



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 29.09.23

Medlemmer:

Per Morten Lund, Statens vegvesen - leder

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Trond Hoseth, Malvik kommune

Jorid Jagtøyen, Melhus kommune

Oddbjørn Bang, Orkland kommune

Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune

Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune

Frank Jenssen, Statsforvalteren

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen

Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune

Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune

Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune

Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune

Stig Roald Amundsen, Malvik kommune

Katrine Lereggen, Melhus kommune

Kristin Wangen, Orkland kommune

Petter Lindseth, Skaun kommune

Geir Aspenes, Stjørdal kommune

Harald Høydal, Statsforvalteren

Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 6. oktober kl. 09:00 – 13:00**. Se egen innkalling i kalenderen. Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

I forbindelse med at dette er siste møte med dagens mannskap i styringsgruppen, legges det opp til en markering med kake.

Agenda:

Orienteringer

41/23 Drift kollektiv (Trfk)

42/23 Orientering om Statsbudsjettet (Svv)

43/23 Handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Eventuelt



Ad sak 41/23 Drift kollektivtransporten i Miljøpakken 2023-29 (Trfk)

Sammendrag

Fylkeskommunen gir i denne saken en beskrivelse av driftstiltakene innenfor kollektiv i Miljøpakken. Det er presentert tiltak som bidrar til at rammen for kollektivdrift vil økes utover rammen av belønningsmidler. I saken bes kontaktutvalget å ta stilling til

1. *Skal vi øke satsingen på drift av kollektiv*
2. *Hvor mye?*
3. *Finansiering*

I saken argumenteres det for et behov for å øke kollektivsatsingen ut fra nullvekstmålet. Trfk foreslår en økt satsing på 650 MNOK i perioden 2023-2029. Økte inntekter som følge av økte inntekter gir rom for en økt tilbudsutvikling av kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen mener at økt kapasitet i rush og utvidet tilbud for fritidsreiser er nødvendig for å nå målet om en passasjervekst på 5 % årlig, som er nivået for å nå nullvekstmålet. I tillegg foreslås det videreføring av en del av tiltakene som allerede er vedtatt i Miljøpakken som Aldersvennlig transport, Mobilitetspakke og rutetilbud som allerede er igangsatt. Saken viser også kompleksiteten i hvordan få flere til å velge kollektiv fremfor bil, og nødvendigheten av at partene i Miljøpakken arbeider sammen om ulike tiltak slik at målet nås.

Fylkeskommunen foreslår bruk av bompenger på i størrelsesorden 650 MNOK i perioden for å finansiere økte driftsutgifter innenfor kollektivtrafikken. Det er ikke foreslått kutt i andre tiltak, da det vil kreve en langt grundigere utredning og samspillprosess med de andre partene i Miljøpakken.

Bakgrunn

Sekretariatet har i forbindelse med Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 bestilt en sak fra Trøndelag fylkeskommune til programrådet som viser et helhetlig bilde for de kollektive driftstiltakene spilt inn i handlingsprogrammene for 2023-2026 og 2024-2027. Underveis i arbeidet med handlingsprogrammet og sak om kapasitetsøkning. Jf PR-sak 60/23, har rammer til drift av kollektivtrafikk og hva som er lagt til grunn i langsiktig tiltaksplan (LTP) blitt tema, og det er behov for prioriteringer. Fylkeskommunen legger derfor frem denne saken for drøfting blant partene i Miljøpakken og for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet.

Kollektivtrafikken har vært gjennom en utfordrende tid etter at dagens anbud ble iverksatt fra august 2019. AtB innførte et nytt transportkonsept i en nettverksstruktur med metrobusser og raskere og gjennomgående ruter. Dette har betinget flere overganger og lengre mellom holdeplasser. I 2019 kom Stjørdal, Malvik og Melhus inn som parter i Miljøpakken, og fra 2024 blir Skaun og Orkland innlemmet i samarbeidet. Anbudet som ble iverksatt i 2019 var ikke planlagt med de siste utvidelser av avtaleområdet.

Fra mars 2020 til ut i 2022 var det innført ulike nivå med koronarestriksjoner som førte til sterk reduksjon i antall reiser og dermed reduserte inntekter. Etter at smitteverntiltak ble avviklet tidlig i 2022, har antall reisende gradvis tatt seg opp. Fra 2022 ble tiltakene i bompengeforliket innført, som omtalt nedenfor. Det vært en ekstraordinær kostnadsvekst de senere årene, blant mye som følge av pandemien og krigen i Ukraina. Inflasjonen er fremdeles for høy, men har avtatt noe i det siste. I tillegg har AtB registrert redusert inntekt per reisende, også som diskutert nedenfor.

I årene frem mot 2029 og nytt anbud vil fylkeskommunen lede arbeidet med å evaluere innværende og utrede grunnlaget for et nytt mobilitetsanbud. Arbeidet er i gang i tett samspill med AtB og partene i Miljøpakken. Den teknologiske utviklingen innenfor intelligente transportsystemer og mobilitetsløsninger går raskt. Fra 2025 er det krav om nullutslippsløsninger for nye busser (med noen unntak). Dette vil kreve en god planlegging og samhandling med infrastrukturutbygging, utprøving og tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger, og ikke minst tiltak for at flere reiser kollektivt, går og sykler for å nå nullvekstmålet.

Med rundt 10-13 % kollektivandel i miljøpakkeområdet i dag, er det et stort potensial for vekst i kollektivreiser. Reforhandlet byvekstavtale signaliserer en styrking av kollektivtrafikken. Dette klarer ikke AtB å løse alene. Det er viktig at alle parter i Miljøpakken legger til rette for å fremme kollektivtilbudet. God konkurransekraft for kollektivtransporten avhenger av tilrettelagt infrastruktur med god fremkommelighet; av hvordan parkeringspolitikken innrettes og av hvordan bompengesystemet utvikles og takster fastsettes. Videre vil tilgang til kollektivfelt og andre trafikkregulerende tiltak påvirke. Mange av tiltakene for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft vil bidra til reduserte driftskostnader og økte inntekter. Kollektivtransportens tilskuddsbehov og evne til å redusere biltrafikken er dermed avhengig av koordinert innsats hos alle Miljøpakkens parter.

Faktiske opplysninger

1. Overordnede rammer for kollektivtrafikken.

I Miljøpakken ligger følgende tiltak inne i handlingsprogrammet for 2023 – 2026:

Tiltak	2023	2024	2025	2026	2023-2026	Merknad
Drift kollektivtransport	233,3	233,3	233,3	233,3	933,2	Avtalefestet
Reduserte billettpriser	54,4	54,4	54,4	54,4	217,6	Avtalefestet
Ekstra driftstilskudd	30	50	50	50	180	
Drift lokalbuss Ma & Me	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2	
Aldersvennlig transport	8,6	10	10	10	38,6	KU-sak 8/23
Mobilitetspakke	16	16/32			32	

Tabell 1. Tiltak kollektiv drift i HP 2023 – 2026, alle tall i millioner kroner.

1.1 Belønningsmidler

Det er ingen rammeavsetninger knyttet til driftstilskudd kollektivtrafikk. Endring i omfang vil påvirke rammene for programområdene og/eller udisponerte midler (jfr. tabell 2 s 15, HP 2023 - 2026).

Nivået på driftstilskuddet avklares i årlige budsjett, fireårige handlingsplaner og ev. i forbindelse med videre arbeid med Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan.

Frem til nå har MP finansiert kollektivsatsingen med belønningsmidler. En oversikt over tilgjengelige belønningsmidler og faktisk disponering, viser at det ikke er ledige slike midler.

Tilgjengelig belønningsmidler i Miljøpakken:

Avtaler		Mill. 23-kr	Kommentar	
Byvekstavtale	Belønningsmidler byvekstavtale	287	"Frie" midler. Utbetales iht prognoser T2, midler som ikke benyttes i budsjettåret holdes tilbake og må spilles inn på nytt i fremtidige statsbudsjett.	Pkt 3.1.2 Belønningsmidler i revidert byvekstavtale
Tilleggsavtale	Tilskudd til økt kollektivsatsing, Metrobuss	30	Øremerket Metrobuss. Utbetaling skjer på samme måte som for belønningsmidler over. Delfinansiert med post 63 (statlig investeringsstilskudd) og lokal egenandel (bompenger).	Metrobuss styringsrammer og -mål: KU-sak 17/20 (møte 13.05.2020).
Tilleggsavtale	Tilskudd til økt kollektivsatsing, bussdepot	3	Øremerket bussdepot. Utbetaling skjer på samme måte som for belønningsmidler over. Delfinansiert med post 63 (statlig investeringsstilskudd) og lokal egenandel (finansieringskilde?).	Bymiljøavtale 2016, byvekstavtale 2019 og bomforlik 2020: Et forhold mellom stat og fylket utenom Miljøpakken. KU-sak 2/19 (møte 15.02.2019): Statens vegvesen og fylkeskommunen avtaler nærmere. Se også KU-sak 17/20. Revidert byvekstavtale: Bussdepotet del av Miljøpakken?
Tilleggsavtale	Tilskudd til reduserte bompenger	34	"Frie" midler pt. "Kan" benyttes til bedre kollektivtransport.	KU-sak 38/22: Vd orienterer. Se også KU-sak 43/22, 54/22 og 58/22.
Tilleggsavtale	Tilskudd til reduserte kollektivtakster	56	Øremerket på vedtatte taksttiltak.	Sist rapportert KU-sak 36/23 (møte 22.09.2023)
Sum totalt		410		
Sum ekskl. Tilskudd Metrobuss/depot		376		

Tabell 2. Fordeling av Belønningsmidlene

Årlig tildeling er lagt til grunn i statsbudsjett med bakgrunn i gjeldende avtaler. Tall i tabellen hensyntar endret budsjettindeks fra behandlingen av RNB23 (fra 2,2% til 5,2%), slik at det harmonerer med tall i revidert BVA (s.15)

Tilskuddet som følge av tilleggsavtalen («bompengeforliket») inngått av regjeringen Solberg sommeren 2019, er en del av porteføljen til tilskudd til byområder over post 66: Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, j.f tabell 5 i [Prop. 1 S \(2022-2023\)](#). I 2023 og resten av planperioden er det lagt inn 54,4 MNOK til tiltaket.

2. Langsiktig tiltaksplan – forslag om å utvide rammen.

Forslag til langsiktig tiltaksplan ble behandlet i fylkestinget, i bystyret i Trondheim og i kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus høsten 2022, men er ikke behandlet i KU i påvente av at revidert byvekstavtale ble fremforhandlet, jf KU-sak 55/22. Fylkestinget og bystyret i Trondheim vedtok blant annet følgende disponering av gjenværende midler i Miljøpakken i perioden 2022-2029:

- Ekstra driftstilskudd til AtB for å styrke tilbudet: 500 millioner kroner.
- Ekstra driftstilskudd til AtB for å styrke tilbudet på regionlinjer: 150 millioner kroner.

Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan er et verktøy for å synliggjøre betydningen av prioriteringer i et lengre perspektiv. Planen skal avklare de overordnede rammefordelingene, men ikke alle detaljerte prosjekt innenfor tiltaksområdene og skal dermed tjene som referanseramme for arbeidet med handlingsprogram/årsbudsjett og for viktige beslutninger de nærmeste åtene. Etter at planen ble

vedtatt hos lokale parter, har Skaun og Orkland kommet inn i Miljøpakken. I tillegg har Stortinget vedtatt¹ forlengelse av bompengeneinnkrevingsperioden fra 2029 – 2033.

Etter arbeidet med innspillene til handlingsprogram for 2024- 2027, viser rapporter fra Miljøpakken at reiseutviklingen med bil de siste årene ikke er i samsvar med nullvekstmålet. Trafikken i januar - august 2023 var fire prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019. Dette gjør at tiltak må prioriteres hardere opp mot effekt på bilkjøring.

Driftsøkonomien i 2023 og videre framover påvirker bruken av midlene tilgjengelig i Miljøpakken. Når kostnadsøkninger og inntektssvikt øker tilskuddsbehovet til kollektivtransporten, trekker det økte tilskuddsbehovet ressurser fra samme økonomiske rammer som tiltak for bedre kollektivtilbud. Fylkesdirektøren vil derfor beskrive noen forhold som påvirker kollektivøkonomien framover:

3. Økte kostnader til drift av kollektivtrafikken.

Som beskrevet i KU-sak 39/23 *Rapportering på AtB sin bruk av garanti fra Miljøpakken i 2023 – behov for å utvide finansieringen*, har det vært en ekstraordinær kostnadsvekst siste året. Kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024.

I sak 39/23 formidlet AtB videre at den passasjerveksten vi ser, ikke reflekteres i en tilsvarende inntektsvekst. I saken estimeres en inntektssvikt for 2023 på 37,8 MNOK. I KU-sak 39/23 *Rapportering på AtB sin bruk av garanti fra Miljøpakken i 2023* er innstilling til vedtak, punkt 2, som følger: Kontaktutvalget understreker at Trøndelag fylkeskommune må legge fram et realistisk budsjett for 2024 og utrede tiltak for å redusere inntekts svikten.

Inntektsbortfall og kostnadsøkninger i 2023 og tidligere forplanter seg inni 2024-økonomien også om prisveksten ikke overstiger økningen i den kommunale deflatoren. AtB har signalisert en økonomisk utfordring på ca 40 MNOK i 2024 gitt at kostnadsveksten ikke overstiger deflator for 2024.

KU-sak 36/23 *Rapportering på økonomisk status for 2023 – taksttiltak som følge av «Bompengeforliket»* viser at tiltakene som ble vedtatt finansiert av belønningsmidlene gjort tilgjengelig gjennom tilleggsavtalen har hatt en høyere kostnad enn forutsatt, og da særlig utvidelsen av tog-samarbeidet til utvidet sone A. AtB har meldt at oppdatert prognose for de årlige kostnadene i 2023 er steget fra 69 MNOK, jf KU sak 60/22 i desember 2022, til nå 80 MNOK og videre til 90 MNOK i 2024.

I sum gjør dette at en drift av kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.

4. Tiltak vedtatt/spilt inn for utvidelse av driftsramme.

I PR-sak 86/23 *Drift av kollektivtransporten i Miljøpakken – handlingsplan 2024 – 2027*, presenterte fylkeskommunen følgende forslag til drift av kollektivtransport:

¹ [Prop 113 S \(2022-2023\)](#)

Tiltak	2024	2025	2026	2027	Totalt
Aldersvennlig transport	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Drift lokalbuss MeK+MaK	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2
Ekstra midler kollektivdrift	50,0	50,0	50,0	50,0	200,0
Mobilitetspakke	32,0	44,0	44,0	44,0	164,0
Mobilitetsplaner Skaun og Orkland	1,0				1,0
Kapasitetsutvidelse kollektiv	40,0	85,0	85,0	85,0	295,0
Reversere kutt fra 2022	23,0	23,0	23,0	23,0	92,0
Sum drift	162,3	218,3	218,3	218,3	817,2

Tabell 1. Fylkeskommunen sitt forslag til drift av kollektivtransport som presentert i PR-sak 86/23

Fylkeskommunen har etter møtet i programrådet 12.09.2023 arbeidet sammen med AtB om å finne løsninger for å ta ned foreslått tilskuddsnivå. Fylkesdirektøren har i samspill med AtB har lagt frem et innspill til diskusjon for disponering av midler for årene 2023 til 2029 presentert under i tabell 6 der innsparinger er gjort for å ligge innenfor rammene i langsiktige tiltaksplan.

For å gi en oversikt over hvilke tiltak de ulike budsjettlinjene omhandler, gjennomgår vi her prosjektene i litt mer detalj. I det videre omtales prosjekter tidligere spilt inn i handlingsprogrammet med forslag til endringer. Disse må diskuteres med partene i Miljøpakken. Diskusjoner og endringer vil kunne synliggjøres i partenes politiske behandling av handlingsprogrammet. Tiltakene er oppsummert i tabell 6 nedenfor.

2.1 Aldersvennlig transport 67+.

Målet med aldersvennlig transport 67+ er å gjøre det enklere for eldre å komme seg rundt i hverdagen etter omleggingen av metrobuss-systemet i Miljøpakken. Bakgrunnen for aldersvennlig transport-piloten var omleggingen til metrobuss-systemet der noen mennesker i noen områder fikk lengre gangavstand til bussholdeplass som følge av mål om å redusere reisetida for de mange og dermed øke bussenes attraktivitet. Ordningen aldersvennlig transport er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe og tilbyr transport dør til dør.

Det ble i KU-sak 8/23 vedtatt en videreføring og videreutvikling av tilbudet til også å inkludere mennesker med nedsatt fremkommelighet fra 2024. Denne utvidelsen med planlagt oppstart fra 01.05.24 kan stoppes som et innsparingstiltak på 13,2 MNOK ved et nedtrekk fra 10 MNOK til 7,2 MNOK i perioden 2024 – 2029.

2.2 Lokalbuss Melhus og Malvik.

Tiltaket er med på å muliggjøre en mer effektiv framføring for regionbussen, i tillegg til at et slikt lokaltilbud anses som svært positivt for reisende i Melhus og Malvik, og vurderes til å være et godt alternativt særlig for fritidsreiser. Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjettet for 2022 støtte til «drift av lokalbuss L86 i Malvik på 3,6 MNOK per år» og «drift av lokalbuss i Melhus på 2,5 MNOK per år» I forlengelsen av dette tilbudet er det lagt på forventet indeks på 2,8 % i 2023. AtB vurderer tiltaket som et minimumstilbud og foreslår det videreført.

2.3 Ekstra midler kollektivdrift.

I [Handlingsprogrammet for 2023-2026](#) er innspillene til utvikling av rutetilbud (drift) forankret i [mobilitetsplanene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Klæbu og Byneset](#). Tiltakene er fordelt slik:

- Trondheim kommune: ca 20 MNOK
 - Fleksibel transport Byneset og Klæbu (redusere behov for bussruter)
 - Økt frekvens L 75 og L 77 (forbedret tilbud – særlig fritidsreiser)
 - Økt frekvens L 72 (styrket tilbud særlig kveld og lørdager – fritidsreiser)
- Melhus kommune: ca 15 MNOK
 - Pendel Hesttrøa – Brekkåsen og Melhus S og Trondheim S (bedre tilbud)
 - Utvidet lokalbusstilbud Varmbua – Søberg (nytt tilbud – fremtidig boligutvikling)
- Malvik kommune: ca 5 MNOK
 - Forlenge L 70 til Muruvik (bedre tilbud Muruvik – Hommelvik)
 - Fleksibel Transport (mål om å redusere busslinjer)
- Stjørdal kommune; ca 10 MNOK
 - To pendellinjer med høy frekvens (bedre tilbud i byområdet)
 - Styrke tilbudet til Tangen

Tiltaket på rutegående buss er innført i Trondheim og Stjørdal. I Melhus kan tilbudet innføres når nye busser er på plass og dette vil løse en langvarig utfordring i Melhus. Fleksibel transport på inntil 6 mill kan holdes igjen og rutegående busstilbud til/fra Byneset og Klæbu reverseres. Dette ble innført i august 2023. Ytterligere tiltak i Stjørdal og Melhus holdes tilbake.

I tabell 6 innspill til diskusjon nedenfor er dette tiltaket strammet inn og kun tiltaket i Melhus om å etablere pendeltilbudet Brekkåsen – Melhus skystasjon – Løvset realiseres.

Tiltakene som er skissert ikke igangsatt over, vil kunne inngå i den videre dialogen om hvilke tiltak som igangsettes som del av tilbudsutviklingen i forbindelse med kapasitetsutviklingen, omtalt i punktet under. I pkt 2.4.3 presenteres forslag til diskusjon fra AtB.

Fylkeskommunen har som målsetting at en tilgodeser kommunene utenfor Trondheim med en økning tilnærmet 150 MNOK, jf fylkestinget sitt vedtak.

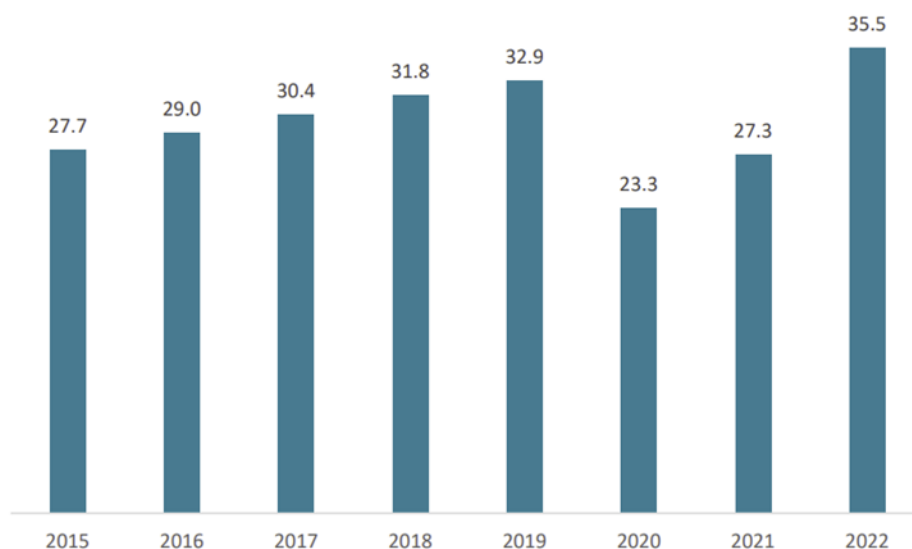
2.4 Kapasitets- og tilbudsutvidelse utvidelse kollektiv

Da ny rutestruktur for Stor-Trondheim 2019-2029 ble vedtatt i 2016 vedtok man samtidig at kapasiteten skulle dimensjoneres i to trinn med 2024 som skjæringspunkt. På den måten skulle man sikre best utnyttelse av ressursene. Usikkerheten rundt pandemiens effekt på folks reisevaner satte en stopper for planleggingen av trinn to med en utvidelse av kapasitet og rutetilbud.

I utredningsarbeidet for ny rutestruktur i 2015 ble det lagt til grunn en 2 % årlig reisevekst for å oppfylle nullvekstmålet. Som vist i figur 1 nedenfor, viser imidlertid reisetall en annen utvikling: I 2015 var det registrert 27,7 mill påstigninger. I 2022 var dette økt til 35,5 mill. Dette er en økning på 7,8 mill påstigende/28 % vekst og en gjennomsnittlig årlig vekst på 3,6 %. I august 2019 ble det gjort total omlegging av rutestrukturen i Trondheim. Dette gjør det umulig å sammenligne påstigningstall før og etter 2019, i og med at måten vi reiser på er endret. Ved å gå fra direktelinjer til nettverksmodell med omstigning for flere av de som reiser, betyr det at noen av kundene som tidligere ble registrert 1 gang på en reise fra A til B, nå blir registrert 2 ganger på samme strekningen på grunn av påstigning på 2 ulike busser.

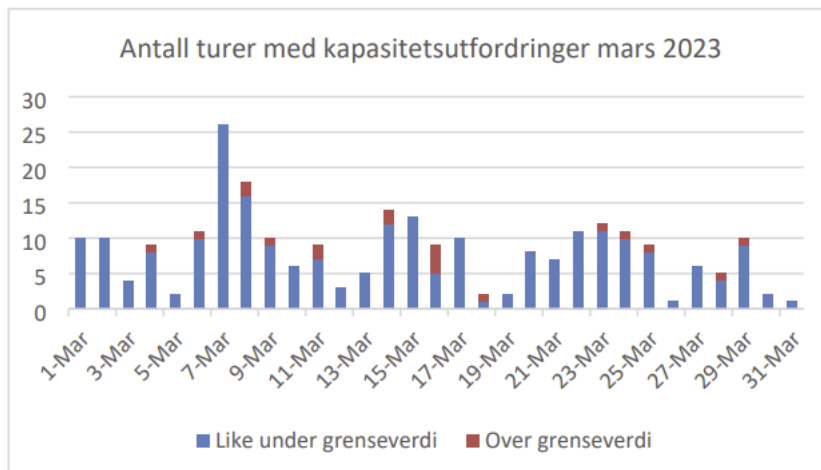
Selv om vi gjennom påstigendestatistikken ikke har mulighet til å sammenligne påstigningstall, ser vi gjennom analyser av salg og billett volum, at det gjennomføres flere reiser med kollektivtransport i dag enn det gjorde i 2019.

Første halvår 2023 solgte vi 16 % flere periodebilletter enn vi gjorde første halvår i 2019.



Figur 1. Passasjerutvikling 2015 - 2022

Trafikktellinger viser at det tidligere i år var flere ruter med kapasitetsutfordringer i rushtiden.



Figur 2. Oversikt over omfang av avganger i mars med kapasitetsutfordringer mars 2023

Ferske tall fra AtB viser at det i uke 34 var 946 590 påstigende i Trondheimsområdet; samme uke i fjor var det registrert 837 062 påstigninger. Dette en økning på 13 %. I modelleringen for årene fremover har AtB lagt til grunn 5 % årlig vekst. Det ut fra:

- En eventuell kapasitetsøkning bør være robust. Det vil være svært kostbart å øke kapasiteten på et senere tidspunkt.
- Tendensen det siste året indikerer at Stor-Trondheim vil ha utfordringer med å nå nullvekstmålet framover og at det dermed er økt sannsynlighet for tiltak som øker etterspørselen etter kollektivtransport.

