ved Samfundet for å forbedre tilbudet for kollektivreisende. Deler av økt fremkommelighetseffekt for bussen er allerede hentet ut.	11/24	DP
Fv. 6690 Innherredsveien	162,5	25,2	137,4	Det har pågått byggeplanlegging for Innherredsveien øst, og prosjektet er utlyst med tilbudsfrist 01.03.2023. Det er bygd en ny overvannsledning i Biskop Sigurds gate som skal lede bort vann fra Innherredsveien. Dette er gjort pga nye krav til klimatilpasning, og arbeidet ble ferdigstilt juli 2022. Anleggsstart i april/mai 2023, ferdigstilling i høsten 2025. Økonomiske usikkerheter rundt krav fra kommunen på dokumentasjon og behandling av forurenset masse, noe som kan fordyre prosjektet vesentlig. Ligger innenfor styringsramme.	10/25	UB
Metrobusstrase Nyhavna (22163M)	3,2	2,0	1,2	Prosjektet er i reguleringsplanfase. Avsatt ramme anses som veiledende, og dekker i beste fall kun Nyhavna, og ikke tiltak på Lade. Tiltaket vil gi økt fremkommelighet for Metrobussen gjennom en helt ny bydel. Det jobbes med detaljering og trafikkberegninger. Krevende dialog med mange interessenter. Mulig med trinnvis utbygging. Strekningen på Nyhavna forventes ferdig planlagt i 2024 (håp om vedtatt plan i mai 2024) med antatt trafikkåpning i 2027. Haakon VII's gate - prosjektet er godt i gang med utredning. Det legges opp til en løsning med BRT-standard som forventes å gi meget god måloppnåelse. Strekningen forventes ferdig planlagt i 2025 og forventet trafikkåpning i 2028/2029. Kostnad forventes å være i størrelsesorden 350-600 mill. kr.	06/24	DP
Fv. 6650 Byåsveien nedre, Ila - Bleidablikveien	0,3	0,3	0,0	Byåsveien utredes helhetlig mellom Ila og Munkvoll. Komplisert prosjekt og viktig å innfri politiske forventninger. Pågående utredning er ferdig, men det vurderes riktig å gjennomføre en tilleggsutredning. Derfor utsatt ferdigstilling.	10/23	PU
Fv. 6650 Byåsveien, Huseby	0,2	0,1	0,1	PU forventet ferdig i mai 2023. Oppstart detaljplanlegging mulig i 2023.	05/23	PU
Fv. 6658 Utleirvegen vest, Steindalsvegen-Bla klivegen, Støyskjerming-Byg geplan	-0,2	3,1	-3,3	Alle forslag til avtaler er sendt til grunneiere, venter på tilbakemeldinger. Grunnerverver hos oss har hatt møter med Risvolla Borettslag, sammen med konsulenten. Oppstart avhenger av signerte avtaler, følges opp av grunnerverv internt. Ambisjon om oppstart bygging Q3 2023 på deler av anlegget.	10/24	DP
Fv. 6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Bla klivegen	1,9	1,1	0,8	Har fått presisering på punkter, som fører til at vi ikke trenger så mange utredninger som TK mente vi måtte ha tidligere. Annonsering av reguleringsarbeid, planlagt 8. februar. Frist innspill 17. mars.	06/24	DP

(tall i mill. kr) TRFK del 8/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 6664 Kong Øysteins veg del 1 (støyskjerm, rundkjøring - Bromstadbuene)	4,4	4,1	0,3	Mangler siste utbetaling på grunnnerv, samt grøntanlegg.	Ferdig	UB
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	0,5	0,1	0,4	Tilnærmet ferdig med PU.	02/23	PU
Fv. 812 Byåsveien, Breidablikveien - Johan Falkbergets vei	0,0	0,0	0,0	Inngår som del av stekningsutredningen i Byåsveien. Byåsveien utredes helhetlig mellom Ila og Munkvoll. Komplisert prosjekt og viktig å innfri politiske forventninger. Pågående utredning er ferdig, men det vurderes riktig å gjennomføre en tilleggsutredning. Derfor utsatt ferdigstilling.	10/23	PU
Fv. 812 Byåsveien, Kystad - Stavset	0,2	0,0	0,2	Beboere langs veien var i første runde noe avvisende til støyskjerm, og prosjektet har derfor ikke vært høyt prioritert i 2022. Ny behovsvurdering skjer i Q1 2023.	Uavklart	PU
Fv. 812 Ila - Havstein	0,2	0,2	0,0	Byåsveien utredes helhetlig mellom Ila og Munkvoll. Komplisert prosjekt og viktig å innfri politiske forventninger. Pågående utredning er ferdig, men det vurderes riktig å gjennomføre en tilleggsutredning. Derfor utsatt ferdigstilling.	10/23	PU
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård - Ranheim	0,2	0,2	0,0	Ferdig. Klar til detaljplanlegging.	12/22	PU
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakeringen	0,0	0,0	0,0	Prosjektet har ligget på is på grunn av nedlagt tilskuddsordning. TRFK avklarer prosjektomfang ila 1. hå og rapporterer til PR.	-	UB
Støyskjerming Singsaker skole	0,6	0,0	0,6	Restarbeid på manglende masser under støyskjerm. Dette arbeidet skal utføres når jorda blir telefri. Sluttrapport kommer ila året når arbeid ferdigstilt.	Ferdig	UB
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	2,0	0,0	2,0	Reg. plan igangsatt. Flere tiltak planlegges i sammenheng.	04/24	DP
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	0,0	0,0	0,0	Legger frem sak til PR ila 1. halvår 2023.	06/23	PU
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	0,2	0,0	0,2	Startes i løpet av 1. halvår 2023.	08/23	PU
Fv. 6656 Bøckmans veg	0,5	0,5	0,0	Prosjektet er ferdigstilt. I prosess med politisk avklaring.	04/23	PU
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	0,0	0,0	0,0	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	-	PU
Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (22113S)	2,0	0,0	2,0	Reg. plan igangsatt. Flere tiltak planlegges i sammenheng.	04/24	DP
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	1,0	0,0	1,0	Drøftet i AU. PR-sak om prosjektomfang i løpet av T1.	06/23	DP

(tall i mill. kr) TRFK del 9/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lade moen, sykkelstelt	2,0	0,0	2,0	Må avklare prosjektmfang pga uenighet om løsning i PR-behandling. Politisk sak i fylkeskommunen T1.	-	DP
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	0,5	0,0	0,5	Utsatt grunnet lav prioritering.	-	PU
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossvegen	0,5	0,1	0,4	Prosjekt pågår, antar å holde oss innenfor rammen for PU.	12/23	PU
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV	0,5	0,0	0,5	Ikke prioritert i 2022.	-	PU
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	0,0	0,0	0,0	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	-	PU
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Stavset	1,0	0,0	1,0	Behov for å se denne i sammenheng med utredning på strekningen. Noe lav prioritet.	12/23	DP
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak (sykkel nedre del)	1,2	1,0	0,2	Ferdig, sluttrapport kommer i løp av vår 2023.	12/22	PU
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	0,0	0,0	0,0	Byåsveien utredes helhetlig mellom Ila og Munkvoll. Komplisert prosjekt og viktig å innfri politiske forventninger. Pågående utredning er ferdig, men det vurderes riktig å gjennomføre en tilleggsutredning. Derfor utsatt ferdigstilling.	10/23	PU
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	0,0	0,0	0,0	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	-	PU
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	0,0	0,0	0,0	Prosjektet er ferdigstilt. I prosess med politisk avklaring.	04/23	PU
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	0,0	0,0	0,0	Byåsveien utredes helhetlig mellom Ila og Munkvoll. Komplisert prosjekt og viktig å innfri politiske forventninger. Pågående utredning er ferdig, men det vurderes riktig å gjennomføre en tilleggsutredning. Derfor utsatt ferdigstilling.	10/23	PU
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	0,3	0,0	0,3	Prosjektet har ikke høy prioritet. Det er mål om å gjøre konseptavklaring i løp av 2023.	04/23	PU
Fv. 868 Leangen - Tunga	0,0	0,0	0,0	Ikke igangsatt, prosjektet er en del av PU-porteføljen.	10/23	PU
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	0,2	0,0	0,2	Ses i sammenheng med SVVs bruprojekt på strekningen (Brattørbrua), og utvidelse av nevnte bru.	06/23	PU

(tall i mill. kr) TRFK del 10/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 950 GS Reppe-Være	4,1	15,8	-11,7	PR 42/22: Utlysning og oppstartsbev utbygging 10 mill forskuttet fra 2023. For prosjektet Fv. 950 GS Reppe – Være har ikke fremdrift vært optimal på grunn av flere forhold, både fra byggherre og entreprenør. Per januar 23 begynner vi å komme etter med forventet daglig fremdrift. Planlagt trafikkåpning Q3 2023.	09/23	UB
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	1,3	0,2	1,1	Vedtatt midler til detaljplanlegging i budsjett 2023. Starter 2.hå.	10/24	DP
Hovedsykkelveg Heimdal – Selsbakk	7,0	1,0	6,0	Gjelder delprosjektene: Fv. 6682 Søbstadvegen–John Aaes veg (22121S), Fv. 6682 John Aaes veg–Okstadøy (22122S) og Fv. 6682 Okstadøy–Selsbakk (22123S). Mangelfull PU gjør at det er vesentlig behov for kvalitetssikring. Forsinket fremdrift.	06/24	DP
Lokale veitiltak Sluppen	80,0	46,7	33,3	Tall oppgitt ekskl. mva. Prosjektet Sluppen rekkefølgekrav omfatter utbygging av gang- og sykkelundergang, ombygging av holdeplasser og etablering av sykkelveg langs Holtermannsveien. Dette er rekkefølgekravene stilt i forbindelse med utvidelsen av E6-rampene. Rekkefølgetiltakene befinner seg på fylkesveg, men utføres av SVV. Det er i sin helhet finansiert av post 66, midler til lokale vegtiltak.	06/23	UB
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	0,2	0,0	0,2	Ferdig, ikke regnskapsmessig avsluttet.	03/23	PU
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata – Strandveien	0,0	0,0	0,0	Sees sammen med Nyhavna.	-	PU
Planlegging fv. 885 Lia – Klæbu sentrum	1,7	0,0	1,7	Prosjektet har hatt lav prioritet, og har det fortsatt. Antar oppstart ultimo 2023.	03/25	DP
Planlegging Nardoruta ,Torbjørn Bratts veg – Utleirvegen	1,0	0,0	1,0	Reg. plan igangsatt. Flere tiltak planlegges i sammenheng.	04/24	DP
Tiltak etter GS-inspeksjon	5,5	0,4	5,1	Det er gjennomført inspeksjoner i 2. halvår 2022. Tiltak etter disse inspeksjonene vil bli gjennomført i 2023. På tross av manglende aktivitet i 2022 er det all grunn til å videreføre posten. Avdeligen har hatt mangel på TS-revisorer (som er påkrevd for å gjennomføre inspeksjon). Vi har derfor benyttet konsulent for gjennomføring av inspeksjoner. Det forventes vesentlig høyere aktivitet i 2023, nå som omorganisering er gjort og vi har økt kapasitet på TS-revisor.	12/23	UB
Vinterdrift av sykkelanlegg fv	8,0	8,0	0,0	Samme omfang (lengde) som 2021.	Løpende	UB
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1,0	0,0	1,0	Reguleringsplan igangsatt. Flere tiltak planlegges i sammenheng.	04/24	DP

(tall i mill. kr) TRFK del 11/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	34,6	2,5	32,1	Forberedende arbeid før fjelluttak er godt i gang, samt forbelastning myrområder. Planlagt ferdig del 1 (fjelluttak) i april 2023. Oppstart del 2 (gsv + VA), utlysning planlagt mars 2023	06/24	UB
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	1,0	0,0	1,0	Må avklare prosjektomfang pga uenighet om løsning i PR-behandling. Politisk sak i fylkeskommunen T1.	-	DP
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannveien	1,2	0,0	1,2	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger. (Ses sammen med 408753 og 54)	Uavklart	UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	0,6	0,0	0,6	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger. (Ses sammen med 408752 og 54)	Uavklart	UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	0,3	0,0	0,3	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger. (Ses på sammen med 408752 og 53)	Uavklart	UB
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen , krysstiltak	0,5	0,0	0,5	Gjennomføring noe utsatt på grunn av pri. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU
Fv. 707 Circle K Klett (22134TS)	3,0	0,0	3,0	Avrop gjort på rammeavtale, Asplan Viak skal prosjektere. Avrop på utførelse med Solberg Maskin.	10/23	UB
Fv. 707 Leinstrandvegen	1,8	0,0	1,8	Prosjektavklaring og løsning vurderes. PR-sak T2.	Uavklart	UB
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	0,2	7,2	-7,0	Byggeplan for Berg-Høstadkorsen er ferdigstilt, men prosjektet er utsatt med bakgrunn i vedtak i KU 03.02.2023.	Uavklart	DP
Fv. 715 Trolla-Flakk (22133TS)	0,5	0,0	0,5	Sak fremmes for PR ila våren 2023 for å komme med muligheter for videre arbeid.	Uavklart	DP
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover	0,8	0,1	0,7	Reg.plan vedtatt. Byggeplan og utbygging startes når finansiering er avklart. Byggestart bør samkjøres med VA-arbeider fra Øvre Solberg (oppstart høst 2023). Brukt konsulent for å kvalitetsikre byggherreoverslag i 2022.	Uavklart	DP
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	0,0	0,0	0,0	Vurderes i sammenheng med støyprosjekt og busslommeprosjekt på samme strekning.	-	PU
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	0,2	0,0	0,2	Startes Q1.	08/23	PU
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	0,5	0,0	0,5	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioritering. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU

(tall i mill. kr) TRFK del 12/12 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Gamle Okstadbakkan / Øvre Sjetnhaugen, kryssutbedring	0,0	0,0	0,0	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioritet. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU
Mindre trafikktekniske tiltak fv.	4,9	3,8	1,1	Sekkepost. Det er bestilt og utført en rekke mindre TS-tiltak på denne posten (blant annet utbedring av flere bussstop, asfaltering, oppretting av tekstile indikatorer) og en del elektroarbeid (blant annet ny gatebelysning på en strekning av Fv. 950 i Malvik kommune og elektroarbeid på flere bussstop). Pga kapasitetutfordringer ble ikke alle bestilte tiltak utført i 2022, men skal utføres i 2023. Det er bestilt fartshumper og nedsatt fartsgrense på fv. i Melhus kommune + vurderer behovet for forsterket belysning i flere krysningspunkt i Trondheim kommune. Planlegger å utbedre så langt pengene rekker. Ikke et reelt, men periodisert mindreforbruk	Løpende	UB
Trafikkopplæring Eberg sykkelgård	0,7	0,3	0,3	I 2022 har det vært greit med aktivitet på sykkelgården, både i vår- og høstsemesteret. Det må allikevel sies at det er rom for mer aktivitet. I løpet av året har ca. 850 elever besøkt sykkelgården. Andelen elever som er knyttet til skoler som tilhører miljøpakkeområdet har ligget på rundt 75 %. Det har vært gjennomført kurs for lærere i forkant av hver sesong, i samarbeid med Trygg Trafikk. De største kostnadene i prosjektet har gått til drift/vedlikehold av område og materiell, lønn til sykkelvært og transport av elever. Vi fikk en utfordring med hærverk på våren. Tiltak for dette har vært å sette opp ekstra belysning, samt fått innført såkalt saktesone for elsparkesykler i området, da mye av hærverket så ut til å ha vært utført ved bruk av elsparkesykkel. Det må påregnes å bruke midler til utskifting av sykkelparken i 2023.	Løpende	Annet
Sum	1098,5	625,2	473,3			

Avsluttede prosjekter: Trøndelag fylkeskommune					
(tall i mill. kr) TRFK del 1/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
TS-tiltak FV Tvetestien og Leinstrand	0,5	0,0	0,5	Det ble lagt høy kantstein langs gangvei ved Leinstrand Kirke, for å bedre trafiksikkerhet for gående, i hovedsak skolebarn. Ved Tvetestien ble det bygd signalregulert gangfelt i Byåsveien.	11/21
Fv. 6668 Strandvegen, sykkelveg med fortau	0,1	0,0	0,1	Sluttrapportert, mangler avklaring på hva vi gjør med restmidler.	12/21
Signalprioritering	0,8	0,0	0,8	Sluttrapportert, mangler avklaring på hva vi gjør med restmidler.	12/21
Fv. 707 Mortenstu-Stormy ra, GSV	8,1	0,0	8,1	Sluttrapportert, mangler avklaring på hva vi gjør med restmidler.	12/21
Fv. 950 Innfartsparkering Være	3,5	0,0	3,5	Sluttrapportert, mangler avklaring på hva vi gjør med restmidler.	12/21
Fv. 864 Bromstadvegen og Kong Ø.	-2,6	0,0	-2,6	Sluttrapportert.	12/21
Rødbrun asfalt fylkesveg	2,0	0,0	2,0	Sluttrapportert.	01/22
Stasjoner Sluppen (bestilling utenfor Metrobuss)	0,0	0,0	0,0	Det er etablert holdeplass i nordgående retning i Holtermannsveien ved Siemens. Det ble også etablert gjerde og snarveg tilknyttet Siemens-bygget.	01/22
Autonome busser	0,0	0,0	0,0	Sluttrapportert.	05/22
Belysning Falkenborg bussoppstilling	0,0	0,0	0,0	Sluttrapportert.	05/22
Teknologi: Smarte P&R-anlegg	0,1	0,0	0,1	Sluttrapportert.	05/22
Snøsmelteanlegg på pantografer	0,2	0,0	0,2	Sluttrapportert.	05/22
Posisjonering av elbuss under lading	0,0	0,0	0,0	Ref. PR 56/21.	05/22
Byåstunnelen, planavklaring (trafikkanalyse)	0,0	0,0	0,0	Restmidler omdisponert PR 105/22 og overført til PU-pott.	09/22
Tiltak ulykkespkt/strekni nger fylkesveg	0,0	0,0	0,0	Ledige midler er omdisponert.	09/22
TSS Jernbanebrua-Bra ttørbrua, kollektivfelt (22144K)	2,7	2,7	0,0	Sluttrapportert.	11/22
TSS Sykkelveg fase 1 Jernbanebrua-Bra ttørbrua (22116S)	3,7	3,7	0,0	Sluttrapportert.	11/22

(tall i mill. kr) TRFK del 2/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
TSS metrobusstasjon er (22148K)	13,5	13,5	0,0	Sluttrapportert.	11/22
P&R, snuplass, hvilebod og regul buss Hommelvik	0,3	0,0	0,3	Prosjekt utgår pga. endret behov fra AtB.	11/22
Fv. 950 Kockhaugvn-Malvi k grense, utbedring holdeplasser	1,2	0,0	1,2	Sluttrapportert.	12/22
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	1,7	0,0	1,7	Sluttrapportert.	01/23
Fv. 6662 Blaklivegen, sykkelveg med fortau langs Risvollan HVS	16,5	16,5	0,0	Sluttrapportert.	01/23
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	1,5	1,4	0,1	Sluttrapport kommer ila vår 2023.	2023
Tiltak iht. forurensningsforsk riften fylkesveg 2020	1,2	0,0	1,2	Sluttrapport kommer ila vår 2023.	2023
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	1,1	0,0	1,0	Sluttrapport kommer ila vår 2023.	2023
Snuplass og holdeplass på Østmarka	1,6	0,9	0,6	Sluttrapport kommer ila vår 2023.	2023
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand - Muruvik	-4,1	0,0	-4,1	Ferdigstilt i 2020, kun restkostnader i 2022. Kommer med en PR-sak vedr. merforbruk	2023
Sykkeltiltak Lade	3,6	0,2	3,4	Økonomisk sluttrapport kommer ila vår 2023. SEK: Det ble levert sluttrapport i desember 2019 etter at anlegget ble åpnet for trafikk, noe restarbeid etter dette.	2023
Signalanlegg Jonsvannsveien/L oholt allé	2,0	0,0	2,0	Avsluttet PR 111/21. Sluttrapporten er saken.	2023