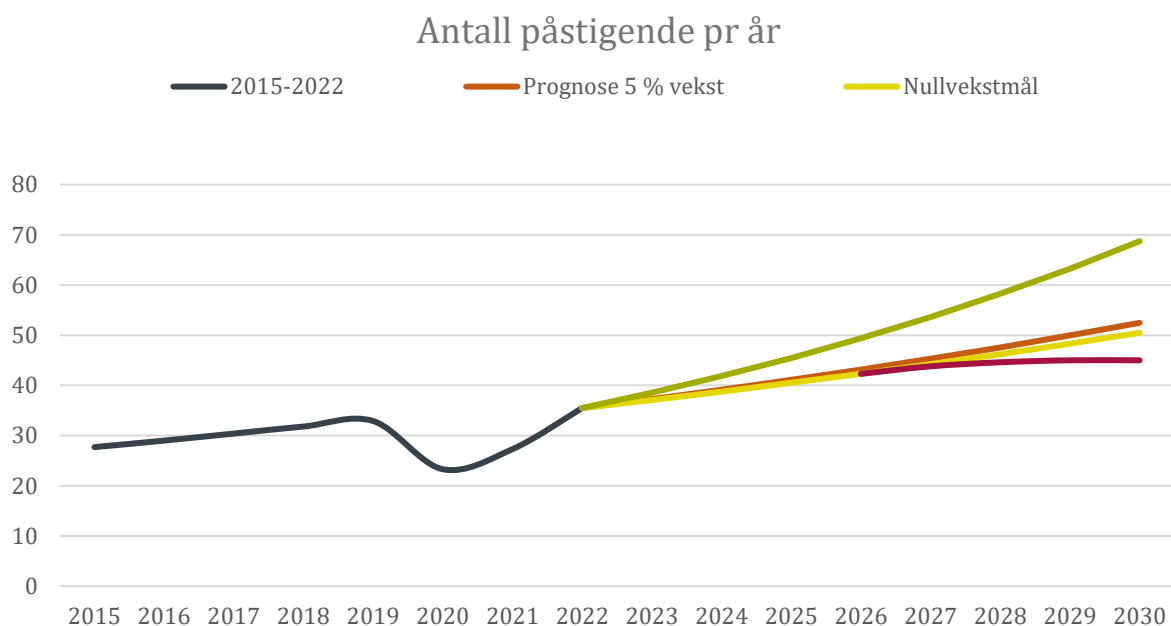
Informasjon om gjentakende frakjøringer, analyser basert på befolkningsvekst og bydelsutvikling, og tilbakemeldinger om trengsel allerede i dag, er bakgrunnen for de tiltak som er foreslått for økninger i rushtrafikken.

Tiltak som er foreslått utenfor rush, som særlig vil legge til rette for en økning i fritidsreiser, er i stor grad basert på bydelsanalysene gjennomført høst 2021/vår 2022. Bydelsanalysen ble utarbeidet som grunnlag for å vurdere og videreutvikle dagens tilbud fram mot 2029, og gi innsikt og støtte til utviklingen av framtidens mobilitetstilbud i Trondheim. Basert på innbyggernes tilbakemelding om hva som er viktigst for at de skal bruke mobilitetstilbudet, vurderer analysen disse elementene for alle bydeler i Trondheim. Formålet er å gi en bedre forståelse av dagens tilbud. Resultatene av analysen viser hvor tilbudet dekker kundens behov, og hvor det er nødvendig å iverksette tiltak.

2.4.1 Hvorfor er kapasitetsutvidelse så viktig?

Uten tiltak vil de avgangene som i dag allerede er nesten fulle, bli fulle i løpet av de neste årene. Kundene vil oppleve fulle busser og frakjøring, og mulige nye kunder vil raskt gå tilbake til andre reisemåter. Det er enklest å få folk til å endre reisevanene sine for jobb- og studiereiser, og disse foretas oftest i rushtid. De som allerede reiser kollektivt til jobb og skole, har lavere terskel for å reise kollektivt også på fritiden, enn de som reiser med bil til jobb. I løpet av de neste årene vil derfor kapasiteten for nye kunder være nådd, og veksten vil flate ut. Vi vil fortsatt ha mulighet for noe vekst utenfor rush, hvor det fortsatt er kapasitet, men det vil være svært krevende å få flere fra bil til kollektiv, hvis vanen om å reise kollektivt til jobb ikke allerede eksisterer.

Hvis det ikke iverksettes tiltak, kan vi de første par-tre årene forvente moderat og stadig svakere vekst så lenge det er ledig kapasitet på bussene.



Figur 2. Årlig vekst med en prognose på 5 % vekst og utvikling hvis tiltak ikke innføres. Enhet på vertikal akse er millioner reisende årlig.

Figur 4 viser en illustrasjon av millioner påstigende på vertikal akse og hvordan utviklingen er må være for å nå nullvekstmålet, samt hvordan tiltak vil påvirke veksten og måloppnåelse. Dagens reisemiddelfordeling (gående, syklende og kollektivreisende) er lagt til grunn.

Økt kapasitet av materiell og sjåfører legger også et bedre grunnlag for å styrke tilbudet utenfor rush. I helgene er det tidvis overfylte busser for enkelte linjer. I perioden august/september 2023 er det metrolinje 1 som skiller seg ut i negativ forstand med 17 innmeldte frakjøringer i perioden. Problemene er spredd over driftsdøgnet, men med en hovedvekt på lørdag formiddag. Linje 70 har også noen innmeldte frakjøringer i perioden, også dette på lørdag formiddag. Med innmeldte frakjøringer menes det frakjøringer som er meldt inn til AtB fra operatører/sjåfører. I tillegg fanger passasjertellesystemet opp turer hvor det ikke nødvendigvis er meldt inn fulle busser til AtB drift, men hvor systemet har registrert passasjernivåer som tilsier at bussene har vært fulle. Her skiller linje 25 seg ut, hvor det spesielt er 16-, 17- og 18-timene på lørdag som skiller seg ut i negativ forstand i perioden med fulle busser. Også her er linje 1 godt representert i perioden, med flere turer enn de som er meldt inn til AtB drift. Det kan antas at passasjertallene bare fortsetter å stige framover, noe som vil gi ytterligere problemer med fulle busser i framtiden.

2.4.2 Kan opptrappingen foregå gradvis?

AtB mener at det er lite rasjonelt å innføre en gradvis opptrapping. Jo senere tilbudet iverksettes, jo større økonomisk usikkerhet pålegges operatørene. I en situasjon der tilbudet gradvis trappes opp fra 2025, vil operatørs evne til å skrive ned sine investeringer reduseres i tid. Dette vil igjen utfordre prisene i kontrakten, og kan lede til nye forhandlinger der prisene øker. Her er det mye usikkerhet.

2.4.3 Tilbudsutvikling samtidig med kapasitetsutvikling

Hvis AtB ensidig styrker tilbudet i rushtidstrafikken, uten å styrke tilbudet på lav- og normaltrafikk, vil dette føre til en økonomisk ubalanse i kontraktene, der utnyttelsesgraden på materiell og sjåfører blir lav. En skjev produksjon med for mange sjåfører i arbeid i rush sammenlignet med lav- og normaltrafikk fører til økt bruk av delte skift og deltidsstillinger. Dette gir dårligere arbeidsforhold for sjåfører og vil i tillegg forverre utfordringene med å tiltrekke seg nye sjåfører, føre til driftsutfordringer og innstilte avganger.

For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB å styrke tilbudet også i lav- og normaltrafikkperiodene. Dette vil bidra til bedre utnyttelse av materiell, samt flere faste og hele stillinger. Å styrke tilbudet utenfor rushtrafikken vil i tillegg gjøre det enklere å velge buss framfor bil på fritidsreiser, reisene blir mer effektive og flatedekningen bedre. Økt frekvens i normal- og lavtrafikk gir et mer integrert og pålitelig linjenett som er avgjørende for at nettverksmodellen fungerer.

Nedenfor presenteres en omfattende, men ikke en uttømmende liste over tiltak som kan inngå som del av tilbudsutvidelsen og som AtB mener er gode. AtB vil i det videre samarbeide med kommunene med sikte på å komme frem til omforent tiltaksliste innenfor rammen. I tillegg kommer tiltakene som er skissert ikke igangsatt over, og som vil kunne inngå i den videre dialogen om hvilke tiltak som skal prioriteres i tilbudsutviklingen.

Det er ikke nødvendig å studere alle tiltak 2.4.3.1 til 2.4.3.10 for å forstå helheten i saken, men kommende prioriteringsdiskusjoner vil måtte forholde seg til enkelttiltak.

2.4.3.1 Utvide rushtidsperiodene på morgen og ettermiddag

For å utnytte kapasiteten (både busser og sjåfører) kan det være nødvendig i en overgangsfase (eller også senere om tiltakene viser seg å være nyttige/enkle å administrere) å utvide rushtidsperioden for å se om kundene vil tilpasse seg et annet reisemønster. Dette kan gi mulighet for å spre reisestrømmene noe, men vil ikke påvirke rushtid i stor grad. Her kan eksempelvis fri/rimeligere tilgang til AtBs utvidede mobilitetstilbud for periodebillett kunder være en mulighet som redusere belastning på buss og trikk i rush. Også innføring av fleksibel billett og tidsdifferensierte takster kan være alternativer for å spre passasjerstrømmingen. Denne type tiltak vil være særlig viktige i høst- og vintersesongen når kapasitetsutnyttelsen er høyest fordi flere erstatter sykkel og gange med buss.

2.4.3.2 15 minutters frekvens i primærnettverket

Nettverkseffekt i kollektivsystemet oppnås når kunden opplever at tilbudet har en tilfredsstillende frekvens hvor bytter kan planlegges og det er trygghet for at neste buss ikke er langt unna. I bydelsanalysene og kundeundersøkelsene i 2022 fikk AtB dokumentert at kundene opplever at fire avganger per time som et godt tilbud. For å sikre at det gjennomføres flere fritids-, kultur- og besøksreiser anbefales det at primærnettverket (taktede linjer i nettverket med kort byttetid) har minimum fire avganger per time på normaltrafikk

2.4.3.3 Tyholt

Bydelsanalysen peker på Tyholt som en utfordrende bydel, hovedsakelig grunnet avstand til holdeplass. Linje 13 betjener Kong Øysteins veg, men foruten denne linjen er det kun linje 22 som betjener Tyholt (Strinda VGS). Både på grunn av videregående skole, men også fordi Dragvoll etter hvert skal flyttes til Gløshaugen er det ønskelig at frekvensen styrkes utenfor rushperioden. Tiltaket for alle linjene er med på å gjøre kollektivtransporten mer konkurransedyktig mot bil. Linjene som er pekt ut er blant de største etter metrolinjene, og frekvensen bør økes tilsvarende. Linje 13 er et bidrag til nettverket ved å gi et tilbud mellom øst og vest, med betjening av store arbeidsplasser som St. Olavs hospital, NTNU, samt andre viktige målpunkt og knutepunkt.

2.4.3.4 Styrket tilbud over omkjøringsveien - linje 15, og regionlinje 310/311 Stjørdal – Sluppen – Orkanger

Med økt boligbygging i øst og flere arbeidsplasser i aksene Strindheim – Sluppen – Tiller er det et økende behov for rask framføring mellom øst og sør. Reisetiden mellom Tiller og Tunga øker fra omkring 20 minutter til rundt én time dersom reisen går via sentrum. Ved at linje 15 blir et tilbud som også går utenfor rush, har bil og kollektivreiser «samme» reisetid via Omkjøringsveien.

Et regelmessig regiontilbud (L 310 og 311) som betjener holdeplassene på Omkjøringsveien og sikrer overgang til bybusstilbudet på Moholt, Tunga og Skovgård vil være et godt tiltak i forhold til arbeidsreiser fra kommunene i BVA-området utenom sentrum. Tilbudet vil også underbygge utvikling av arbeidsreiser mellom kommunene i BVA og til Værnes.

2.4.3.5 Styrket tilbud til Bymarka

Tiltaket innebærer traséomlegging av linje 24 til Skistua om Vestoppfarten og linje 11 i Byåsveien og Breidablikkveien. Tiltaket vil gi økt tilgjengelighet til Bymarka, redusere reisetiden og styrker kapasiteten til Stavset, Dalgård og Nyborg. Tiltaket reduserer også utfordringer med fremkommelighet i Roald Amundsens veg, da linje 11 kjøres med 18 meter leddbuss, mens linje 24 med 12 meter buss. Tiltaket vurderes også i sammenheng med planlagt og påbegynt boligbygging på Stavset og Dalgård som et godt tiltak da reisetiden reduseres. Tiltaket vil også gi bedret kapasitet i Kongens gate der det er utfordringer med frakjøring i dag. Det er viktig å tilrettelegge for et attraktivt fritidstilbud til steder der fritidsaktiviteter gjennomføres. Tiltaket representerer en besparelse ved at L26 (sentrum – Skistua) kan legges ned, noe som vil lette driftsplanleggingen og øke effektiviteten hos operatøren. Det blir også færre busser gjennom sentrum og som må regulere på Trondheim sentralstasjon

2.4.3.6 Styrket tilbud med L 96 til Vassfjellet

Det har vært kapasitetsutfordringer på linje 96. For å unngå at bussreisende går over til bil og at foreldre kjører barn til Vassfjellet, bør tilbudet styrkes med flere avganger.

2.4.3.7 Styrket tilbud utenfor rush fra Værestrøa, L 44

Styrking av L 44 vil bedre situasjonen for overgang mellom høyfrekvent (L 1) og lavfrekvente (L 44) kollektivtilbud, og da særlig for Ranheim øst. Økt frekvens på L 44 vil også gi et bedre tilbud for fritidsreiser, samt en opplevelse av raskere framføringstid.

2.4.3.8 Styrket tilbud Romolslia sør, L 72

Bydelsanalysene viser at beboere i Romolslia og på Selsbakk ønsker å reise mot Tiller. Det er ønskelig i tillegg til linje 20 å tilby Romolslia et tilbud mot Tiller. Linje 72 starter og stopper på Tillerterminalen utenfor rush, og disse turene kan starte på Romolslia mot Tonstadkrysset - Tillerterminalen - Klæbu. På denne måten får Romolslia kobling mot Tiller i deler av døgnet.

2.4.3.9 Forlengelse av L 14 via Strindheimtunnelen til Piren/Trondheim S

Etter ombygging på Trondheim S er det ikke lenger snumuligheter her, og det er kun Piren som er aktuell. I bydelsanalysen skårer Charlottenlund/Jakobsli lavt grunnet reisetid og dårlig konkurranseforhold mot bilen på turer til/fra sentrum. En mulig løsning kan være å forlenge linje 14 til Piren for å redusere kjøretiden noe. Ved å kjøre linjen til Piren er det enkelte som får en ønsket direktekobling, men vi antar at hovedtyngden har reisemål i sentrum, og at det da fortsatt krever bytte på Strindheim.

2.4.3.10 Økt kapasitet til Granåsen

Fylkesdirektøren har mottatt forslag om å styrke tilbudet til Granåsen i forbindelse med økt reisebehov når fotballhallen sannsynligvis er ferdig neste høst. En analyse av behov og muligheter knyttet til dette vil være en del av det videre arbeidet.

2.4.4 Kostnader med tilbudsutvikling og kapasitetsøkning

AtB har beregnet driftskostnadene for kapasitetstiltak i rushtrafikken til ca 58 mill./år. For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB i tillegg tiltak i normal- og lavtrafikk på inntil ca 98 mill./år. Totalt utgjør tiltak i- og utenfor rushtrafikk ca 156 mill./år. Tiltakene vil skape flere og nye reiser, og AtB forventer at inntektene etter hvert vil stabiliseres på 35% - 50% av kostnadene. Det er i tilskuddsberegningene lagt til grunn et gjennomsnitt av inntektsintervallet tilsvarende 45 %. Dette er i tråd med gjennomsnittet i dagens kollektivtrafikk. Tilskuddsbehov blir da på 85 mill./år. Inntektene vil avhenge av hvilke tiltak vi prioriterer.

2.4.5 Hva skal til for å få flere til å velge kollektivt?

AtB sin tilnærming med målrettede tiltak for kollektivtransporten støttes av forskning. Virkemidler som gir bedre kollektivtransport og har restriksjoner som gir økte kostnader for bilbruk, gir størst effekt på etterspørselen etter kollektivreiser. Økt frekvens oppgis som et av de viktigste tiltakene for å forbedre tilbudet². Takstreduksjoner kan være effektivt for å øke passasjertallet og dermed kollektivtransportens markedsandeler, men mye empiri viser at en stor andel av passasjerveksten

² [Kjørstad og Ellis, 2020](#)

kommer fra gange og sykkel. Bilistene er generelt mer følsomme for (og mer opptatt av) reisetid og fleksibilitet enn for takstreduksjoner³ og er generelt lite følsomme for pris⁴. En utvidet takstsone og takstintegrasjon med tog, som begge særlig vil påvirke de litt lengre reisene, kan ha best effekt for å redusere bilbruk. Reduksjon av enkeltbillettprisen har også muligens noe bedre effekt enn generell takstreduksjon. Prisene for enkeltbilletter fremstår som høye og kan være en barriere for sporadiske trafikanter som ikke reiser ofte nok til å ha nytte av periodekort. Dette gjelder kanskje særlig studenter og ungdom, som er i en fase av livet hvor vaner etableres.

Hvor stort antallet nye busspassasjerer er ved økt busskapasitet, avhenger av flere faktorer. Særlig viktig er det å endre konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport. For å gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig vil bilrestriktive tiltak være viktige. Styrkede parkeringsrestriktive tiltak vil føre til flere kollektivpassasjerer og dermed økte inntekter. Videre vil redusert adgangen til kollektivfelt for andre enn busser gi bussen bedre fremkommelighet. Virkemiddelpakker med bedre kollektivtilbud og samtidige restriksjoner på bilbruk eller økte kostnader ved bilbruk, gir størst effekt på etterspørselen etter kollektivreiser og er den mest kostnads-effektive måten å møte det økte reisebehovet i byområdene på⁵. Dette viser at AtB ikke vil klare å legge til rette for ønsket vekst alene, men er avhengig av koordinert innsats fra alle partene i Miljøpakken.

2.5 Reversere kutt fra 2022

I mai 2022 ble det foretatt kutt i avganger hverdager etter kl 20.00, lørdager og søndager for å dekke manglende inntekter. Dette var et vilkår for økonomisk garanti fra Miljøpakken for å håndtere reduserte billettinntekter i tiden etter at smitteverntiltak ble avviklet. Kuttet gjaldt særlig søndager, hvor frekvensen ble redusert til to avganger per time som beste frekvens inkludert på metrolinjer. Kuttene har negativ innvirkning på jobb- og fritidsreiser. Tiltaket innebærer å justere kollektivtilbudet tilbake til nivå før kuttene. Kuttet svekket nettverksmodellen der høy frekvens er grunnleggende for at reiser med bytter skal oppleves som effektive og attraktive. Tiltaket gjelder for alle linjer i byvekstområdet.

Gitt passasjervekst og økte inntekter som følge av kapasitets- og tilbudsutviklingen, er det funnet rom til å gjenopprette rutene som ble tatt ut i 2022. I AtB sine forslag til faglige innspill, er dette tiltaket trukket frem som ett av de viktigste.

2.6 Mobilitetspakke

Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Tiltak som er satt i gang i 2023 er følgende:

- Det er utplassert 300 el-sparkesykler og 300 el-sykler i Melhus, Malvik, Stjørdal.
- Delingsmobilitet (bysykler og el-sparkesykler) er lagt inn i AtBs app.

³ [Effekter av takstreduksjoner i Trondheim - Asplan Viak](#)

⁴ [Erfaring med lave takster i kollektivtrafikken \(TØI, 2023\)](#)

⁵ [Hva som får trafikanter til å endre reisemiddel - Samferdsel \(toi.no\)](#)

- Samkjøringsprosjekt på Byneset, der samkjøring kombineres med fleksibel transport for å gi trygghet for reisende og redusere oppstartsbarrierer. Tilbudet starter 1.november 2023.
- Det er igangsatt en studie som skal se på effekt av delingsmobilitet vs rutegående transport, og hva som bidrar mest til nullvekstmålet per investerte krone. Dette utføres av Asplan Viak, og er et samarbeidsprosjekt mellom AtB, Skyss og Kolumbus. Dette er et nyskapende arbeid som vil kunne gi viktig input til framtidige prioriteringsdiskusjoner i Miljøpakken.
- AtB jobber med en integrasjonsløsning for billettering av delingsmobilitet. Det er utviklet nyskapende funksjonalitet med utgangspunkt i Enturs teknologi.
- Gratis bysykkel (inntil 60 minutter pr gang) vil inngå i AtBs periodebillett. Dette vil mest sannsynlig lanseres i september 2023.

Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil, gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. Lokalisering av tjenestene er valgt for å gi et bedre kollektivtilbud. En slik langsiktig satsing er nødvendig for å teste løsninger, endre reisevaner og hente ut mulige gevinster i fremtiden, og viktig i denne planperioden for å sikre gevinster til det kommende anbudet i 2029.

Mobilitetspakken ble vedtatt i handlingsprogrammet 2023-2026, med 16 MNOK i 2023 og 2024. I tillegg ble det satt av en opsjon på 16 MNOK i 2024.

2.7 Andre tiltak for å øke kapasiteten.

Kontaktutvalget vedtok som del av KU sak 37/21 følgende:

«I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;

a. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.

b. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.»

Som tiltak for å bidra til å styrke kapasiteten frem mot 2029, vil fylkeskommunen be om at AtB arbeider videre med løsninger for å imøtekomme KU sin bestilling.

2.8 Utvidelse av sone A:

Som følge av at Skaun og Orkland blir del av Miljøpakken fra 2024, er det fremkommet ønsker fra disse kommunene om at sone A utvides til å inkludere Orkland.

Figuren til høyre viser dagens takstsoner for buss og Orkland kommune uthevet i hvitt, med tydelig svart strek er takstsonene gjengitt.

En utvidelse av sone A vil gi tapte billettinntekter ved at sonepåslaget for kryssing av sonene faller bort. Det er lagt til grunn at alle som reiser mellom sone A og B1 går fra å ha tosonereise til ensonereise. Videre, reisende fra sone C2/C3 til Trondheim går fra å ha tresonereise til tosonereise. Beregnet inntektstap på enkeltbillett når reisen går fra tre til to soner er 33% mens inntektstapet på periodebillett er 20 %.



Figur 3. Takstsoner per september 2023

Det er lokale reiser i sone C2 som i dag har tresonereise til Trondheim (Krokstadøra-Trondheim) og som med sonegrense på Orkland kommunegrense vil få ensonereise. Omfanget av disse reisestrømmene er lav og vurderes å ha lav konsekvens for inntektsvurderingen.

Reisende på strekningen Meldal-Berkåk som i dag ligger i C3 vil få en sonepassering og tosonereise mot ensonereise i dag og en dyrere reise. Omfanget av disse reisene blir som nevnt over av lavt omfang, men for de det gjelder gir det en økt kostnad.

A/B1	Beregnet årlig inntektstap	5,1 mill/ år
B1/C2/C3	Beregnet årlig inntektstap	1,1 mill/år
	Totalt	6,2 mill/år

Tabell 5. Oversikt over årlige inntektstap ved soneutvidelser

AtB har gjort en vurdering av hvilke systemer som må oppdateres og hvilken informasjon som må endres mot kundene og operatørselskapene, for å kunne implementere endret takstzone. AtB har kommet frem til at det trengs inntil seks uker fra bestilling til at en utvidet sone A er klarlagt i AtB sine systemer, og at de rekker å informere kunder og operatørselskap/sjåfører på en forsvarlig måte.

Fylkeskommunen foreslår at innlemmelse av Orkland kommune i sone A blir et tiltak som del av «Bompengeforliket» lik den tidligere soneutvidelsen. Kontaktutvalget bør gjøre nye vurderinger av tidligere vedtak om tiltak, for å finne rom til soneutvidelsen. Fylkeskommunen viser til KU-sak 36/23 med *Rapportering av tiltak etter «Bompengeforliket»*, og der utfordringer med de økonomiske rammer beskrives.

Fylkeskommunen er kjent med at Orkland og Skaun har signalisert ønsker om utvidet kollektivtilbud. Nye tiltak er ikke tatt med i denne saken.

3.0 Oppsummert drift kollektivdrift 2023 – 2029:

Tiltaksforslagene med omtalte innspill til kostnadskutt er oppsummert i tabellen nedenfor. I tillegg er det lagt inn en linje for forventet økte billettinntekter. I kapasitetssaken er det forutsatt at vi opprettholder om lag samme fordeling billettinntekter/tilskudd som i dag, det vil si at 45% av kostnadene finansieres ved billettinntekter og 55% av tilskudd. Det er dermed lagt inn en årlig inntektsvekst på 70 MNOK årlig med helårseffekt fra 2026. Inntektsforutsetningene i kapasitetsøkningstiltak på 70 MNOK sammen med den ekstra inntektsøkningen i tabellen på 350 MNOK i perioden tilsvarer en inntektsøkning på 5% årlig i tråd med estimert passasjervekst.

Fylkesdirektøren understreker at tabellen nedenfor er et utgangspunkt for dialog med partene og vil bearbeides videre fram mot lokalpolitisk behandling av handlingsprogrammet. I det videre arbeidet vil også underliggende forutsetninger og eventuelle uklarheter synliggjøres. Fylkeskommunen vil svare ut behov fra partene for supplerende opplysninger og gjøre disse tilgjengelig til partenes behandling av handlingsprogrammet

Tiltak	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totalt
Drift kollektiv	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	1633
Bompengeforliket	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	381
<i>Sum vedtatt drift</i>								2014
Ekstra driftstilskudd	5	20	20	20	20	20	20	125
Drift lokalbuss Melhus og Malvik	2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	40
Aldersvennlig transport	8,6	10	10	10	10	10	10	69
Kapasitets-/tilbudsutvikling		20	85	85	85	85	85	445
Reversering kutt 2022		10	23	23	23	23	23	125
Mobilitetspakke	16	32	28	28	16	10	10	140
Garanti 2023/2024	14,8	40						55
<i>Sum ekstra driftstiltak</i>								998
Økte inntekter passasjervekst	20	30	40	50	60	70	80	350
<i>Sum ekstra tiltak inkl. ekstra inntekt</i>								648
Totalt 23 - 29								2662

Tabell 6. Skisse til fordeling av driftsramme 2023 - 2029 fra AtB inkludert økte inntekter

Ekstra driftstiltak er her **998 MNOK** uten innlagt inntektsøkning som følge av tiltakene og generell befolkningsøkning og reisevekst, og **648 MNOK** med ekstra inntekter.

Om partene i perioden gjennomfører tiltak som bedrer framkommeligheten for bussen, vil kostnadene til drift av kollektivtransporten reduseres. Tilsvarende vil bilrestriktive tiltak være et mer presist virkemiddel for å redusere biltrafikk enn generelle takstreduksjoner som også vil rekruttere passasjerer som i dag går eller sykler. Bilrestriktive tiltak vil føre til flere reisende i kollektivtrafikken og øke inntektene ytterligere.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Fylkeskommunen inviterer partene til å diskutere forslagene som ligger i saken som grunnlag for videre bearbeidelse og prioriteringer av tiltak inn mot handlingsprogrammet for 2024 – 2027.

Programrådets drøftinger:

- *Kan bli vanskelig for KU å konkludere i denne saken 6. oktober*
- *Staten: Kollektivtransport er et viktig verktøy med tanke på den økte biltrafikken. Innenfor hvilke rammer er det vi skal prioritere? Rammen på 650 mill. er beslutninger hos Tk og Trfk. Er dette noe vi alle er enige om? Neste naturlige ramme er belønningsmidlene som det ser ut som vi er over. Staten har behov for en rapportering hvor vi kan følge pengene. Når vi blir enige om rammene, handler dette om prioritering.*
- *650 mill. som ramme er politiske ønsker fra to parter, det er ikke samordnet i en ny LTP. Når det gjelder belønningsmidlene, er det i utgangspunktet ikke slike midler til overs. 80 % av belønningsmidlene brukes allerede til drift kollektiv. De resterende 20 % finansierer i stor grad prosjekter som ikke kan finansieres med bompenger. Drift kollektiv kan finansieres med bompenger. Det må partene ta stilling til.*
- *Finansiering er ikke uvesentlig. Har brukt 41,7 mill. bompenger allerede uten at det har vært noen prinsipiell diskusjon rundt det. Bruk av bompenger til drift kollektiv vil gå ut over investeringsprosjekter. Bør se på om noe belønningsmidler kan frigjøres og kan brukes på kollektiv drift. Må bli flinkere til å vise hvordan ting finansieres fremover.*
- *Detaljene i tilbudsutviklingen ligger foran oss å beslutte.*
- *Trfk har gjort et vedtak om 650 mill. ekstra til kollektiv og mener det er en balansert pengebruk. Staten må si hva de mener om det. Vi foreslår en slik økning for å nå nullvekstmålet. De andre partene må gjøre sine vurderinger rundt det.*
- *Tk har fått tydelige føringer om å øke tilbudet også kveld og helg. Midlene til økt satsing kollektiv er tenkt hentet fra de udisponerte midlene i avtalen. Har lagt til grunn at også bompenger kan brukes.*
- *Alt av pengebruk i MP har en alternativ bruk. Spørsmålet er om man ønsker å øke innsatsen på kollektiv? Og hvor mye? Midlene må da tas fra udisponerte midler.*
- *Hvor mye vil forslaget fra Trfk bety i årlig bompengeuttak til kollektiv drift? Belyser det i saken. Er snakk om ca. 150 mill/år? Vil konkurrere kraftig med investeringer.*
- *Bompengebrauken må komme tydelig fram av saken. Styringsgruppen må bli klar over at vi er på vei inn i en ny tid med bruk av bompenger til kollektiv.*
- *Bruk av bompenger til økt satsing på kollektiv går ut over noe annet. Er redd for at sekken begynner å bli litt stor. Staten vil se hvor midlene kommer fra.*
- *LTP er ikke behandlet ferdig. Det vi diskuterer nå er premisser for en ny LTP. KU ønsker ikke en prosess med LTP nå, men heller forberede neste forhandling.*
- *Minner om HP-prosessen hvor det er spilt inn prosjekter på til sammen 2,4 mrd. mens sekretariatet anbefaler en ramme på 2,0 mrd. Viktig å ha med oss i denne diskusjonen.*
- *Mulig tilbudsutvikling er ikke besluttet. Hvem beslutter hva? Politiske prioriteringer løftes inn i HP og blir en rammebetingelse for AtB. Viktig å skape et godt politisk samspill.*
- *Foreslår å sette tilleggsbehovene på kollektiv i hvit tabell og at det følger saken på høring.*
- *Tar ikke stilling til detaljering nå. Det må vi komme tilbake til. Partene må være med å prioritere tilbudsutvikling.*

· *Staten: Det er viktig å understreke at å etablere et godt busstilbud i avtaleområdet er avgjørende for å nå nullvekstmålet, men uten en langsiktig plan for pengebruken i Miljøpakken er det krevende å se rekkevidden av det som foreslås. I lys av at det er vanskelig å vite hvilke konsekvenser forslaget vil ha for resten av avtaleperioden og det vi ser for oss å realisere, er det ønskelig at det fremkommer av saksgrunnlaget alternativer som begrenser mulige negative konsekvenser for øvrig portefølje. Staten ønsker følgende synliggjort og belyst i saksgrunnlaget for videre behandling:*

- o *Belyse økonomiske konsekvenser av økt satsing på drift kollektiv, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden*
- o *Redegjøre for hvilke investeringsprosjekt økt bruk av bompenger til drift av kollektiv vil/kan gå ut over, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden*
- o *Vise til ulike alternativer for å begrense bompengenebruken til drift av kollektiv ved å foreta prioriteringen blant de prosjektene som finansieres med belønningsmidler i dag, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden.*

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget tar saken til orientering.**
- **Uklarheter synliggjøres og ettersendes til partenes behandling av handlingsprogrammet**
- **Tilleggsbehov for drift kollektiv settes foreløpig i hvit tabell og følger saken på høring**

Ad sak 42/23 Orientering om Statsbudsjettet (Svv)

Statens vegvesen orienterer om Statsbudsjettets betydning for Miljøpakken.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 43/23 Handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Vedlegg:

- *Handlingsprogram 2024-27 – forslag*

Kontaktutvalget bes avklare om forslag til handlingsprogram 2024-27 er klart for å sendes videre til politisk behandling. Det inkluderer å avklare hvilke prosjekter alle partene er enige om (jf. prosjekter i hvite tabeller under tiltaksområdene).

Om prosessen

Første år i handlingsprogram 2024-27 er årsbudsjettet for 2024. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2025 og årsbudsjett 2025. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene.

Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Kontaktutvalget behandlet føringene for arbeidet i sak 13/23. Føringene går også fram av utkast til handlingsprogram.

Det erkjennes at det er en krevende oppgave å utarbeide årsbudsjett og handlingsprogram samtidig, og at dette stiller store krav til overholdelse av tidsfrister og kvalitet på innspill.

Flere av partene har dessverre ikke klart å levere et tilfredsstillende innspill innen avtalt frist, og mye av dokumentasjonen er utilstrekkelig og av lav kvalitet. Dette gjør det vanskelig å fremstille gode beslutningsgrunnlag, drive kvalitetssikring og overordnet kostnadskontroll.

Alle prosjekter som er spilt inn fra partene er med i utkastet til handlingsprogrammet, enten i hovedtabellene eller i hvite tabeller. Prosjektene i hvite tabeller under hvert tiltaksområde er prosjekter uten omforent tilslutning etter programrådets behandling 12. september. I ekstra programråd 26. september ble sak om drift av kollektivtransporten i Miljøpakken behandlet. Programrådet ble ikke enige om et nytt nivå for drift av kollektiv og tiltaket ble plassert i hvit tabell.

Kontaktutvalget må ta stilling til hvilke prosjekter som skal inn i HP 2024-27.

Økonomiske rammer

Det legges til grunn årlige inntekter i perioden 2024-2027 på mellom 1,9 - 2,3 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift, kommunal momskompensasjon og renteinntekter avhenger av faktisk fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på innkreving fra bompunktene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 270 mill. kr og en forventet beholdning på 700 mill. kr ved utgangen av 2027. Det betyr at kostnadene isolert er mindre enn inntektene i perioden. For årene 2024-2027 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase i handlingsprogrammet, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

Av større prosjekt nevnes fullføring av Nydalsbrua og fv. 704 Tanem – Tulluan i perioden. Blant kollektivprosjekt nevnes utbyggingen av Trondheim S og ombygging av Innherredsveien og Kongens gate/Nordre Ilevollen for Metrobuss. Hovedsykkelruten mellom Gildheim og Lilleby forventes bygd i perioden. Det er ellers relativt store rammeavsetninger til sykkel, kollektiv, trafikkssikkerhet og støy som vil fordeles på prosjekt i senere revisjoner av handlingsprogrammet.

Prosjekter i 2024-2027

De viktigste prosjekter i handlingsprogramperioden er:

- *Nydalsbrua, slutføring*
- *Tanem – Tulluan, slutføring*
- *Brå bru*
- *Trondheim S*
- *Metrobussprosjekt i Innherredsvegen, Kongens gate og Nordre Ilevollen*

- *Hovedsykkelveg mellom Gildheim og Lilleby, gang og sykkelveg Reppe-Være og sykkelveg langs Klæburuta*
- *Tiltak mot støy i Utleirvegen mellom Steindalsvegen-Blaklivegen vest*

Innspill til statsbudsjett 2025 må være vedtatt i dette handlingsprogrammet.

T2

Tertialrapporten for andre tertial 2023 er under arbeid. Prognose for mindreforbruk ihht. tidligere vedtatte budsjetter er pt. på 800 mill. kr. Erfaringsmessig blir mindreforbruket enda høyere ved årets utgang. Selv om det årlige mindreforbruket er på vei ned sammenlignet med tidligere år, så viser dette at partene har for optimistiske forventninger til egen produksjon og at årsbudsjettene binder opp mer midler enn omsetningen gjennom året.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatets anbefaling er at det settes en øvre budsjetteramme på 2000 mill. kr for 2024. Og at summen for handlingsprogramperioden 2024-2027 blir i henhold til veiledende budsjetteramme på 8355 mill. kr.

Det er mottatt innspill på prosjekter på totalt 2297 mill. kr i 2024. Dette er vel 367 mill. kr over det vi forventer å få av inntekter i 2024. Summen av innspill hvor partene er omforent er på 2029 mill. kr, mens det ikke er felles enighet om innspill til en sum av 268 mill. kr.

Det er flere mulige måter å løse dette på:

- *Kutte i antall foreslåtte prosjekter*
- *Bruke av kapitalbeholdningen*
- *Låneopptak*

Kutt: Sekretariatet mener det bør vurderes kutt i antall foreslåtte prosjekter. Vi bør i større grad enn før prioritere å gjennomføre de viktigste prosjektene for å nå nullvekstmålet.

En annen grunn til å kutte i antall prosjekter, er den usikre økonomiske situasjonen med svært høy kostnadsvekst for tiden. Den høye kostnadsveksten vil ikke bli tilsvarende kompensert på inntektssiden, det vil i praksis bety at færre tiltak vil bli gjennomført. Dette er en risiko som ikke er tilstrekkelig hensyntatt i handlingsprogrammet. For eksempel vil en kostnadsvekst på 1% utover det som kompenseres på inntektssiden, gi en årlig merkostnad på vel 10 mill. kr.

En tredje grunn til at det bør vurderes å kutte noen tiltak, er det årlige etterslepet på gjennomføring av prosjekter i Miljøpakken. Er det realisme i at partene klarer å gjennomføre alle de foreslåtte prosjektene i 2024?

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

Bruk av kapitalbeholdningen: En annen mulighet er at dette kan dekkes inn gjennom å benytte hele kapitalbeholdning (udisponerte midler) på 270 mill. kr fra tidligere år som omtalt over. Det vil i praksis bety at vi vil være på marginen for å måtte foreta låneopptak av bompenger.

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

Behandling

Programrådet behandlet saken 12. september og legger her frem de prosjektene som staten, fylkeskommunen og aktuell kommune er enige om å prioritere i Handlingsprogram 2024 – 2027. I tillegg legges det fram hvite tabeller med prosjekter det ikke ble oppnådd enighet om i programrådets behandling.

Etter behandling i Kontaktutvalget oversendes forslaget, sammen med hvit tabell (prosjekter uten omforent tilslutning), til lokalpolitisk behandling og behandling i de tre statlige etatene i løpet av året. Vedtakene vil deretter bli drøftet i et samordningsmøte i januar/februar, og de forslagene som har felles tilslutning fra alle parter tas inn i handlingsprogrammet.

De politiske vedtakene bør inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører for eventuell avklaring av de forslagene det ikke er enighet om.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget oversender forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2024 - 2027 til behandling hos partene.

Eventuelt



Miljøpakken
– åpner nye muligheter



Handlingsprogram 2024–2027

Til møte i Kontaktutvalget 6. oktober 2023

1. Oppsummering	2
2. Prosess og politiske vedtak	3
3. Miljøpakkens mål	5
4. Evaluering av måloppnåelse	6
5. Finansielle rammer for Miljøpakken	7
6. Porteføljestyling	13
7. Prosjektfaser og dokumentasjonskrav	16
8. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet	18
9. Hovedveger	19
10. Lokale veger	21
11. Gatebrukstiltak	22
12. Kollektivtransport	23
13. Metrobuss	27
14. Jernbane, stasjoner og knutepunkt	28
15. Trafikksikkerhet	29
16. Sykkel	31
17. Gange	37
18. Tiltak mot støy	39
19. Mobilitet	40
20. Andre innsatsområder	41
21. Rammer og tiltaksplaner kommunene Melhus, Orkland, Skaun, Malvik og Stjørdal	43
Stjørdal kommune	44
Malvik kommune	45
Melhus kommune	46
Skaun kommune	47
Orkland kommune	48
22. Fordeling av finansieringskilder 2024	49
23. Avslutning av prosjekt	50
Vedlegg	51
24. Prosjektbeskrivelser hovedveg	52
25. Prosjektbeskrivelser lokal veg	61
26. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak	66
27. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	73
28. Prosjektbeskrivelser Metrobuss	145
29. Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkter	160
30. Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet	168
31. Prosjektbeskrivelser sykkel	199
32. Prosjektbeskrivelser gange	314
33. Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy	339
34. Prosjektbeskrivelser mobilitet	345
35. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder	362

1. Oppsummering

Miljøpakkens handlingsprogram 2024–2027 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Det er kommet innspill til 162 prosjekter, hvorav 64 er nye prosjekter og 10 av dem er forskuttert fra 2024 budsjettet etter vedtak i løpet av 2023.

Det legges til grunn årlige inntekter i perioden 2024–2027 på mellom 1,9 – 2,3 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift, kommunal momskompensasjon og renteinntekter avhenger av faktisk fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på innkreving fra bompunktene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 270 mill. kr og en forventet beholdning på 1000 mill. kr ved utgangen av 2027. Det betyr isolert at kostnadene er mindre enn inntektene i perioden, samtidig går gjelde byvekstavgift kun frem til 2029. Det gjenstår dermed få år å fordele de statlige forpliktelsene knyttet til programområdene og metrobusssprosjektene på.

For årene 2024–2027 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase i handlingsprogrammet, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

Antall prosjekttinnspill	162
- antall nye prosjekt	64
- antall prosjekt med tidligere bevilgning	98
Antall prosjekttinnspill med budsjettbehov 2024	155
Antall prosjekt forskuttert fra budsjett 2024	10
Innspill sum 2024	2 297

2. Prosess og politiske vedtak

Det første året i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2024. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2025 og årsbudsjett 2025. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2027 utover det som følger av bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Føringer og avklaringer ble drøftet i Programrådet 08.03.2023 og avklart i Kontaktutvalget 17.03.2023.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2023 som innstiller før behandling i KU oktober 2023.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram 2024-27
Februar 16. februar Februar	Sekretariatet utarbeider forslag til føringer. Drøftes i AU. Føringer behandles i PR. Føringer og avklaringsbehov diskuteres i arbeidsgrupper.
8. mars 17. mars Mars	Føringer og avklaringsbehov behandles i PR Føringer behandles i KU. Sekretariatet sender bestilling til partene.
April	Partene koordinerer og bearbeider innspill.
1. mai Mai	Frist for innspill fra partene (liste med alle tiltak). Sekretariatet avklarer og kvalitetssikrer partenes innspill.
1. juni Juni	Siste frist for innsending av dokumentasjon. Sekretariatet lager utkast til handlingsprogram.
August	Drøfting av handlingsprogram i AU.
September	Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram. Forslag til handlingsprogram behandles i PR.
Oktober	Forslag til handlingsprogram behandles i KU. Høringsutkast sendes til partene, brukerutvalg og Skaun/Orkland.
November	Høringssvar fra brukerutvalg og Skaun/Orkland sendes til partene.
Desember	Forslag behandles lokalpolitisk.
Januar 2024	Samordning i KU.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram 2024-27
Februar 2024	Handlingsprogram behandles i politisk styringsgruppe.

Politiske vedtak

Miljøpakkens handlingsprogram blir behandlet i fylkestinget, bystyret i Trondheim, kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland i perioden november – desember 2023.

Vedtakene blir gjengitt her når de foreligger.

3. Miljøpakkens mål

Byvekstavtalen ble inngått 15.03.2019 mellom staten, Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Den gjelder for perioden 2019–2029, og er en videreføring av bymiljøavtalen som ble inngått i 2016, og en utvidelse av avtalens virkeområde med Stjørdal, Malvik og Melhus. I 2023 utvides avtalen med kommunene Orkland og Skaun.

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. En videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, framkommelighet 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.

I tillegg til det overordnede nullvekstmålet har partene i byvekstavtalen utarbeidet ni lokale delmål for Miljøpakken:

- Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.
- Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.
- Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlig transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.
- Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.
- Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.
- Mål 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
- Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.
- Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
- Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

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

4. Evaluering av måloppnåelse

Måloppnåelse for Miljøpakken evalueres årlig gjennom en evalueringsrapport. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og være et grunnlag til å vurdere tiltak for å nå målene. Evalueringsrapport for 2022 viste måloppnåelse på nullvekstmålet. Mye på grunn av redusert reiseaktivitet som følge av pandemirestriksjoner. Utviklingen utover i 2022 og i første del av 2023 har derimot vist økende trafikk. Dette har bidratt til økt bekymring for om vi når nullvekstmålet framover, og bidro til at KU vedtok evalueringsrapporten den 09.06.2023 (sak 24/23) med følgende vedtakspunkt:

- KU godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2022.
- 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.
- Evalueringen oversendes partene.

Status måloppnåelse 2022

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

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 pandemirestriksjoner, 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.

Samordnet areal- og transportplanlegging reduserer transportbehovet og gjør det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. Resultatene for 2022 viser at arealbruken i miljøpakkeområdet i all hovedsak har 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. Se evalueringsrapporten for utfyllende informasjon om lokale delmål og måloppnåelse på disse.

5. Finansielle rammer for Miljøpakken

Første år i handlingsprogrammet 2024–2027 vil være årsbudsjett for 2024. Andre år er innspill til statsbudsjett 2025. Det pågår politisk behandling av Miljøpakkens utbyggingsplan frem til 2029, dette forventes å endre på fordelingen av rammene som er gjengitt videre.

Veiledende inntekts- og kostnadsrammer

De økonomiske rammene som legges til grunn i handlingsprogrammet 2024–2027 har bakgrunn i veiledende inntekter og kostnader vedtatt ved behandlingen av Miljøpakkens forrige handlingsprogram, 2023–2026.

Inntektsrammene fra handlingsprogrammet 2023–2026 er endret, hovedsakelig som følge av:

- Nye budsjettindekser for 2023 og 2024.
- Utbetalingen av statlige midler/tilskudd avviker fra statsbudsjettet.
- Revidert nasjonalbudsjett 2023.
- Estimer som lå til grunn for mva-kompensasjon og netto bominntekter for 2022 er erstattet av faktiske verdier (jfr. Miljøpakkens årsrapport 2022).

Inntektsrammene for perioden 2024–2027 er veiledende på dette tidspunktet, og avhenger blant annet av avklaringer knyttet til:

- Forslag til statsbudsjett 2024 som legges frem for Stortinget 6. oktober (Statens vegvesen orienterer).
- Midler i byvekstavtale 2019 sammenlignet med byvekstavtale 2023 vedrørende:
 - Statlige riksvegmidler til store vegprosjekt (post 30, Statens vegvesen)
 - Statlig investeringstilskudd Metrobuss (post 63) økt fra 50 til 54 % (Statens vegvesen).
 - Kommunale midler og rammer for omegnskommunene.
- Forhold i Byvekstavtale 2023 som ikke er hensyntatt i HP 2024–2027:
 - Finansieringen av det fylkeskommunens bussdepot (Trøndelag fylkeskommune).
 - Innholdet og finansiering av metrobussporteføljen generelt (Trøndelag fylkeskommune).

Flere av nevnte punkter vil antakelig ikke være avklart før den langsiktige tiltaksplanen behandles.

Alle inntektstall i handlingsprogramperioden 2024–2027 (2029) er oppgitt i mill. 2024-kr. Det vil dermed også gjelde gjenstående avtalte forpliktelser. Tall før 2023 er oppgitt i løpende kroneverdi.

Følgende indekser legges til grunn for 2024

- Kommunale og fylkeskommunale midler: 4,5% (foreløpig, endres i tråd med statsbudsjettet 2024).
- Rv-midler: 4,6%
- Belønningsmidler og statlig investeringstilskudd: 4,4%

Tabell 1: Veiledende inntekter 2024-2027 (2010-2029)

Inntekter	Før 2024	2024	2025	2026	2027	2024- 2027	2028- 2029	2010- 2029
Kommunale midler	252	30	33	33	33	129	69	449
Fylkeskommunale midler	832	84	84	84	84	337	169	1337
Merverdiavgavg.kompensasjon	645	105	105	113	103	427	171	1242
Rv-midler, store prosjekt	1448	113	0	102	0	215	639	2302
Rv-midler, programområder	883	297	347	474	654	1772	2070	4725
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	129	75	171	0	0	246	0	375
Belønningsmidler, byvekstavtale	2817	296	296	296	296	1186	580	4583
Belønningsmidler, red. kollektivtakster	210	58	58	58	58	232	116	558
Belønningsmidler, red. bomtakster	118	33	33	33	33	131	65	314
Belønningsmidler, Metrobuss	110	30	30	30	30	121	61	292
Investeringsstilskudd, Metrobuss	592	116	160	180	300	756	644	1992
Andre inntekter	33	0	43	0	0	43	0	76
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	6676	690	690	690	690	2760	1405	10841
Sum inntekter ekskl. finans	14743	1929	2051	2093	2282	8355	5988	29086
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-270	101	-125	-284	-700	-1008	1210	-67
Renteinntekt (1%)	56	3	2	3	6	13	32	100
Sum inntekter inkl. finans	14529	2033	1927	1812	1588	7360	7229	29119

I HP legges det til grunn årlige inntekter i perioden 2024-2027 på mellom 1,9 - 2,3 mrd. 2024-kr. Årlige avvik mellom veiledende inntekter og kostnader kommer frem som et lånebehov eller som økt kapitalbeholdning. Ved inngangen til HP-perioden har Miljøpakken en kapitalbeholdning på 270 mill. kr. Det vil si at summen av tidligere års budsjettvedtak er tilsvarende lavere enn inntektene for disse årene. Kapitalbeholdningen består hovedsakelig av bompenger og fylkeskommunale midler. I tillegg er det et samlet mindreforbruk på vedtatte prosjekter, dette skyldes hovedsakelig manglende fremdrift sett i forhold til budsjett/plan.

I tabell 1 er det lagt til grunn inntekter i 2024 på 2033 mill. kr (inkl. renteinntekter), hvorav 101 mill. kr er hentet fra ubenyttet kapitalbeholdning ved inngangen til 2024.

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

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

Kommunale og fylkeskommunale midler: I tabell 1 er kommunale og fylkeskommunale midler lagt inn med en årlig tildeling med bakgrunn i avtalt forpliktelse i byvekstavtalen 2023, tabell kap. 3. Tallene er foreløpig indeksjustert med 4,5% til 2024-kr, men vil korrigeres i tråd med den kommunale deflatoren som legges til grunn i statsbudsjettet 2024.

Tabell 1.1: Veiledende inntekter av kommunale- og fylkeskommunale midler i 2024

	Mill. 24-kr	Kommentar
Melhus kommune	0,0	1) Merverdiavgiftskompensasjon kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse, jfr Byvekstavtalen.
Orkland kommune	2,3	
Skaun kommune	1,7	
Trondheim kommune	21,8	
Malvik kommune	2,3	
Stjørdal kommune	2,3	2) Melhus kommune har gitt tilbakemelding på at avtalt bidrag i 2024 blir tilført senere i perioden.
Trøndelag fylkeskommune	84,3	
Sum	114,8	

Merverdiavgiftskompensasjon: 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 vil si at tildelinger i statsbudsjettet på statlige prosjekter er inkludert merverdiavgift, ettersom statlige tiltak ikke omfattes av ordningen med merverdiavgiftskompensasjon.

For kommuner og fylkeskommuner ytes kompensasjon for merverdiavgift etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. I Miljøpakken håndteres dette slik:

- Merverdiavgift inngår i alle prosjektrammer som behandles i handlingsprogrammet.
- Alle finansieringskilder (tabell 1) belastes med prosjektkostnader ekskl. mva.
- Merverdiavgiftskompensasjon som kommuner og fylkeskommune mottar tilbakeføres til Miljøpakken.
- I Miljøpakkens handlingsprogram estimeres merverdikompensasjonen med bakgrunn i kommunenes og fylkeskommunens planlagte aktivitet på kompensasjonsberettiget virksomhet. Dette avregnes årlig mot faktiske merverdikompensasjon etter at årsoppgjørene er foretatt. Kommuner og fylkeskommune rapporterer hvor mye de har mottatt av merverdikompensasjon pr prosjekt til Miljøpakkens årsrapport. Estimerte tall erstattes av faktiske tall i Miljøpakkens finansieringsplan og hensyntas dermed i inntektsrammene (tabell 1) for neste års handlingsprogram.
- Merverdiavgiftskompensasjon kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse, jfr Byvekstavtalen.

Riksvegmidler, store prosjekt: Utbyggingen av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er vedtatt i Prop. 110 S (2018-2019). I etterkant er det inngått en finansieringsavtale mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om finansiering og gjennomføring av prosjektet. Prosjektet finansieres både med statlige midler og bompenger. Bompengene forskutterer andelen av statlige midler, og forskutteringen vil bli refundert i perioden 2024-2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning. I forbindelse med statsbudsjettet 2024 forventes en bevilgning på 113 mill. kr av statlige midler.