(tall i mill. kr) TRFK del 3/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport
Teknologi: Bildeling	0,8	0,7	0,1	Som nevnt i neste rubrikk er forprosjektet ferdigstilt, iht. oppdatert fremdriftsplan (1 måneds forskyvning ift. opprinnelig plan). Underveis i prosjektperioden ble det avtalt et større fokus på to fysiske arbeidsverksteder, noe som gjorde at vi økte rammen for Norconsults oppdrag fra 700 000,- til 800 000,- NOK. I tillegg kommer et mindre antall timer egeninnsats og utgifter i forbindelse med arbeidsverkstedene som ble gjennomført på Fylkeshuset i Trondheim. Foreløpige estimer tyder på et totalforbruk på omlag 900 000,- (dette tallet vil oppdateres i forbindelse med sluttrapportering), noe som vil si at prosjektutgiftene ligger rundt 100 000,- over opprinnelig estimat, men godt under oppdatert estimat. Fremdrift: Forprosjekt på bildeling ble gjennomført iht. plan, kun med en avtalt forskyvning på leveranse av ferdig rapport fra medio desember -22 til medio januar -23. Revidert rapport ble levert 03.02.23 og det skal sluttrapporteres på tiltaket i Programråd 16.02, hvor det foreligger en anbefaling om videreføring av tiltaket i Mobilitetspakken (vedtak om 2-års finansiering i KU 03.02.23). Dersom innstillingen blir vedtatt vil det bli sluttrapportert til sekretariatet i etterkant av nevnte Programråd..	-
Posisjonering av elbuss under lading	0,0	0,0	0,0	Restmidler omdisponert til PU-pott, sees sammen med 407560	Ferdig
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	0,0	0,0	0,0	Restmidler omdisponert PU-pott. Ref. PR 105/22	IA
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	0,3	0,0	0,3	Prosjektet avsluttes. Ledige midler fristilles. Ref. PR 103/22 og PR 105/22	IA
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	0,2	0,0	0,2	Aktiviteten finansieres av TRFK. Midler kan fristilles uten sluttrapport.	IA
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergvegen	-	-	-	Prosjektet avsluttes. Ledige midler fristilles.	IA
Innfartsparkering, planlegging	0,2	0,2	0,0	Ferdig	
Innfartsparkering Eggkleiva	0,1	0,0	0,1	Ferdig	
Sum	60,8	40,0	20,8		

Statens vegvesen

Aktive prosjekt:						
(tall i mill. kr) SVV del 1/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
E6 Jaktøya - Sentervegen	97,9	37,3	60,6	Trafikkåpning 2019, regnskapsmessig avslutning 2023. Arbeid med støyskjeming og rensedam på Hårstad ble slutført i 2022. Anleggskadeskjønn gjenstår - anslått utbetaling ultimo 2023. Forventet varig mindreforbruk på minst 115 mill (100 mill til Nydalsbrua og 15 mill til Klett-krysset).	02/19	UB
E6 Klett, ombygging kryss	-0,5	30,8	-31,3	Sluttprognose er ca 7,5 mill (23-kr) lavere enn godkjent ramme for prosjektet. Da er omdisponering av 15 mill. kr fra E6 Jaktøya - Sentervegen og bevilgning 2023 inkludert.	12/22	UB
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	312,7	313,0	-0,3	Frist for ferigstillelse i juni 2024, men forventes åpnet ultimo 2023. Sluttprognose inkluderer E6 rampe sør (50 mill prognose) og er ekskl. Rv706 GS tiltak på sluppen (50 mill - se prosjekt B11975).	06/24	UB
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen	0,0	50,0	-50,0	Finansiering av sykkeltiltak på Rv. 706 Nydalsbrua. Årets prognose på 50 mill. gjelder prosjektets andel av kostnader på felleskontrakten - og vil gi et tilsvarende merforbruk på bev. kode 1320.30.30, ansvar BGA70. Resterende finansiering er innmeldt i Grunnlagsmaterialet 2023 - og til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026. Bekreftet tildelt over statsbudsjettet 2023. Forventet åpningstidspkt. er det samme som på Rv. 706. Nydalsbrua.	06/24	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Gildheim - Leangbrua	0,0	6,1	-6,1	Avventer oppstartsbevilgning - byvekstavtalemidler - over statsbudsjettet. Jobber med grunnnerv. COWI er i gang med byggeplanlegging/prosjektering - estimert investeringskostnad i 2022 var på 13 mill. Forventet kostnad til div. grunnnerv. ble imidlertid utsatt til 2024 - og regnskapet pr. 31.12.22 er på 6,1 mill. OBS: P50-verdien er inkludert 9 mill. i planmidler.	11/25	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Leangbrua - Dalenbrua	-16,8	2,7	-19,6	Arbeid pågår, forventes ferdigstilt i 2023. Varig mindreforbruk er estimert til 60 mill. (byvekstavtalemidler) ift styringsramme. Grunnervervsavtale/spunt-godkjenning med BaneNor ble likevel ikke gjennomført i 2022.	12/23	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Dalenbrua - Lilleby skole	16,1	-24,7	40,7	Åpnet i 2021 - finansiell avslutning i 2022. Forventet en varig besparelse på 27 mill ift SVV-styringsramme. Det er følgelig tildelt 16 mill for mye over statsbudsjettet p.d. - og totalt mindreforbruk (41 mill.) foreligger omfordelt til Rv 706 Leangbrua-Dalenbrua, grunnet prosjektutvidelse.	09/21	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate	6,0	4,6	1,5	Statlige planmidler. OBS: Gjeldende ansalg byggefase, 152,5 mill./21-kr. (pr. juni -22) inkluderer 7,5 mill i forventede plankostnader - ref. innspill til Miljøpakkens HP 2023-26. Årets mindreforbruk overføres til 2023.	12/24	DP

(tall i mill. kr) SVV del 2/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stillelse	Fase
Rv. 706 Hovedsykkelveg Nortvedtsgate - Pirbrua	0,0	0,0	0,0	Prosjektet er fortsatt i PU-fase - og dette nummeret vil midlertidig bli stengt/deaktivert. Påløpte kostnader ble i sin helhet ompostert til TOS-prosjekt D11932 i september 2022.	-	DP
E6 Tonstad - Sluppen, hovedsykkelveg	1,0	1,1	-0,1	Statlige planmidler - reguleringsplanarbeid på strekningen Tonstad-Sluppen. Prosjektet er splittet i 2 delprosjekt hos TOS, i prosjektutviklingsfasen. Se kommentarer ovenfor. Ønsket faseovergang fra prosjektutvikling v/ToS (har egen bompengefinansiering i 2022); delparsell 2 (Tonstad-Selsbakk) i 2022, delparsell 1 (Selsbakk-Sluppen) i 2023 - jf. innspill til Miljøpakkens HP 2023-26. Kostnader til prosjektutvikling (ca. 34') omposteres til TOS-prosjekt i september 2022. Dette prosjektnummeret - med årets regnskap - er nå omdøpt til Rv 706 Tonstad-Selsbakk.	-	DP
E6 Rotvoll - Malvik grense, hovedsykkelveg	1,0	0,0	1,0	Statlige planmidler. Ønsket faseovergang fra prosjektutvikling v/ToS (har egen bompengefinansiering i 2022) innen 31.12.2022 - jf. innspill til Miljøpakkens HP 2023-26. Påløpte kostnader i 2022 overføres i sin helhet til TOS pr. september 2022, se ovenfor. Årsprognose i UTB midt er "0" - og prosjektet lukkes midlertidig, frem til 1.1.23. Årets tildeling (1 mill) blir overført til 2023.	-	DP
E6 Knutepunkt Sluppen	6,1	0,0	6,1	Kommunedelplan er utarbeidet. Deler av planen er vedtatt mens det gjenstår flere avklaringer før resten av kommunedelplanen kan vedtas. Derfor er oppstart av detaljplanarbeidet satt på vent. SVV vurderer at det er best å la prosjektet ligge i påvente av kommunens planarbeidet.	På vent	DP
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	0,2	0,0	0,2	Det er gjennomført utredninger i henhold til bestilling og vedlagt rapport konkluderer med at justeringer i fotgjengersignal og andre tiltak ved Tollboden i liten grad vil påvirke trafikkavviklingen i området. På bakgrunn av dette har SVV bedt om at prosjektet avsluttes. Det er gjennomført utredninger i henhold til bestilling og vedlagt rapport konkluderer med at justeringer i fotgjengersignal og andre tiltak ved Tollboden i liten grad vil påvirke trafikkavviklingen i området. På bakgrunn av dette ba SVV om at prosjektet avsluttes i PR-sak 14/22 (18.02.22). Saken er utsatt i påvente av politisk behandling. Trondheim kommune har signalisert at saken ikke lar seg behandle før sommeren. Mindreforbruket tilbakeføres til miljøpakken dersom prosjektet lar seg avslutte etter politisk behandling.	01/21	PU

(tall i mill. kr) SVV del 3/3 Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Rv.706 Selsbakk-Sluppen, hovedsykkelveg	0,4	0,3	0,2	Prosjektutviklingen er i slutfasen. Prosjektet har som mål å gå over i detaljplan i 2023 ref. innspill til HP 2023-2026. UTB midt har tilgjengelig planmidler i 2023 og har spilt inn behov for statlige planmidler i 2024.	09/22	PU
E6 Nidarvoll - Tunga, utrede kollektivtiltak	0,5	0,0	0,5	Oppstart av arbeidet vil skje i 2023. Mindreforbruk per 31.12.22 vil bli benyttet i 2023.	12/23	PU
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim (E6 Rotvoll -Malvik grense del 1)	0,5	0,3	0,2	Arbeid pågår for å utrede alternative sykkeltraseer og ambisjonsnivå. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2024, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026. 62 173 kr er kostnadsført hos UTB, disse ble ompostert i september.	12/22	PU
Koordinering og administrasjon	3,1	2,5	0,6		Løpende	Annet
Prosjektutvikling SVV	2,7	1,1	1,6	Prosjektutvikling er i slutfasen. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2023, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026. Det er ikke gitt midler til planlegging av prosjektet i 23 i statsbudsjettet.	12/22	PU
Sum	430,9	425,1	5,7			

Avsluttede prosjekt: Statens vegvesen						
(tall i mill. kr) Prosjekt	Disp. midler 2022	Regn- skap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Slutt- rapport	
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon	5,1	0,0	5,1	SVV har i PR -sak 06/23 fått omdiponert dette mindreforbruket til Rv.706 Gildheim-Leangbrua.	PR-sak 6/23	
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	0,3	0,0	0,3	PR-sak 103/22. Prosjektet ble overført til TRFK. Skal ikke lenger rapporteres på i SVV	PR-sak 103/22	
Formingsveileder	0,2	0,3	-0,1	I tråd med vedak i PR-sak 54/22 har prosjektet fått innspill fra Trondheim kommune og er nå ferdigstilt. Prosjektet ble tildelt 200 000 kr ut over opprinnelig ramme i PR-sak 54/22. 143 734 kr. er kostnadsført hos UTB, disse omposteres i september.	PR-sak 54/22	
Fv. 6686 Tonstad -Selsbakk, hovedsykkelveg for E6	0,5	0,0	0,5	Avsluttet september 2022. Prosjektet er klar for reguleringsplanlegging. UTB midt har statlige planmidler i 2022, og det er spilt inn behov for ytterligere midler i 2023 og 2024 knyttet til prosjek B12064. Det er noe usikkerhet knyttet til årsprognosen. Det eventuelle mindreforbruket foreslås tilbakeført til Miljøpakken for omdisponering etter årsrapportering.	SVV plan- midler	
Sum	6,1	0,3	5,8			

Sekretariatet

Prosjekt	Disp. midler 2022	Regnskap 2022	Overført til 2023	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Sekretariatet	5,5	4,5	1,0	Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariat, inkludert lønnskostnader.	Løpende	Annet
Evaluering og trafikkdata	3,2	1,7	1,5	Finansierer innhenting, bearbeiding og fremstilling av tilgjengelig data, inkludert tilgang til Reisevaneundersøkelsen (RVU) og Trondheimsindeksen. Trafikkdata er relevant som beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår, samt årlig kostnad for manuell telling av gående og syklende inn til Trondheim sentrum.	Løpende	Annet
Kommunikasjon	12,2	3,5	8,7	Kommunikasjonsarbeid mot Miljøpakkens målgrupper med informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter. Det arbeides også med arrangementer og holdningskampanjer med vekt på gående, sykkel og kollektivtrafikk. Drift av nettsiden miljopakken.no og Miljøpakkens tilstedeværelse på sosiale medier inngår også. Det gjennomføres spørreundersøkelser som måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid. Kommunikasjonsrådgivere tilsvarende 1,7 årsverk.	Løpende	Annet
Komparative studier bymiljøpakker	1,0	1,0	-0,1	I august 2019 inngikk NORCE en samarbeidsavtale med Miljøpakken i Trondheim om forskningsprosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» med varighet til 31. juli 2023. Prosjektet skal levere en serie rapporter om byvekstavtalene på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim.	07/23	Annet
	21,8	10,8	11,1			



Tertialrapport 1/2023

Til Kontaktutvalget, møte 9. juni 2023

1. Sammendrag	2
2. Bestilling T1-rapport	3
3. Overordnet økonomisk status	4
4. Partenes rapportering	5
4.1 Melhus kommune	6
4.2 Trondheim kommune	8
4.3 Malvik kommune	14
4.4 Stjørdal kommune	16
4.5 Trøndelag fylkeskommune	18
4.6 Statens vegvesen	31
4.7 Sekretariatet	34

Kontaktutvalget ba i møte 27. januar (KU-sak 3/21) om å få tertialrapportering på prosjektnivå. Tertialrapporten legges frem for Programråd (PR) og Kontaktutvalg (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten og sammenstiller informasjon rapportert fra partene.

1. Sammendrag

Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på i underkant av 300 prosjekt.

Pr 1. tertial (T1) disponerer etatene økonomiske rammer på 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på 2,0 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk¹ ved utgangen av året på vel 0,6 mrd. kr.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Både Rv. 706 Nydalsbrua, Fv. 704 Tanem - Tulluan og Fv. 950 Reppe - Være, rapporterer en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for ovennevnte prosjekter, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen vel 0,9 mrd. kr

Det er fortsatt utfordringer knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Hovedforklaringen er at fremdriften er lavere enn planlagt, og manglende realisme i budsjettinnspill.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

¹ Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til manglende fremdrift i forhold til vedtatte budsjettammer.

2. Bestilling T1-rapport

Sekretariatet sendte bestilling til parten 8. mai, med frist for rapportering 22. mai.

Partene ble bedt om å rapportere på følgende::

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.
2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift pr 1 tertial

Følgende punkter skal komme frem av rapporteringens pkt. 2:

Område	Prosjekt	Overført fra tidligere år	Tildeling 2023	Disponible midler 2023	Års-prognose 2023	Status økonomi og fremdrift	Planlagt ferdigstillelse (gjeldende fase)	Prosjekt-fase
	Prosjekt 1							
	Prosjekt 2							
	Prosjekt 3							
	Prosjekt ...							

Prosjekt: Det skal rapporteres på alle prosjekt vedtatt i Miljøpakken som ikke er sluttrapportert og gjenspeile Miljøpakkens handlingsprogram/årsbudsjett.

Overført midler fra tidligere år: Ref. etatens innspill til årsrapport 2022.

Tildeling 2023: Miljøpakkens handlingsprogram 2023-26, hvor første året er årsbudsjett 2023. På Interna (innlogg nederst på miljøpakken.no) ligger det i tillegg en oversikt som viser tildelingen 2023 pr etat/prosjekt/finansieringskilde.

Årsprognose 2023: Forventet forbruk 2023.

Disponibel ramme: Sum Overførte midler + Tildeling 2023

Prosjektfase: Inneværende fase (prosjektfasene er beskrevet i [årsbudsjettet](#)).

Status økonomi og fremdrift: Tekstlig beskrivelse. Gjerne litt mer spesifikt når det gjelder forventet sluttprognose.

Forventet ferdigstillelse inneværende prosjektfase: Oppgi mnd/år

3. Overordnet økonomisk status

Et sammendrag av prosjektøkonomien rapportert pr etat fremgår av følgende tabell.

Tabell 3.1: Økonomisk status pr part

(tall i mill. kr)	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disponible midler - Årsprognose
Melhus kommune	19	8	11
Trondheim kommune	860	508	352
Malvik kommune	14	3	11
Stjørdal kommune	21	-	21
Trøndelag fylkeskommune	1 238	934	305
Statens vegvesen	437	564	-127
Sekretariatet	21	14	7
Sum	2 611	2 031	579

Kommentar:

* Stjørdal kommune mangler årsprognose 2023.

**Jernbanedirektoratet midler til Trondheim stasjonssenter (2. trinn) mangler i oversikten. I Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 er dette oppført med 100 mill. kr i 2023, forutsatt statlig bevilgning.

***Statens vegvesen har planmidler som bevilges utenom Miljøpakken, disse er ikke inkludert i tab. 3.1.

Tabell 3.1 viser et forventet samlet mindreforbruk ved utgangen av 2023 på 579 mill. kr. I dette tallet ligger også periodisert merforbruk 2023 for Rv. 706 Nydalsbrua (200 mill. kr) og Fv. 704 Tanem - Tulluan (96 mill. kr), Fv. 950 Reppe - Være (26 mill. kr). De rapporterer om bedre fremdrift sett i forhold til plan, men samtidig å være innenfor vedtatt styringsrammen, Det vil si at merforbruket 2023 vil dekkes inn i kommende års budsjettbevilgninger.

Justert for merforbruket 2023 for de tre nevnte prosjektene, er forventet mindreforbruk 2023 for den resterende prosjektporteføljen omtrent 900 mill. kr.

Prosjekter med forventet størst mindreforbruk (mer utfyllende forklaring i prosjektlistene) ved utgangen av året sett i forhold til budsjettildelinger:

- 102 mill. kr, Innherredsveien øst, TRFK
 - Kontrakt for hovedentreprise er signert, forventet oppstart juni 2023 og ferdigstillelse høsten 2025.
 - Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsrammen gitt i Miljøpakken.
- 80 mill. kr, Tilskudd til reduserte billettpriser, TRFK)
 - Øremerkede midler i bomforliket (tilleggsavtalen 2020).
 - Utbetales fra staten som en årlig andel (50 mill. 20-kr) hvert av årene i avtaleperioden 2020-29.
 - Etter politisk behandling med tilhørende samordning i Kontaktutvalget (sak 37/21) er taksttiltak iverksatt fra og med oktober 2021.

- 74 mill. kr, Kongens gate, TRFK
 - For å sikre fremdriften i prosjektet er det behov for å få godkjent styringsramme for delstrekning 2 og 3. Det vil bli fremmet en sak om styringsramme og tilhørende investeringsbeslutning før sommeren 2023.
 - Parallelt med avklaringer knyttet til kryssløsninger, spesielt Mellomila, er det satt i gang planlegging for å få gjennomført en anskaffelse av entreprenør høsten 2023.
- 41 mill. kr, Rv. 706 Hovedsykkelveg Dalenbrua - Lilleby skole, SVV
 - Åpnet i 2021 - finansiell avslutning i 2023.
 - Varig besparelse på 27 mill ift SVV-styringsramme. Det er i tillegg tildelt 14 mill for mye over statsbudsjettet p.d. - og UTB midt foreslår å omdisponere totalt mindreforbruk (41 mill.) til øvrige delstrekninger mellom Gildheim og Pirbrua.
- 40 mill. kr, Garantiramme drift av kollektiv, TRFK
 - Avsatt 78 mill. kr i 2022-budsjettet.
 - Kontaktutvalget vedtok i møte 23.09.22 (sak 46/22) å videreføre 40 mill. kr av opprinnelig garantiramme til å gjelde ut 1. halvår 2023.

I tillegg rapporterer SVV om et forventet varig mindreforbruk på E6 Jaktøya - Sentervegen på vel 115 mill. kr. Regnskapsmessig avslutning av prosjektet gjennomføres i løpet av 2023.

For nærmere beskrivelse av økonomi og fremdrift henvises det til partenes egne kapitler.

4. Partenes rapportering

Videre følger rapportering fra hver part, med tabeller som viser prosjektstatus. Tabellene har følgende forklaringer og forkortelser:

- Alle tall er oppgitt i tusen kroner og er inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2023: Summen av Overført midler fra 2022 + Årets tildeling 2023 (vedtatte forskutteringer fra kommende handlingsprogram kommenteres kun tekstlig).
- Årsprognose 2023: Forventet forbruk i 2023.
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen, SVV/UtB = Utbyggingsdivisjonen, SVV/ToS Transport og samfunn (utredning)
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GS = gang- og sykkel, TS = trafiksikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

4.1 Melhus kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Melhus kommune har i første tertial satt søkelys på å videreføre arbeidene med gang- og sykkelbru over Gaula og gang- og sykkelveg fra Monstufleta og opp til Gimsvegen. Forprosjekt og reguleringsarbeider er lagt ut på anbud, og oppstart er planlagt før sommeren 2023. Planen er at arbeidene vil pågå sammenhengende frem mot vedtatt reguleringsplan sommeren 2024.