Riksvegmidler, programområdemidler: Det er åpnet for mer fleksibel bruk av statlige midler til investeringstiltak for kollektivtransport, sykling og gange. Dette forutsetter at tiltaket enten er på riksveg, fylkesveg med riksvegfunksjon eller på lokalt vegnett hvor tiltaket viser større måloppnåelse eller bedre kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn tilsvarende tiltak på riksveg.

I første året av handlingsprogrammet, årsbudsjettet 2024, er det lagt til grunn en forventning om at det i statsbudsjettet 2024 blir bevilget 297 mill. kr av riksvegmidlene til utbygging av 4 sykkeltiltak langs riksveg.

Belønningsmidler: Statlige tilskuddsmidler i byvekstavtalen og består av 4 ulike kilder av belønningsmidler. Midlene bevilges som en årlig andel av avtalt indeksjustert ramme i avtaleperioden.

Tabell 1.2: Veiledende inntekter av belønningsmidler i 2024

	Mill. 24-kr	
Belønningsmidler byvekstavtale	297	BvA: Midlene kan benyttes på alle tiltak i avtalen og skal anvendes i tråd med nullvekstmålet. Midlene kan i sin helhet gå til drift av
Tilskudd til reduserte bompenger	34	Per i dag ingen samordning i Kontaktutvalget om øremerking av midlene, de har derfor blitt disponert i prosessen med behandling av
Tilskudd til reduserte kollektivtakster	58	Øremerket på vedtatte kollektivtaksttiltak. Sist rapportert i Kontaktutvalgets møte 22. september 2023, sak 36/23.
Tilskudd til økt kollektivsatsing, Metrobuss	31	Øremerket Metrobuss. Ref Kontaktutvalgets møte 13. mai 2020, sak 17/20.
Tilskudd til økt kollektivsatsing, bussdepot	3	Øremerket fylkeskommunens bussdepot. I Kontaktutvalgets møte 15. februar 2019, sak 2/19, ble det referert til at Statens vegvesen og fylkeskommunen skulle avtale dette nærmere. Omtalt i Kontaktutvalgets møte 13. mai 2020, sak 17/20.
Sum	423	

Tilskuddene utbetales fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Tilskuddet til reduserte bompenger og reduserte kollektivtakster utbetales årlig i henhold til bevilgning. Mens tilskuddene til økt kollektivsatsing og byvekstavtale utbetales med bakgrunn i årsprognose pr 2. tertial. Midler som holdes tilbake må spilles inn på nytt i fremtidige statsbudsjett.

Statlig investeringstilskudd Metrobuss: Tilskuddet benevnes også som 50/50-ordningen, det vises til byvekstavtalen for nærmere omtale. Årlig bevilgning skjer i statsbudsjettet, dersom årsprognosen er lavere enn bevilget beløp trekkes midlene tilbake og må spilles inn på nytt i fremtidige statsbudsjett.

Andre inntekter: Dette er knyttet til gjenstående fylkesveimidler fra prosjektet fv. 704 Røddekryset/Sandmoen – Tanem. Trøndelag fylkeskommune er i prosess med økonomisk avslutning av prosjektet og endelig beløp avhenger av dette.

Bominntekter, netto: Bominntektene er et estimat for 2024. Når de faktiske bominntektene for året er kjent vil dette legges inn i inngående kapitalbeholdning som grunnlag for neste handlingsprogram.

Det er knyttet klare føringer til hvilke type tiltak bompengene kan finansieres. Ansvar for oppfølging av dette ligger til Statens vegvesen.

I *Prop. 172 S (2012-2013) Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* gis det under gitt forutsetninger anledning til å benytte bompenger til å finansiere drift av kollektivtrafikken.

Tabell 2 viser de veiledende kostnadene lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Tabell 2: Veiledende kostnader 2024-2027 (2010-2029)

Kostnader	Før 2023	2024	2025	2026	2027	2024- 2027	2028- 2029	2010- 2029
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	1533	324	0	0	0	324	0	1857
Fv. 704 Tanem - Tulluan	372	258	20	0	0	278	0	650
Hovedveg øvrige prosjekt	3251	0	0	0	0	0	0	3251
Lokale veger	408	38	60	100	100	298	120	825
Kollektiv, driftstilskudd	2168	300	300	300	300	1199	599	3966
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	210	58	58	58	58	232	116	558
Kollektiv, infrastruktur	1316	52	132	252	385	821	1563	3701
Metrobuss	1435	126	444	224	85	878	925	3238
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	135	75	171	0	0	246	0	381
Gatebrukstiltak	99	9	16	16	12	53	24	175
Hovednett sykkel	2076	555	462	661	433	2111	833	5021
Gangveger	244	48	34	22	22	124	43	411
Trafikksikkerhet	558	86	104	75	55	321	44	922
Støytiltak	210	38	43	20	45	145	33	388
Mobilitet	93	30	30	21	21	102	31	226
Prosjektutv/informasjon mm	370	20	23	20	21	85	37	491
Administrasjon og koordinering	52	17	18	18	18	70	35	156
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	15	27	34	76	162	237
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2664	2664
Sum kostnader	14529	2033	1927	1812	1588	7360	7229	29119

Tabellen viser en udisponert reserve på 2,6 mrd. 24-kr, i tillegg er det rammeavsetninger knyttet til enkelte tiltaksområder fra og med 2025 som ikke er spesifisert på tiltak. Dette er avklaringer som behandles i arbeidet med tiltaksplanen frem til 2029 (2033).

Budsjettet 2024 har en samlet ramme på 2074 mill. kr, hvorav vel 100 mill. kr hentes fra akkumulert kapitalbeholdning.

Tabell 3: Lånebehov/endring i kapitalbeholdning 2024-2027 (mill.kr)

Lånebehov (+)/kapitalbeh. (-)	Før 2024	2024	2025	2026	2027
Utgående balanse		-169	-294	-578	-1278
Maksimalt i perioden	-270				

6. Porteføljestyring

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Tiltakene skal prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring (jf. byvekstavtalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på tre måter:

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

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

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

Bidrag til måloppfyllelse

I Miljøpakken er det en forutsetning at alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet).

Midlene skal representere økt innsats/verdi

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

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

Prioriteringsgrunnlag

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. For å fremskaffe det nødvendige grunnlaget, er prosjektene delt i tre faser:

- *Prosjektutvikling*: I denne fasen videreutvikles tiltak/prosjektidéer. Arbeidet i denne fasen går ut på å dokumentere prosjektets forventede nytte, kostnad og prinsipielle løsning. Det stilles ikke krav til dokumentasjon av tiltak/prosjektidéer på forhånd, men tiltakene som prosjektutvikles skal tilfredsstillende føringene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med til detaljplanlegging.
- *Detaljplanlegging*: Dette er utarbeidelse av eventuell reguleringsplan og byggeplan. Arbeidet skal gi en bedre beskrivelse av tiltaket og sikre kostnadsanslag. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak.
- *Utbygging*: Utbygging av prioriterte tiltak.

Fasene er nærmere forklart i kapittel 7.

Politisk og administrativ behandling av overgang mellom fasene

Beslutningen om et tiltak skal prioriteres og kunne gå videre fra en fase til den neste, skjer i hovedsak gjennom den politiske behandling av handlingsprogram/årsbudsjett. Med *politisk behandling* menes den politiske behandlingen hos partene, ikke behandlingen i Miljøpakkens organer (Programråd og Kontaktutvalg).

Hovedregelen er at finansiering av både detaljplanlegging og utbygging skal behandles politisk for alle prosjekt.

For å få til mer fleksibel og effektiv gjennomføring av små prosjekter, er det åpnet for overgang mellom de ulike prosjektfasene i løpet av året uten politisk behandling (se under). Man kan likevel ikke gå hele veien fra prosjektutvikling til utbygging uten politisk behandling. Det er et minimum at finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekt.

For større prosjekt og prosjekt hvor løsning er av stor politisk interesse, skal overgang til begge faser behandles politisk.

Behandling av de 3 fasene:

- *Prosjektutvikling (PU)*: Det settes av en ramme til hver av partene som benyttes til prosjektutvikling av tiltak. Rammen fastsettes i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.
- *Detaljplanlegging (DP)*: Midler til detaljplanlegging (eventuell regulering og byggeplan) settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.

Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) kan man gå fra fasen PU til DP gjennom året med behandling i Programrådet. For store prosjekter (over 15 mill) må finansiering av DP behandles politisk.

- *Utbygging (UB):* Midler til utbygging settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.

Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) der overgang til DP er politisk behandlet, kan man gå fra fasen DP til utbygging gjennom året med behandling i Programrådet. For store prosjekter (over 15 mill) må finansiering av utbygging behandles politisk.

Bindinger knyttet til gjennomføring

Prosjektene i handlingsprogrammet deles inn i tre grupper:

a) Bundne prosjekt (rød farge i tabeller):

- allerede igangsatte byggeprosjekter
- nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
- forskuttet beløp for avklarte tiltak og iht. vedtatte fullmakter for porteføljestyring. Bindingen gjelder forskuttet beløp, ikke tiltaket i sin helhet.

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

- prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram hvor det foreligger reguleringsplan eller byggeplan, og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering)
- prosjekt som anses som spesielt viktig for å sikre tiltak innenfor tiltaksområder hvor planberedskapen i dag er lav
- pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikkdata, koordinering og administrasjon, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

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

- prosjekt som er ferdig prosjektutviklet og hvor det foreligger dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering
- andre prosjekt som partene er omforente om å ta inn i årsbudsjettet og som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding
- økt innsats i løpende aktiviteter (jf. tredje kulepunkt under delvis bundne prosjekt) som partene er enige om å foreslå

Samordning

Miljøpakken består av mange mindre prosjekt innenfor ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig og ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å ferdigstille sammenhengende tilbud for trafikantene og tilrettelegge for rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd. Anleggsdriften blir mer rasjonell med tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tid. Der det er hensiktsmessig å bygge ut flere tilstøtende tiltak i et felles prosjekt, for eksempel et større fortau samtidig med støyskjerm, kan det opprettes tiltakspakker som budsjettmessig plasseres innenfor tiltaksområdet med høyest kostnad.

7. Prosjektfaser og dokumentasjonskrav

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

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

Prosjektutvikling

Der det foreligger en prosjektidé, består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre prosjektutvikling. I denne fasen skal prosjektet:

- beskrive formålet med tiltaket
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser til løsning
- vurdere nytten av tiltaket og tiltakets bidrag til måloppfyllelse
- interessentanalse - avdekke behov for avklaringer mot myndigheter og for samråd med berørte parter
- avklare behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erverv
- utsjekk av tekniske forhold for å avklare om tiltaket er gjennomførbart
- kostnadsanslag for prosjektet - fra detaljplanlegging til ferdig utbygd prosjekt

Resultatet fra arbeidet skal dokumenteres i et skjema utarbeidet for formålet og gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Noen nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold fra partenes dokumentasjon er sammenstilt i egne tabeller pr. tiltaksområde og inkludert i de aktuelle kapitlene i handlingsprogrammet. Det er en ambisjon å jobbe videre med informasjonsgrunnlaget og sammenstillingen som benyttes i prioriteringen av tiltak.

Kostnadsvurderingen i denne fasen skal gi et realistisk utredningsestimat som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Nivået på usikkerheten (standardavviket) skal ligge mellom 30 - 50 prosent.

Detaljplanlegging

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

Arbeidet kan foregå i én eller to faser:

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

Byggeplan eller reguleringsplan legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag der usikkerheten ligger på 10-20 prosent. Det gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Krav om bruk av anslagsmetoden gjelder prosjekter med utredningsestimat over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring

av kostnadsanslag etter anslagsmetoden. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres.

Dersom det er behov for å fastsette styringsmål (vanligvis i prosjekt over 40 mill), gjøres dette innledningsvis i denne fasen.

Utbygging

For avklarte/oppstartede prosjekter settes det av midler til utbygging ut fra godkjent styringsramme og etatenes dokumenterte behov.

Prosjektpakker

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

Sekkeposter

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

Rammeavsetninger

I handlingsprogrammet settes det av midler til konkrete tiltak som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding. I år 2-4 settes det i tillegg av uspesifiserte rammer innenfor de tiltaksområder hvor handlingsprogrammets veiledende kostnader ikke er disponert. Rammeavsetningene fordeles til prioriterte tiltak ved senere revisjoner av handlingsprogrammet når tilfredsstillende dokumentasjon og framdriftsplan fremlegges. Underveis i året kan Programrådet og Kontaktutvalget innenfor gitte fullmakter vedta forskuttering fra handlingsprogrammets rammeavsetninger. Beløp som forskutteres underveis i året spilles inn av partene ved revidering av handlingsprogrammet.

8. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet

PU = prosjektutvikling

DP = detaljplanlegging, inkluderer byggeplan og evt. reguleringsplan

UB = utbygging

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

TK = Trondheim kommune

StjK = Stjørdal kommune

MaK = Malvik kommune

MeK = Melhus kommune

SkK = Skaun kommune

OrK = Orkland kommune

JD = Jernbanedirektoratet

Utredningsestimat: Prosjektets totale kostnad (fra og med detaljplanlegging) som fastsettes ved gjennomført prosjektutvikling og som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Nivået på usikkerheten (standardavviket) skal ligge på 30-50 prosent. Dette vises i kolonne 2 i tabellverket (i parentes) for de tiltak hvor styringsramme ikke er lagt fram.

Styringsmål: For store prosjekter (over 40 mill), kan det være nødvendig å sette et styringsmål før utredningsestimat, der usikkerheten er 20-30 %.

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

Kroneverdier: Utredningsestimat og styringsrammer er oppgitt i den kroneverdien som er spilt inn av partene (fremgår av det enkelte prosjektark). For større tiltak, primært innen hovedveger og Metrobuss, er styringsmål/-ramme indeksregulert til 2024-kr hvor budsjettindekser er lagt til grunn. Behovet for en tydeligere rutine på dette området er under arbeid.

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

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

9. Hovedveger

De store prosjektene Nydalsbrua og Tanem-Tulluan er i siste fase av utbygging og vil bli ferdigstilt tidlig i handlingsprogramperioden.

Fv. 706 Ila-Flakk-Klett: Bedre fremkommelighet på strekningen for biltrafikk, næringstrafikk og syklende, inkl skredsikring.

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

Nydalsbrua bidrar til å ferdigstille et avlastende hovedvegssystem som begrenser trafikk på andre gater og veier og gir bedre utgangspunkt for å prioritere miljøvennlige transportmidler, samt å føre trafikken utenom Trondheim sentrum.

Brua åpnet oktober 2023 for biltrafikk, og siste del av arbeidet forventes ferdigstilt i 2024.

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

Byåstunnelen: I inneværende avtaleperiode skal tunnelen planlegges og igangsettes. Det forutsettes at tiltaket planlegges som en prosjektpakke, med muliggjorte sykkeltiltak, kollektivtiltak og gåtiltak for å høste en samlet gevinst for god måloppnåelse (Byvekstavtalen 2023-2029, pkt . 2.6).

Tabell 4 Finansiering hovedveger 2024-2027

Hovedveger	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
18100HV Fv. 704 Tanem-Tulluan		258,4	20			278,4	UB	TRFK
17100HV Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1740	324				324	UB	SVV
Sum		582,4	20	0	0	602,4		
Veiledende kostnader (tabell 2)		582,4	20	0	0	602,4		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		

Det er ingen rammeavsetninger knyttet til tiltak innen hovedveg. Dersom omfanget på prosjektrammene endres, vil dette påvirke rammene fra andre tiltaksområder eller fra udisponert reserve (jfr. tabell 2).

Tabell 5 Hvit liste hovedveger

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Byåstunellen	(1670)	2				2	PU	TRFK
<i>Mangler dokumentasjon. Uklart om hva det ønskes midler til (fase)(TK)</i>								
Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	mangler	1,5				1,5	PU	TRFK
<i>Er et PU prosjekt. Bør behandles som andre PU prosjekt og utredes som del av PU-pott. (Staten)</i>								
<i>Mangler dokumentasjon. Uklart om hva det ønskes midler til (fase)(TK)</i>								

10. Lokale veger

Brundalsforbindelsen, del 1: En ny forbindelse mellom E6 omkjøringsvegen, via Brundalen til Jonsvannsveien. Del 1 er fra omkjøringsvegen til avkjøring Granåsen gård østre, og er i detaljplanleggingsfasen (byggeplan). Utredningsestimat 830 mill.

Fv. 6686 Johan Tillersveg 2: Trondheim kommune setter prosjektet i hvite lister med begrunnelsen at det mangler dokumentasjon.

Fv. 707 Brå bru: Dagens bru er en stålbejelkebru fra 1933, og har i flere år vært vurdert som kritisk med hensyn til bæreevne. den er i tillegg smal og ligger mellom to skarpe kurver og vurderes til å utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko. Den blir erstattet med en betongbejelkebru på 72 meter, med to kjørefelt og gang-/sykkelveg. I tillegg bygges det 210 meter ny fylkesveg for å koble dagens fylkesveg til den nye brua. Nye Brå bru ble sist behandlet i Kontaktutvalget 26.08.2022 (sak 35/22), hvor det ble besluttet utbygging av den regulerte løsningen med en styringsramme på 79,2 mill (2021-kr). Styringsrammen er indeksjustert til 2023-kr til 97,65 mill. Forventet ferdigstillelse 4.kvartal 2024.

Tabell 6 Finansiering lokale veger 2024-2027

Lokale veger	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
23102LV Brundalsforbindelsen, del 1	(830)	4				4	DP	TK
18104TS Fv. 707 Brå bru		30,5	25,3			55,8	UB	TRFK
Rammeavsetning		7	20			27		
Sum		37,5	45,3	0	0	82,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		37,5	60,3	100	100	297,8		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	-15	-100	-100	-215		

Tabell 7 Hvit liste lokal veg

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Fv. 6686 Johan Tillersveg 2		3	20	30		53	DP	TRFK
Prosjektdokumentasjon må på plass (TK)								

Rammeavsetninger lokal veg

Prioritering skjer ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet og må sees i sammenheng med det pågående arbeidet med langsiktig tiltaksplan. I de avklarte finansieringsrammene er det tatt høyde for at Elgeseter gate skal finansieres delvis med midler fra lokal veg (miljøgate) og delvis med midler fra kollektiv (Metrobuss).

11. Gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak er tiltak for å bedre forholdene for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter i Midtbyen. Gatebruksplanen for Midtbyen ble vedtatt av bystyret 25.03.2021. Gatebruksplanen viser bruken av arealene i sentrum.

Tabell 8 Finansiering Gatebrukstiltak 2024-2027

Gatebrukstiltak	Styrings- ramme (Utreknings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Ravelsveita	8	7				7	UB, PR-27/23, KU-16/23	TK
Rammeavsetning		1,5	16	16	12	45,5		
Sum		8,5	16	16	12	52,5		
Veiledende kostnader (tabell 2)		8,5	16	16	12	52,5		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	0	0	0	0		

Rammeavsetninger gatebrukstiltak

I fireårsperioden er det avsatt 45,5 mill. kr i rammeavsetninger innen gatebrukstiltak, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogram.

Tabell 9 Hvit liste gatebrukstiltak

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Veiter i Midtbyen, Vaterlandsveita og Gjelvangveita	(8,5)	1,5	7			8,5	DP/UB	TK
<i>Meterpris og måloppnåelse (byforskjønning vs økt antall brukere). (TRFK)</i>								

Tabell 10 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utreknings- estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Vaterlandsveita	Nytt gatedekke	17 mill, 50/50 deling MP/TK	Vaterlandsveita 145m		59 649	
Gjelvangveita			Gjelvangveita 140m	ATP (2016) potensiale: 400-1000 gående/døgn, 145-870 syklende/døgn		

12. Kollektivtransport

Tiltakene under kollektivtransport er knyttet til utbygging av infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Knutepunkt og holdeplasser: Trondheim kommune har flere holdeplasspakker, der holdeplasser oppgraderes til universell utforming. Det spilles inn holdeplasspakke 7 i denne runden. Det er også flere tiltak på holdeplasser i Stjørdal og Malvik kommune, samt at Trøndelag fylkeskommune oppgraderer flere metrobussholdeplasser.

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

Trikken står foran en større investering, særlig knyttet til nytt vognmateriell, men også tilhørende oppgradering av infrastruktur. Kommunen og fylkeskommunen samarbeider om utredningen av et moderniseringsprosjekt for Gråkallbanen.

Fremkommelighet: Til handlingsprogrammet er det spilt inn to tiltak. Tiltak etter trasébefaring fylkesveg er mindre tiltak utover ordinært vegeieransvar for å bedre fremkommelighetene for kollektivtransporten (sekkepost). Samt et strakstiltak med fremkommelighetspakke som består av tiltak langs fylkesveiene som er nødvendig for å gi bedre fremføringstid for bussene, øke trafiksikkerheten og gi bedre tilgjengelighet og komfort for passasjerer.

Andre tiltak kollektiv infrastruktur: Trøndelag fylkeskommune har mobilitetspakken, som inkluderer flere mindre prosjekter innen mobilitetstjenester (bildeling, bysykler, el-sparkesykler og samkjøring). I tillegg er det prosjektet med midlertidig ladeinfrastruktur og et nytt behov for å regulere et område til busstdepot.

Driftstilskudd kollektivtrafikk: Avtalefestet driftstilskudd til kollektivtransport er på 233,3 mill per år. Reduserte billettpriser koster 58 mill. 24-kr.

I tillegg har fylkeskommunen bedt om ekstra årlige driftstilskudd til:

- Økt kollektivtilbud på basis av mobilitetsplaner i kommunene: 50 mill/år.
- Videreføring av lokalbuss i kommunene Malvik og Melhus: 6,3 mill/år.
- Videreføring av tilbudet om aldersvennlig transport: 10 mill/år
- Kapasitetsutvidelser kollektiv, flere avganger krever kjøp av flere busser: 40-85mill/år.
- Tilbudsutvikling kollektiv koster 75 mill per år og skal øke antall avganger også utenfor rushtid. TRUKKET (slått sammen med 'Kapasitetsutvidelser kollektiv').

Utredningsarbeid mot nytt anbud i 2029: "Mobilitetsanbud Stor-Trondheim" (MST29).

Tabell 11 Finansiering kollektiv 2024-2027

Styrings- ramme (Utrednings- estimat)									2024- 27	Ansv. etat
Kollektiv		2024	2025	2026	2027		Merknad			
Knutepunkt og holdeplasser										
Møteplasser Klefstadhaugen	1,6	0,6				0,6	UB,forskuttet PR-39/23	TK		
23108K Holdeplasspakke 2 fv. metrobusstasjoner	15	5	5			10	UB	TRFK		
23105K Holdeplasspakke 5	(21)	18				18	UB	TK		
Holdeplasspakke 7	(22)	22				22	DP/UB	TK		
23109K Holdeplass Skjerdingsstad		0,6				0,6	UB, PR sak	TRFK		
Hvilebodpakke (Ferista med flere)		3	1,5	1,5	1,5	7,5	DP/UB	TRFK		
Merforbruk Steintrøveien		0,8				0,8	DP, forskuttet PR-61/23	TRFK		
Kongsvegen ved Granåsen	50,1	50,1				50,1	UB,forskuttet PR-50/23	TK		
22146K Tilrettelegging nye leskur Kv	13,5	4				4	DP/UB	TK		
Holdeplasser Husbyåsen og Malmtunet, Bylinje 90	(4,4)	4,4				4,4	DP/UB	StjK		
Park&Ride Skatval	(2,8)	2,8				2,8	DP/UB	StjK		
Park&Ride Fjellhallen	(3,45)	3,45				3,45	DP/UB	StjK		
Busslomme Muruvik	(4,8)	4,5				4,5	UB	MaK		
Innfartsparkering E39 - Buvika		2				2	DP, PR-95/23	SVV		
Orkanger skysstasjon	(20)	20				20	DP/UB	OrK		
Trikk										
Modernisering av Gråkallbanen - infrastruktur	(214)	6				6	DP forprosjekt	TK		
22149K Trikk Bergslia-Skanssen	(65,4)	13,9				13,9	UB	TK		
23110K Modernisering av Gråkallbanen		4	4	2		10	Forprosjekt	TRFK		
Fremkommelighet										
22145K Tiltak etter trasébefaringer fv.		5		5		10	UB, sekkepost	TRFK		
Andre tiltak kollektiv infrastruktur										
23111K Lading for metrobuss	20	10				10	DP/UB	TRFK		
Ladeinfrastruktur bussdepot	(10)	10				10	DP	TRFK		
Regulering Bussdepot Stor-Trondheim	(10)	5	5			10	DP	TRFK		
Drift og utredning										
09100K Drift kollektivtransport		233,3	233,3	233,3	233,3	933,2	Avtalefestet	TRFK		
21114K Reduserte billettpriser		58	58	58	58	232	Avtalefestet	TRFK		
SUM		287,7	287,7	287,7	287,7					

Rammeavsetning			220	87		307		
Sum		482,9	810,9	670,9	289,2	2254		
Veiledende kostnader (tabell 2)		409,9	489	610	743	2251,9		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		73,0	321,9	60,9	-453,8	1,9		

Rammeavsetninger kollektivtransport

I fireårsperioden er det avsatt 307 mill. kr til rammeavsetninger innen kollektivtiltak, hvor prioritering skjer ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet.

Eksempel på kollektivtiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2025-27:

- Modernisering av Gråkallbanen - infrastruktur
 - Utredningsestimat 214 mill. 2023-kr, tilpasninger av dagens infrastruktur, samt en ny vognhall må på plass før 2028. Prosjektet samordnes med innkjøp av nye trikker.