Gang- og sykkelveg Gammelbakkan, legges ut på anbud mai 2023 med forventet oppstart med anleggsarbeider høsten 2023. Anleggsarbeidene vil pågå frem til sommeren 2024. Det er avdekket noen geotekniske utfordringer i den øverste delen av strekningen som kan medføre spesielle tiltak og forsinkelser.

Både gang- og sykkelveg Skolebakken på Ler og snarveg til Gruva, har begge geotekniske utfordringer. Dette medfører forsinkelser og ekstra runder med utredning før det tas endelig beslutning om de videre arbeidene.

Av de øvrige tre snarvegene som er igangsatt, er en ferdig og de to siste forventes ferdigstilt før ferien i 2023.

Tabell 4.1: Prosjektstatus Melhus kommune

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Bussholdeplass Skystasjon, ombygging	90	0	90	Ferdig, mangler sluttrapport.	12/22	UB
GS-bru over E6	1 523	1 523	0	Mangler mindre arbeid på tilslutningsveg.	12/23	UB
GS-bru over Gaula	3 700	800	2 900	Forprosjekt og regulering starter opp sommeren 2023 og forventes avsluttet sommeren 2024.	06/24	DP
GSV - Fv. 6590 Hermanstad-Losenkrysset	200	0	200	Midlene er ikke benyttet.		PU
GSV - Skolebakken, Ler	1 000	200	800	Geotekniske undersøkelser gjennomføres i 2023, og prosjektering starter opp.	12/25	DP
GS-veg Gammelbakkan	5 000	3 000	2 000	Ferdig prosjektert. Anleggsarbeider starter opp august 2023.	07/24	DP, UB
GS-veg Monstufleta-Gimsvegen	1 500	800	700	Forprosjekt og regulering starter opp sommeren 2023 og forventes avsluttet sommeren 2024.	06/24	DP
Koordinering og administrasjon	1 500	0	1 500	Benyttes ikke.	Løpende	Annet
Mindre trafikktekniske tiltak kv	1 366	1 366	0	Tre snarveger er under opparbeidelse.	07/23	DP, UB

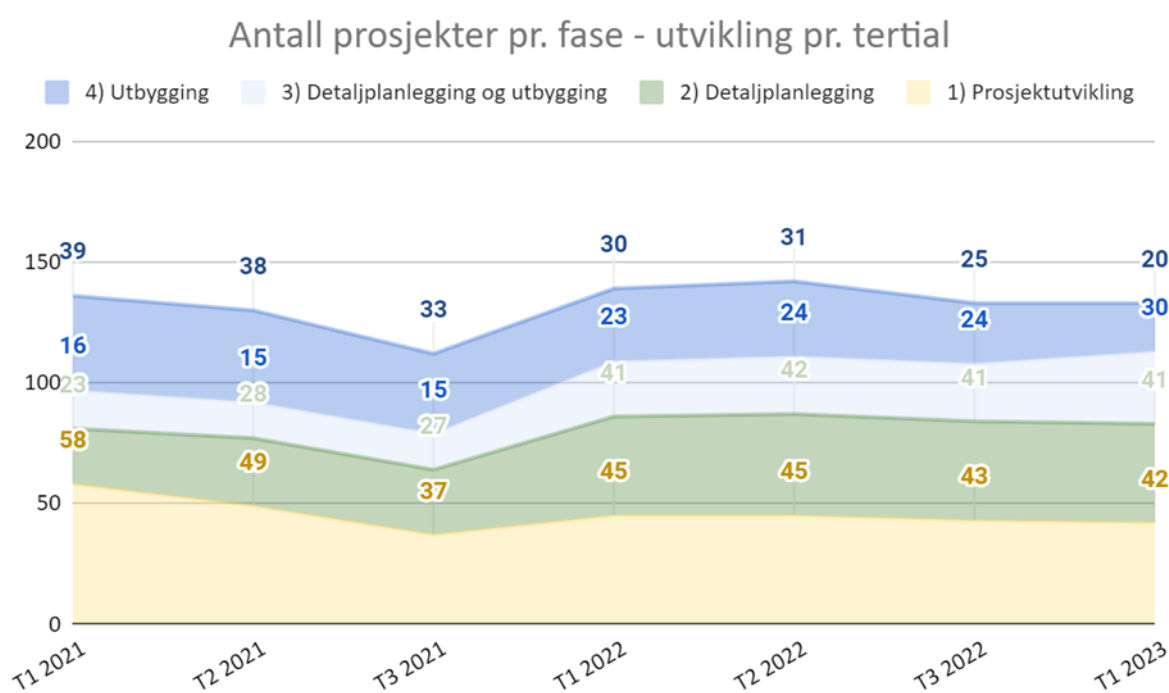
Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Prosjektutvikling	2 000	0	2 000	SEK: Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammen av byveksttalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prosjektutvikle. Rammeavsetningen erstatter tidligere praksis med konkrete bevilgninger til til enkeltprosjekt. Ref. HP 2023-26 (s. 45).	Løpende	Annet
Snarveg Gruva	1 500	800	700	Geoteknisk vurdering er utført. Omfang og gjennomføring ikke avklart.	12/24	DP, UB
Sum	19 379	8 489	10 890			

4.2 Trondheim kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Trondheim kommune har fortsatt stor aktivitet og god framdrift i tidligfase i prosjektene. Vi ser nå at det er en større andel av prosjektene som er over i detaljplanleggingsfasen. Dette kan være en krevende fase for framdriften og sammen med intern kapasitetsutfordring så langt i år er det en framdriftsrisiko framover. Vi ser også at ervervsprosesser er med på å forsinke framdriften, slik at vi ikke får så mange prosjekt som ønskelig over i byggefasen.

Trondheim kommune arbeider med å tilpasse kapasiteten og finne gode prosesser som gir god framdrift. Figuren illustrerer utviklingen i prosjektporteføljen i perioden T1/2021 - T1/2023.



Tabell 4.2: Prosjektstatus Trondheim kommune

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Koordinering og adm. TK 2023	4 000		4 000		12/22	Annet
Næringstransport, bylogistikk	6 295		6 295	Forsinket pga. kapasitet. Forprosjektet ble ferdigstilt i 2021.	Avklares	DP
Prosjektutvikling TK 2022 og 2023	13 254	11 000	2 254		Løpende	PU
Tidsbegrenset varelevering	500	500	0		12/23	DP
Alette Beyers veg, fortau	8 173	7 000	1 173	Forsinket pga. grunnnerv	06/23	DP

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Gregus gate, undergang	5 453	5 450	3		11/23	UB
Gyldenløves gate	2 951	2 000	951	Regplan. pågår	09/24	DP
Heimdal stasjon, undergang	2 909	2 900	9		11/23	UB
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	6 746	6 746	0	Forsinket, krever noe erved	05/23	DP
Lundvegen, fortau	9 417	7 200	2 217	Noe forsinkelse pga. erved	06/24	DP, UB
Mikkelvegen, fortau	1 710	1 500	210		12/23	DP
Nyhavna (strakstiltak)	1 316	1 316	0		Avklares	DP, UB
Ranheim stadion, fortau	3 714	2 720	994		12/23	UB
Saupstadringen, gang- og sykkelveg	1 744		1 744	Ferdigstilt	08/22	UB
Snarveg Berg skole	1 622	2 670	-1 048	Erverv tar lenger tid enn forutsatt	08/23	DP
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	1 600	1 600	0	Tilskudd privat utbygger	Avklares	DP, UB
Snarvegpakke 7	4 379	3 850	529	Venter på utførelse Ulstadvegen-Tanemsbruvegen	12/23	UB
Snarvegpakke 8	9 224	9 224	0		06/23	UB
Snarvegpakke 9	2 794	2 150	644	Noe forsinket DP pga. kapasitet	10/23	DP
Ravelsveita og Sommerveita - oppgradering	581	6 500	-5 919	Oppstart bygging H2023. SEK: Kontaktutvalget vedtok i sak 16/23 en styringsramme på 8 mill. kr, hvorav 7 mill. kr (kommunale midler) ble forskuttet fra handlingsprogram 2024-2027.	05/23	UB
Bybaneutredning	92		92		Avklares	PU
Fartsreducerende tiltak	4 299	2 000	2 299		08/24	DP, UB
Helhetlig plan for universell utforming	438		438		Avklares	Annet
Holdeplasspakke 2	24 928	13 100	11 828		12/23	UB
Holdeplasspakke 3	15 082	15 000	82		12/23	DP, UB
Holdeplasspakke 4	14 300	2 000	12 300		Avklares	DP, UB
Holdeplasspakke 5	3 000	1 000	2 000		Avklares	DP, UB
Holdeplasspakke 6	15 500	1 000	14 500		Avklares	DP, UB
Infrastruktur trikk 2010-2022	45 499	28 000	17 499		Løpende	UB
Jakobslivegen, kollektivtiltak	318	0	318		Avklares	PU
Jakobslivegen, kryssutbedring	6 312	6 000	312		10/23	DP, UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Klestadhaugen, møteplasser	919	1 519	-600	SEK: Programrådet vedtok i sak 39/23 å forskuttere 600 tkr fra handlingsprogram 2024-2027.	11/23	DP, UB
Loholt allé, kollektivtiltak	257	257	0		08/23	PU
Nedlagte holdeplasser	15	15	0		12/22	UB
Nidarvoll Holdeplass	1 900		1 900		12/23	UB
Nordre Ilevollen, trikk	46 670	42 000	4 670		06/24	UB
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	2 000	500	1 500		Avklares	DP, UB
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstadringen	303	0	303	PU ferdig. Usikker om dette videreføres.	Avklares	DP
Tilrettelegging nye leskur kv.	7 975	2 500	5 475		Avklares	DP, UB
Trikken ny arbeidsmaskin	29 661	500	29 161	Må ut på ny konkurranse	Avklares	DP
Trikken, ny likeretter	30 947	29 500	1 447		12/22	DP
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	5 198	4 000	1 198		08/24	DP
Nordre Ilevollen, gateprosjekt	52 170	43 000	9 170		06/24	UB
Olav Tryggvasons gate, planlegging	14 619	2 500	12 119	Kostnader i forbindelse med stopp prosjekt gjenstår	Avklares	DP
El-lastesykler	953	950	3		Avklares	Annet
HjemJobbHjem	14 693	13 000	1 693		Løpende	Annet
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	852	850	2		04/22	PU
Mobilitetsrådgivning	3 500		3 500		Løpende	Annet
Industrivegen m/sidevege, tiltaksutredning	4 000		4 000		12/21	DP
Majorstuen barnehage, støyskjerm	3 932	3 932	0		04/24	DP, UB
Odd Husbys veg, støyskjerm	2 179		2 179		06/23	DP
Støy skoler, barnehager og institusjoner	11 500		11 500		Avklares	DP, UB
ATP-modell og beregninger	226	100	126		Avklares	Annet
Breidablikveien, sykkelveg	30 879	7 200	23 679	Forsinket pga. grunnerverv og prøver av forurenset grunn.	12/23	DP, UB
Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstekning 3	0		0			DP
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg, delstrekning 1	0		0			DP
Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 6	0		0			DP

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, delstrekning 2	0		0			DP
Bromstadruta, Persaunevegen - Øvre Granåslia	23 239	2 000	21 239	Regulering pågår	12/23	DP
Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	0		0			DP
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	0		0			DP
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa	2 093	2 093	0	Regulering pågår	06/23	DP
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	3 512	3 000	512		06/23	DP
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	3 560	3 000	560		06/23	DP
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	86	120	-34		08/22	PU
Dronningens gate	2 000	500	1 500	Venter på politisk avklaring	Avklares	DP
Erling Skakkes gate	2 500	1 000	1 500	Venter på politisk avklaring	Avklares	DP
Fjordgata, langsiktige tiltak	388	50	338	Venter på evaluering av midlertidig sykkelveg	Avklares	PU
Forsøkslia	849	849	0		06/23	PU
Grilstadvegen	1 600	1 600	0		12/23	UB
H7 - Ranheim (Brattørruta)	2 000	500	1 500		12/23	DP, UB
Jonsvannveien, nord	22		22	Avventer politisk avklaring	09/22	PU
Jonsvannveien, nord del 6	1 500		1 500	Avventer politisk avklaring	Avklares	DP
Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	1 739	1 000	739	Forsinket pga. samkjøring med Tensio	12/23	DP
Mindre tiltak sykkel	3 000	1 500	1 500		Løpende	DP, UB
Nidarø GS-bru	1 000	500	500	Avventer oppstart	Avklares	DP
Olav Kyrres gate, rundkjøring	0		0	Samordning med andre prosjekter i området		PU
Persaunvegen, sykkelveg med fortau	2 835	2 835	0		06/23	DP
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud	7 095	5 000	2 095		04/24	DP
Roald Amundsens vei	1 448	2 500	-1 052		08/23	PU
Rosenborgbassenget GS-bru	2 480	2 480	0		12/24	DP
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	7 121	4 500	2 621	Forsinket oppstart bygging	06/24	DP, UB
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	126 794	96 250	30 544		12/24	UB
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	27 806	1 000	26 806	Reguleres som del av Brøsetruta.	08/23	DP, UB
Strekningstiltak Midtbyen	1 194		1 194		08/23	DP, UB
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	1 737	237	1 500	Tilleggsutredninger pågår	06/23	PU

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei)	6 055	5 350	705	Regulering pågår	12/23	DP
Sykkelparkering 2023 (sekkepost)	5 000	1 500	3 500		Løpende	DP, UB
Sykkelpassasjer (punkttiltak)	2 224	1 825	399		08/23	DP, UB
Sykkeltellere, innkjøp	2 076	1 500	576		06/22	Annet
Sykkeltilbud Fjordgata	1 610	250	1 360	Evaluerer gjenstår	05/22	UB
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfunksjon	600		600	Forsinket pga. kapasitet	Avklares	DP, UB
Trampe	0		0			Annet
TSS Sykkelskinne i Sjøgangen	1 600		1 600	Tilskudd utbygging stasjonsenter	Avklares	DP, UB
TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia-Jernbanebruka	1 700		1 700	Tilskudd utbygging stasjonsenter	Avklares	DP, UB
Tyholtveien, del 2	39 611	29 750	9 861		10/24	UB
Verftsbrua	170	170	0		06/23	PU
Vinterdrift sykkelanlegg kv (2017-2023)	8 500	8 500	0		Løpende	Annet
Øvre Bakklandet - Vollabakken (Klæburuta)	2 549	1 000	1 549		08/24	DP
Øvre og Nedre Bakklandet (del 4 og 6)	12 472	8 000	4 472	Avventer politisk avklaring for oppstart bygging	Avklares	DP
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	-1 550	1 000	-2 550	Restarbeider avsluttes før sommer 2023	06/21	UB
Charlottenlund skole, trygg skoleveg	1 700		1 700		Avklares	DP
Eberg Trafikkgård	837		837		Løpende	Annet
Forsøket/Romolslia kryssombygging	93	5 893	-5 800	SEK: Programrådet vedtok i sak 02/23 en styringsramme på 7 mill. kr inkl. mva. Hvorav 5,8 mill. kr forskuttes fra handlingsprogram 2024-2027.	12/23	DP
Gammelina/Magasinvegen, fortau	11 100	500	10 600	Oppstart bygging avventer åpning Nydalsbrua	12/23	DP
Hans Finnes gate, fortau	21 983	2 000	19 983	Erverv krever ekspropriasjon. Igangsatt	12/25	UB
Hjertesone pakke 2	2 756	1 000	1 756		Avklares	DP, UB
Klæbuvegen, fortau	17 504	5 000	12 504	Oppstart bygging høst 2023	06/25	UB
Kongsvegen	-78	250	-328		06/22	PU
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	717	717	0		12/23	DP, UB
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2022-23	6 426	5 000	1 426		06/24	DP, UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Mindre trafikktekniske tiltak langs kommunal veg i Trondheim 2020	1 225	1 225	0		12/23	DP, UB
Nedre Flatåsvegen	0		0	Sees sammen med Kongsvegen	06/22	PU
Nyheimsveien	1 200		1 200		Avklares	DP
Pilotprosjekt Hjertesone	722	722	0		12/22	UB
Tempevegen/Valøyvegen	3 300		3 300		Avklares	DP, UB
Uglavegen del 2, fortau	-2 991	0	-2 991	Restarbeider avsluttes før sommer 2023	09/21	UB
Undergang Selsbakk	0		0	Politisk avklaring avventes	06/23	PU
Øvre Flatåsvegen	0		0	Sees sammen med Kongsvegen	06/22	PU
Sum	860 207	508 415	351 792			

Supplerende kommentarer av sekretariatet (SEK) knyttet til:

- Forsøket/Romolslia kryssombygging
- Klefstadhaugen, møteplasser
- Ravelsveita og Sommerveita - oppgradering

4.3 Malvik kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Det vises til kommentarer i tabell 4.3.

Tabell 4.3: Prosjektstatus Malvik kommune

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Koordinering og adm. Malvik	477	225	252		Løpende	Annet
Prosjektutvikling, Malvik	2 000	0	2 000	SEK: Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammen av byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prosjektutvikle. Rammeavsetningen erstatter tidligere praksis med konkrete bevilgninger til enkeltprosjekt. Ref. HP 2023-26 (s. 45).	Løpende	PU
Busslomme Muruvik (4117)	200	200	0	Det er avtalt at forprosjekt med teknisk utsjekk, reguleringsplan og byggeplan estimeres på et tidspunkt hvor alternativ er valgt. Det blir her behov for å søke om en bevilgning for å fullføre detaljplanlegging i 2024.	09/23	PU
GS Granholtvegen-Ålivegen (4103)	7 270	0	7 270	Utbygging av tiltaket avhenger av E6-utbyggingen. Det vil være behov for innsnevring av FV 950 ved gjennomføringen av tiltaket, og Trøndelag fylkeskommune vil ikke tillate dette så lenge det er omkjøring fra E6 forbi området.	06/23	DP
Fortau Faggottvegen øvre (4111)	445	0	445	Ses i sammenheng med P.4107 Fortau langs Fagottvegen	06/23	PU
Fortau langs Fagottvegen (4107)	1 827	650	1 177	Fortau langs øvre og nedre del av Fagottvegen er forsinket. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 20.01.2023 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 14.04.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 13.10.2023	06/23	PU

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Fortau langs Saksvikkorsen (4109)	1 135	750	385	Prosjekteringen av tiltaket vil etter planen bli fullført i løpet av 2023, slik at utbygging vil kunne gjennomføres i 2024. Per 01.05 23 er reguleringsplan under behandling. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 02.12.2022 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 03.02.2023 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 16.06.2023.	06/23	DP
GS Smiskaret - Sveberg (4110)	420	300	120	Prosjekteringen av tiltaket pågår, og vil etter planen bli fullført i løpet av 2024 slik at utbygging vil kunne gjennomføres i løpet av 2025. Følgende delfrister er kontraktfestet med rådgiver: Delfrist 1: Konseptutvikling - 13.01.2023 Delfrist 2: Forprosjekt med teknisk utsjekk - 24.03.2023. Forsinket per 01.05.23 Sluttfrist: Leveranse komplett detaljplanlegging - 25.08.2023.	09/23	PU
Mindre trafikktekniske tiltak, Malvik	128	487	-359	2 stk trafikk tellere innkjøpt og montert.	Løpende	Annet
Sum	13 902	2 612	11 290			

4.4 Stjørdal kommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Stjørdal kommune sine prosjekter i Miljøpakken er, med unntak av to prosjekter, ferdig prosjektutviklet og det foreligger nå en oversikt over kostnadsanslag for alle prosjektene. Til disposisjon for årene 2027-2029 har Stjørdal kommune 243 millioner 2023-kr. Det totale kostnadsanslaget er høyere enn det Stjørdal kommune har til disposisjon. Det foregår derfor et arbeid med å prioritere prosjekter kommunen primært ønsker å jobbe videre med.

Tabell 4.4: Prosjektstatus Stjørdal kommune

(tall i tusen kr)	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Koordinering og adm.	1 099		1 099		Løpende	Annet
Prosjektutvikling	2 000		2 000	SEK: Prosjektutvikling innrettes mot å klargjøre konkrete prosjekter innenfor rammen av byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prosjektutvikle. Rammeavsetningen erstatter tidligere praksis med konkrete bevilgninger til enkeltprosjekt. Ref. HP 2023-26 (s. 45).	Løpende	PU
Stjørdal stasjon, områderegulering	4 150		4 150	Reguleringsarbeid pågår.	2023	DP
Stjørdal stasjon, prosjektavklaring	-650		-650	Mulighetsanalyse knutepunktsutvikling Stjørdal stasjon er ferdigstilt.	Ferdig	PU
Park & ride	339		339	Notat foreligger med skisser og kostnadsoverslag for park&ride Skatval, Fosslia Fjellhall og Lånke/Hell.	Ferdig	PU
Stoppesteder bylinje 90	125		125	Et notat beskriver utbedring og tilrettelegging av stoppestedene Husbyåsen og Malmtnet og gir et foreløpig kostnadsoverslag.	Ferdig	PU
Fv 6804 Ringvegen ved kryss E14 g/s veg	96		96			
GS-bru over Stjørdalselva	368		368	Det foreligger notat med tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag. Krever videre prosjektutvikling.		PU

(tall i tusen kr)	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
GS-veg Molovika gjennomføring	11 000		11 000	Prosjektet er lagt ut på anbud februar 2023.Reguleringsplan skal endres i samsvar med prosjektert gang- og sykkelveg og tilpasninger til stedlige forhold. Planarbeid pågår.	2023	DP/UB
GS-veg Molovika prosjektavklaring	-65		-65		Ferdig	PU
GS-veg Vollsdalen - Skatvalskorsen	339		339	Det er vedtatt å gå videre med trafiksikker forbindelse i turveistandard fra Vollsdalen til krysset Holvegen/ Vollshaugvegen. Det søkes midler til prosjektet gjennom tilgjengelige tilskuddsordninger. Det forutsettes at strekningen mellom krysset Holvegen/ Vollshaugvegen og Skatvalsvegen opparbeides av Nye Veger i forbindelse med utbygging av E6 Kvihammar-Åsen.		PU
Sykkelfelt Ole Vigs gate	-78		-78			
Sykkelparkering	147		147	Notat foreligger som beskriver alternativ modulbasert sykkelparkeringsløsning med tak og sykkelstativ med tilhørende kostnader som kan tilpasses behov og lokasjoner.	Ferdig	PU
Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vigs vgs	500		500	Notat foreligger som beskriver løsninger og kostnadsoverslag for tiltak langs Ringvegen som er delt i fire parseller.		PU
Mindre trafikktekniske tiltak	1 182		1 182		Løpende	DP/UB
Sum	20 553	0	20 553			

Kommentar: Mangler årsprognose pr prosjekt.

4.5 Trøndelag fylkeskommune

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Veg:

Seksjon Miljøpakken TRFK som ble opprettet i avdeling Veg 01.01.2023 har begynt å få satt organisasjonen. Det er etablert to team og forventes fortsatt økt rekruttering og bemanning med hensyn til kapasitetsbehov for å imøtekomme bestillinger på prosjekter i handlingsprogrammet.

I første tertial 2023 jobbet seksjonen med å få på plass entreprenører på konkurranser som har ligget ute på markedet, og forventer en vesentlig større produksjon og omsetning fra andre kvartal og ut året. Der er stort fokus på å sette realistiske prognoser og unngå mindreforbruk, og selvsagt styre de økonomiske rammene innenfor gitt økonomiske handlingsrom.

Seksjon Miljøpakken planlegger to lengre strekninger for sykkel og et større TS-prosjekt. Dette gjelder Heimdal-Selsbakk som er under reguleringsplanlegging, og det er varslet oppstart. Videre jobbes det med tre strekninger fra krysset Dybdahls veg x Torbjørn Bratts veg og helt opp til Blaklivegen på Utleir. Berg-Høstadkorsen er klar for utlysning, og det forventes prinsippavklaring i Kontaktutvalget knyttet til gang- og sykkelveg i ytre strøk.

For Innherredsvegen Øst er kontrakt signert med entreprenør. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme gitt i Miljøpakken. Forventet oppstart juni, og ferdigstillelse høsten 2025.

Fv. 704 Tanem-Tulluan hadde anleggsstart i mai 2022. Fremdriften har vært god, og ved utgangen av april 2023 er tunneldrivingen 80% fullført. Prosjektet har valgt å løse ut opsjonen i prosjektet, som betyr at hele prosjektet vil bli bygd. Dette sikrer full måloppnåelse i henhold til reguleringsplanen for prosjektet, og nye næringsarealer i området kan realiseres raskere.

Samferdsel:

I første tertial 2023 har Samferdselsavdelingen opprettet fire nye Miljøpakke-prosjekter. Herunder Mobilitetspakken, Modernisering av Gråkallbanen, Ekstratilskudd for drift av kollektivtilbudet, og Holdeplasspakke 1 fv.

Lading for Metrobuss (El-vei) - anskaffelsesprosessen er iverksatt og kontrakt med leverandør planlegges signert i juni 2023. I mars 2023 fikk vi innvilget søknad om pilotprosjekt fra Enova. Pilotprosjektet ble kostnadsberegnet til 28 MNOK inkl. mva, hvorav 20 MNOK fra Miljøpakken (fordelt på 10 MNOK i 2022 og 10 MNOK i 2023) og 8 MNOK fra Enova.

Mobilitetspakken har utarbeidet juridiske rammeverk med eksisterende aktører om bruk av etablerte tilbud med nye delte mobilitetstjenester, samt identifisert tekniske løsninger for dette (kortsiktig løsning). Vi har utforsket fremtidig samarbeid og integrasjon med Entur om nasjonal integrasjonsløsning (langsiktig løsning). Videre har vi utlyst konkurranse for

el-sparkesykler/el-sykler for Melhus, Malvik og Stjørdal, og tegnet kontrakt med samarbeidspartnere for samkjøringsprosjekt på Byneset. Identifisert konsept for pilotperiode ut 2023 i dialog med bransjen (Bysykler – fri bruk, el-sparkesykkel – fri opplåsing, bildeling – en time gratis per måned. Fordelene gis til periodekortkunder).

Modernisering av Gråkallbanen - det er besluttet av prosjektets styringsgruppe at fylkeskommunen skal ha hovedansvaret for trikkeanskaffelsen, mens Trondheim kommune får hovedansvaret for oppgraderingen av infrastrukturen. Trikkeanskaffelsen er per mai 2023 i en tidlig fase, hvor det skal innledes dialog med aktuelle trikkeprodusenter. Kunngjøring av konkurransen om trikkene er planlagt til slutten av 2023, med kontraktsinngåelse med leverandør rundt ett år senere.

Samarbeidet mellom partene i MoST (Mobilitetslab Stor-Trondheim) har iverksatt en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. MoST har startet opp arbeidet med å utvikle en søknad knyttet til teknisk infrastruktur relatert til mobilitet, endelig søknad skal sendes inn i oktober. Det er påbegynt en dialogprosess for å etablere felles samhandling med de andre storbyene (Oslo, Bergen og Stavanger) på området bymobilitet.

Tabell 4.5: Prosjektstatus Trøndelag fylkeskommune

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
22139A Teknologiprojekter (inkl. Micromobilitet Malvik)	9 327	5 000	4 327	Lav aktivitet i T1 grunnet kapasitetsutfordringer. Det har kommet inn mange innspill på behov og mulige tiltak, så det er berammet et møte i slutten av mai for å foreta en prioritering av disse og utarbeide en plan for gjennomføring. Bedre kapasitet som følge av nyansettelser, gjør at det forventes høyere aktivitet til høsten.	Løpende	Annet
Koordinering og administrasjon	3 795	3 800	-5	Kostnader Adm MP Veg og Samferdsel TRFK.		Annet
Aimsun, trafikkmodell for Trondheim (22141A)	212	212	0			Annet
Prosjektutvikling TRFK (22137A)	8 039	7 000	1 039	Div prosjektutvikling i regi av MP TRFK Veg og Samferdsel	12/24	PU
Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst	0		0			PU
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	1 489	1 400	89	Steinløsning mot vestsiden. Krever ekstra sikring, fører til ekstra kostnader og forsinkelser.		DP
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	10 561	8 700	1 861	Kontrakt signert, oppstart prosjekt mai.	Vår 2024	UB
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	62	80	-18	Sees sammen med linje 68, samme prosjektnummer		UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 704 Tanem - Tulluan	126 213	222 000	-95 787	Fv. 704 Tanem-Tulluan hadde anleggsstart i mai 2022. Fremdriften har vært god, og ved utgangen av april 2023 er tunneldrivingen 80% fullført. Vi forventer gjennomslag i tunnelen tidlig i juni 2023. Fremdriften for tunnelen er noe forsinket pga økt mengde innlekkasje av vann som må håndteres. Denne forsinkelsen vil føre til noe økte kostnader i prosjektet, men innenfor 10% usikkerhet på den indeksregulerte rammen, samt at åpningen av veien blir utsatt ca 1,5 mnd til okt/nov 2024. Byggingen av bruene er ca 40% fullført, og prosjektet planlegger på at alle betongkonstruksjoner er ferdig bygd innen jul 2023. Grunnerverv pågår, og ingen nye kjøpsavtaler er inngått. Usikkerheten rundt grunnervervskostnadene er fortsatt stor. Prosjektet har valgt å løse ut opsjonen i prosjektet, som betyr at hele prosjektet vil bli bygd. Dette sikrer full måloppnåelse i henhold til reguleringsplanen for prosjektet, og nye næringsarealer i området kan realiseres raskere. Vi ender på et periodisert merforbruk i 2023, som dekkes av friske midler i 2024.		UB
Ila - Trolle - Flakk	387		387			PU
22162A Videreutvikling av metrobussystemet	2 000	2 000	0	Oppdrag igangsatt hos AtB.	12/23	PU
23107K Holdeplasspakke 1 fv.	11 000	11 000	0	Ikke igangsatt. Skal iverksettes ila 2023.	12/23	UB
23109K Holdeplasser Skjerdingsstad	700	1 300	-600	Her ble det i siste kvartal av 2022 innhentet pris på bygging. Dette overskrider tildeling og det må søkes om ytterligere finansiering.		UB
23110K Modernisering av Gråkallbanen	2 307	2 000	307	Det er besluttet av prosjektets styringsgruppe at fylkeskommunen skal ha hovedansvaret for trikkeanskaffelsen, mens Trondheim kommune får hovedansvaret for oppgraderingen av infrastrukturen. Trikkeanskaffelsen er per mai 2023 i en tidlig fase, hvor det skal innledes dialog med aktuelle trikkeprodusenter. Kunngjøring av konkurransen om trikkene er planlagt til slutten av 2023, med kontraktsinngåelse med leverandør rundt ett år senere.	12/24	PU

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
23111K Lading for Metrobuss (El-vei)	10 000	10 000	0	Progresjon iht plan. Anskaffelse i prosess nå, kontrakt med leverandør planlegges signert juni 23.	12/25	Annet
23112K Mobilitetspakke	16 000	16 000	0	Progresjon iht plan. Avtaler om samarbeid med andre aktører godt i gang. Gjennomføres anskaffelse av mikromobilitet (el-sparkesykler) til Melhus, Malvik og Stjørdal ila mai, med oppstart ila august. Sparkesykler og bysykler tilgjengelig i AtBs app fra mai 23. Planlagt oppstart av samkjøringspilot på Byneset høsten 23.	Løpende	Annet
409202 Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	2 000	2 000	0	Skal iverksettes i 2023.	12/24	PU
409203 Utredning metrobusslinjene i Trondheim øst	500	500	0	Skal iverksettes i 2023. Mangler bestilling.	12/24	PU
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon Vlls gate	181	181	0			PU
Forprosjekt holdeplasser fv. 6686 Østre Rosten	300	300	0	Konseptvurdering er ferdig politisk behandlet sommeren 2023. Videre utredning 2. halvår. Antatt ferdig T1 2024.	Vår 2024	PU
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	381	380	1	Satt ut til konsulent. Ferdig primo 2023.	08/23	PU
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	207	207	0	PR-sak i løpet av T2 2023.	08/23	PU
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrobuss	5 400	5 400	0	Tiltaksoversikt utarbeidet. Igangsettes våren 2023.		UB
Fv. 6616 Løvsetvegen	1		1			PU
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	266		266			PU
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser	1 000	0	1 000	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	11 536	4 000	7 536	Prosjektering er i gang, oppstart bygging av noen holdeplasser etter sommeren.		UB
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	1 000	500	500	Prosjektutvikling for alle 3 prosjektene langs Ringvegen håndteres av Stjørdal kommune, deretter aktuelt at veieier tar prosjektet videre.		UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	435	435	0	På grunn av forsinkelser fra leverandør på nye skur har vi ikke kommet lenger enn at gjenbruksskur er fjernet fra opprinnelig sted, satt på lager og pusset opp. Utrulling av gjenbruksskurene vil skje våren-sommeren 2023. Tiltaket innebærer utkjøring og enkel fysisk tilrettelegging ved holdeplass for til sammen 8 leskur.	Høst 2023	UB
Holdeplasser Skjerdingsstad	700		700	Ikke igangsatt.		
Holdeplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner	5 000		5 000	Ikke igangsatt.		
Innfartsparkering Buvika	293	0	293	Avklart at prosjektet ikke er fylkeskommunalt prosjekt, men må avklares hvordan dette løses med restmidler (belønningsmidler) opp mot SVV.		DP
Innfartsparkering, planlegging	0		0			PU
MP Fv. 950 Storsand-Hommelvik (22153K)	2 500		2 500			PU
MP Tilrettelegging for nye leskur fv. (22147K)	3 520	3 500	20	Sekkepost. Det arbeides fortløpende med etablering av nye leskur der det er et behov, iht. bymøbleringsavtalen og prioriteringsliste. Ca. 25 leskur vil plasseres på fylkesveg i løpet av avtaleperioden (2025).	12/24	UB
MP Tiltak etter trasebefaringer fv. (22145K)	10 097	8 000	2 097	Bestilt resterende reasfaltering og forsterking av metrobussholdeplasser. Disse planlegges utført: Berg studentby retning fra sentrum, Lerkendal fra sentrum, Studentersamfunnet 4, Hestehagen begge retninger og Bergheim fra sentrum.		UB
Snuplass Brekkåsen	-809	0	-809			PU
Snuplass og holdeplass på Steintrøvegven	1 000	0	1 000			DP
Sykehusområdet, trafikkanalyse	327	100	227	Ferdig		PU
Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstad krysset	169		169	Ferdig. Ses i sammenheng med utredning Bjørndalsbrua. Sak forelegges PR i 2. halvår.		PU
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	0		0			PU
09100K Drift kollektivtransport	243 400	233 300	10 100	I henhold til avtalt tilskuddsnivå AtB.	Løpende	Annet

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
09100K Ekstra driftstilskudd kollektivtransport	30 000	23 000	7 000	Progresjon iht. pplan. Ligger inne bestillinger som kan utvide ordningen med fleksibel transport og nye rutetilbud drift.	Løpende	Annet
21114K Reduserte billettpriser	149 300	69 000	80 300	Justert ift takstøkning og vekst av antall reiser i togsamarbeidet.	Løpende	Annet
22157K/22158K Drift lokalbuss Malvik og Melhus	6 300	6 300	0	Lokalbuss Melhus går iht plan. Status Malvik kjører kombinasjon biogass og biodiesel.	Løpende	Annet
22159K Biodiesel	20 000	0	20 000	Ikke igangsatt. Gjeninnføringen av HVO på bussene i Trondheim lar seg ikke gjennomføre uten å handle drivstoffet fra en annen drivstoffleverandør enn den som i dag leverer drivstoff til Tide Buss og Vy Buss. Merkostnadene er anslått til mellom 50-60 mill/år, dette er betydelig mer enn den vedtatte økonomiske rammen på inntil 20 mill/år. Usikker effekt på miljømål.		Annet
23113K Aldersvennlig transport	8 600	8 600	0	Aldersvennlig transport leverte rapport på pilot 2022. Igangsettes videre utvidelse i 2023.	Løpende	Annet
Garantiramme drift av kollektiv	40 000	0	40 000	SEK: Ikke rapportert på prosjektet, må kvalitetssikres av fylket. Tekst fra årsrapport 2022: "Ble ikke behov for å benytte garantirammen i 2022, grunnet tilstrekkelig statlig kompensasjon for bortfalte inntekter grunnet koronapandemien. Deler av summen ble videreført i KU-sak 46/22 "Avklaring av økonomisk handlingsrom for AtB 1. halvår 2023", grunnet ekstraordinære økninger i rutekjøpskostnadene, som skyldes utvikling i drivstoffpriser, rente og kostnader til arbeidskraft. KU vedtok at 40 millioner av KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK forlenges ut første halvår 2023 for å redusere behovet for rutekutt."		Annet
Fv. 707 Brå bru	32 838	31 230	1 608	Entreprenør er innstilt til jobben med Brå bru, med tilbudssum på 54 millioner eks. mva. Forventer kontraktsgenerering andre halvdel av mai, og anleggsstart i juni. Ferdigstillelse høsten 2024.		DP, UB
MP FV. 902 Tonstadbrinken - Sandm	993	900	93	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioriteringer. Ferdigstilles i løpet av 2023.		PU
Utredning Johan Tillers veg del 2	505	505	-0	Ferdigstilles i T2. Sak til PR i høst.	08/23	PU

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Elgeseter gate, planlegging	1 000	3 000	-2 000	Fylkeskommunen vil fremme en sak og foreslå at reguleringsplanen i Elgeseter gate deles i to. Saken vil bli lagt frem i andre kvartal. Selve reguleringsplanarbeidet har ikke blitt påstartet, i påvente av beslutning om deling av plan.		DP
Fv. 6692 Innherredsveien, vest	2 000		2 000	Ikke igangsatt.		
Innherredsveien øst	147 373	45 000	102 373	For Innherredsvegen øst er kontrakt signert med entreprenør, og det er Trym Anlegg som skal utføre jobben. Kontraktssum er på 228 millioner eks mva. Totalprognosen for prosjektet er innenfor styringsramme gitt i Miljøpakken. Forventet oppstart juni, ferdigstillelse høst 2025.	Høst 2025	DP, UB
Kongens gate, planlegging	91 011	16 650	74 361	For å sikre fremdriften i prosjektet Kongens gate er det behov for å få godkjent en styringsramme for Kongens gate delstrekning 2 og 3. Styringsmålet er på 402 millioner 2023-kr. Det vil bli fremmet en egen sak om styringsramme og tilhørende investeringsbeslutning før sommeren. Parallelt med avklaringer knyttet til kryssløsninger, spesielt Mellomila, er det satt i gang planlegging for å få gjennomført en anskaffelse av entreprenør høsten 2023. Det er utarbeidet en kontraktsstrategi hvor hovedentreprisen vil bli lyst ut som en totalentreprise med samspill regulert iht. NS8407. Det gjenstår fremdeles en del tekniske avklaringer i prosjektet og tredjeparter. Ellers gjennomfører vi en forberedende entreprise på VA-arbeider i Batterigata høsten 2023.		DP, UB
MP Metrobusstrase Nyhavna (22163M)	6 233	5 750	483	For prosjektet med ny metrobusstrase på Nyhavna har det vært mye arbeid med forutsetninger og trafikk. Skal nå starte arbeidet med teknisk plan i mai. Ligger fortsatt på plan for overordnet fremdrift, men usikkerhet på avklaring med interessenter som kan ta mer tid. Prosjektets økonomi er presset på planmidlene som er bevilget og vi vil ha fokus på dette i kommende periode.		DP