Tabell 12 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings-estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Holdeplassparker 7	Oppgradere holdeplasser til universell utforming. Klefstadhaugen, Loholtbakken, Steintrøvegen, Trollhaugen + 2	22 mill	30-200 m	190 bussreisende (potensielt 1000)		
Modernisering av Gråkallbanen, mangler PU-rapport						
Bylinje 90	Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet	4,4 mill		480-550 bor i nærhet til holdeplass		8000-9167 kr
Park&Ride Skatval	Skatval stasjon	2,8 mill		580 bor innen 1 km, 1300 bor innen 3 km		2154-4827 kr
Park&Ride Fjellhallen	Fossli fjellhall	3,45 mill		3180 bor innen 1 km, 8300 bor innen 3 km		416-1085 kr

Tabell 13 Hvit liste kollektiv

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
10100K Trikk infrastruktur		28	28	28	28	112	UB	TK
Det bør etableres et nullpunkt for TKs bidrag til trikk før saken behandles i pakken. (Staten)								
Trikk modernisering anskaffelse av materiell fase 2			118	118	118	354	Investering	TRFK
Hvordan er eierforholdet? Hvem skal eie de nye trikkene? Er tildelingen å anse som et tilskudd til kjøp av materiell eller er dette totalbeløpet? (Staten)								
23112K Mobilitetspakke		16				16		TRFK
23112K Mobilitetspakke økning		16	44	44	44	148		TRFK
Størrelse må diskuteres. (TK)								
Har meldt opp hele perioden. Var av den oppfatning at det skulle presenteres resultater før resten vedtas. (Staten)								
Mobilitetsplaner Orkland og Skaun (PU midler)		1				1	Kartlegging	TRFK
Politiske planer bør finansieres av parten selv. Hvem betalte for Melhus, Malvik, Stjørdal sine? (Staten)								
Finansieres av egen bevilgning? (TK)								
22157K/22158K Drift lokalbuss Melhus og Malvik		6,3	6,3	6,3	6,3	25,2		TRFK
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Utredningsarbeid i forbindelse med og mot anbud 2029		3,5	2	1	1	7,5	PR-34/23	TRFK
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								
Kapasitetsutvidelse kollektiv		40	85	85	85	295		TRFK
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								
Reversering av tilbud 2022 kutt		23	23	23	23	92		TRFK
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								
Ekstra midler kollektivtransport		50	50	50	50	200	DP(UB)	TRFK
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								
23113K Aldersvennlig transport 67+		10	10	10	10	40	KU-8/23	TRFK
Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift. (Staten)								
Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering. (TK)								

13. Metrobuss

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

I revidert byvekstavtale 2023 er det enighet om å omdisponere midler innenfor metrobusstopteføljen fra Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate til Nyhavna og Haakon VII's gate. Nærmere avklaringer gjenstår.

Tabell 14 Finansiering metrobuss 2024-2027

Metrobuss	Styrings- ramme (Utreknings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
21111M Nordre lilevollen	73,8	13,8				13,8	UB	TK
17102M Fv. 6650 Kongens gate	(366,4)	40	160	72,7		272,7	DP/UB	TRFK
22163M Metrobusstrasé Nyhavna	(660)	15				15	DP	TRFK
17103M Fv. 6690 Elgeseter gate	mangler	12	5			17	DP	TRFK
20110M Fv. 6692 Innherredsveien, øst	374,3	45	93,5	31,4		169,9	UB	TRFK
Rammeavsetning			200	220,4		420,4		
Sum		125,8	458,5	324,5	0	908,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		125,8	443,5	223,5	85	877,8		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0	15	101	-85	31		

14. Jernbane, stasjoner og knutepunkt

Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet. Det skal foretas arealavklaringer og lages en plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltakene. Knutepunktsmidlene i byvekstavtalen er fordelt på utvikling av Trondheim S (206 mill. 2019-kr) og planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus (77 mill. 2019-kr).

Tabell 15 Finansiering jernbane 2024-2027

Tabell 10.1: Planlagt jernbane 2024-2027									
Jernbane	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)						2024- 27	Merknad	Ansv. etat
	2024	2025	2026	2027					
22130J Trondheim S, byggetrinn 2	317	75	88			163	UB, forutsetter statlig bev.	JD	
22161J Hommelvik stasjon			41			41	UB, forutsetter statlig bev.	JD	
21116J Stjørdal stasjon			42			42	UB, forutsetter statlig bev.	JD	
Lokaltog Trondheim		2				2	PU	JD	
Sum		77	171	0	0	248			
Veiledende kostnader (tabell 2)		116	130			246			
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-39	41	0	0	2			

15. Trafikksikkerhet

Miljøpakkens delmål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune 2020-24 ble vedtatt av bystyret i mai 2021 og har lagt grunnlag for arbeidet med trafikksikkerhet i Trondheim.

Tabell 16 Finansiering trafikksikkerhet 2024-2027

Trafikksikkerhet	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Trondheim kommune								
12100TS Hans Finnes gate fortau	36,6		11,5			11,5	UB	TK
15100TS Gammellina fortau	32	8	6	6,8		20,8	UB, PR-140/22	TK
22132TS Hjertesone pakke 2	5,7	2,7				2,7	UB forskuttet PR-28/23	TK
20107TS Klæbuveien fortau	47	15	5			20	UB, PR-25/23	TK
22131TS Forsøkslia-Romolslia kryss	7	5,8				5,8	UB, PR-2/23	TK
23115TS Charlottenlund skole	23,3	1,7	3			4,7	DP	TK
Orrevegen-Kongsvegen kryss	(2,8)	2,8				2,8	DP, forskuttet PR-76/23	TK
23114TS Nyheimsvegen fortau	4,6	1,2				1,2	DP	TK
21110TS Eberg Trafikkgård		0,5	0,5	0,5	0,5	2	Drift	TK
Fv. 6654 Ringvålveien, Lundvegen og vestover	(17)	4				4	DP/UB	TRFK
20107TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Trondheim		5	5	5	5	20	UB, sekkepost	TK
20108TS Mindre trafikktekniske tiltak fv.		4,5	4,5	4,5	4,5	18	UB, sekkepost	TRFK
Omegnskommunene								
20109TS Fortau langs Fagottvegen	(31)	1	1			2	DP	MaK
20121TS Mindre trafikktekn. tiltak MaK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	MaK
20122TS Mindre trafikktekn. tiltak MeK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	MeK
Mindre trafikktekn. tiltak SkK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	SkK
20120TS Mindre trafikktekn. tiltak StjK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	StjK
Mindre trafikktekn. tiltak OrK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	OrK
Rammeavsetning			13,4	31,9	14	59,3		
Sum		54,7	52,4	51,2	26,5	184,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		86,5	103,8	75	55,3	320,6		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-31,8	-51,4	-23,8	-28,8	-135,8		

Rammeavsetninger trafiksikkerhet

I fireårsperioden er det avsatt nesten 60 mill. kr i rammeavsetninger innen trafiksikkerhet, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på trafiksikkerhetstiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2025-27:

- Charlottenlund skole
 - Utredningsestimat 18,4 mill. 2022-kr, reguleringsplan ferdig 2024, detaljplanlegging og bygging 2025-26.
- Nyheimsvegen fortau
 - Utredningsestimat 4,6 mill. 2022-kr, byggeplan i 2024, bygging i 2025.
- Ringvålveien, Lundveien og vestover
 - Utredningsestimat 17 mill 2023-kr, mulig utbyggingsstart i 2024.
- Fagottveien
 - Utredningsestimat 31 mill. 2023-kr. Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026

Tabell 17 Hvit liste trafiksikkerhet

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad	Ansv. etat
21110TS Eberg Trafikkgård, økning		0,5	0,4	0,4	0,4	1,7	Drift	TK
<i>Hvorfor er det dyrere nå enn når TRFK holdt i det? (Staten)</i>								
<i>Anses som tilskudd (TRFK)</i>								
Fv. 707 Høstadkorsen-Berg	96,5	20	53,2	20		93,2	UB, KU-5/23	TRFK
<i>Dårlig kost/nytte, lite bidrag til nullvekstmålet. (Staten)</i>								
Fv. 715 Trolla-Flakk belysning		12,5				12,5	UB, PR sak om økn	TRFK
<i>Ikke riktig prioritering av penger. (Staten)</i>								

Tabell 18 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings- estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Adkomst Charlottenlund Skole	Gjennomgående sykkelveg med fortau med trygge kryssingsforhold.	18,4 mill	600 m	750 elever	30 667	24 533
Orrevegen/ Kongsvegen kryss	Utbedre sikt i kryss GSV	2,8 mill	60 m	800 syklende, 242 gående	46 667	2 687
Nyheimsvegen fortau/kryss	Små tiltak, ombygging av kryss og fortau	4,6-5,4 mill				

16. Sykkel

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

Tabell 19 Finansiering sykkel 2024-2027

Sykkel	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Klæburuta								
22166S Øvre og Nedre Bakklandet (del 4 og 6)	72	14	24	18		56	UB	TK
22112S Klæbuveien, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	22,6	2				2	UB	TK
Klæburuta, Strindvegen - S.P. Andersens veg	(36)	2				2	DP	TK
Brøsetruta								
Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg (del 1-3)	20	3				3	DP	TK
22107S Brøsetvegen - Henrik Ourensveg (Granåsvegen)	18,5	3				3	DP	TK
Nardoruta								
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen øst	(65)	10				10	DP	TRFK
Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsvegen	(75,9)	10				10	DP	TRFK
22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	(41,5)	10				10	DP	TRFK
Andre strekninger i Trondheim								
Industriveien sykkelveg	(81)	3,5	9,8			13,3	DP	TK
Rosenborgbassenget bro	(77)	10,8				10,8	DP,forskuttert, PR-55/22	TK
Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg	(125,4)	2,5	2,5			5	DP, PR-41/23	TK
Tordenskiolds gate/Smedbakken	(58)	5				5	DP, PR sak?	TK
Fv. 6682 Søbstadvegen-Okstadøy	(354)	2	10			12	DP	TRFK
Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk	(298)	20				20	DP	TRFK
Fv. 6660 Dragvoll, sykkelveg med fortau	mangler	5				5	DP	TRFK
18106S Fv. 950 Reppe-Være gang- og sykkelvei	81,4	41,5				41,5	UB	TRFK
Andre sykkeltiltak i Trondheim								
18101S Vinterdrift sykkel KV		8,5	8,5	8,5	8,5	34	Drift	TK

18101S Vinterdrift sykkel KV, økning		1,5	1,5	1,5	1,5	6	Drift	TK
18102S Vinterdrift sykkel FV		11	11	11	11	44	Drift	TRFK
18102S Vinterdrift sykkel FV, økning		2	2	2	2	8	Drift	TRFK
23125S Mindre tiltak sykkel		3	3	3	3	12	DP, UB, sekkepost	TK
22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.		5	5	5	5	20	UB (sekkepost)	TRFK
Tiltak etter GS-inspeksjoner fv. med rv.-funksjon		3,5				3,5	UB (sekkepost)	TRFK
Tellere		1,5	1,5	1	0,5	4,5	UB	TK
Hovedsykkelveg riksveg								
Rv. 706 Stavne - Ila	(50)	2	3			5	DP forutsetter statlig bev.	SVV
Rv. 706 Nordtvedtsgate-Pirbua	(150)	3	3			6	DP forutsetter statlig bev.	SVV
E6 Rotvoll-Malvik grense, hovedsykkelveg	(110)	4	3			7	DP forutsetter statlig bev.	SVV
23128S E6 Vinterveien-Sandmoen, hovedsykkelveg	(240)	5	5			10	DP forutsetter statlig bev.	SVV
E6 Selsbakk-Sluppen, hovedsykkelveg	(200)	4				4	DP forutsetter statlig bev.	SVV
23126S Rv. 706 GS-tiltak Sluppen	63,5	6,4				6,4	UB forutsetter statlig bev.	SVV
23100S Rv. 706 Gildheim-Leangenbrua (1)	180	85	35	6,4		126,4	UB forutsetter statlig bev.	SVV
21103S Rv. 706 Leangenbrua-Dalenbrua (2)	194	53	37	16,5		106,5	UB forutsetter statlig bev. PR-38/23	SVV
22120S Rv. 707 Lilleby skole - Nordtvedtsgate		153	21,5			174,5	UB forutsetter statlig bev. PR-38/23	SVV
Malvik kommune								
23130S Fv. 950 Homla bru	(60)	5	40	10		55	DP/UB	TRFK
GS-veg Granholtvegen-Ålvegen	(11)	1				1	DP	MaK
GS-veg Smiskaret-Sveberg	(29)	1	1			2	DP	MaK
Melhus kommune								
23132S Fv. 708 Vollmarka	(5)		4			4	DP	TRFK
20103S Gang/sykkelbro over Gaula	(192,5)	5	50			55	DP	MeK
21105S GSV Monsstufleta-Gimsvegen	(7)	1	3,5			4,5	DP	MeK
22126S GSV Skolebakken-Ler	(3,5)	1,5	1,5			3	DP	MeK
23131S GSV Gammelbakkan	6,5	1,5				1,5	DP/UB	MeK
Stjørdal kommune								
Sykkelparkering Stjørdal	(4,3)	4,3				4,3	DP/UB	StjK

GSV langs Ringvegen	(65)	1,5	1,5			3	DP	StjK
Skaun kommune								
GSV Hårrisdalen - Nygård	(2)	2				2	DP	SkK
Orkland kommune								
GSV FV 6490 - Blåsmoen	(22)	7	15			22	DP/UB	OrK
Rammeavsetning			150,3	435,2	381	966,5		
Sum		526,5	453,1	518,1	412,5	1910,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		554,8	462,3	660,6	433,5	2111,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-28,3	-9,2	-142,5	-21	-201		

Rammeavsetninger sykkel

I fireårsperioden er det avsatt drøyt 930 mill. kr i rammeavsetninger innen sykkel, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på sykkeltiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2025-27:

- Klæbuveien, Hans Osnes veg - Gløshaugveien
 - Styringsramme 22,6 mill 2023-kr, mulig utbyggingsperiode 2024-25.
- Klæburuta, Strindvegen - S.P. Andersens veg
 - Utredningsestimat 36 mill. 2022-kr, Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2024, forventet ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2026
- Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg (Brøsetruta del 1-3)
 - Styringsramme 20 mill. 2023-kr, mulig bygging fra 2026-28.
- Brøsetvegen - Henrik Ourensveg (Granåsvegen)
 - Styringsramme 18,5 mill. 2023-kr, det forventes vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023, slik at arbeidet med byggeplan kan starte i 2024.
- Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsvegen
 - Utredningsestimat 75,9 mill. 2019-kr, Reguleringsplan forventes å være vedtatt desember 2024.
- Søbstadvegen-Okstadøy
 - Utredningsestimat 354 mill 2023-kr, Vedtatt reguleringsplan del nord 2024 og del sør 2025.
- Okstadøy-Selsbakk
 - Utredningsestimat 298 mill. 2023-kr, Vedtatt reguleringsplan del nord 2024 og del sør 2025.
- Rv. 706 Stavne - Ila
 - Utredningsestimat 50 mill. 2022-kr, kan ferdigstille reguleringsplan i 2025 og mulig bygging i 2027.
- Rv. 706 Nordtvedts gate-Pirbrua
 - Utredningsestimat 150 mill. 2022-kr, kan ferdigstille reguleringsplan i 2025 og mulig bygging i 2027.
- GS-veg Smiskaret-Sveberg

- Utredningsestimat 29 mill. 2023-kr, Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026.
- GSV langs Ringvegen
 - Utredningsestimat 65 mill.
- Nidarø bru
 - Utredningsestimat 180 mill.

Tabell 20 Hvit liste sykkel

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Lillebergvegen - Brøsetvegen (del 5-6)	68,5			35,2		35,2	DP	TK
(TRFK)								
Forsøkslia øvre	(79)	3,8				3,8	DP	TK
Det kan ikke brukes 240 000 kr per meter. (TRFK)								
Nidarø bru - tatt ut	Prosjektutvikles videre, TK vil komme tilbake for å be om midler til DP senere.							
Skal brua være avlastningsbru for uttrykning/evakuering av Trondheim spektrum? Bør skisseres en kostnadsdeling. (Staten)								
Ikke ferdig prosjektutviklet. Må ta ned prosjektrisiko. (TRFK)								
23124S Sykkelparkering		5	5	5	5	20	DP, UB, sekkepost	TK
Sekkepost, ikke godt nok beskrevet. 2024 er OK. (TRFK)								
E6 Melhus sentrum - Jaktøyen	(200)	3	2			5	DP avh av statlig plan bev	SVV
TRFK ønsker å diskutere tiltakshaver. Vestentlig FV. Er det godt nok utredet?(TRFK)								

Tabell 21 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings- estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere pr. døgn	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Brøsetruta, Nordahls Bruns veg - Harald Bothners veg	Sykkelveg med fortau	20 mill	300 m	ATP beregnet potensial: 1300-1700 gående, 700 syklende	66 667	8 333 - 10 000
Brøsetruta, Lillebergvegen- Brøsetvegen	Sykkelveg med fortau	68,5 mill	900 m	ATP-beregnet potensial: 1800-2300 gående, 1000-2000 syklende	76 111	15 930 - 24 464
Industrivegen	Gang-/ sykkeltilbud på vestsiden	80,5 mill	800 m	ATP-beregnet potensial: 300-550 gående, 70-90 syklende	100 625	125 781 - 217 568
Forsøkslia Øvre	Sammenhengende, trygt og attraktivt tilbud til gående og syklende som forbinder Forsøkslia, Romolslia, Nedre Flatåsen, Kystadlia, Selsbakk og Bjørndalen	79 mill	330 m	ATP-beregnet potensial: 160 gående, 250 syklende	239 394	192 683 - 258 170
Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg	Et sykkeltilbud som sikrer et sammenhengende hovednett	125 mill	1250 m	ATP-beregnet potensial: 600-800 gående, 250-300 syklende	100 000	113 636 - 147 059
Tordenskiolds gate/Smedbakken	Trygg sykkel og gåvei, inkl vegkryss	60 mill	380 m	Tordenskioldsgt : 650 (ÅTD) - 1550 (ÅTD-potensial) syklende, Erling Skakkesgt: 1150 (ÅTD) - 3100 (ÅTD potensial syklende	157 895	19 355 - 92 308
Lerkendal (Klæburuta Strindvegen-S.P Andersens veg)	GSV, inngår i hovednett for sykkel. Løser utfordringer i to kryss.	36 mill	600 m	4150-4500 (ÅDT sykkelpotensial)	60 000	8000 - 8675
RV706 Nortvedts gate - Pirbrua	Etablere en sammenhengende hovedsykkelveg gjennom Nyhavnaområdet.	150 mill	660 m	Estimert: 1000 gående + 2000 syklende	227 273	50 000

RV706 Stavne - Ila	Sammenhengende trygg og attraktiv sykkelrute.	50 mill	1000 m	Estimert ca 200-300 syklist pr døgn i dag, basert på telling ved Thaulowbrua. Med åpen Osloveg anslås det en økning til ca 400 pr. døgn.	50 000	125 000 - 250 000
E6 Tunga - Rotvoll	Utvikle en trygg, effektiv og trafikkssikker sykkelveg langs nordre del av Omkjøringsvegen med god forbindelse til ruta øst-vest langs RV706 ved Rotvoll.	100 mill	1400 m	Ca 500 pr normaldøgn i søndre del av Ingvar Ystgaards veg. Det bør tas høyde for opp mot det doble etter ferdig utbygging og generell økning av antall syklende.	71 429	200 000
Sykkelparkering med tak, Stjørdal	Etablere sykkelparkering på utvalgte steder i Stjørdal kommune for å legge til rette for økt sykkeltrafikk.	4,25 mill				
Ringvegen	Gi gående og syklende sammenhengende, attraktive og trygge forbindelser langs FV og E6.	65 mill			kartlegges høst 2023	
Fortau FV Lyngenvegen	Fortau ved krysset mellom Lyngenvegen, Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen vil gjøre strekningen og krysset mer trafikkssikker for myke trafikanter.	2,5 mill	100 m	258 stk beboere i området.	25 000	9 690
GSV Granholtvegen - Ålivegen	Skoleveg til Vikhammer skole og Malvig VGS.	11 mill	95 m		115 789	

17. Gange

Det skal legges til rette for attraktive gangveier og snarveier slik at det er enkelt og raskt å gå til skole, holdeplasser, sentrum/lokalsenter, arbeidsplasser og idrettsanlegg.

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

Tabell 22 Finansiering gange 2024-2027

Gange	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Trondheim kommune								
Snarvei Granåsvegen - Gamle Jonsvannsvei	2,5	2,5				2,5	UB, forskuttet PR 40/23	TK
Nyhavna - Ormen Langes vei	5	5				5	DP/UB	TK
22129G Snarvei Berg skole	9,2	4,9				4,9	UB	TK
Snarveipakke 9	(18)	15				15	UB	TK
Snarveipakke 10	(12,5)	12,2				12,2	DP/UB	TK
Snarvei Østmarka	(2,5)	2,5				2,5	UB	TK
Venusveien	(29,6)	2,5				2,5	DP	TK
20127G Ringvålvegen fortau Lund snuplass	15	1,5				1,5	UB	TRFK
Malvik kommune								
Fortau langs Saksvikkorsen	(12,5)	1				1	DP	MaK
Melhus kommune								
Fortau fv. Lyngenvegen	(2,5)	0,5		2		2,5	DP	MeK
Snarveg Gruva	2	0,5				0,5	UB	MeK
Rammeavsetning			6	5		11		
Sum		48,1	6	7	0	61,1		
Veiledende kostnader (tabell 2)		47,6	33,5	21,5	21,5	124,1		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0,5	-27,5	-14,5	-21,5	-63		

Rammeavsetninger gange

I fireårsperioden er det avsatt nesten mill. kr i rammeavsetninger innen gange, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på gåtiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 2025-27:

- Fortau langs Saksvikkorsen
 - Utredningsestimat 12,5 mill. 2023-kr, Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026.

- Venusveien
 - Utredningsestimat 29,6 mill. 2023-kr, utbygging planlagt i 2027.

Tabell 23 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Nyhavna - Ormen Langesvei	Forprosjekt for å øke attraktiviteten på gangtilbudet i Nyhavna.	5 mill	350 m		14 286	
Snarveipakke 9	7 snarveier for økt fremkommelighet og tidsbesparelse	18 mill	1500 m	Flatåsen skole 21 gående + 22 syklende, Rosten skole 106 gående , Nissekollen 163 gående, Enromveien 89 gående, Forssegrenda ikke ATP-tall	12 000	
Snarveipakke 10	5 snarveier for økt fremkommelighet og tidsbesparelse	12,5 mill	900 m	Havsteinekra, Søndre Husebytn, Steindal skole, Gjertlervegen, Nordre Husebytn	13 889	
Snarvei Østmarka	Snarveg får å få flere til å gå ved å forkorte avstander.	2,5 mill	110 m		22 727	
Venusveien	Fortau i normert bredde som kan vinterdriftes.	29,6 mill	900 m	ATP beregninger viser et potensiale på 300 - 1600 gående (tall 2016) og 10- 60 syklende (2021). Dersom buss blir innført på strekningen vil tallene på gående forventes å øke.	32 889	17831 - 95484 kr/trafikan t (ATP beregnet potensiale)
GSV Smiskaret - Sveberg	Forsterke forbindelsen for gående og syklende mellom Smiskaret (stort boligområde) og Sveberg bolig-, skole- og sentrumsområde.	28,5 mill	1100 m	Smiskaret inneholder 137 boliger. Dette vil tilsvare ca 290 beboere.	25 909	98 276
Fortau Saksvikkorsen		12,5 mill	185 m	26 boliger, ca 55 beboere	67 568	227 273

18. Tiltak mot støy

Delmål 7 i Byvekstavtalen: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Tabell 24 Finansiering av støytiltak 2024-2027

Tiltak mot støy	Styrings- ramme (Utreknings- estimat)					2024- 27	Merknad	Ansv. etat
		2024	2025	2026	2027			
20126ST Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen vest	(45)	25	11,3			36,3	UB	TRFK
Fv. 6650 Kongsvegen	(10,5)	1,7				1,7	DP	TRFK
Rammeavsetning			8,8			8,8		
Sum		26,7	20,1	0	0	46,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		37,7	42,8	19,7	44,5	144,7		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-11	-22,7	-19,7	-44,5	-97,9		

Tabell 25 Tiltak hvit liste

Tiltak hvit liste	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Odd Husbys veg	12,5	11				11	UB	TK
Fremstår som at manglende vedlikehold er prosjektutløsende. (Staten)								

Tabell 26 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utreknings- estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
FV 6650 Kongsvegen	Langsgående støyskjerm for å få støynivå under 60 dB (helst ned mot 55 dB)	10,5 mill	195 m, 2,4 m høyde	22 personer/ 7 boliger	53 846	477 273

19. Mobilitet

Mobilitetsrådgivning er et prosjekt som gjør målrettet arbeid for at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. HjemJobbHjem er en avtale mellom Miljøpakken/AtB og private/offentlige bedrifter, der begge parter bidrar til at færre kjører bil til og fra jobb.

Tilskudd el-lastesykler var opprinnelig gitt kun for 2022. Så ble det gitt 4 mill (forskuttert fra budsjett 2024) for å kunne gjennomføre en ny runde med tilskudd i 2023. Siden interessen og pågangen var stor og det direkte virker inn på måloppnåelse om å få flere til å velge sykkel framfor bil, foreslås det videreført med evaluering i 2025/2026.

Paraplyen **Miljøpakkens teknologiprojekter** består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering.

Mobilitetslab Stor-Trondheim (MoST) er et forskningsprosjekt som har iverksatt en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. MoST vil gi nytt kunnskapsgrunnlag og teste /piloterer ut konsepter knyttet til by-mobilitet og vil bygge opp under Trondheim kommune arealplaner.