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
23134 MoST Mobilitetslab Stor-Trondheim	11 200	11 200	0	MoST oppretter tre typer prosjekter: studentprosjekter, fellesarenaprojekter og utviklingsprosjekter. Samarbeidet mellom partene i MoST har iverksatt en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. MoST har startet opp arbeidet med å utvikle en søknad knyttet til teknisk infrastruktur relatert til mobilitet, endelig søknad skal sende inn i oktober. Vi avholder jevnlig seminarer for å dele kunnskap og få nye innspill til prosjekter. Det er påbegynt en dialogprosess får å etablere felles samhandling med de andre storbyene (Oslo, Bergen og Stavanger) på området bymobilitet.	Løpende	Annet
Fv. 6650 Byåsveien Huseby	58		58	Støyutredning er nå gjennomført. I tillegg er det laget skisser og illustrasjoner av ny skjerm. Se eget prosjektark.		PU
Fv. 6650 Byåsveien nedre, IIa - Breiblikveien	0		0	Strekningen omfattes av Byåsveienprosjektet.		PU
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	378		378	Støyutredningen er nå ferdigstilt.		PU
Fv. 812 Byåsveien Breiblikveien - Johan Falkbergets vei	0		0	Strekningen omfattes av Byåsveienprosjektet.		PU
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	188		188	Prosjektet er klart til oppstart.		PU
Fv. 812 IIa - Havstein	0		0	Strekningen omfattes av Byåsveienprosjektet.		PU
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	0		0	Støyutredning er nå gjennomført. I tillegg er det utarbeidet tegninger for ny skjerm. Gjenstår fortsatt noe jobb med å utarbeide fullstendig byggeplan. Se eget prosjektark.		PU
Kong Øysteins veg del 1 (Støyskjerm, rundkjøring - Bromstadbuen)	342	300	42	Sees sammen med linje 27, samme prosjektnummer		UB
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakerringen	0		0	Prosjektet er klart til oppstart.		UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
MP Fv6658 Utleirvegen vest, Steindalsvegen-Blaklivegen, Støyskjerming-Byggeplan	6 692	5 700	992	Her har det pågått byggeplanarbeid. Tiltakene berører mange grunneiere, og tidkrevende arbeid med frivillige avtaler fører til at vi ikke får gjort tenkte tiltak til antatt tid. For deler av prosjektet der det er signert avtaler er antatt anleggsstart Q3 2023.		UB
MP Fv6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Blaklivegen, Sykkelvei med fortau/støyskj., reg.plan	5 805	1 450	4 355	Konsulent jobber med reguleringsplan, antatt 1. gangs høring til sommeren.		DP
MP Støyskjerming Singsaker skole	635	63	573	Restarbeid på utskifting av masser inkl. arbeidsvarsling.		UB
Støypakke 1 fv.	1 500		1 500	Ikke påbegynt, men tiltak/prosjekstrekningsklare.		
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg 2020	1 239	0	1 239	Tiltakene er ferdigstilte, støyttiltak på hus i Byåsveien og i Ringvålveien. Avventer avslutning av prosjektet grunnet en advokatsak med grunneier som må ferdigstilles før det sluttrapporteres.		DP, UB
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	2 000		2 000	Inngår i prosjektnummer 407308 - Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien. Kommentert der.		DP
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	200		200	Tiltakene dekkes av fylkeskommunale midler. Avsatte midler ønskes omdisponert til andre støyprosjekter.		PU
E6 Brattørbrua, forprosjekt	4 000		4 000	Utføres av SVV.		
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	0		0			PU
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahls	200	100	100	Startes Q1.		PU
Fv. 6656 Bøckmans veg	0		0	Forventet trafikkåpning oktober/november 2023. Grøntarbeid vår 2024.		PU
Fv. 6656 Bøckmans veg	3 000		3 000			
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	1 000	0	1 000	Prosjektet er nedprioritert, og kan kanskje tas opp mot slutten av høsten 2023. Nærmere status kommer når vi begynner å jobbe med prosjektet.		DP
Fv. 6664 Strindveien nedre	1 000		1 000	Ikke igangsatt.		
Fv. 6666 Singsakeringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	2 000	0	2 000	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	500	500	0			PU
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossvegen	448	0	448	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		PU
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV	500		500	Ikke prioritert i 2023.		PU
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	500	500	0	Prosjektet må avklare utforming med veieier. Stjørdal kommune rapporterer.		UB
Fv. 708 Vollmarka	1 000		1 000	Ikke igangsatt.		
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Stavset	1 000	300	700	Behov for å se denne i sammenheng med utredning på strekningen. Noe lav prioritet.	03/24	DP
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	0		0			PU
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	0		0			PU
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	0		0			PU
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	300		300			PU
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	200	200	0	Ses i sammenheng med SVVs bruprojekt på strekningen, og utvidelse av nevnte bru.		PU
Fv. 950 GS Reppe-Være	23 323	49 700	-26 377	På Reppe-Være har det pågått arbeid med sikring av skjæring med løsmasser som førte til forsinkelser. Sikring er ferdig gjennomført, og det gjenstår bygging av støttemur. Som følge av sikring av løsmasseskjæring ble sprengningsaktiviteten utsatt, dette medfører kostnads- og fremdriftskonsekvenser. Med utgangspunkt i forventet indeksjustering frem til prosjektets ferdigstillelse, antar vi å holde oss innenfor gitte rammer. og det vil derfor være et periodisert merforbruk i 2023, som dekkes av friske midler i 2024		UB
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	6 145	0	6 145	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Lokale veiltak Sluppen	33 300	33 300	0	SEK: Det er ikke rapportert på prosjektet, må kvalitetssikres av fylket. Tekst fra årsrapport: "Tall oppgitt ekskl. mva. Prosjektet Sluppen rekkefølgekrav omfatter utbygging av gang- og sykkelundergang, ombygging av holdeplasser og etablering av sykkelveg langs Holtermannsveien. Dette er rekkefølgekravene stilt i forbindelse med utvidelsen av E6-rampene. Rekkefølgetiltakene befinner seg på fylkesveg, men utføres av SVV. Det er i sin helhet finansiert av post 66, midler til lokale vegtiltak."		UB
MP Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (22113S)	2 000	5 800	-3 800	Inngått avtale med konsulent på prosjektering. Strekningen har prioritert målgruppe på gående og sykelse, samt ivaretagelse av støy. Planene har som målsetning å gi en kraftig oppdragering av eksisterende veginfrastruktur		DP
MP Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk (21104S)	3 000	3 000	0	Denne gjennomføres av SVV etter avtale.		PU
MP Fv.6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen	994	7 065	-6 071	Inngått avtale med Multiconsult på prosjektering. Strekningen har prioritert målgruppe på gående og sykelse, samt ivaretagelse av støy. Planene har som målsetning å gi en kraftig oppdragering av eksisterende veginfrastruktur		DP
MP Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk	6 001	10 230	-4 229	Inngått avtale med konsulent på prosjektering og prosjektet er under reguleringsplanlegging oppstart er varslet. Det vil bli gjennomført betydelige geotekniske undersøkelser sommerhalvåret 2023. Vi forventer at første plan, altså den nordligste del nærmest Sluppen, blir sendt på høring første kvartal 2024		DP
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	186		186			PU
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	1 700	0	1 700	Gjennomføres ikke før tidligst 2024, pga prioriteringer		DP
Tiltak etter GS-inspeksjon	10 126		10 126	Det er gjennomført inspeksjoner i 2. halvår 2022. Tiltak etter disse inspeksjonene vil bli gjennomført i 2023.		PU
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg	10 000	10 000	0	Løpende.		UB

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1 000	7 065	-6 065	Inngår i prosjektnummer 407308 - Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien. Kommentert der.		DP
Fv. 6584 Lyngenvegen	500		500	Ikke igangsatt.		
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	32 072	20 056	12 016	Begynt arbeid med jobb på vannrør og utlegg stein på Høstad. Steinløsning mot vestsiden. Krever ekstra sikring, fører til ekstra kostnader og forsinkelser. Del 1 med fjellskjæring og sikring 80% ferdigstilt, planlagt oppstart hovedentreprise i august 2023.		UB
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	1 000	0	1 000	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannveien	1 162	1 000	162	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	600	600	0	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	300	300	0	Prosjektering påstartet, men får ikke utført alle tre tiltakene for bevilget sum. Kommer tilbake med en PR-sak på mulige tiltak og anbefalinger.		UB
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen, krysstiltak	500	500	0	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioritering. Ferdigstilles i løpet av 2023.	12/23	PU
Fv. 707 Leinstrandvegen	1 800	0	1 800	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer		UB
Fv. 707. Spongaldsvegen, Berg - Høstadkorsen	-7 001	0	-7 001	Berg-Høstadkorsen er klar for utlysning, og vi avventer prinsippavklaring i Kontaktutvalget knyttet til gang- og sykkelveg i ytre strøk. Hvis prinsippavklaringen medfører at staten blir enig med Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune vil vi lyse ut denne førstkommende høst. Pga usikkerheter er prognose i 2023 satt til 0.		DP, UB
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover	26 387	1 000	25 387	Jobber med avrop på konsulent for byggeplanlegging. Ambisjon om ferdig byggeplan høst 2023.		DP
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	0		0			PU

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdig- stilling	Fase
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	200		200			PU
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	500	200	300	Gjennomføring noe utsatt på grunn av prioritering. Ferdigstilles i løpet av 2023.		PU
Gamle Okstadbakkan / Øvre Sjetnhaugen, kryssutbedring	0		0			PU
Mindre trafikktekniske tiltak fv.	5 564	3 500	2 064	Det er bestilt fartshumper og nedsatt fartsgrense på fv. i Melhus kommune + vurderer behovet for forsterket belysning i flere krysningspunkt i Trondheim kommune. Flere tiltak vurderes.		UB
MP Fv. 707 Circle K Klett (22134TS)	2 982	682	2 300	Utarbeidet byggeplan er avslått av Circle K. Vurderer om vi skal komme med andre alternativer eller om saken foreslås avsluttet. Det vil fremmes en sak for PR ila året.	12/24	UB
MP Fv. 715 Trolla-Flakk (22133TS)	489	0	489	Gjennomføres ikke før i 2024, pga prioriteringer.		DP, UB
Sum	1 238 367	933 541	304 826			

Supplerende kommentarer av sekretariatet (SEK) knyttet til:

- Garantiramme drift av kollektiv
- Lokale veitiltak Sluppen

4.6 Statens vegvesen

Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

Det vises til kommentarer i tabell 4.6. UtB er Utbygging midt, ToS er Ttransport og samfunn.

Tabell 4.6: Prosjektstatus Statens vegvesen

Prosjekt SVV/UtB	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
E6 Jaktøya - Sentervegen	45 559	10 000	35 559	Forventet varig mindreforbruk på minst 115 mill. 15 mill. statlige midler, er overført til Klettkrysset ifbm. årsoppgjørdisposisjonene 2022-23. Arbeid med støyskjerming og rensedam på Hårstad ble slutført i 2022. Anlegsskadeskjønn gjenstår - anslått utbetaling ultimo 2023. Regnskapsmessig avslutning 2023.	02/19	UB
E6 Klett, ombygging kryss	13 652	6 000	7 652	15 mill. kr statlige midler ble overført fra Jaktøya-Sentervegen i forbindelse med årsoppgjøret 2022/2023 - og bokført prosjektet i jan. 2023, til dekning av merforbruk i 2022. 20 mill. kr i bompenger (av tot. 30 mill/23-kr) ble rekvirert allerede i 2022. Midlenene var bevilget fra Miljøpakken - KU-sak 11/21 - men tildeling over statsbudsjettet kom først i 2023. Årsprognosen er 7,7 mill lavere enn disponible midler - og totalprognosen 11,8 mill under godkjent ramme.	12/22	UB
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	299 694	500 000	-200 306	Frist for ferdigstillelse i juni 2024, men forventes åpnet allerede 16. oktober 2023. Tilbakebetaling av forskudd (855 mill/19-kr) - "uten kompensasjon for renter og prisstigning", ref St.prp. 110S (2018-2019) - vil pågå 2024-2029, avhengig av årlige tildelinger over statsbudsjettet.	10/23	UB
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen	6 000	6 000	0	Statlige programområdemidler riksveg (BvA). Finansiering av sykkeltiltak på Rv. 706 Nydalsbrua. 50 mill. 20-kr - tilsvarer 62,3 mill 23-kr (gml. prognoseindeks 2%). Resterende finansieringsbehov er innmeldt til statsbudsjett 2023 og 2024 - og til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026/2024-2027. Forventet åpningstidspkt. er det samme som på Rv. 706 Nydalsbrua - 16. oktober 2023.	10/23	UB

Prosjekt SVV/UtB	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Rv. 706 Hovedsykkelveg Gildheim - Leangbrua	-6 098	1 000	-7 098	Statlige programområdemidler riksveg (BvA). Prosjektet ligger p.t. ikke i SVVs gjennomføringsplan - men UTB midt er klar til bygging så snart klarsignal/oppstartbevilgning gis. Omfanget i prosjektet er redusert i forhold til godkjent prognose for sluttkostnad. Hangarbrua er flyttet til prosjektet Rv 706 Leangbrua - Dalenbrua - og det vil bli gjennomført nye anslag for begge prosjektene. Tidspunkt forventet ferdigstillelse forutsetter bevilgning i 2024.	11/25	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Leangbrua - Dalenbrua	30 440	38 000	-7 560	Statlige programområdemidler riksveg (BvA). Bygging pågår - og varig mindreforbruk er estimert til 60 mill (åpnes aug. 2023). Prosjektet utvides derfor innenfor egen styringsramme, samt 27 mill. av innsparte midler fra Rv. 706 Dalenbrua-Lilleby skole - til også å bygge Hangarbrua (tidl. Rv. 706 Gildheim-Leangbrua). Hangarbrua åpnes for trafikk våren 2025.	08/23	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Dalenbrua - Lilleby skole	40 735	-315	41 050	Statlige programområdemidler riksveg (BvA). Åpnet i 2021 - finansiell avslutning i 2023. Varig besparelse på 27 mill ift SVV-styringsramme. Det er i tillegg tildelt 14 mill for mye over statsbudsjettet p.d. - og UTB midt foreslår å omdisponere totalt mindreforbruk (41 mill.) til øvrige delstrekninger mellom Gildheim og Pirbrua. Årets "negative" prognose skyldes netto innbetaling fra Trondheim kommune (VA-kostnader).	09/21	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate, byggefase	0	0	0	Statlige programområdemidler riksveg (BvA). Gjeldende anslag byggefase, 152,5 mill./21-kr. (pr. juni -22) inkluderer 7,5 mill i forventede plankostnader - ref. innspill til Miljøpakkens HP 2023-26. Behov for byggemidler er innmeldt i UTB midts innspill til statsbudsjett 2024/25. Tidspunkt forventet ferdigstillelse forutsetter bevilgning i 2024.	12/25	UB
Rv. 706 Hovedsykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate, plan	2 456	500	1 956	Statlige planmidler, inngår ikke som del av Miljøpakkens finansieringsgrunnlag i byvekstavtalen. Planprosjektet er avsluttet, reguleringsplan vedtatt desember 2022. Prosjektet er finansielt avsluttet og byggefaseprosjekt opprettet i 2023 (B12174). Udisponert planmidler er omdisponert til andre planprosjekter i UTB midt.	12/22	DP

Prosjekt SVV/UtB	Disponible midler 2023	Årsprog. 2023	Disp. midler - Årsprog.	Status økonomi og fremdrift	Ferdig-stillelse	Fase
Rv. 706 Hovedsykkelveg Nortvedtsgate - Pirbrua	0	0	0	Statlige planmidler, inngår ikke som del av Miljøpakkens finansieringsgrunnlag i byvekstavtalen. PU-prosjekt avsluttet i TOS-regi, feb. -23. Tildelte planmidler i 2022 (1 mill) er omfordelt - og UTB midt har spilt inn nytt behov i sitt innspill til statsbudsjett 2024/25 (hhv. 3/3 mill). Prosjektet vil bli gjenåpnet.	12/25	
E6 Tonstad - Sluppen, hovedsykkelveg	4 000	4 000	0	Statlige planmidler - reguleringsplanarbeid på strekningen E6 Tonstad-Selsbakk (tidligere E6 Tonstad-Sluppen). Reguleringsplan forventes ferdigstilt i 2023.	12/23	DP
Rv.706 Selsbakk-Sluppen, hovedsykkelveg	2 000	2 000	0	Faseovergang fra TOS/PU-prosjekt ved årsskifte 2022/23. Forventet vedtatt RP ila. 2024.	12/24	DP
E6 Rotvoll - Malvik grense, hovedsykkelveg	3 000	0	3 000	Statlige planmidler. Mindreforbruk fra 2022 (1 mill) og årets tildeling (2 mill) blir omdisponert til andre planprosjekter i UTB midt i 2023. Det legges ikke opp til planaktivitet på dette prosjektet i 2023, grunnet usikkerhet knyttet til når evt. investeringsmidler kommer.		
Sum SVV/UtB (Miljøpakken)	429 982	560 685	-130 703			
Sum SVV/UtB statlige planmidler	11 456	6 500	4 956			
Sum SVV/UtB totalt alle midler	441 438	567 185	-125 747			
Koordinering og administrasjon	2 720	1 500	1 220		Løpende	Annet
Prosjektutvikling SVV	4 056	2 000	2 056		Løpende	Annet
Sum SVV/ToS	6 776	3 500	3 276			
Sum SVV totalt (Miljøpakken)	436 757	564 185	-127 428			

4.7 Sekretariatet

Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariatets oppgaver, inkludert lønnskostnader.

Tabell 4.7: Prosjektstatus sekretariatet

Prosjekt	Disponible midler 2023	Årsprognose 2023	Disp. midler - Årsprognose	Status økonomi og fremdrift	Ferdigstillelse	Fase
Sekretariatet	6 503	5 900	603	Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariat, inkludert lønnskostnader.	Løpende	Annet
Evaluering og trafikkdata	4 260	3 000	1 260	Finansierer innhenting, bearbeiding og fremstilling av tilgjengelig data, inkludert tilgang til Reisevaneundersøkelsen (RVU) og Trondheimsindeksen. Trafikkdata er relevant som beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår, samt årlig kostnad for manuell telling av gående og syklende inn til Trondheim sentrum.	Løpende	Annet
Kommunikasjon	9 675	4 100	5 575	Kommunikasjonsarbeid mot Miljøpakkens målgrupper med informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter. Det arbeides også med arrangementer og holdningskampanjer med vekt på gående, sykkel og kollektivtrafikk. Drift av nettsiden miljøpakken.no og Miljøpakkens tilstedeværelse på sosiale medier inngår også. Det gjennomføres spørreundersøkelser som måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid. Kommunikasjonsrådgivere tilsvarende 1,7 årsverk.	Løpende	Annet
Komparative studier bymiljøpakker	943	943	0	I august 2019 inngikk NORCE en samarbeidsavtale med Miljøpakken i Trondheim om forskningsprosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» med varighet til 31. juli 2023. Prosjektet skal levere en serie rapporter om byvekstavtalene på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim.	07/23	Annet
Sum	21 381	13 943	7 438			

Felles plan for prosessen fram mot
Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029
(MST2029)

1. Bakgrunn og formål

August 2029 starter driften av nytt mobilitetsanbud i Stor-Trondheim. Operatøren(e) som vinner kontrakten(e) vil ha behov for om lag to år til oppstartsforberedelser. Før det vil AtB trenge rundt ett år på anbud og tildeling, og et halvt år på å utarbeide konkurransegrunnlaget. Det betyr at politiske vedtak må være fattet og oppdragsbrev til AtB utarbeidet ved årsskiftet 2025/2026.

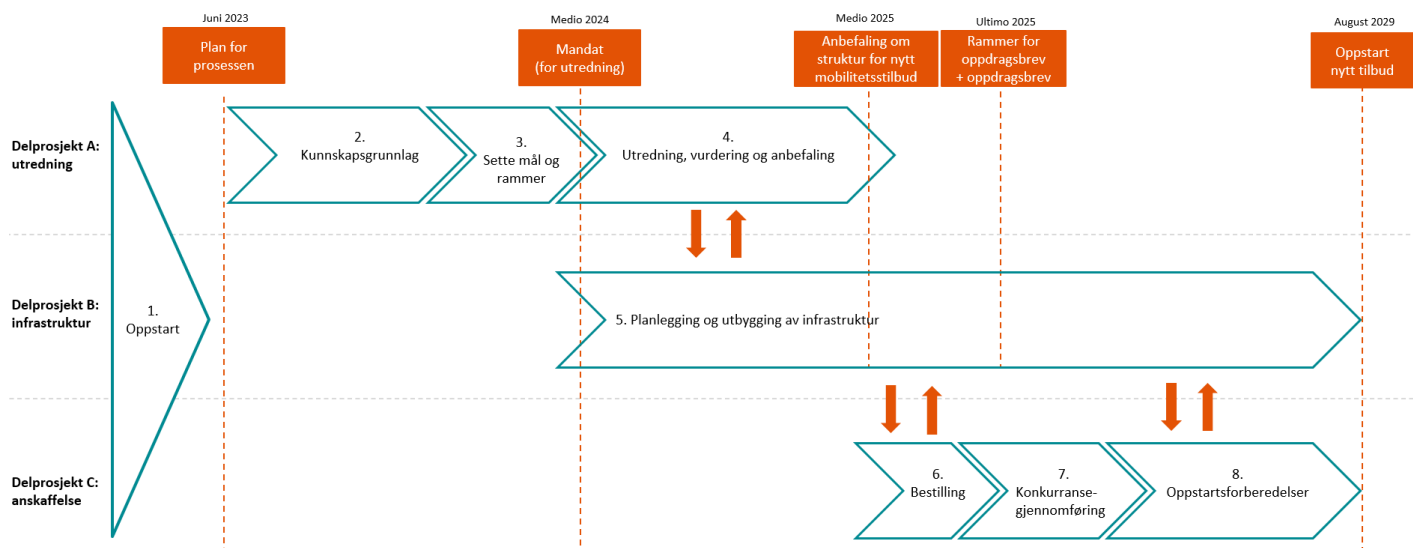
Tilretteleggingen for nye mobilitetsløsninger er krevende. Planprosesser tar lang tid og bygging av infrastruktur avhenger av kapasitet hos både vegeiere og leverandører. I tillegg bør nye teknologiske løsninger være tilstrekkelig testet. Plan- og byggeprosessene for den nødvendige infrastrukturen til 2029 bør fortrinnsvis starte medio 2025.