Tabell 27 Finansiering av mobilitet 2024-2027

Mobilitet	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)						2024- 27	Merknad	Ansv. etat
		2024	2025	2026	2027				
19100MO HjemJobbHjem		7,7	11	13	13	44,7			TK
10101MO Mobilitetsrådgivning		3	3	3	3	12			TK
Tilskudd el-lastesykkel		7,5	3,5			11	forskuttert PR-70/23		TK
Mobilitetspunkt		1				1			TK
23134MO Mobilitetslab Stor-Trondheim	25,4	7,1	7,1			14,2	Avtale 2022-25		TRFK
22139A Teknologiprojektene		5	5	5	5	20			TRFK
Sum		23,6	18,6	8	8	58,2			
Veiledende kostnader (tabell 2)		30,3	29,6	21	21	101,9			
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-6,7	-11	-13	-13	-43,7			

20. Andre innsatsområder

Prosjektutvikling

I KU-sak 8/22 ble det vedtatt å sette av en pott til prosjektutvikling til hver av partene. Der kan det klargjøres konkrete prosjekter innenfor rammene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Ut over dette står partene fritt med hensyn til å prioritere hvilke tiltak de skal prioritere å prosjektutvikle. Rammeavsetningene erstatter tidligere praksis med konkrete bevilgninger til enkelttiltak. Avsatt ramme til Statens vegvesen og fylkeskommunen kan disponeres på tvers av avtalekommunene, og finansieres ikke innenfor rammen avsatt i byvekstavtalen til Stjørdal, Malvik og Melhus. Partene skal rapportere på bruken av midlene i tertial- og årsrapport.

Med bakgrunn i gjeldende byvekstavtale som går fram til 2030, er det foreslått en gradvis nedtrapping av rammene avsatt til prosjektutvikling.

Koordinering og administrasjon

Opgaver som skal finansieres innenfor denne budsjettposten er begrenset til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering.:

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

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

Tabell 28 Finansiering av andre innsatsområder 2024-2027

Andre innsatsområder	2024	2025	2026	2027	2024-27	Ansv. etat
Prosjektutvikling						
22137A Prosjektutvikling TRFK	2,5	2	1,5	1,5	7,5	TRFK
22136A Prosjektutvikling TK	6	4	2	2	14	TK
23136A Prosjektutvikling MaK	1,5	1	1	1	4,5	MaK
23137A Prosjektutvikling MeK	1,5	1	1	1	4,5	MeK
23135A Prosjektutvikling StjK	1,5	1	1	1	4,5	StjK
Prosjektutvikling Orkland	1,5	1	1	1	4,5	OrK
Prosjektutvikling Skaun	1,5	1	1	1	4,5	SkK
22138A Prosjektutvikling SVV	2	1,5	1	1	5,5	SVV
Koordinering og administrasjon						
20114A Koordinering og adm. TRFK	4	4	4	4	16	TRFK
20113A Koordinering og adm. TK	4,2	4,2	4,2	4,2	16,8	TK
20117A Koordinering og adm. MaK	0,5	0,5	0,5	0,5	2	MaK
20116A Koordinering og adm. StjK	0,5	0,5	0,5	0,5	2	StjK
20115A Koordinering og adm. SVV	2,1	2,1	2,1	2,1	8,4	SVV
Koordinering og adm. Orkland	0,5	0,5	0,5	0,5	2	OrK
Koordinering og adm. Skaun	0,5	0,5	0,5	0,5	2	SkK
Øvrige tiltak						
10102A Informasjon	1	5,6	5,6	5,6	17,8	SEK
20111A Evaluering og trafikkdata	1,4	2,6	2,6	2,6	9,2	SEK
20119A Sekretariatet	4,5	5,5	5,5	5,5	21	SEK
Sum	37,2	38,3	35,3	35,3	146,1	
Veiledende kostnader (tabell 2)	37,2	40,5	38	38,5	154,2	
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)	0	-2,2	-2,7	-3,2	-8,1	

Tabell 29 Hvit liste andre innsatsområder

Tiltak hvit liste	2024	2025	2026	2027	2024-27	Ansv. etat
Prosjektutvikling TRFK innmeldt HP 2024-27	1	4	4	4	13	TRFK
Prosjektutvikling TRFK vedtatt HP23-26	2,5	2	1,5	1,5	7,5	TRFK
Endring	-1,5	2	2,5	3	6	TRFK
<i>Ønsker ingen økninger i PU-pott. (Staten)</i>						
Prosjektutvikling TK innmeldt HP 2024-27	8	8	4	4	24	TK
Prosjektutvikling TRFK vedtatt HP23-26	6	4	2	2	14	TK
Endring	2	4	2	2	10	TK
<i>Ønsker ingen økninger i PU-pott. (Staten)</i>						

21. Rammer og tiltaksplaner kommunene Melhus, Orkland, Skaun, Malvik og Stjørdal

I revidert byvekstavtale 2023 vises det til en fordeling av inntektsrammer for hver av kommunene. Midlene som tilføres gjennom byvekstavtalen skal dekke kommunens kostnader ekskl. mva. Her gjenstår noe avklaring knyttet til overgangen fra forrige byvekstavtale for Melhus, Malvik og Stjørdal.

Stjørdal kommune

Tabell 30 Tiltaksplan Stjørdal kommune 2024-2027

Stjørdal	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Holdeplasser Husbyåsen og Malmtunet, Bylinje 90	(4,4)	4,4				4,4	DP/UB	StjK
Park&Ride Skatval	(2,8)	2,8				2,8	DP/UB	StjK
Park&Ride Fjellhallen	(3,45)	3,45				3,45	DP/UB	StjK
Sykkelparkering Stjørdal	(4,3)	4,3				4,3	DP/UB	StjK
GSV langs Ringvegen	(65)	1,5	1,5	31	31	65	DP	StjK
20120TS Mindre trafikktekn. tiltak StjK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	StjK
23135A Prosjektutvikling StjK		1,5	1	1	1	4,5		StjK
20116A Koordinering og adm. StjK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		StjK
Sum		18,95	3,5	33	33	88,45		

Malvik kommune

Tabell 31 Tiltaksplan Malvik kommune 2024-2027

Malvik	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
23130S Fv. 950 Homla bru	(60)	5	40	10		55	DP/UB	TRFK
Busslomme Muruvik	(4,8)	4,5				4,5	UB	MaK
GS-veg Granholtvegen-Ålivegen	(11)	10				10	DP	MaK
Fortau langs Saksvikkorsen	(12,5)	1	6	5		12	DP	MaK
20109TS Fortau langs Fagottvegen	(31)	1	15	14		30	DP	MaK
GS-veg Smiskaret-Sveberg	(29)	1	14	13		28	DP	MaK
20121TS Mindre trafikktekn. tiltak MaK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	MaK
23136A Prosjektutvikling MaK		1,5	1	1	1	4,5		MaK
20117A Koordinering og adm. MaK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		MaK
Sum		25	77	44	2	148		

Melhus kommune

Tabell 32 Tiltaksplan Melhus kommune 2024-2027

Melhus	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
23132S Fv. 708 Vollmarka	(5)		4			4	DP	TRFK
23109K Holdeplass Skjerdingsstad		0,6				0,6	UB, PR sak	TRFK
E6 Melhus sentrum - Jaktøyen	(200)	3	2			5	DP avh av statlig plan bev	SVV
20103S Gang/sykkelbro over Gaula	(192,5)	5	50			55	DP	MeK
21105S GSV Monsstufleta-Gimsvegen	(7)	1	3,5			4,5	DP	MeK
22126S GSV Skolebakken-Ler	(3,5)	1,5	1,5			3	DP	MeK
Fortau fv. Lyngenvegen	(2,5)	0,5		2		2,5	DP	MeK
23131S GSV Gammelbakkan	6,5	1,5				1,5	DP/UB	MeK
Snarveg Gruva	2	0,5				0,5	UB	MeK
20122TS Mindre trafikktekn. tiltak MeK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	MeK
23137A Prosjektutvikling MeK		1,5	1	1	1	4,5		MeK
Sum		15,6	62,5	3,5	1,5	83,1		

Skaun kommune

Tabell 33 Tiltaksplan Skaun kommune 2024-2027

Skaun	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
GSV Hårrisdalen - Nygården	(2)	2				2	DP	SkK
Innfartsparkering E39 - Buvika		2				2	DP	SVV
Mindre trafikktekn. tiltak SkK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	SkK
Prosjektutvikling Skaun		1,5	1	1	1	4,5		SkK
Koordinering og adm. Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2		SkK
Sum		6,5	2	2	2	12,5		

Orkland kommune

Tabell 34 Tiltaksplan Orkland kommune 2024-2027

Orkland	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Orkanger skystasjon	(20)	20				20	DP/UB	OrK
GSV FV 6490 - Blåsmoen	(22)	7	15			22	DP/UB	OrK
Mindre trafikktekn. tiltak OrK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	OrK
Prosjektutvikling Orkland		1,5	1	1	1	4,5		OrK
Koordinering og adm. Orkland		0,5	0,5	0,5	0,5	2		OrK
Sum		29,5	17	2	2	50,5		

22. Fordeling av finansieringskilder 2024

23. Avslutning av prosjekt

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

Konge Inges gate (Trondheim kommune)

På bakgrunn av økte kostnader og endrede forutsetninger i TS-prosjektet i Kong Inges gate fremmet Kommunedirektøren i Trondheim kommune en sak til Formannskapet hvor de ble bedt om å ta stilling til om prosjektet skulle gjennomføres og eventuelt med hvilket omfang. Formannskapet vedtok at kommunen ikke går videre med utbygging. Trondheim kommune fulgte opp dette vedtaket med sak til Miljøpakken, hvor programrådet (PR-sak 120/22) støtter at prosjektet avsluttes.

Kollektivtrasé Selsbakkvegen (Trondheim kommune)

I 2021 bevilget Miljøpakken midler til å utrede muligheten til å legge metrobusslinje M3 langs en mulig høystandard trasé mellom Hallset og Byåsen skole. Prosjekteier anbefalte at man avventer videre utredning av kollektiv traséen i påvente av nærmere beslutninger rundt blant annet Byåstunnelen. Programrådet (PR-sak 122/22) støtter at prosjektet kollektivtrasé Selsbakkvegen avsluttes inntil utfall av Byåstunnelen er avklart, da den vil kunne føre til at forutsetningen for dagens trasé for linje M3 endres.

Pilot ulykkesdata (Trondheim kommune)

Bakgrunnen for bestillingen av "Pilotprosjekt innsamling av ulykkesdata", er Miljøpakkens målsetning om å redusere antallet hardt skadde/drepte i trafikken. Nærmere bestemt var formålet å redusere antallet skadde myke trafikanter i trafikkulykker.

Det foreslås å avslutte Pilotprosjekt innsamling av ulykkesdata. Bakgrunnen er at det allerede er satt i gang et prosjekt, Fyrtårnprosjektet, som har samme målsetning som vårt prosjekt. Fyrtårnprosjektet er allerede kommet i gang og støttes økonomisk av Samferdselsdepartementet i opptil fem år frem i tid. Partene i Miljøpakken vil kunne benytte seg av innsamlet data og statistikk fra Fyrtårnprosjektet, slik at prosjekter som tar hensyn til trafiksikkerhet for myke trafikanter prioriteres.

Programrådet vedtok i PR-sak 126/22 at prosjektet avsluttes.

Vedlegg

24. Prosjektbeskrivelser hovedveg

PROSJEKTDATA		DATO: 13.03.2023
Prosjektnavn:	18100HV Fv. 704 Tanem-Tulluan	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ferdig
Forventet fremdrift:	Prosjektet opplever noe utfordrende grunnforhold i tunnelen med innlekkasje av vann, som gjør at tunneldrivingen tar lengre tid. Dette betyr at planlagt vegåpning medio september 2024 må flyttes noe ut i tid, prosjektet antar vegåpning tidlig i oktober 2024. Resten av prosjektet holder fremdriftsplanen, og er ikke på kritisk linje med tanke på planlagt vegåpning.
Samordning andre tiltak:	Samordning med EL-selskap og VA (Trondheim kommune)
Usikkerhet i prosjektet:	Markedsituasjonen, geoteknikk, grunnnerv, anleggsgjennomføring.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
596	2021	10%	08-2021	Byggherreoverslag	2018
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	371,6	278,4				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
https://www.youtube.com/watch?v=VYbj2J5vQ5Q



Bilde 1: Tanemstunellen, Søndre påhuggsområde



Bilde 2: Tulluankrysset

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet omfatter ny Sluppen bru (Nydalsbrua), og tilknytningene til vegnettet på begge sider av elva, både det eksisterende og det fremtidige vegnettet. Brua vil senere kobles til den planlagte Byåstunnelen. Tiltakene på eksisterende Sluppen bru vurderes opp mot styringsrammen for prosjektet. Sykkelveg langs Tempeveien blir bygget med 5,5 m bredde. Prosjektet ble sendt på anbud sommeren 2019, og byggestart var høsten 2020. Rampe mot E6 syd er besluttet gjennomført som en del av prosjektet. I avtale mellom partene, vedtatt i Trondheim bystyre 3.9.2020 og i Fylkesutvalget 8.9.2020 er prosjektets innhold og finansiering avklart.
Prosjektutløsende:	Legge til rette for en ny hovedvegstreking som ivaretar krav til miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet langs Osloveien og Nidelvkorridoren for alle trafikkgrupper. Erstatte eksisterende Sluppen bru som er i svært dårlig forfatning og ikke har god nok standard etter dagens trafikkmengder.
Helhet/sammenheng:	En del av det avlastende riksvegnettet rundt Trondheim sentrum.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nydalsbrua bidrar til å ferdigstille et avlastende hovedvegssystem som begrenser trafikk på andre gater og veier og gir bedre utgangspunkt for å prioritere miljøvennlige transportmidler – og føre trafikken utenom Trondheim sentrum.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 08.12.2017.
Forventet fremdrift:	Forventet trafikkåpning 16. oktober 2023. Avsluttende arbeider våren 2024.
Samordning andre tiltak:	B11975 GS-tiltak Sluppen.
Usikkerhet i prosjektet:	Prognosen er tett opp mot styringsrammen, men vi har tro på at vi kan gjennomføre hele prosjektet (også tiltak på kuttlista) innenfor styringsramme.

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

Merknad:

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1369,66	2020	10 %	2017	SVV-metodikk	2018

Merknad: Oppstartsbevilgning/bompenger i 2018. Ny godkjent sluttprognose i 2020 på 1390 mill kr. Godkjent sluttprognose nedjustert til 1369,66 mill 2020-kr pga. at tidligere godkjent sluttprognose var basert på prognoseindeks og ikke endelig indeks. Korrigert for endelig indeks.

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1415,6	324	0	0	0	0

Merknad: Styringsramme 1739,6 mill 24-kroner med gammel prognoseindeks. Tilbakebetaling av forskudd (855 mill) skjer i perioden 2024-29.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6656 Byåstunnelen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tunnel mellom Nydalsbrua og Byåsen. Tunnelpåslag på Byåsen-siden er ikke avklart, og må avklares. Det legges opp til toløps tunnel med gjennomgående kollektivfelt.
Prosjektutløsende:	Kollektiv fremkommelighet i fremtidig kollektivsystem. Effektivt vegsystem med utgangspunkt i (formodentlig) færre utkjørt kilometer. Fremkommelighet for næringstransport.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil legge til rette for et effektivt vegsystem og fremtidig kollektivsystem med Sluppen som sentralt knutepunkt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Effektivt kollektivsystem Redusert støy i Bøchmansv og delvis Byåsveien

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Foreslått linje i forslag til ny KPA
Forventet fremdrift:	PU ferdig i 2.hå 2024
Samordning andre tiltak:	Nydalsbrua Sykkel i Bøchmansv og Byåsvn
Usikkerhet i prosjektet:	Vesentlige usikkerheter i prosjektet. Disse søkes redusert i løpet av PU-arbeidet. Det er ikke avklart om Trondheim kommune vil kreve kommunedelplan. Tunnelpåslag på Byåsensiden er ikke avklart. Statens vegvesen har tidligere ferdigstilt en utredning (2018) tilsvarende kommunedelplannivå (teknisk detaljeringsnivå), men fortsatt med flere usikkerheter.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1670	2016	+/-25%	2024
Merknad: Estimater tilsvarende 2350 mill. 2023-kr			

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

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

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

Merknad:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2				
Merknad: Gjelder PU, inkludert forskuttet aktivitet i 2023						

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



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	FV715/FV707 Ila-Flakk-Klett
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med Trøndelag fylkeskommunes behandling av Langsiktig tiltaksplan, er Ila- Flakk-Klett vedtatt som en del av porteføljen. I nylig reforhandlet byvekstavtale er det enighet om følgende tekst: _ Planlegging av strekningen Ila - Flakk - Klett - gjøres i inneværende avtaleperiode. Finansiering av prosjektet forutsetter ny bompengeproposisjon som viser eventuelt nye innkrevpunkt knyttet til tiltaket, og som tar stilling til eventuelle skredsikringsmidler fra staten. Dette er det aktuelt å ta stilling til ved neste reforhandling. Trøndelag fylkeskommune jobber med prosjektutvikling som skal definere prosjektet ytterligere, på et detaljnivå tilsvarende kommunedelplan. Det skal vurderes muligheten for å etablere et kai-anlegg på Flakk.
Prosjektutløsende:	Fremkommelighet for sykkel. Skredsikring (trafikksikkerhet) Fremkommelighet for næringstrafikk Redusert støy og støv i bynære områder
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Fremkommelighet for sykkel. Skredsikring (trafikksikkerhet)

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling
Planstatus:	Ingen
Forventet fremdrift:	Ferdig utredning på kommunedelplannivå i 2024
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	-

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad: Ikke fastsatt styringsmål eller utredningsestimat. Referanse for innspillet er			

byvekstavtalen, der det er avklart planlegging av tiltaket. Styringsmål er dermed foreløpig sekundært. Trøndelag fylkeskommune har vedtatt 70 mill. Til planlegging.

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

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

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

Merknad:

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

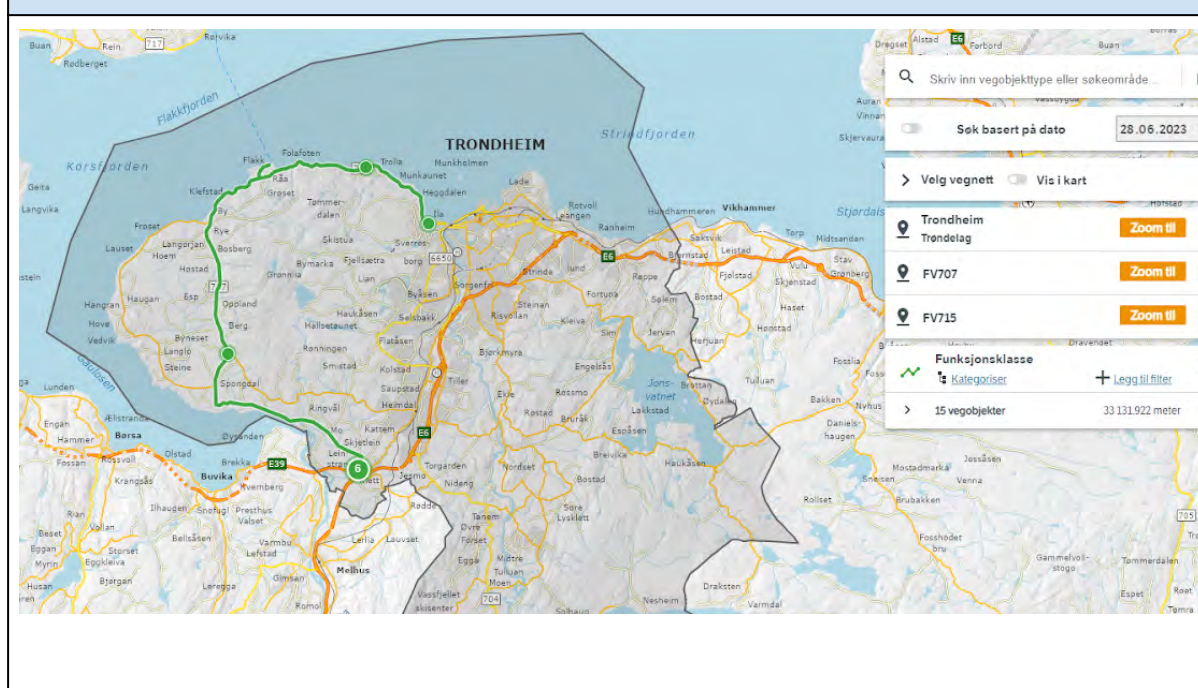
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):						

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



25. Prosjektbeskrivelser lokal veg

Johan Tillers veg 2 - prosjektark mangler

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brundalsforbindelsen, del 1
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Brundalsforbindelsen er en ny forbindelse mellom E6 omkjøringsvegen, via Brundalen til Jonsvannsveien. Dette prosjektet gjelder del 1, fra omkjøringsvegen til avkjøring Granåsen gård østre. Prosjektet omfatter vegforbindelse for buss og bil, og forbindelser for syklende og gående.
Prosjektutløsende:	Brundalsforbindelsen har i dag dårlig kollektivforbindelser og tilbud. Bydelen har svært høy bilandel og det trengs en endring i reisevaner og reisemiddelfordeling, spesielt i dette området, for å nå nullvekstmålet. Fordi bilandelen er så høy er det viktig at konkurransefordelen for kollektiv, sykkel og gange økes på bekostning av bilen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket understøtter ønsket byutvikling og tilrettelegger for klimavennlig transport for eksisterende og nye boligområder. Tiltaket er i tråd med Miljøpakkens hovednett for sykkel. Tiltaket tilrettelegger for en mulig utvidelse av kollektivtilbudet i øst.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at området får bedret fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikkantgrupper. Tiltaket skal bidra til å skjerme boligområder for biltrafikk, få flere til å sykle, gå og reise kollektivt og sikre bedre trafiksikkerhet i kryss.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Området er ferdig regulert
Forventet fremdrift:	Byggeplanlegging 2024 og 2025, oppstart bygging 2026
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Videre byggeplanlegging krever omforent vedtak om hvilken løsning som skal bygges i del 1. Del 1 av Brundalsforbindelsen har flere rekkefølgekrav knyttet til

	seg, som blant annet påvirker utbygging av tilliggende regulerte boligprosjekter. Utbyggingsavtale er ikke utarbeidet eller forhandlet fram. Utbyggingsavtalen kan få betydning for hvor stor andel det vil søkes om midler til fra Miljøpakken.
--	--

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
830	2023	20%	2024

Merknad: Anslaget omfatter all infrastruktur i reguleringsplanen, og dermed mer enn det som vil inngå i Miljøpakkeprosjektet. Avklaringer rundt omfang gjøres i innledende fase av byggeplanfasen. Før en kostnadsramme kan vedtas, skal det igangsettes forhandlinger med utbyggere som har rekkefølgekrav til prosjektet om mulig kostnadsdeling.

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

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

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

Merknad:

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

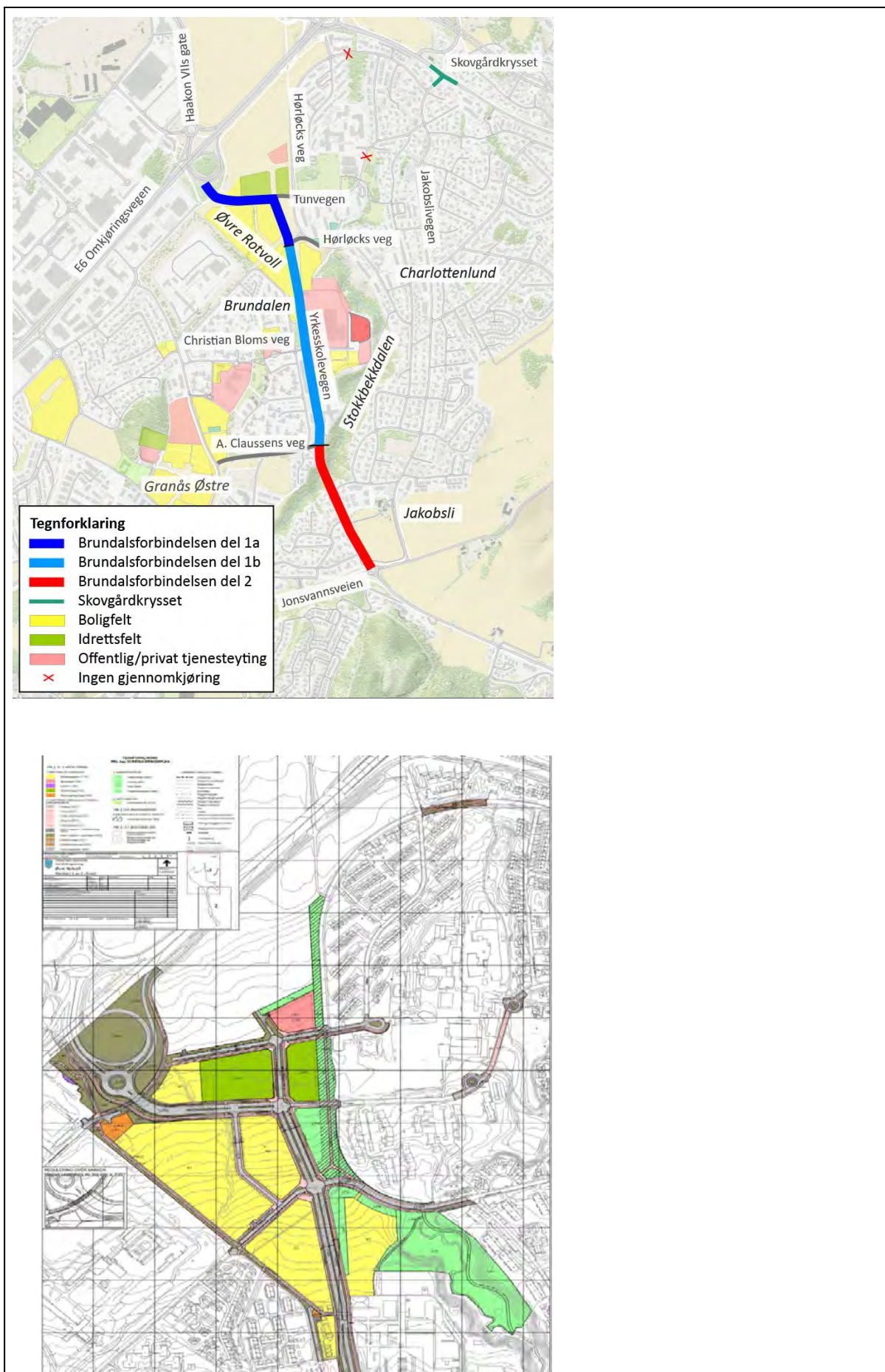
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	4				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA		DATO: 31.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 707 Brå Bru	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tre-spenns spennarmert betongbjelkebru på 72 meter. To kjørefelt og egen gang- og sykkelveg. Total bredde 12 meter. I tillegg skal det bygges ca 210 meter med ny fylkesveg for å koble dagens fylkesveg til den nye brua.
Prosjektutløsende:	Dagens eksisterende bru har ca 1,5 kjørefelt og er i en dårlig forfatning. Ny bru blir med gang- og sykkelveg.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan godkjent, byggeplan ferdig.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse 4. Kvartal 2024.
Samordning andre tiltak:	Ingen.
Usikkerhet i prosjektet:	Geoteknikk.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
79,2	2021	6%			
Merknad:					

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

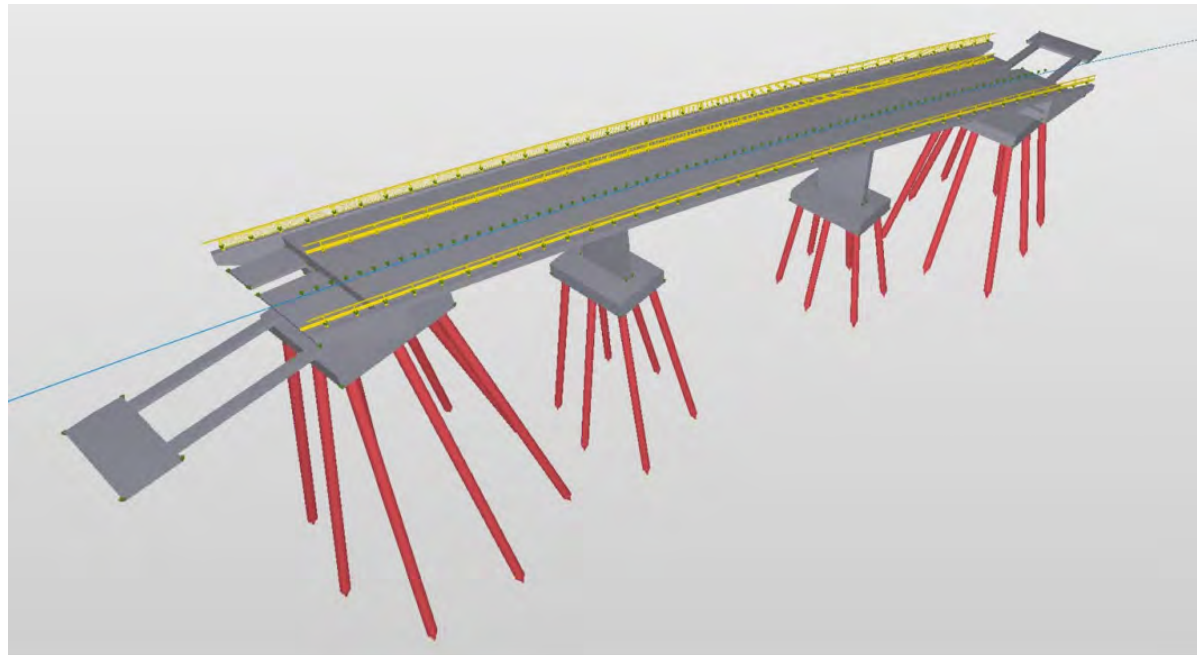
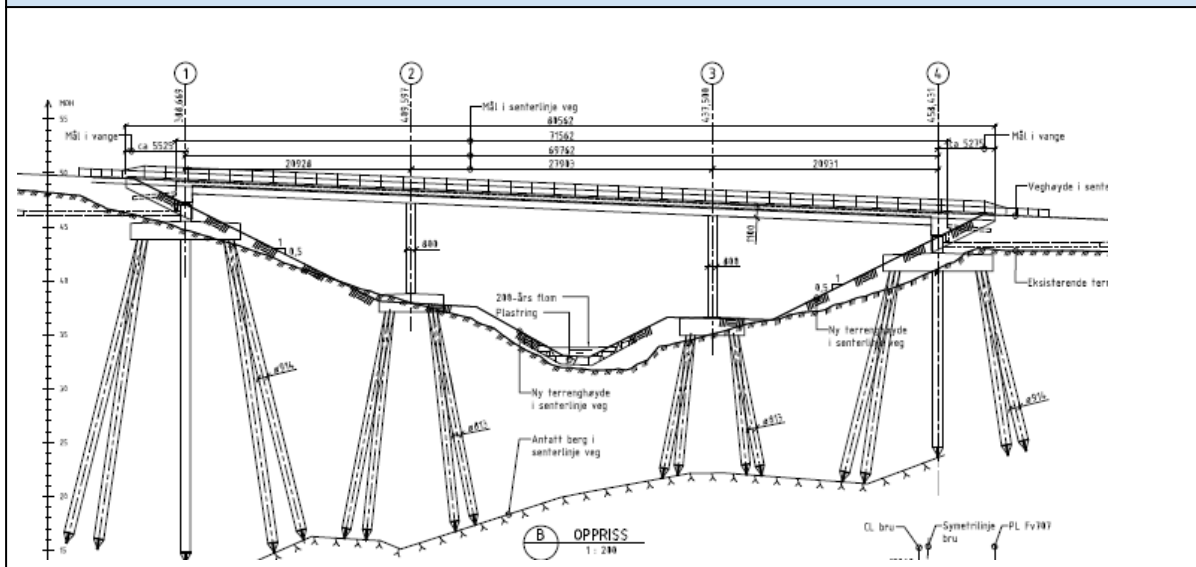
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	42,5	30,5	25,3			

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE





26. Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Ravelsveita
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av gatedekke i Ravelsveita inkludert belysning og varmekabler. Arealet er ca 350 m2. Ravelsveita binder sammen Prinsens gate og Munkegata og er en viktig snarveiforbindelse mellom kollektivholdeplasser og servicetilbud i Midtbyen.
Formålet med tiltaket:	Ravelsveita har i dag dårlig framkommelighet grunnet svært ujevne overflater med alt for stort tverrfall. Formålet er å etablere et gatedekke som både hensyntar universell utforming. Oppgradering av dekket innebærer legging av brostein iht Trondheim kommunes brosteinsveileder som ble vedtatt i 2020. Brosteinsveilederen er utarbeidet i nært samarbeid med handikapforbundet og blindeforbundet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål: - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten Tiltaket støtter opp under byutviklingstrategiens mål og ønske om en by i øyehøyde og fortetting i sentrum. Tiltaket er i tråd med politisk vedtatt gatebruksplan, brosteinsveilederen og Trondheim kommune sin gåstrategi.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt gjort som en del av brosteinsveilederen og tiltak kan derfor gå rett til detaljplanlegging.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for ny reguleringsplan.
Forventet framdrift::	Bygging 2023 (Midler forskuttet jmf PR 27/23)
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	Arkeologi men fremgangsmåte er ivaretatt i Brosteinsveilederen.

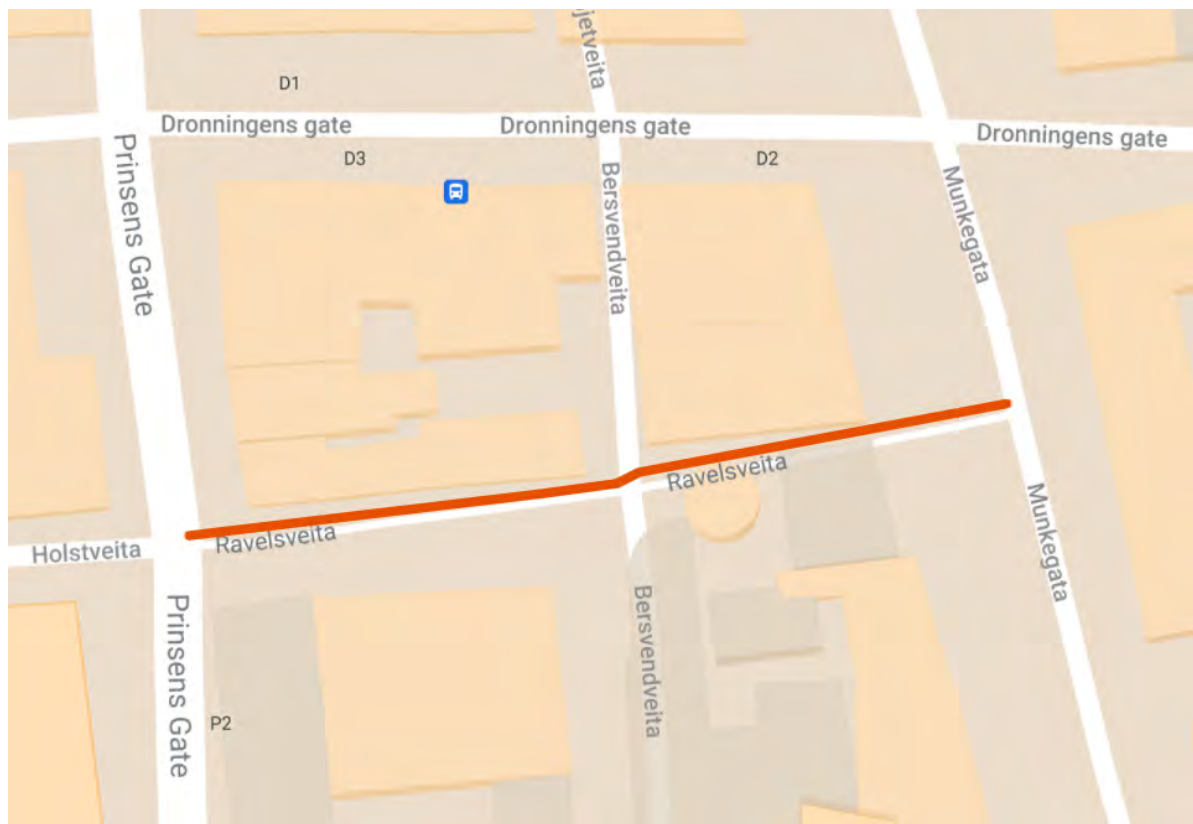
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,0	7,0				
Prosjektfase:	Detaljplanlegging	Utbygging				
Merknad: Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis. Forskuttet i 2023 jmf PR 27/23						

KART/PROSJEKTSKISSE



Ravelsveita. Rød linje viser strekningen som dette prosjektet omfatter.



Dagens situasjon viser dårlig fremkommelighet for gående.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Vaterlandsveita og Gjelvangveita
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Vaterlandsveita- 145 m lengde (ca 500 m2) Gjelvangveita 140 m lengde (ca 870 m2) Formålet er å etablere et gatedekke som hensyntar universell utforming og som gjør Midtbyen mer attraktiv for besøkende og næringsdrivende. Oppgradering av dekket innebærer legging av brostein iht Trondheim kommunes brosteinsveileder som ble vedtatt i 2020. Brosteinsveilederen er utarbeidet i nært samarbeid med handikapforbundet og blindeforbundet. Veitene skal også oppgraderes med belysning slik at det blir trygt å ferdes her i mørket.
Prosjektutløsende:	Både Vaterlandsveita og Gjelvangveita fremstår i dag som mørke og lite attraktive for folk å ferdes i. Disse to veitene ligger i den mest næringsintensive delen av Midtbyen hvor det er flest gående, også på kvelds- og nattestid. Det bør derfor være et attraktivt finmasket gangnett i denne delen av Midtbyen. Oppgradering av veitene skal bidra til at så mange som mulig føler det er attraktivt og trygt å ferdes her hele døgnet.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil gi Midtbyen et mer finmasket og attraktivt gangnett.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål: - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten Tiltaket støtter opp under byutviklingstrategiens mål og ønske om en by i øyehøyde og fortetting i sentrum. Tiltaket er i tråd med politisk vedtatt gatebruksplan, brosteinsveilederen og Trondheim kommune sin gåstrategi.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling

Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket har ikke behov for ny reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Gjennomføring byggeplan i 2024. Utbygging fra 2025
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i detaljplanleggingsfasen.
Usikkerhet i prosjektet	Koordinering mot andre byggeprosjekt. Arkeologi men fremgangsmåte er ivaretatt i Brosteinsveilederen.

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
8,5*	2022	40 %	2023**

Merknad:

* 17 millioner totalt, forutsetter 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken

** PS 0113/23 ble vedtatt av Trondheim kommune 18/4- 23

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

STYRINGSRAMME

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	1,5*	7,0*			
Prosjektfase:		Detaljplan- legging	Utbygging			

Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød-brun prikket linje viser Vaterlandsveita og Gjelvangveita som planlegges oppgradert.
Gul prikket- linje viser hvor privat utbygger har planer om å gjenåpne Vaterlandsveita til Nordre gate.



Vaterlandsveita og Gjelvangveita fremstår i dag som mørke og lite attraktive.

27. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Møteplasser Klefstadhaugen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av fem asfalterte møteplasser for buss.
Prosjektutløsende:	Klefstadhaugvegen er en veg på Byneset, om lag 4 kilometer, som trafikkeres av linje 75, 114, 208 og 217. Når busser møtes her, vil ofte den ene måtte rygge et godt stykke. Dette fører til uønskede forsinkelser og fare for andre trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket gir bedre flyt i kollektivtransporten på den 4 km lange strekningen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	I tråd med overordnede planer
Forventet fremdrift:	Bygging 2024
Samordning andre tiltak:	Trenger ikke koordineres med andre byggeprosjekt
Usikkerhet i prosjektet:	-

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1,55	2023	20	01.04.23	Forenklet	Vedtatt i PR 39/23

Merknad:

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

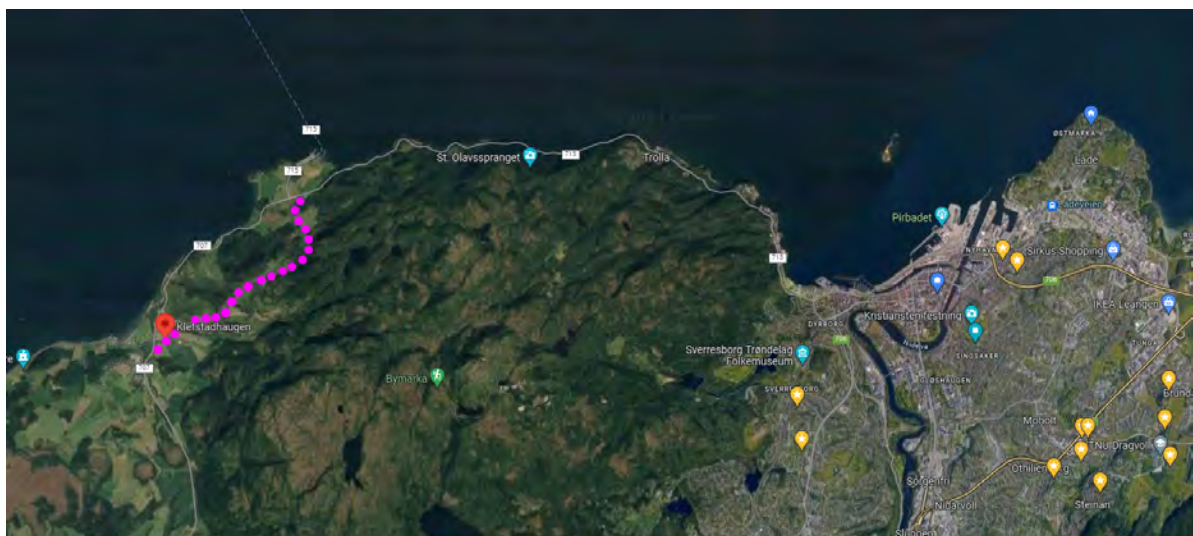
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	0,55*				

Merknad: * Forskuttering av midler vedtatt i PR 39/23

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Rosa prikket linje viser strekningen hvor de 5 møteplassene er planlagt.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 2
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	<i>Detaljplanlegging</i>
Innspill til prosjektfase:	<i>Detaljplanlegging og utbygging</i>
Planstatus:	<i>Ferdig regulert</i>
Forventet fremdrift:	<i>2024</i>
Samordning andre tiltak:	<i>Drift- og vedlikeholds kontrakt (flytting av sluker fra hjulspor)</i>
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

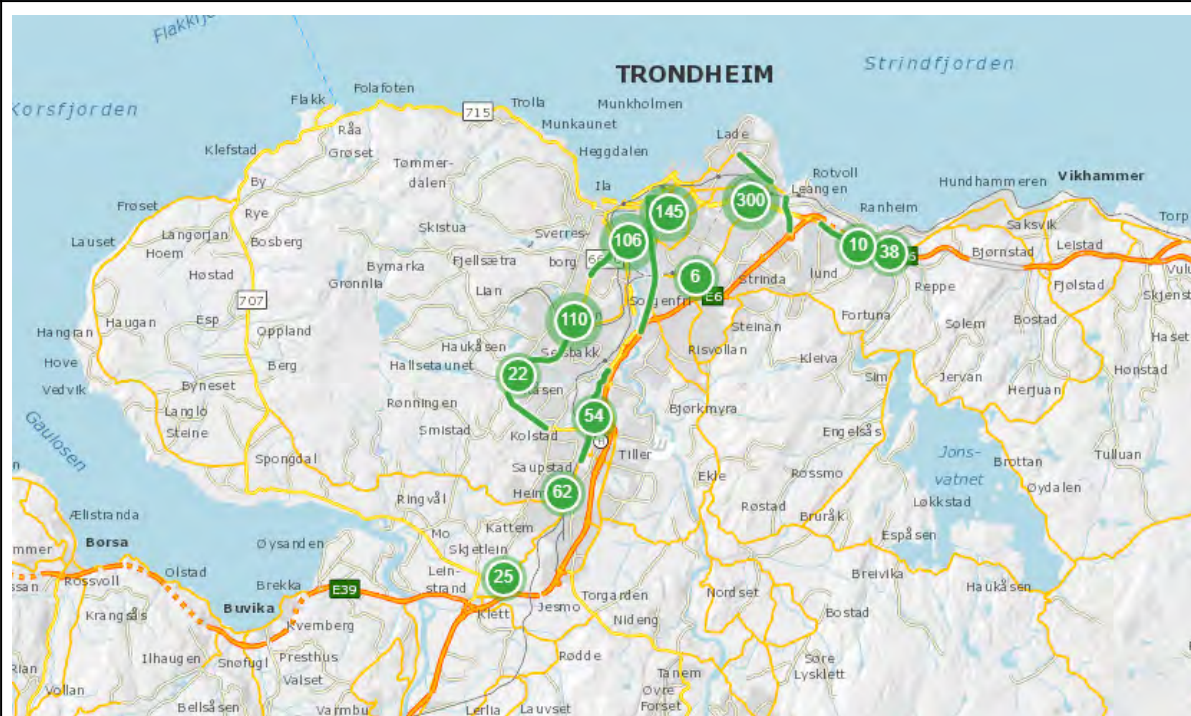
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	5	5			

Merknad: Dyrere gjennomføring

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Holdeplasser:

Bakkegata til sentrum

Bakkegata fra sentrum

Berg studentby til sentrum

Berg studentby fra sentrum

Bratsbergvegen til sentrum

Buran til sentrum

Buran fra sentrum

Byåsen skole til sentrum

Byåsen skole fra sentrum

Høgskoleringen til sentrum

Høgskoleringen fra sentrum

Havstadsenteret til sentrum

Havstadsenteret fra sentrum

Heimdal til sentrum

Heimdal fra sentrum

Hospitalkirka til sentrum

Hospitalkirka fra sentrum

Haakon VII til sentrum

Haakon VII fra sentrum
Lade idrettsanlegg til sentrum
Lade idrettsanlegg fra sentrum
Ingemann Torps veg til sentrum
Ingemann Torps veg fra sentrum
Johan Falkbergets veg til sentrum
Johan Falkbergets veg fra sentrum
Ladeveien til sentrum
Ladeveien fra sentrum
Lerkendal 1 (til sentrum)
Lerkendal fra sentrum
Nidarosdomen til sentrum
Nidarosdomen fra sentrum
Nyveibakken til sentrum
Nyveibakken fra sentrum
Olav Tryggvasons gate fra sentrum
Olav Tryggvasons gate til sentrum
Dyre Halses gate til sentrum
Dyre Halses gate fra sentrum
Kongens gate til sentrum
Kongens gate fra sentrum
Prinsens gate til sentrum
Prinsens gate fra sentrum
Rønningsbakken til sentrum
Rønningsbakken fra sentrum
Skansen
Skovgård
Solsiden til sentrum
Solsiden fra sentrum
Stabells veg til sentrum
Stabells veg fra sentrum
Strindheim 1
Strindheim 2
Strindheim 3
Strindheim 4
Studentersamfundet 1
Studentersamfundet 2
Studentersamfundet 3
Studentersamfundet 4
Tonstadkrysset 4
Tvetestien til sentrum
Tvetestien fra sentrum
Valøyvegen til sentrum
Valøyvegen fra sentrum
Åsveien skole 1
Åsveien skole 2

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 5
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Seks holdeplasser med til sammen elleve plattformer skal oppgraderes til standard som oppfyller krav til universell utforming. Holdeplassene er: - Sivert Thonstads vei (2 plattformer) - Marcus Thranes vei (2 plattformer) - C. J. Hambros vei (2 plattformer) - Idrettsveien (2 plattformer) - Ferista (Snuplass, hvilebod, 2 plattformer) De fleste av disse holdeplassene vil få nye kantsteiner, nytt dekke og taktil merking. Holdeplassen Sivert Thonstads vei på vestsiden av veien foreslås flyttet nordover, og etableres som kantstopp. Holdeplassen Marcus Thranes vei, C. J. Hambros vei mangler plattformer på vestsiden av veien. Disse bygges om til timeglass-plattform. Holdeplassen Idrettsveien vil få nye kantsteiner og taktil merking. Ferista vil få en snuplass og hvilebod.
Prosjektutløsende:	Mangel på universell utforming og trygge plasser for av og påstigning av buss.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene.
Forventet framdrift:	- Detaljplanlegging i 2023. - Utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av verdenssituasjonen. Inventar dispensasjon fra KPA og godkjenning fra bygningsråd kring Ferista. Risikoen for avslag bedømmes som lav.

	Omfanget av tiltaket på de 2 plattformene ved Ferista diskuteres fortsatt.
--	--

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
21	2022	40 %	2023
Merknad:			

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	18				

Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,15 MNOK)

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

KART/PROSJEKTSKISSE



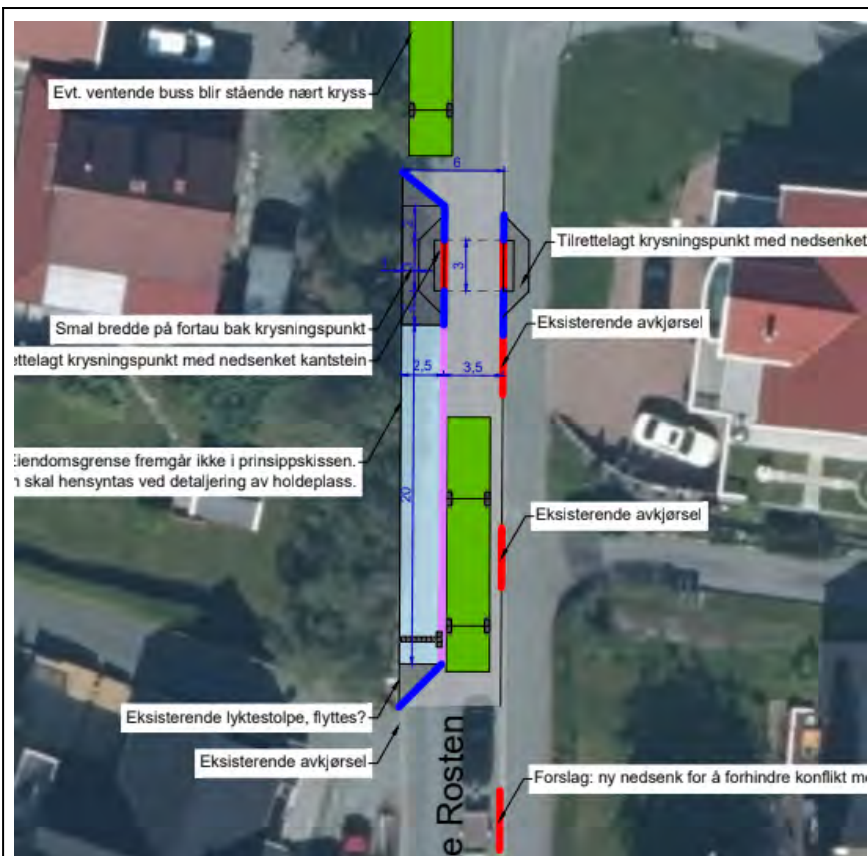
Holdeplassene Sivert Thonstads vei og Marcus Thranes vei.



Holdeplassene C. J. Hambros vei og Idrettsveien.



Snuplass Ferista.