Store deler av kollektivtransporten i Stor-Trondheim gjennomføres med tilskudd fra Miljøpakken. Det er Miljøpakkens parter som beslutter nivået på tilbudet, finansierer nødvendig infrastruktur og vurderer tiltak ut fra måloppnåelse. Ambisjonsnivå og rammer må besluttes i et samspill mellom partene i Miljøpakken. Organiseringen av prosjektet, med roller, myndighet, rapporteringslinjer og spilleregler er derfor helt nødvendig å gjøre i samspill med Miljøpakkens organer og parter.

All erfaring tilsier at det fram mot 2029 vil dukke opp forhold som gjør at man må endre eller justere kurs på krevende tidspunkt i prosessen. Formålet med denne planen er å avklare sentrale forutsetninger og avgrensninger, samt definere organisering av prosjektet, framdrift og milepæler på overordnet nivå. Målet er at planen gjennom dette skal bidra til å sikre *en mest mulig* forutsigbar prosess. Videre at Miljøpakkens parter, ved å etablere en omforent plan for de viktigste milepælene, beslutningspunktene og leveransene, gir prosjektet den nødvendige forankring og robusthet i årene fremover.

2. Tidslinje fram mot 2029

Figuren under viser de ulike stegene i prosessen fram mot oppstart av nytt anbud høsten 2029 på overordnet nivå:



Figuren baserer seg på et skille mellom tre delprosjekt:

- A. Utredning av nytt mobilitetstilbud og infrastruktur
- B. Planlegging og utbygging av infrastruktur
- C. Anskaffelse av nytt mobilitetstilbud

Fase 1 er arbeidet med denne planen. Denne fasen er felles for, og forut for, de tre delprosjektene.

Fase 2 «Kunnskapsgrunnlag» er en omfattende fase, der hovedmålet er å innhente den innsikten og kunnskapen som trengs for å kunne vedta et mandat for utredning av det nye mobilitetstilbudet. Hva slags kunnskap som må innhentes i fase 2, avhenger dermed av hvilke rammer aktørene ønsker å avklare i mandatet. Det må settes tydelig strategisk retning på flere viktige områder i mandatet, slik at viktige rammer for utredningsarbeidet er på plass:

- Omforente mål for tilbudet
- Økonomiske rammer for tilbudet
- Klimaambisjoner
- Hvilke mobilitetstjenester som skal omfattes av det tilbudet som anskaffes, og hvordan tilbudet skal henge sammen med øvrig mobilitetstilbud
- Overordnede prinsipper for tilbudsstruktur/rutestruktur

Det innebærer at den innsikten som trengs for å beslutte strategisk retning på disse områdene må innhentes i kartleggingsarbeidet i fase 3. Det er kritisk at mandatet avklarer strategisk viktige forhold tydelig nok til at utredningsressursene og kapasiteten i utredningsarbeidet (fase 4) kan brukes på treffsikre analyser av hvordan tilbudet skal innrettes for å gi størst mulig måloppnåelse innenfor de gitte rammene.

Fase 2 bør begynne med en grundig evaluering av dagens tilbud i Byvekstområdet. En slik evaluering bør blant annet vurdere de viktigste prinsippene som dagens tilbud er bygget rundt, og dermed legge til rette for en vurdering av om, og i så fall hvordan, man skal bygge videre på disse. Eksempler på slike prinsipper er valgt «metrobusstandard», gjennomgående linjer vs. pendeldrift og nettverksløsning osv.

Arbeidet i fasen skal skje i samarbeid mellom partene (se pkt 3 under) og AtB.

Fase 3 «Sette mål og rammer» handler om at partene basert på kunnskapsgrunnlaget utformer mandat for det videre utredningsarbeidet. Mandatet skal være omforent mellom partene, og anbefales vedtatt i bystyre/kommunestyre for kommunene i Miljøpakkesamarbeidet basert på en felles innstilling (se pkt 3 under).

Fase 4 «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet. Det skal også utredes hvordan konkurransen (anbudet) skal gjennomføres. Utredninger av forhold ved konkurransegjennomføring, kontraktstrategi osv. ligger naturlig innenfor fylkeskommunen og AtBs suverene ansvarsområde, og de må derfor eie den delen av utredningsarbeidet alene. Resultatet av dette utredningsarbeidet er i enkelte tidligere prosesser omtalt som en «anbudsstrategi». Utredningsarbeidet skal basere seg på god bruk av kompetansen fra de involverte aktørene (se pkt 3 under), og lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029, som legges til grunn for å beslutte rammene for fylkeskommunens oppdragsbrev til AtB for arbeidet med anskaffelsen.

Fase 5 «Planlegging og utbygging av infrastruktur»

Planlegging av et nytt mobilitetstilbud må skje med utgangspunkt i den infrastrukturen som finnes, og må ta høyde for alle pågående prosesser som vil medføre endringer i arealdisponering og infrastruktur, som nye vegprosjekter. Det er likevel all grunn til å tro at det nye tilbudet vil utløse behov for endringer i foreliggende infrastruktur. Erfaringer fra tidligere prosesser, og særlig Metrobussprosjektet, tilsier at en kritisk suksessfaktor i arbeidet er at det blir tett sammenheng mellom arbeidet med planlegging av tilbudet (delprosjekt A), arbeidet med infrastruktur (delprosjekt B) og anskaffelsen (delprosjekt C).

I praksis innebærer dette at:

- Utredningene av struktur for mobilitetstilbudet og infrastruktur må henge godt sammen, og det må være felles bevissthet om at disse forholdene er gjensidig avhengige av hverandre. Infrastruktur må planlegges ut fra behovene i tilbudsstrukturen, men tilbudsstrukturen må også planlegges ut fra hvordan tilgjengelig infrastruktur er, og hvilke behov for endring i infrastruktur som vil komme av endringer i tilbudet. For eksempel: om det vurderes at kapasiteten på en linje bør økes og at den beste måten å gjøre det på er å sette inn større materiell, må betydningen for infrastruktur vurderes allerede her, og man må vurdere om konsekvensene ved å tilpasse infrastruktur til større materiell er så omfattende at det heller lønner seg å øke frekvensen.
- Det må være tydelige overleveringer fra arbeidet med tilbudsstruktur til arbeidet med ny infrastruktur, der tilbudsstrukturen får betydning for hvordan infrastruktur skal planlegges og utbygges.
- Planlegging og utbygging av ny infrastruktur kan ikke starte før viktige prinsipper for tilbudet er avklart. Overleveringene fra tilbudsstruktur til infrastruktur må derfor skje tidlig nok. Det betyr også at den må skje gradvis, ettersom utredningsarbeidet skrider fram, slik at planarbeid kan komme i gang i tide.

Ettersom planleggingsarbeidet har kommet et stykke på vei vil prosjektet koordinere og iverksette flere utbyggingsprosjekt hos de ulike vegeierne, se pkt 3 under.

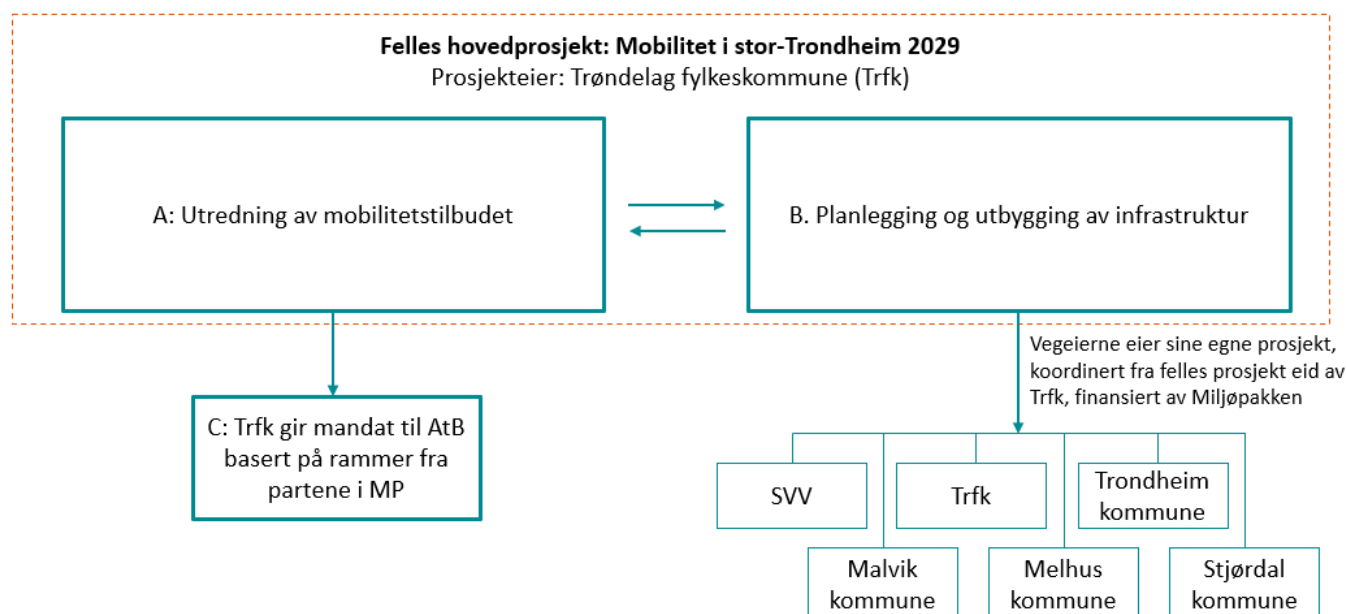
Fase 6 «Bestilling» handler om at partene utformer rammer for et oppdragsbrev til AtB for arbeidet med planlegging og gjennomføring av anskaffelsen. Selve oppdragsbrevet eies av fylkeskommunen som oppdragsgiver for AtB, men rammene for det skal være omforent mellom aktørene. Også dette grunnlaget (beskrivelse av rammene) anbefales vedtatt i bystyre/kommunestyre for kommunene i Miljøpakkesamarbeidet, basert på en felles innstilling (se pkt 3 under).

Fase 7 handler om AtBs planlegging og gjennomføring av anbudskonkurranse for kjøp av mobilitetstjenestene, innenfor rammene av oppdragsbrevet.

Fase 8 er oppstartsforberedelser både hos operatørene (kjøp av materiell, rekruttering, skiftplanlegging, opplæring osv.), hos AtB (kvalitetssikring av operatørenes oppstartsforberedelser, kommunikasjon og markedsføring, planlegging av informasjon og teknologi osv.) og hos de øvrige partene. I denne fasen vil det være stor aktivitet i arbeidet med infrastruktur, som må henge sammen med oppstartsforberedelsene.

3. Organisering og styringslinjer

Et premiss for arbeidet er at det i størst mulig grad skal følge de ordinære prosessene og styringslinjene i Miljøpakken. Det betyr at viktige beslutningsgrunnlag skal vedtas av partene, basert på felles saksframlegg, koordinert av Miljøpakken. Arbeidet er omfattende og komplekst, og i intensive faser vil det være behov for tettere oppfølging enn hva som anses mulig innenfor rammene av de vanlige møtestrukturene i Miljøpakken. Derfor etableres en egen organisering for arbeidet, med et felles hovedprosjekt, der Trøndelag fylkeskommune formelt står som prosjekteier:



Selv om fylkeskommunen er prosjekteier skal partene gjennom Miljøpakken ta felles eierskap til utredningsarbeidet fra starten av, og man skal gjennom samhandlingsstrukturene i Miljøpakken sikre tilstrekkelig sammenheng mellom de to delprosjektene og andre pågående prosesser.

For delprosjekt A: utredning av mobilitetstilbudet vil det i løpet av fase 6 skje en overlevering fra det felles prosjektet til fylkeskommunen, som er den som sender oppdragsbrev til AtB og følger opp AtBs arbeid med konkurransejennomføring (delprosjekt C). Også etter dette punktet skal det felles prosjektet ha en koordinerende funksjon mot infrastrukturarbeidet. Prosjektledelsen for delprosjekt A legges til fylkeskommunen, som delegerer til AtB etter behov. De øvrige partene setter av ressurser til å delta i prosjektgrupper. Nærmere organisering av delprosjekt A skal avklares i løpet av fase 3.

For delprosjekt B: planlegging og utbygging av infrastruktur vil det skje overleveringer fra det felles prosjektet til de ulike vegeierne som selv skal stå som prosjekteiere av egne utbyggingsprosjekt. Dette skal koordineres av det felles prosjektet. Organisering av delprosjekt B, herunder prosjektledelse, styringsprinsipper og kommunikasjonslinjer mellom hovedprosjektet og utbyggingsprosjektene hos vegeierne, skal avklares i løpet av fase 3. Erfaringer fra tidligere prosesser tilsier at representanter fra kommunenes planmyndigheter bør inviteres inn i arbeidsgrupper for å sikre god framdrift i plan- og utbyggingsprosesser. I tillegg tilsier erfaringene at deltakere i arbeidsgrupper (prosjektdeltakere) som frigis til prosjektet må ha definerte stillingsandeler, basert på tydelige avtaler, med rollebeskrivelser som tydeliggjør roller og ansvar, forventninger og rapporteringslinjer.

I intensive faser vil det være behov for en styringsgruppe som kan være tettere på prosjektet enn hva som er mulig innenfor de normale møtestrukturene i Miljøpakken. Det skal derfor etableres en felles styringsgruppe for prosjektet, eventuelt to ulike styringsgrupper for de to delprosjektene. Styringsgruppen(e) aktiveres først i de fasene der det er behov for den tette oppfølgingen en slik styringsgruppe kan gi, antagelig først i fase 4 og 5. Behov for og sammensetting av styringsgruppene(e) må derfor avklares i løpet av fase 3. Det er viktig at sammensetting sikrer at styringsgruppene kan jobbe effektivt, og at partene og andre interessenter er representert i tilstrekkelig grad til å sikre nødvendig kompetanse, eierskap til arbeidet og mulighet til påvirkning på viktige forhold som angår de ulike partene. Det betyr at styringsgruppen(e) må ha tydelige mandat, som gir dem tilstrekkelige rammer til å være effektive i de kritiske fasene når mange forhold må avklares raskt. Mandatet må tydelig definere myndighet innenfor de rammene Miljøpakkens organer setter, og sikre tydelige kommunikasjonslinjer mot Miljøpakkens organer og partene.

4. Overordnet risikobilde

Det er en utfordring i det kommende arbeidet at det vil kunne være et gap mellom ønsker, forventninger, behov og økonomiske rammer. Realiseringen av ambisjonene rundt tilbudsutvikling, klima og nullutslipp vil ha en kostnad. I tillegg skal flere parter enes om et ambisjonsnivå, og arbeide sammen mot omforente mål. Det er risiko for at partene ikke evner å enes om mål for tilbudet i tidlig fase, enten fordi målene blir utydelige eller fordi man har ulikt ambisjonsnivå.

Vi er allerede kjent med en rekke avhengigheter som vil/kan påvirke prosessen. Blant annet påvirker kommunale, regionale og nasjonale planer og strategier handlingsrom og muligheter. Ny byvekstavtale forhandles i disse dager, og vil kunne endre rammevilkår, geografisk nedslagsområde og gi en økonomisk usikkerhet i deler av neste anbudssperiode. Prosessen rundt nytt bussdepot er fortsatt uavklart, og resultatene her vil være utslagsgivende for neste tilbudsstruktur. Teknologien utvikler seg og den geopolitiske situasjonen påvirker oss, blant annet i krav til beredskap og i leveringstider på nytt materiell. Hvor mye av busstilbudet som kan elektrifiseres og hvilke krav som skal stilles til energiforsyningens robusthet vil være sentrale element i dette. I tillegg er det sjåførmangel i hele landet, og det er rimelig å anta at rekrutteringssituasjonen er utfordrende også ved oppstart av nye kontrakter. Kompleksiteten i prosessen, med mange avhengigheter, utgjør en risiko for manglende kontroll. I tillegg vil alle avhengigheter, hver for seg, kunne innebære en risiko for forsinkelse.

Prosessen er avhengig av et partnerskap i Miljøpakken. Partnerskapet gir åpenbare styrker og sikrer legitimitet, men medfører også flere risikoer. Forankring må sikres hos partene, både på politisk og administrativt nivå. Beslutningsgrunnlag må være omforent og grundig. Prosessen må sikre bred involvering og transparens, for å skape nødvendig tillit. Prosessen vil være ressurskrevende for alle partene, og det vil være risiko for at det ikke er tilstrekkelig kapasitet. Det vil være behov for kapasitet både til de ulike prosjektene, men også hos kommunene som planmyndighet.

Prosessen vil pågå i mange år, der forberedelser og utredning starter nå, mens infrastruktur kan bygges tett opp mot oppstart i 2029. Infrastrukturen som tilbudet skal benytte fra oppstart, må være vedtatt og finansiert før AtB gjennomfører konkurransen, og må ligge som et premiss for konkurransen allerede i oppdragsbrevet som sendes ved årsskiftet 2025/2026. De ulike prosjektene må henge tett sammen, der tilbudsstrukturen må hensynta eksisterende infrastruktur og omfanget av nye behov, og prosessen rundt planlegging av ny infrastruktur er avhengig av arbeidet med tilbudsstruktur. Det er risiko for at

disse prosjektene ikke samspiller godt nok. Det er også viktig at prosjektet som helhet rigges robust nok til å takle utskifting av personell underveis, og at det sikres kontinuitet i nødvendig kompetanse.

Mobilitetstilbudet i Stor-Trondheim er viktig for innbyggerne, og arbeidet med fremtidig tilbud vil kunne skape engasjement. Prosjektet må sikre tilstrekkelig medvirkning fra publikum, og være robust nok til å håndtere stor medieinteresse underveis.



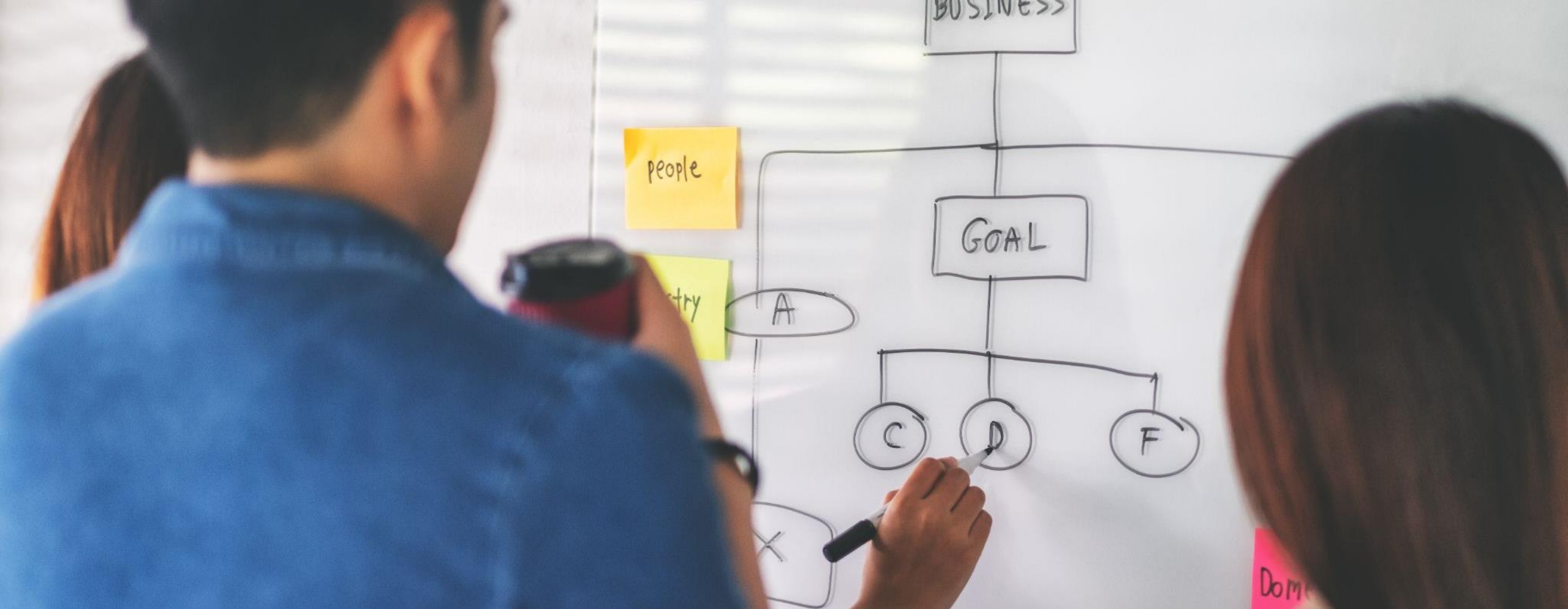
Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte



Oppsummering av WS

Andre arbeidsmøte

Plan for MST2029



Workshop: avhengigheter, strategiske beslutninger og risikoer

Steg 1: noter på lapper



Vi trenger ikke være så opptatt av skillet mellom «avhengigheter og strategiske beslutninger»- det viktigste er å få opp mest mulig:



10 min

Noter på gule lapper – hver for dere: (et element pr lapp!)

1. Hvilke **avhengigheter** er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029? F.eks. andre pågående prosesser.
2. Hvilke strategiske beslutninger kan vi allerede nå identifisere, som vi bør planlegge mot?
3. Hva er de største, overordna risikoene ved prosessen fram mot 2029?

*Byvekstavtale-
forhandlinger*

*Mål/
ambisjonsnivå
for tilbudet*

*Utydelige
styringslinjer i
prosjektet*

Steg 2: fest på veggen og kategoriser



Avhengigheter

*Byvekstavtale-
forhandlinger*

Eksempel

Strategiske
beslutninger

Eksempel

*Mål/
ambisjonsnivå
for tilbudet*

Eksempel

Risikoen

*Utydelige
styringslinjer i
prosjektet*

Avhengigheter

Hvike avhengigheter er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029?



Kommunale/regionale/nasjonale planer og strategier for areal/infrastruktur

- Kommuneplanenes arealdeler
- Gateprosjektene
- Bytog i Trondheim: Stavne-Leangen
- Større infrastrukturprosjekter: E6, Brundalsforbindelsen, Byåsentunellen, Johan Tillers veg del 2
- Utvikling av Stjørdal stasjon

Forutsetninger for byvekstavgift/Miljøpakken

- Endrede rammevilkår for NTP (nasjonal transportplan)
- Geografisk nedslagsområde for Byvekstavgiften (Orkland/Skaun)
- Lengde på Byvekstavgiften (forlengelse etter 2029/2034?)
- Langsiktig tiltaksplan i Miljøpakken (midler til kollektiv)

Andre planer/strategier

- Samferdselsplan i Trondheim (med bybaneutredningen)
- Gjennomføring av gatebruksplan for Midtbyen
- Transportstrømsanalyser
- Bydelsanalyser
- Utvikling i partenes kapasitet for regulering/planarbeid
- Ny kollektivstrategi (TRFK?)
- Nytt trikkemateriell og 10 min-frekvens på Gråkallbanen
- Parkeringspolitikk i hele byvekstområdet (og oppfølging i kommunene)

Klima og elektrifisering

- Klimaplaner og utvikling i ambisjoner for utslippskutt
- Nettkapasitet og tilgang på energi
- Utvikling av ladeinfrastruktur
- Pilot for induktiv lading

Knutepunkt

- Plan for mobilitetspunkt
- Utvikling av løsninger mellom sykkelnettverk og kollektiv
- Utvikling av Park and ride

Avhengigheter

Hvike avhengigheter er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029?



Jernbane

- Utvikling i tilbudet generelt. Hvilke forbedringer kommer på 30-tallet?
- Økt frekvens på Trøndebanen («to tog i timen»)
- Elektrifisering av infrastruktur/bane
- Nytt toganbud i 2029-2030?

Annet

- Utvikling i markeder og teknologi for mikromobilitet
- Utvikling i reiseadferd (etter corona) – blir det noe av «den nye hverdagen»?
- Partenes ambisjoner for 2024-2029, som vil påvirke «utgangsfarten» for MST2029

Annet

- Avslutning av pågående kontrakter for regionen som dekker områder som kan innlemmes i Byvekstavtaleområdet: Melhus, Stjørdal, Orkland, Skaun. (Alle kan avsluttes til 2028, men med opsjoner.)
- Utvikling i marked, regelverk og samarbeid om teknologi for reiseinformasjon og bilettering, herunder EU-direktiv om eierskap til bilettløsninger, Enturs utvikling osv.

Risikoe

Hva er de største, overordna risikoene ved prosessen fram mot 2029?



Mål

- Uenigheter om mål (ulike mål/forskjellig ambisjonsnivå mellom TRFK, TK, SVV og de andre kommunene)
- Uenigheter om virkemidler for å nå målene
- Uklare mål. Man evner ikke å tydeliggjøre samfunns mål, effektmål osv.

Avhengigheter som ikke avklares

- Summen av avhengigheter er en risiko i seg selv
- Alle avhengigheter innebærer her for seg en risiko om de ikke avklares tidlig nok. Eksempler:
 - Tilskuddsnivå som ikke avklares, eller som blir for lavt
 - Nytt bussdepot (skal avklares i KPA, men blir det klart til 2029?)
 - Nettkapasitet

Ulike forsinkelser

- Nødvendige beslutninger for å komme i gang med infrastrukturtiltak fattes for sent
- «Omkamper» pga. grunnleggende uenighet mellom og manglende forankring hos partene
- Forsinkelse i jernbaneutbygging

Kapasitet

- Mangel på arbeidskraft, særlig sjåfører
- Mangel på kapasitet hos partene, feks plankapasitet hos kommunene eller kapasitet til å avse ressurser til prosjektene

Innovasjon

- Man evner ikke være innovative pga stor risiko, mange avhengigheter, tidsfrister og en krevende prosess

Samhandling/kompetanse i prosessen

- Manglende politisk forankring og forståelse for prosess og mål
- Manglende felles politisk forståelse i omegnskommunene spesielt
- For svake beslutningsgrunnlag underveis
- For dårlig formidling til politisk nivå
- Utilstrekkelig involvering i utredningsarbeidet
- Manglende åpenhet og transparens i planleggingsarbeidet
- Uklare roller mellom aktørene og internt de ulike organisasjonene
- Stor utskifting underveis i en lang prosess – manglende kontinuitet
- For lite kompetanse eller kompetanse samlet på for få personer i de ulike organisasjonene

Annet

- Stort mediepress
- Krevende å ha oversikt over konsekvenser for drift/vedlikehold
- Manglende kapasitet

Strategiske beslutninger

Hvilke strategiske beslutninger kan vi allerede nå identifisere, som vi bør planlegge mot?



Omforente mål

- Overordna mål: hva vil vi oppnå med tilbudet (må henge sammen med MPs mål)
- Tilskuddsnivå (økonomiske rammer)
- Ambisjoner for tilbudet (tilbudsnivå)
- Bærekraftsmål
- Klimaprofil, herunder diskusjon om nullutslipp
- TK ønsker doubling av bussreiser samtidig med doubling av sykling og stor økning i gange

Andre rammebetingelser for kollektivtransporten

- Hvor mye av vegen skal gå til kollektivtransport?
- El-biler ut av kollektivfeltet?
- Universell utforming

Hva ligger i «mobilitet»?

- Avklare hvordan transportformene henger sammen i tilbudet, og til syvende og sist: hva som skal omfattes av kontraktene
- Avklare forventninger til mikromobilitet, delingsmobilitet, fleksibel transport, mobilitetshuber osv.
- Prinsipper for mobilitetsknutepunkt
- Legge til grunn total reisetid i mobilitetsanbud, ikke bare bussens reise
- Vurdere transportformenes individuelle betydning for måloppnåelsen: buss, tog, sykkel m.m.

Beslutte «system»

- Avklare spm om gjennomgående linjer/nettverkløsning basert på evaluering av tilbudet
- Klargjøre prinsipper for metrobusstandard

Annet:

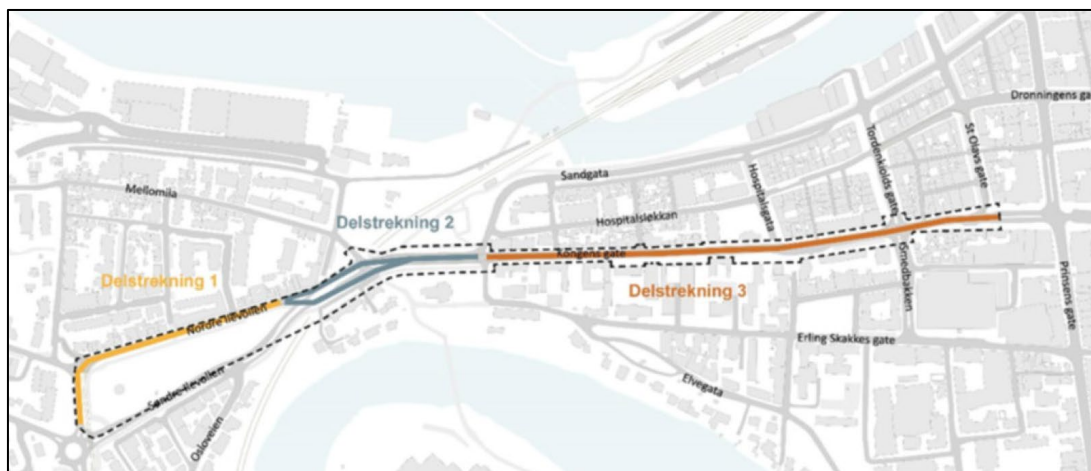
- Avklare ansvar for infrastruktur: hva er hhv. statens vs. Miljøpakkens ansvar
- Geografisk utstrekning for tilbudet (henger sammen med byvekstavtaleområde)



Kongens gate

Prinsipper for byggeplan

Notat - Oppsummering av løsning og premisser for delstrekning 2 og 3



Are Kullerud, 13.04.2023

Postadresse: Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

Telefon: 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no | **Org.nr:** 817 920 632



INNHold

1	Formål med notatet	3
2	Bakgrunn og overordnede vedtak.....	3
2.1	Tidligere utredninger.....	3
2.2	Politiske vedtak	4
2.3	Dialog med Vegdirektoratet og Trondheim kommune	4
3	Føringer for byggeplanlegging.....	5
3.1	Geografisk utstrekning	5
3.2	Overordnede prinsipper.....	5
3.3	Geometriske løsninger.....	7
3.4	Tilstøtende prosjekter	10
4	Videre prosess og oppfølgingspunkter	11
5	Vedlegg	13
5.1	Vedlegg 1 - Geometri og snitt for Kongens gate delstrekning 2 og 3	13
5.2	Vedlegg 2 - Tilstøtende reguleringsplaner	13
5.3	Vedlegg 3 - Tilbakemelding fra byplan endring uten regulering på Skansen	13
5.4	Vedlegg 4 - Tilstandsvurdering trær	13



1 FORMÅL MED NOTATET

Dette notat har som formål å kort redegjør for de trafikale prinsippene som byggeplanen skal legge til grunn. Notat med sine vedlegg skal oppsummere de politiske føringene og konkretisere de løsningene som skal detaljeres i byggeplanen. Det er viktig å presisere at det fortsatt gjenstår detaljering og tekniske avklaringer, men det har vært et mål at prosessen med dette notatet skal unngå at større prinsippavklaringer måtte tas i byggeplanen.

Notat vil også forsøke å trekke ut vesentlig informasjon fra tidligere utredninger og tydeliggjøre hvilke føringer og prioriteringer som skal gjelde for detaljeringen i byggeplan

Notat vil fungere som et overleveringsnotat til utbygging som da overtar hovedansvaret for prosjektet.

2 BAKGRUNN OG OVERORDNEDE VEDTAK

2.1 Tidligere utredninger

Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for planlegging av ny gateløsning for Kongens gate på strekningen fra Ila til St. Olavs gate. Det er gjort flere utredninger for å drøfte ulike løsninger for gaten og de omkringliggende gatene. Under listes kort opp de vesentlige utredningene fra de siste årene som er gjort.

- **Forprosjekt 2019**

Omfattende og grundig utredning gjennomført i regi av SVV. Forprosjektrapporten fra 2019 omfatter en grundig beskrivelse av ulike løsningsalternativ, vurdering av virkninger av disse, og en samlet anbefaling. Her konkluderes det med to felt på delstrekning 3 og derfor legges dette til grunn for konsekvensvurderinger. Det er allikevel mye relevant informasjon her som bør brukes. Blant annet drøftinger rundt teknisk infrastruktur, grunnforhold, forurensset grunn, kulturminner. Det er også laget en formingsveileder som bør være en inspirasjon for byggeplanleggingen til tross for at løsningen som er beskrevet ikke er den samme som nå skal bygges.

- **Kunnskapsgrunnlag 2021**

Kunnskapsgrunnlaget fra 2021 oppsummerer ny og oppdatert kunnskap etter arbeidet fra 2019. Dette skulle gi grunnlag for vurderinger inn mot beslutning av alternativer. De viktigste temaene som beskrives og vurderes i kunnskapsgrunnlaget, er:

- Lokalisering av stasjoner for buss og trikk på de ulike delstrekningene
- Antall felt på de ulike delstrekningene
- Feltbruk på de ulike delstrekningene

- **Supplerende trafikkberegninger 2022**

Dette arbeidet oppsummerer supplerende trafikkutredninger til kunnskapsgrunnlaget fra 2021. Dette var nødvendig for å svare ut og ha tilstrekkelig grunnlag for politiske avklaringer



2.2 Politiske vedtak

Løsning i Kongens gate har vært politisk behandlet flere ganger med bakgrunn i de overnevnte utredninger. Siste og gjeldende vedtak er følgende:

Fylkesutvalget 2019-2023 har behandlet saken i møte 31.05.2022 sak 140/22

Fylkesutvalget 2019-2023 sitt vedtak

1. Følgende prinsippl legges til grunn for videre planlegging av Kongens gate, delstrekning 2, Skansen:
 - a. Skansen utformes med kollektivgate nord som feltløsning med nødvendig avkjørselssanering til Mellomila.
 - b. Stasjonen for vestgående kollektivtrafikk beholdes som sidestilt stasjon, tilsvarende dagens lokalisering. Østgående Skansen stasjon plasseres ved Nordre Ilevollen øst i forlengelse av Ilaparken.
2. følgende prinsippl legges til grunn for videre planlegging av Kongens gate, delstrekning 3, Voldgata – St. Olavs gate:
 - a. Strekningen Voldgata - Tordenskioldsgate utformes som tre feltsløsning. Vestgående felt forbeholdes kollektivtrafikk. I østgående retning med midtstilt kollektivfelt.
 - b. Strekningen Tordenskiolds gate - St. Olavs gate beholdes som i dag med mindre justeringer for å tilpasses resten av delstrekningen.
 - c. Stasjon for vestgående kollektivtrafikk plasseres ved Hospitalskirka, tilsvarende dagens lokalisering, og i østgående retning ved Kongens gate 79 (Dagsverket) som midtstilt stasjon.

Det er gjort tilsvarende og likelydende vedtak i Trondheim kommune for punkt 2 (delstrekning 3). Kommunens vedtak beskrev en noe annen løsning for punkt 1 (delstrekning 2), men det er blitt presisert fra prosjekteier at TRFK har mandat til å jobbe videre med kollektivgata nord i tråd med vedtak fra TRFK.

2.3 Dialog med Vegdirektoratet og Trondheim kommune

Det har vært dialogmøter med vegdirektoratet og Trondheim kommune for å forankre løsninger.

Gjennom to møter med vegdirektoratet har foreslåtte løsning blitt gjennomgått og vurdert til å være gjennomførbar og mulig å få en godkjent signalsøknad for. Seksjon vegfag jobber nå med formelt utarbeide og sende inn signalsøknader. Søknader skal etter plan sendes inn i løpet av våren 2023

Det har også vært dialog med Trondheim kommune ved byplankontoret, da spesielt rundt delstrekning 2. Her pågår det fortsatt dialog med Trondheim kommune om løsning for kryss med Mellomila hvor det er to alternativer som er aktuelle, se omtale i kap 4. Det har også vært koordinering med Trondheim kommune med tanke på deres mulige sykkelprosjekt i Tordenskiolds gate. Dette er også omtalt under Tilstøtende prosjekter i kapittel 3.

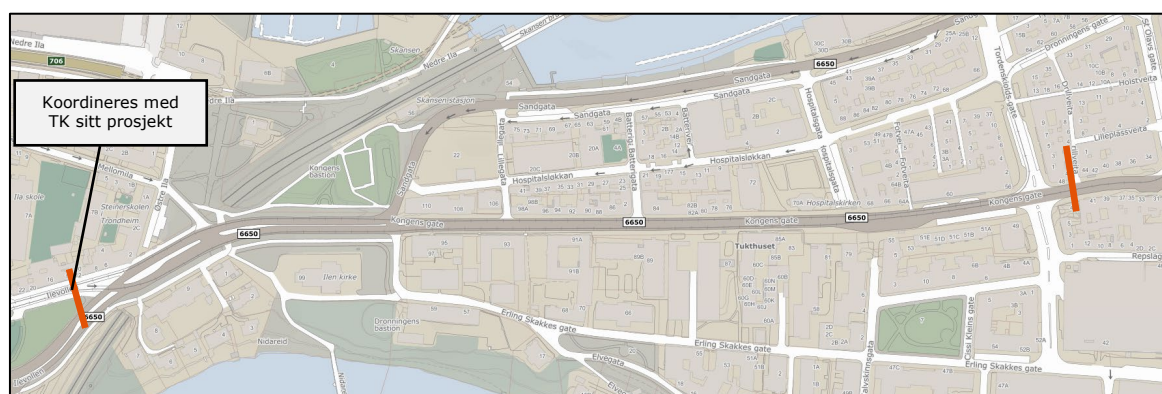


3 FØRINGER FOR BYGGEPLANLEGGING

3.1 Geografisk utstrekning

Det anbefales at det utarbeides byggeplan for oppgradering av Kongens gate fra Nordre Ilevollen, der Trondheim kommune avslutter sin oppgradering av gata, og frem til Drillveita rett øst for Tordenskjolds gate. Se illustrasjon under. Bakgrunnen for dette grensesnittet i øst er at strekningen herifra og frem til St. Olavs gate ble oppgradert i forbindelse med ombygging av Prinsenkrysset.

Eventuell oppdeling og avgrensning av utbygging avklares i det videre arbeidet med byggeplanlegging og utbygging. Denne avgrensningen er ikke hensyntatt behov for utskifting av teknisk infrastruktur. Dette kan føre til at det faktiske omfanget av graving/tiltak vil være noe større.



3.2 Overordnede prinsipper

Prosjektet definerte mange mål i de tidligere utredningene som da går på sikre kollektivtrafikken fremkommelighet og gi bedre forhold for myke trafikanter ved å redusere barriereeffekten.

Måloppfyllelse om framkommelighet for kollektivtrafikken er god, spesielt med løsningen «kollektivgate nord» over Nidareid. Videre i Kongens gt. er det først og fremst kvalitetsforbedring av trikkespor, vegdekke og teknisk infrastruktur som er effekten av anlegget. For gangtrafikken medfører den vedtatte trafikkløsningen liten endring fra dagens situasjon. Kapasitet og framkommelighet for biltrafikk blir lite påvirket av nye trafikkløsninger.