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 7
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Seks holdeplasser med til sammen 7 plattformer skal oppgraderes til standard som oppfyller krav til universell utforming. Holdeplassene er geografisk spredt. Fire av holdeplassene er: - Klefstadhaugen - Loholtbakken - Steintrøvegen - Trollahaugen 64 To av holdeplassene (Nordslettvegen og K.O. Thornæs' veg) som opprinnelig skulle være med i prosjektet ble ekskludert sent i prosessen, og derfor vil prosjektet finne to nye holdeplasser som kan erstatte disse. Ved Klefstadhaugen skal det lages av- og påstigningsareal i form av en lomme da dette mangler i dag. Ved Loholtbakken skal den midlertidige metroholdeplassen erstattes av permanent metroholdeplass. Ved Steintrøvegen skal eksisterende snuplass oppgraderes, hvilebod skal settes inn og den tidligere holdeplassen skal flyttes. Ved Trollahaugen skal det anlegges leskur.
Prosjektutløsende:	Manglende universell utforming av holdeplassene, og trygge plasser for av- og påstigning for passasjerer.
Helhet/sammenheng:	Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging.
Planstatus:	Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. Dispensasjon fra reguleringsplan kan være aktuelt for enkelte av holdeplassene.
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging og utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med øvrige holdeplasspakker.
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette forhold på byggested, prisstigning som følge av

	verdenssituasjonen. To av seks holdeplasser er ikke definerte enda, og kan påvirke planlagte kostnader og fremdrift.
--	---

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
22	2023	40%	2024
Merknad:			

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

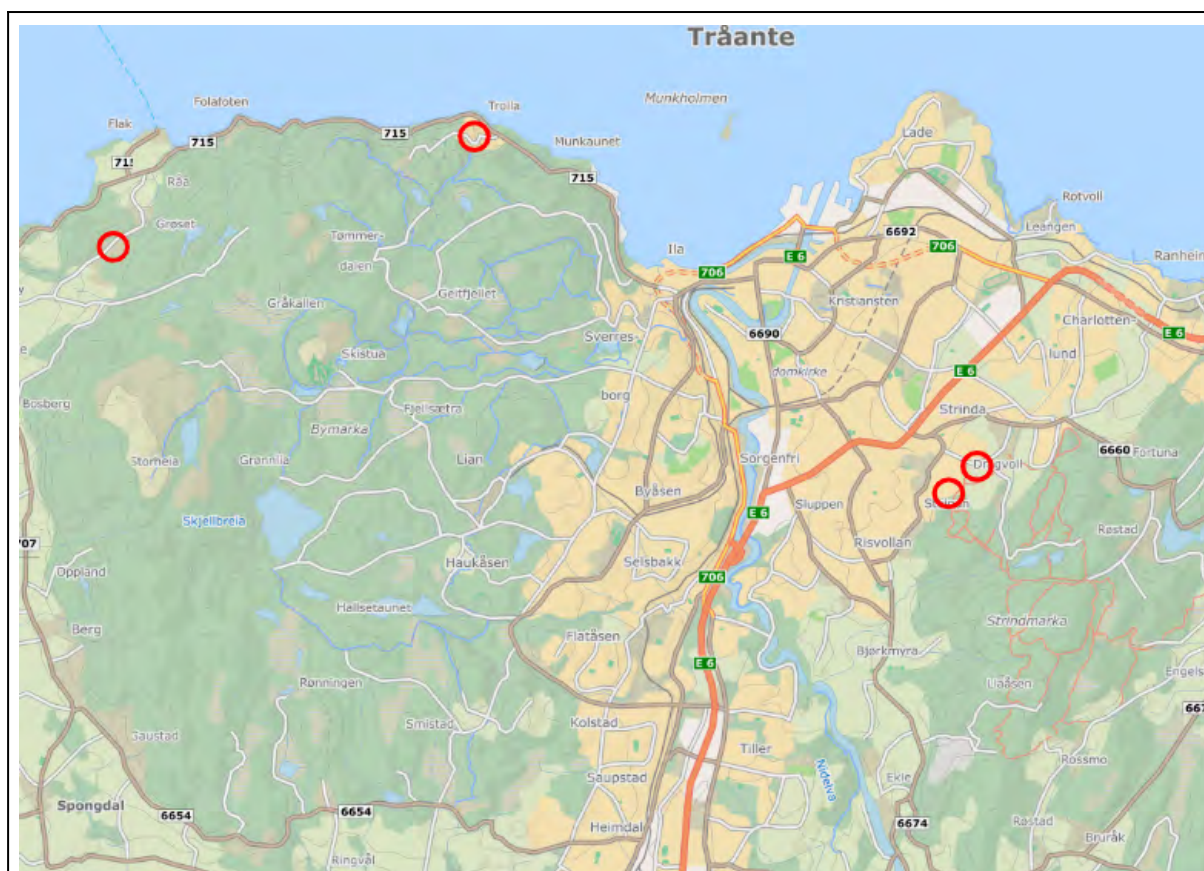
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

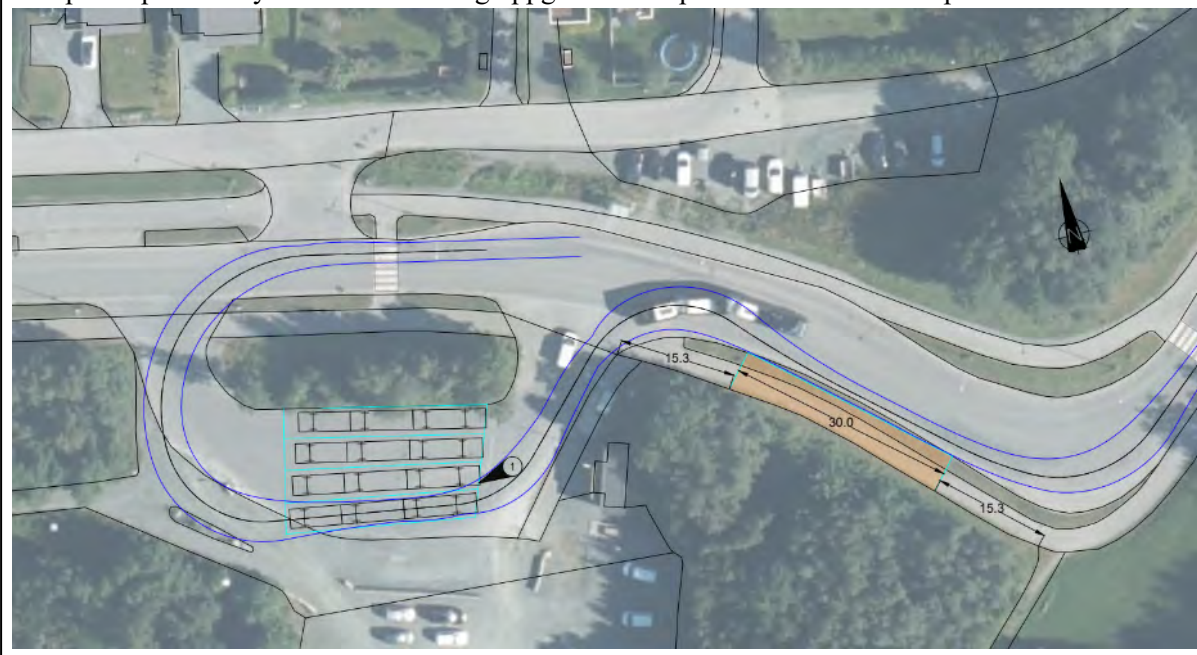
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		22				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
Kartutsnitt med oversikt over plassering av fire av seks holdeplassene i Holdeplasspakke 7:



Eksempel på planlagt oppgradering, holdeplass Loholtbakken. Den midlertidige metroholdeplassen inne på snuplassen flyttes til veibanen og oppgraderes til permanent metroholdeplass.



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasser Skjerdingsstad
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Å utbedre holdeplassene på Skjerdingsstad slik at området får bedre kollektivdekning. I Miljøpakkens handlingsprogram 2022 – 2025, er det avsatt kollektivmidler til ny pendellinje mellom Melhus – Søberg. Tiltaket har en økonomisk ramme på 2,5 mill. kr. i 2022. Den økonomiske rammen åpner for å forlenge pendelen til Skjerdingsstad. Skjerdingsstad er senere blitt regulert til industri, lager og forretning, arealspesifikasjon 6000m2, et næringsområde med flere aktører som vil bli en betydelig tilvekst sammen med Hofstad næringspark som ligger 800m nord på Søberg. Næringsparkene gjør det attraktivt å kjøre flere linjer innom området da eiendommene har enkel adkomst til/fra E6. En forlengelse til Skjerdingsstad kan fases inn etter at pendellinje til Søberg er etablert. Det er forventet at oppstart av linjen vil være høst 2022. Holdeplassene må utbedres med nytt toppdekk og plattform, før pendellinjen kan forlenges til Skjerdingsstad: - Ny plattform anlegges for kantstopp i sydgående retning. - Busslommen på motsatt side i nordgående retning trenger nytt asfaltdekke etter hard medfart fra anleggsmaskiner. Det ble hentet inn pristilbud som ligger 600 000 kr høyre enn tilskuddet som er gitt. Det må legges inn justering på pris i tillegg.
Prosjektutløsende:	Tiltak er basert på dialog med AtB og Melhus Kommune, tiltak er på riksvei.
Bidrag til måloppfyllelse:	Nullvekstmål, brukertilfredshet, økt tilgjengelighet, trafiksikkerhet

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

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,7 mill kr inkl mva	600 000				

Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skjerdingsstad, Melhus Kommune

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Hvilebodpakke
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Trøndelag fylkeskommune har gjennom flere år bygget hvileboder i Trondheim i forhold til antall som ble avtalt i nullpunktsavtalen. I Miljøpakkeområdet vil det med økning i rutetilbud bli behov for enda flere hvileboder fremover. I det videre arbeidet med å legge til rette for økt kapasitet og tilbud, må behovet for hvileboder og kostnader utredes. Økte kostnader som følge av bestillinger fra Miljøpakken om økt kapasitet og tilbud, skal finansieres av Miljøpakken. Kostnader planlegging og bygging per hvilebod; anslag 1.5 millioner kroner. Det legges til grunn 5 nye hvileboder. Ferista er planlagt bygd i 2024, og sannsynligvis behov for hvilebod i Muruvik Malvik. Legger til grunn videre planlegging av 3 nye hvileboder i tillegg.
Prosjektutløsende:	Det er etter nullpunktavtalen planlagt og bygget hvilebodene som avtalt. Rutestruktur i Miljøpakkeområde vokser og det vil derfor være stor behov for videre bygging av hvileboder i byvekstområdet.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Hvileboden bidrar inn i nullvekstmålet som endel av tilbudsutviklingen på kollektiv.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Det er forventet god fremdrift på bygging på de neste hvilebodene. TRFK fortsetter samarbeidet med Charlottenlund videregående skole med byggefasen.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under

prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3 000 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Merforbruk Steintrøvegen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sør-Trøndelag fylkeskommune som tiltakshaver har forestått detaljplanlegging av området Steintrøvegen. Etter prosessen for detaljreguleringsplanen for Steintrøvegen pekte Fylkesmannen på behovet for en bredere vurdering av konsekvenser for naboer. I etterkant av det ble det utført alternativsvurderinger som peker på Steintrøvegen som det beste samfunnsnyttige alternativet. For å få tilgang til nødvendig areal etter detaljregulering, har det vært nødvendig med ekspropriasjon av området som ikke er eid av Trondheim kommune. Ekspropriasjonsprosessen har blitt ført for Sør-Trøndelag tingrett, og som følge har påført Trøndelag fylkeskommune som part i saken saksomkostninger. Totalt ble rettsomkostningene i forbindelse med ekspropriasjon 1,8 MNOK. Det ble bevilget 1 MNOK i Miljøpakkens årsbudsjett for 2020 til detaljplanlegging. Merforbruket som følge av rettsak ifm. ekspropriasjon er følgende på 0,8 MNOK.
Prosjektutløsende:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
0,7 mill. kr inkl. mva			
Merknad:			

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

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

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

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		800 000				

Merknad:

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

--

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kongsvegen ved Granåsen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av rundkjøring inn mot parkeringsplass i Granåsen skianlegg. Utvidelse av bussholdeplass. Andre mindre tilpasninger.
Prosjektutløsende:	Vil bedre trafikksikkerheten for gående og syklende i området. Bedre framkommelighet for bussen i Granåsen. Bedre kapasitet på holdeplassene.
Helhet/sammenheng:	En del av hovedsykkelnett. Mulig utvidelse av metrobusslinje.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre trafikksikkerhet. Bedre busstilbud bygger opp under nullvekstmål.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ferdig regulert 2022
Forventet fremdrift:	Mulig ferdigstilling tiltak i 2024
Samordning andre tiltak:	Utbygging av idrettshall i Granåsen
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
50,1	2023	10	23.03.2023	Svv	2024
Merknad: PR 50/23 forskutterte deler av beløpet					

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		50,3				

Merknad: PR 50/23 forskutterte deler av beløpet

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

KART/PROSJEKTSKISSE

tiltak markert i gult

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tilrettelegging for nye leskur
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omhandler nødvendig investering fra vegeier for å tilrettelegge for nye leskur som kostnadsfritt er tilgjengelig via avtale med Clear Channel. Bakgrunn Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens Vegvesen har i fellesskap inngått en kontrakt med Clear Channel Norway AS om levering og vedlikehold av reklamefinansierte bymøbler. Kontrakten løper fra 2018 til 2032. Tilbudet finansieres av reklame på bussleskur, bysykkelstasjoner og skjerm på bysykkelen, i tillegg til brukerbetaling. Det skal leveres 340 leskur første avtaleår med en økning til 400 i år 2025. I tillegg skal alle leskur på metroholdeplass driftes av Clear Channel. Alle eksisterende leskur skal fornyes. I tillegg gir avtalen tilgang på ca 60-70 nye leskur, som de ulike vegeiere beslutter plasseringen av. Forutsetningen for å få tilgang til disse er at grunnen er klargjort for oppsetting av leskur. Tiltaket Tiltaket innebærer å tilrettelegge slik at Clear Channel kan levere et komplett leskur med tilhørende betongfundament. Dette innebærer planering av grunn, samt fremføring av strøm for belysning og evt sanntidsinformasjon. Omfanget for å gjennomføre dette vil variere fra holdeplass til holdeplass avhengig av stedlige forhold. Tiltakenes omfang er differensiert i tre kategorier: - <u>Tiltakskategori 1 - lite komplisert</u> Fremføring av strøm og planering på eksisterende terreng. - <u>Tiltakskategori 2 - noe komplisert</u> Mer krevende arbeid for fremføring av strøm, en del ny kantstein og f.eks. behov for terrengtilpasning/mur. - <u>Tiltakskategori 3 – komplisert</u> Større deler av holdeplassen vil måtte oppgraderes. For å avklare hvilke holdeplasser som bør prioriteres for nytt leskur har Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og AtB jobbet sammen for lage en prioriteringsliste. Denne listen er basert på antall påstigende passasjerer, men det er gjort noen skjønsmessige vurderinger i forhold til momenter som nærhet til skole og andre institusjoner. Det anbefales etablering av 50 nye leskur. Det er da 10-20 leskur tilgjengelig videre i avtaleperioden (frem til 2032). Av de 50 holdeplassene som prioriteres for leskur er 34 leskur på kommunal veg og 16 på fylkeskommunal veg. Holdeplassene som inngår i leskurprosjektet har ikke behov for større oppgraderinger (kantstein, taktil merking etc). Økonomi og oppfølging Utbyggingskostnadene er basert på erfaringstall fra utbyggings- og driftsavdelingene i både fylke og kommune. Disse kostnadene inkluderer både

	planlegging og utbygging inkl mva. Disse tallene er grunnlag for kostander i de tre tiltakskategoriene: - Tiltakskategori 1 - lite komplisert - kr 200 000,- - Tiltakskategori 2 - noe komplisert - kr 400 000,- - Tiltakskategori 3 - komplisert - kr 650 000,-
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er gjøre nødvendig tilrettelegging slik at økningen i antall leskur som er avtalt med Clear Channel kan realiseres. Tiltaket vil gi bedre forhold for busspassasjerene.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket koordineres med Trondheim kommunes holdeplasspakker.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket gir et bedre tilbud til kollektivreisende og vil bidra til at flere vil reise miljøvennlig.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging for tiltak 2023.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging for tiltak 2024.
Planstatus:	
Forventet framdrift:	2022-2024
Samordning andre tiltak:	Holdeplasspakke 3-7
Usikkerhet i prosjektet	-

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13,5	2021	25 %	2022
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
13,5	2021	25 %	12/4-2021	Byggherreoverslag	2022
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	9,5	4				
Merknad:						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bylinje 90. Holdeplasser Husbyåsen og Malmtunet.
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Stjørdal kommune ønsker å tilrettelegge og utbedre stoppestedene Husbyåsen og Malmtunet. Det skal legges til rette for kantsteinstopp i begge retninger med plattform/oppstillingsplass, leskur og sikre kryssingspunkt.
Prosjektutløsende:	Finnes ikke opparbeidet stoppested på disse plassene i dag.
Helhet/sammenheng:	Er en satsing på tilrettelegging for holdeplasser til buss.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere velger å ta kollektivt, færre privatbilturer.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og gjennomføring
Planstatus:	Husbyåsen: Ved Husbyåsen vil den nordlige holdeplassen ligge innenfor formål kjøreareal/annet vegareal og vil i utgangspunktet ikke kreve dispensasjon fra reguleringsplan. Holdeplassen berører eiendom utenfor vegeiendom og det må sjekkes ut mulighet for ekspropriasjon. Særlig holdeplass kommer i konflikt med LNFR område i kommuneplanens arealdel og må søkes om dispensasjon for. Malmtunet: Ved Malmtunet vil den sørlige holdeplassen ligge innenfor samferdselsformål og vil i utgangspunktet ikke kreve dispensasjon fra reguleringsplan. Holdeplassen berører arealer utenfor vegeiers eiendom, og det må sjekkes ut mulighet for erverv av grunn. Den nordlige holdeplassen kommer i konflikt med LNFR og areal regulert til idrett på grunn av høydeforskjell og skråningsutslag og må søkes dispensasjon for. Ved dispensasjon fra reguleringsplan skal det innhentes uttalelse fra fylkeskommunen ved seksjon kommunal i Planavdelingen før det fattes vedtak
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av dispensasjoner i 2023. Detaljplanlegging og utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	Holdeplasser ved Malmtunet ligger langs fylkesveg og vil kreve dialog og prosess opp mot Trøndelag Fylkeskommune. Tiltaket krever også dialog opp mot AtB. Trøndelag fylkeskommune jobber også med å utvide busstilbudet for bylinje 90 i Stjørdal kommune med to pendellinjer med høy frekvens. Tiltaket vil gi god frekvens og god tilgjengelighet i store deler av byområdene i Stjørdal. Linjene dekker tilsvarende områder

	som dagens tilbud, men gir raskere fremføring i begge retninger. Utbedring av holdeplasser bygger opp under dette tiltaket.
Usikkerhet i prosjektet:	Eventuelt behov for ekspropriasjon.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,4 mill.		+/- 40 %	
Merknad: kr. 200.000, - til detaljplanlegging og 4,2 mill. til utbygging.			

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

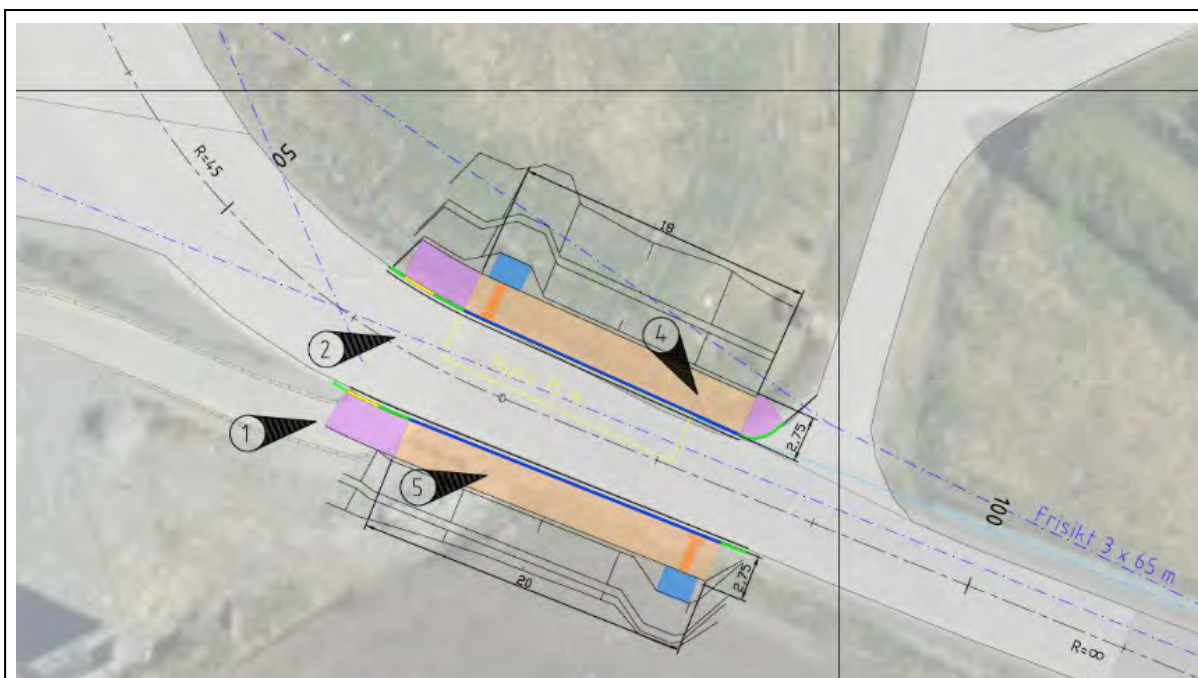
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

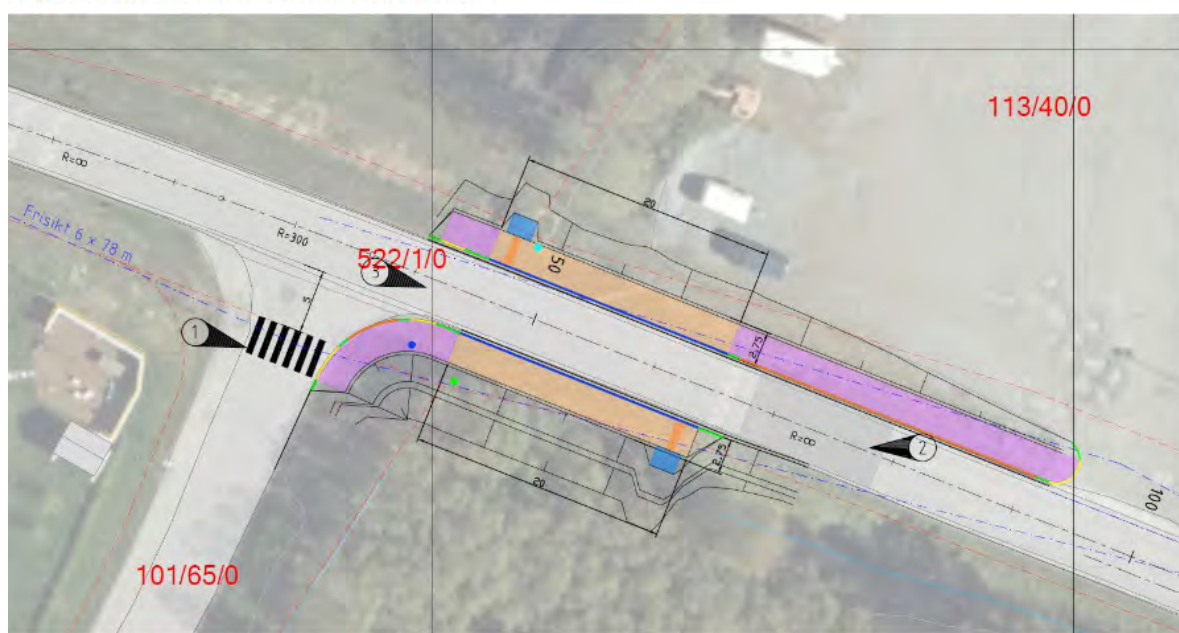
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		4,4 mill.				
Merknad: kr. 200.000, - til detaljplanlegging og 4,2 mill. til utbygging.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 7 Anbefalt løsning ved Husbyåsen



Figur 8 Anbefalt løsning ved Malmtunet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Park & Ride Skatval
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere park&ride for reisende med tog/buss. Arealer for mulig etablering av Skatval park & ride ligger vest for stasjonsområdet til Skatval stasjon, nært på holdeplasser for både jernbane og buss. Området har i dag adkomst fra Fv 6812 Bårsvegen og Fv 6812 Fv 6812 Skatvalsvegen. Utforming av parkeringsplasser følger Statens vegvesens håndbok N100 krav til størrelse. For personbiler er det krav til en lengde på 5 m på parkeringsfeltet mens bredden skal være min. 2,5 m. Overbygning baserer seg på dimensjonering av parkeringsplasser i henhold til Statens vegvesens håndbok N200. Det skal tilrettelegges for ca 20-30 parkeringsplasser.
Prosjektutløsende:	Bedre tilrettelegging for parkering av biler for reisende med tog.
Helhet/sammenheng:	Tilrettelegging for at flere velger kollektivtransport.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere velger kollektivtransport framfor bil.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og videre utbygging.
Planstatus:	Gjeldende reguleringsplan for Skatval park & ride er «Skatval sentrumsområde A1» vedtatt 15.10.1998 og «Skatval sentrum vest» vedtatt 30.3.2000. Reguleringsplan regulerer til jernbaneformål inkludert parkering.
Forventet fremdrift:	Detaljplanlegging og utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,8 mill.		+/- 40 %	
Merknad: kr. 100.000, - til detaljplanlegging og 2,7 mill. til bygging.			

--

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,8 mill.				

Merknad: kr. 100.000, - til detaljplanlegging og 2,7 mill. til bygging.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Park & Ride Fjellhallen
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Videreutvikle park&ride for reisende med buss (i dag rute 311, bylinje 90 (som vil få økt frekvens) og to skoleruter). Park&ride skal etableres på regulert trafikkområde for parkering. Park&ride skal etableres med tilstrekkelig belysning og overvannshåndtering. Eksisterende bjørketrær skal forsøkes bevares. Plassen skal skiltes og oppmerkes for å tydeliggjøre parkeringsplassene og unngå langtidsparkering. Utforming av parkeringsplasser følger Statens vegvesens håndbok N100 krav til størrelse. Overbygning baserer seg på dimensjonering av parkeringsplasser i henhold til Statens vegvesens håndbok N200.
Prosjektutløsende:	Bedre tilrettelegging av parkering for reisende med buss.
Helhet/sammenheng:	Tilrettelegging slik at flere velger busstransport.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere velger busstransport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og videre utbygging.
Planstatus:	