Fartsgrense og dimensjoneringsforutsetninger

Prosjektet skal legge til grunn dagens fartsgrense i videre planlegging. Dagens fartsgrense er 50 km/t frem til Hospitalskirka. Det har vært drøftet en endring fra dagens fartsgrense til at hele gaten skal planlegges for 40 km/t, men dagens fartsgrense skal inntil videre legges til grunn. På grunn av lite tilgjengelig areal er kjørefeltene for biltrafikk planlagt med en bredde på 3,0m + 0,25m kantsteinsklaring fra kryss med Mellomila og inn mot sentrum. Ved 50km/t skal dette iht N100 være 3,25+0,25m. I arbeidet med videre detaljprosjektering må det derfor tas en siste utsjekk av mulighetene for å ivareta bredder i håndbok eller sende inn fravik for kjørefeltbredden. Feltbredden for kollektivfeltene er i tråd med håndbok for hele strekningen hvor kravet er 3,25m + 0,25m kantsteinsklaring uavhengig av fartsgrense

Det skal være mulig for et vogntog å komme seg gjennom gatene her, men det kan ikke forventes å bruke kjøremåte A gjennom alle kryss



For øvrig skal gatedelen av N100 legges til grunn

Design- og formingsveileder

Følgende dokumenter skal legges til grunn for planleggingen

- Trondheim kommunes designprogram ([lenke](#))
- Metrobuss prosjekteringsanvisning ([lenke](#)) under overskrift «veg og belysning»

Det er viktig å sikre god kvalitet på løsningen som bygges. Standard og erfaring fra Innherredsveien bør legges til grunn. Det må også jobbes aktivt med å få inn så mye grøntelementer som mulig til tross for et begrenset tverrsnitt.

Trøndelag fylkeskommune jobber nå med utbygging av Innherredsveien øst og Trondheim kommune jobber nå med å bygge ut delstrekning 1 i Kongens gate. Det er viktig å bruke de både tekniske og designelementene som de har kommet frem til der i disse prosjektene videre i Kongens gate del 2 og 3, da dette er prinsipper som da både kommunen og andre aktører kjenner til. Blant annet har kommunes prosjekt med delstrekning 1 i Kongens gate kommet frem til å bruke en mast med utkraging for KL-mast som også har Trollaarmatur montert som også bør brukes på dette prosjektet.

Når det gjelder plattformlengder og kryssutforming er forutsetningene fra forprosjekt og utredninger som ligger til grunn for politiske saker førende. Det har ikke vært ny dialog med AtB/Boreal eller andre om dette.

Grøntanlegg og eksisterende trær

Det er et overordnet mål om å sikre og etablere så mye grøntanlegg som mulig i gata. I arbeidet med byggeplan er det derfor et ønske om å være kreativ og søke løsninger som gir gate et grønt preg.

I detaljeringen må de vurderes i hvor stor grad eksisterende trær kan bevares. Det må vurderes tilpasninger av sideareal og gangareal for å bevare trær som er i god stand. Se tilstandsvurdering i vedlegg 4 som er hentet ut fra arbeidet gjort i forprosjektet 2019. Her er det gjort en tilstandsvurdering av alle trær i gata. Det er viktig å presisere at i dette vedlegget er det markert behov for å fjerne trær. Dette ble gjort med bakgrunn i en annen trafikal løsning og behov for felling av trær må derfor gjøres på nytt med gjeldende løsning.

Gjennom dialog med Trondheim kommune har vi fått følgende tilbakemelding som er viktig at prosjektet følger opp når det gjelder arbeid med grønnstruktur

Dersom tiltaket berører gatetrær eller annen viktig grønnstruktur må Byrom og grønnstruktur kontaktes, se [Veileder for arbeid nær trær](#). Kontaktperson hos avdeling for Byrom og grønnstruktur er Tove Haugland tove.haugland@trondheim.kommune.no.

Teknisk infrastruktur

Det er ikke gjort noen ytterlig utsjekk av teknisk infrastruktur i denne fasen. Videre arbeid må derfor se til utsjekk gjort i forprosjektet fra 2019. Her er det flere vedlegg og tegninger som omtaler dette. Som en del av byggeplanleggingen må det derfor tas dialog med kabel- og ledningseiere og koordinere løsninger.



3.3 Geometriske løsninger

De geometriske prinsipp-løsningene er vist i vedlegg 1. Under oppsummeres noen av de vesentlige prinsippene for prosjektet.

Delstrekning 2

Delstrekning 2 bygges opp med parallelført kollektivgate i tråd med politisk vedtak. Det innebærer at biltrafikken kjører i den sørlige delen av gata og kollektivtrafikken i den nordlige delen. I dialog med vegdirektoratet er det blitt drøftet noen vesentlige momenter for å styrke trafikksikkerheten med en slik løsning, dette er også forsøkt kommunisert via geometriskissene. I tillegg til korrekt og tradisjonell skilting skal man i så stor grad som mulig forsøke å bruke den fysiske utformingen til å lede bilistene til rett plass.

- Det skal brukes et annet dekke (en type gatestein for eksempel) i de første 10 meterne i kollektivgaten på hver side av kryss. Dette vil gjøre at det blir en tydelig linjeføring sammen med oppmerking som skal avvise bilistene fra kollektivtraseen
- Hjørneavrundinger fra sidegater mot kollektivgaten gjøres nærmest vinkelrett for å hindre at man ledes inn i kollektivgaten. På grunn av driftshensyn legges det inn R=1 eller 0,5
- Trafikkøyer trekkes så lang frem som mulig for å hindre store åpninger inn mot kollektivtraseen
- Trafikkøyer må være 1,5m brede for å ha plass til nødvendig signalstolper og skilting

Kryss Mellomila

Det pågår en dialog med TK byplankontoret for å avklare kryssutforming mot Mellomila. Tilbakemelding så langt fra TK er at TRFK sitt ønske om kun utkjøring krever reguleringsplan. Prosjektet må derfor videre vurdere hva som skal legges til grunn. Det er minst følgende alternativ:

1. Ikke regulere og legge tegn C101 til grunn
2. Utarbeide en regplan for å realisere C103
3. Utfordre vurderingen til byplan for å realisere C103 uten regulering

Derfor sendes det over to skisser for delområde 2 hvor de to ulike løsningene vises, se vedlegg 1 tegning C101 og C103. Det vil også jobbes med grunnlag for signalsøknad for begge løsningene inntil endelig beslutning er tatt

Noen andre viktige momenter som er tenkt førende for byggeplanleggingen

- Søk å få til gode og utvidede grøntområder der det er mulig. Delstrekning 2 har mye grøntanlegg i dag så det mest vesentlige er å forsterke det eksisterende forhold. Midtrabatten vest for Mellomila er tenkt beplantet
- Strekning fra Mellomila til Voldgata bygges i all hovedsak om tilsvarende som dagens løsning. For å sikre tilstrekkelig kjørefeltbredde vil det være behov for justeringer av kantlinja på nordsiden av gata. Kjørefeltbredde på traseen for biltrafikk må det gjøres en siste vurdering rundt jfr tekst i kap 3.2.
- Gangkryssinger helt i vest ved Ilaparken vil avklares gjennom signalsøknaden om de skal lysreguleres eller ikke. Det anbefales at uansett valgt løsning bør det legges opp trekkerør slik at en lysregulering enkelt kan innføres hvis VD vedtar at disse ikke skal lysreguleres.
- I krysset med Voldgata er det gjort en endring fra dagens situasjon ved at den enveisregulerte løsningen i Sandgata forlenges helt opp til Kongens gate med ett kjørefelt. Dette kjørefeltet er også lagt mer rettvinklet på Kongens gate med en krapp hjørneavrundning for å hindre feilkjøring inn i kollektivgaten.
- Metrobusstasjoner er planlagt omtrent på dagens plassering. Det nye gatetverrsnittet frigjør noe plass. Det gir mer plass på rundt plattform ut av byen slik at det kan etableres fortau bak denne, Plattformen inn mot byen er det også et ønske om å trekke så langt om mulig mot øst, men det er en avveining mot nærhet til gangfeltet.



Delstrekning 3

Delstrekning 3 bygges opp med 3 kjørefelt tilsvarende som i dag. Ut av byen er det ett kollektivfelt og inn mot byen er det to felt hvor kollektivtrafikken skal ligge i det midtre felt. Dette innebærer at det på deler av strekningen blir et tverrsnitt som vil få smale fortau under minimumskrav og uten noe grøntanlegg. Det er derfor et viktig prinsipp å sikre mest mulig grøntanlegg i de bredere partiene.

Prinsippet for opparbeidelse av tverrsnittet er vist på geometriskissene. Siden det stedvis på strekningen er lite areal er det prioritert å sikre en god løsning på nordsiden av gata og heller la fortauet på sørsiden variere. Prinsippet for oppbygging av tverrsnittet i de smale partiene er som følger sett fra nord:

- Veggsoner, med smågatestein, inn mot bebyggelsen på ca 0,9m som blant annet ivaretar utstikkende trapper
- Gjennomgående fortau på 2,5 m for å sikre god vinterdrift og universell utforming. For å sikre et gjennomgående ferdselsareal (2,5m) på nordsiden må lysmaster/KL-master plasseres så nærme gata som mulig i områdene uten trapper
- 3 stk kjørefelt i tråd med geometriskissen
- Fortau på sørsiden får da resterende tilgjengelig bredde – Dette vil da stedvis bli under minstekrav, men det er et resultat av den valgte løsningen

Det skal i utgangspunktet planlegges som vist over, men det vil bli gjort en siste avklaring og dialog med antikvariske myndigheter hos TK og TRFK for å se på muligheten for å gjøre noe inngrep i forhagene foran verneverdige bygg på sørsiden av gata. Det vil da bli drøftet muligheten for å flytte dagens mur ca 0,5m nærmere husveggen. Dette vil kunne gi fortausbredder på ca 2,5m også på sørsiden. Foreløpige tilbakemeldinger har vært at dette ikke er aktuelt, men prosjektet er opptatt av å få belyst situasjonen godt før endelig vurdering tas. Dette er vil derfor være en prosess som vi pågå noe utover våren 2023

Hvis det skal planlegges for tidvis smalt fortau på sørsiden bør det vurderes i byggeplanen om varmekabler i fortauet kan være et avbøtende tiltak for å sikre så god tilgjengelighet som mulig for gående ved snøfall. Dette må drøftes med forvaltning og drift i TRFK.

I Batterigata og Lillegata bør det etableres grøntanlegg for å tydeliggjøre at det ikke er gjennomkjøring og tilrettelegge for mer grønt i gata. Ved planting av trær i disse områdene bør de settes mot bebyggelsen slik at man ikke lukker siktlinjer.

I de brede partiene skal det prioriteres å få til en bred, beplantet rabatt som skiller kjøreareal fra gangareal. Da på sørsiden hvor man har disse utvidelsene. Det er på tegningen vist en rabatt på 3,0m. Det er også vist en fortau/ferdselssone på 3,0m. Videre må byggeplanleggingen avklare hvordan veggsonen og annet ekstra areal inn mot fasadene på sørsiden skal benyttes og utformes. Her kan det vurderes både beplantning og evt annen møblering som benker, sykkelstativ osv.

Prosjektgrensen og utredningen går noe øst for krysset med Tordenskjolds gate. Tegningene viser en illustrasjon av en fremtidig sykkeløsning som Trondheim kommune planlegger. TRFK sitt prosjekt skal ikke bygge om dette krysset nå. Det legges opp til at trikkespor, gategrunn og fortau oppgraderes av TRFK med utgangspunkt i dagens linjeføring. En ombygging av krysset med sykkeltilrettelegging gjøres da samtidig med utbygging av sykkelanlegget. Endelig avklaring på dette grensesnitt må gjøres mot Trondheim kommune som en del av byggeplanleggingen. Hvis det viser seg at det allikevel gjennomføres større endringer skal dette tilrettelegges slik at planlagt sykkeltiltak kan realiseres senere.

Endringen av parkering fra vinkelrett parkering i dag til langsgående parkering er avklart med Trondheim kommune og skal legges til grunn. Som nevnt over må det vurderes om det er hensiktsmessig å beholde noen av dagens trær.



Metrobusstasjoner

Det er totalt 4 plattformer for Metrobuss som skal etableres i prosjektet. De skal etableres i tråd med siste oppdatering av Metrobuss sin prosjekteringsanvisning ([lenke](#)). Lengdene på plattform skal være 40m. Leskurene skal planlegges med et ønske om å etablere de lengder som står under. Dialog med byantikvar i TK og kulturminneavdeling hos TRFK er vesentlig når leskur planlegges for å avklare eventuelle føringer de vil gi. Denne dialogen kan føre til at det må gjøres justeringer på ønsket lengde av leskur og annen utforming. Blant annet anbefales det at leskur for Hospitalskirken fra sentrum utformes med veggelementer uten farge og reklame og diskre sykkelparkering for å ivareta det kulturhistoriske miljøet rundt Hospitalskirken. På denne holdeplassen må det også gjøres en siste avklaring om plassering som vist på tegning kan benyttes. Under lenken til prosjekteringsanvisningen er det også et utkast til funksjonsbeskrivelse av leskurene som kan benyttes i anskaffelsen.

Leskurlengder

- Skansen mot sentrum: 18m
- Skansen fra sentrum: 12m
- Hospitalskirken mot sentrum: 15m
- Hospitalskirken fra sentrum: 9m

Behov for byggesøknader

Det er vurdert til at prosjektet ikke har behov for reguleringsplan med unntak av det uavklarte området rundt kryss med Mellomila. Som en del byggeplanlegging må derfor nødvendige byggesøknader utarbeides. Det gjelder for eksempel leskur for metrobuss. Det er ikke avdekt andre deler av prosjektet som er søknadspliktig, men dette må kontrolleres gjennom byggeplanleggingen.

Behov for fravikssøknad

Gangfelt rett øst for Voldgata er nå vist med kryssning av 3 felt. Dette er et fravik fra N100

Krav 4.2.5.1—9 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Dersom gangfelt eller tilrettelagt kryssingspunkt krysser flere enn to kjørefelt, skal det etableres trafikkøy.

Bakgrunnen for at det ikke kan etableres trafikkøy her er for å sikre sporing av lastebil ut fra Ila kirke. Fylket er vedtaksmyndighet og vegfag vil nå så raskt som mulig sende inn fravikssøknad for dette.

Videre kan det bli behov for fravik på fortsausbredde på delstrekning 3 og evt på kjørefeltbredde. Disse to tema må vurderes videre i byggeplanleggingen.



3.4 Tilstøtende prosjekter

- Tordenskjolds gate
Her jobber Trondheim kommune med et forprosjekt for sykkelløsning i denne gata. Det har vært mye dialog med TRFK og vegdirektoratet om krysset med Kongens gate og Tordenskjolds gate. Geometriskissene viser den foreløpige løsningen slik den er planlagt. Se også beskrivelse under kapittel 3.3 Geometrisk løsninger. Kontaktperson hos TK er:
Richard Torbjørn Liodden Sanders
richard.torbjorn.liodden.sanders@trondheim.kommune.no
- Nordre Ilevollen
Trondheim kommune starter nå utbygging av delstrekning 1 langs Ilaparken. Her er det viktig å få en god dialog om grensesnitt og samordning av løsninger og prinsipper for utbyggingen. Kontaktperson her er:
Gnanavalluvan Vettivel
gnanavalluvan.vettivel@trondheim.kommune.no og
Øivind Andersen
oivind.andersen@trondheim.kommune.no
- Kongens gate 87 – Skatteetaten
Her er det relativt nylig vedtatt en ny reguleringsplan og det skal bygges boliger. Her har det vært noe dialog mellom TRFK og utbyggere i tidligere fase, men det vil være behov for å samkjøre og avklare løsninger foran bygningen.



4 VIDERE PROSESS OG OPPFØLGINGSPUNKTER

Gjennom oversendelsen av dette notat, med vedlegg, overføres prosjektet fra utredningsfasen til utbyggingsfasen. Det er imidlertid noen spørsmål som fortsatt planprosjektleder for utredningsfasen vil følge opp, men da med rapportering til prosjektleder utbygging. Under oppsummeres de vesentligere avklaringer som pågår eller som må gjennomføres i det videre arbeidet som også er drøftet over. Det står også påført en ansvarsfordeling for avklaring av de ulike punktene for å sikre at det er tydelig hvilken seksjon i TRFK som har ansvaret for de ulike oppgavene. Det overordnede ansvaret for prosjektet vil da ligge hos TRFK utbygging og de oppgaver som TRFK vegfag følger opp må sees på som deloppgaver som rapporteres til prosjektleder utbyggingsprosjektet.

Tema	Kommentar	Ansvar og evt frist
Endelig løsning i kryss Mellomila	Se vedlegg 3. Det har vært en dialog med TK byplankontoret for å avklare kryssutforming mot Mellomila. Tilbakemelding så langt fra TK er at TRFK sitt ønske om kun utkjøring krever reguleringsplan. Prosjektet må derfor videre vurdere hva som skal legges til grunn. Det er minst følgende alternativ: 4. Ikke regulere og legge tegn C101 til grunn 5. Utarbeide en regplan for å realisere C103 6. Utfordre vurderingen til byplan for å realisere C103 uten regulering Det valgte alternativ må da legges til grunn for den videre utførelsen av prosjektet.	TRFK utbygging (sammen med prosjekteier)
Signalsøknad	Seksjon vegfag er i gang med å få utarbeidet og sendt inn signalsøknader for signalanleggene langs strekningen. Foreløpig er det en ambisjon om å få sendt inn disse før sommeren og forhåpentligvis et vedtak i høst. Dette må det holdes dialog om i det videre arbeidet. Det er fare for at innsendelse vil skje rett over sommeren også, litt avhengig av prosessen med utarbeidelse av søknadene. Det søkes om endring i følgende fire signalanlegg: - Kryss Nordre Ilevollen x Kongens gate - Kryss Mellomila x Kongens gate - Kryss Voldgata x Kongens gate - Signalregulert gangfelt ved Hospitalskirka Det søkes ikke om endring i Tordenskjolds gate siden prosjektet ikke endrer dette krysset nå. Her vil TK søke når de realiserer sykkelløsningen.	TRFK vegfag Frist innsendelse VD 1.juli 2023



Tema	Kommentar	Ansvar og evt frist
Fartsgrense	I byggeplanleggingen må det tas en siste avgjørelse rundt fartsgrense. I arbeidet med videre detaljprosjektering må det tas en siste utsjekk av mulighetene for å ivareta bredder i håndbok eller sende inn fravik for kjørefeltbredden	TRFK utbygging
Fravik søknad	Fravik søknad sendes inn til behandling hos TRFK for gangkryssing av 3 felt over Kongens gate ved Voldgata. Videre må TRFK utbygging vurdere behov for å sende inn evt fravik for fortausbredden på delstrekning 3 etter avklaring mot antikvariske myndigheter.	TRFK vegfag Frist 15.april 2023 TRFK utbygging
Antikvariske myndigheter – Mulig inngrep i forhager	Dialog for å belyse de samlede virkningene av et mindre inngrep i forhagene for å kunne ta endelig beslutning på om dette.	TRFK vegfag Frist 15.mai 2023
Antikvariske myndigheter – Dialog om anleggsgjennomføring	Tett dialog med TRFK og TK for å ivareta vesentlige momenter i forbindelse med vernede bygg og fredet grunn. Da dette kan være styrende for både kostnader og fremdrift	TRFK utbygging
ROS-analyse	Det er gjennomført en ROS analyse for løsningen i forprosjekt fra 2019 og en supplerende analyse fra 2021, men ingen av disse er gjeldende for den politisk valgte løsningen	TRFK utbygging
Grunnerverv	Det må gjøres en siste vurdering rundt grunnerverv. Prosjektet bygges i utgangspunktet kun på eksisterende vegareal, men det ble påpekt fra forprosjektet at eiendommene Kongens gt 87 og 89 ligger litt ut i gata. I tillegg berøres en del kommunal grunn som i dag benyttes til gateareal. Behov for erverv og avtaler her må avklares. Videre må det avklares behov for midl beslag areal til anleggsfasen osv,	TRFK utbygging
TS-revisjon	Det må vurderes om det skal gjennomføres en egen TS-revisjon i forbindelse med byggeplanen	TRFK utbygging
Avklaring jernbanekulvert Skansen	Oppfølging og samordning mot BaneNor med tanke på oppgraderinger av jernbanekulverten er vesentlig. Her pågår det allerede god dialog.	TRFK utbygging
Trikkestans og annen avklaring for anleggsgjennomføring	Det er lagt til grunn i tidligere anslag og signalisert inn mot miljøpakken at Trikken ikke skal gå i anleggsfasen, men dette er et viktig moment å få avklart	TRFK utbygging



5 VEDLEGG

5.1 Vedlegg 1 - Geometri og snitt for Kongens gate delstrekning 2 og 3

5.2 Vedlegg 2 - Tilstøtende reguleringsplaner

5.3 Vedlegg 3 - Tilbakemelding fra byplan endring uten regulering på Skansen

5.4 Vedlegg 4 - Tilstandsvurdering trær

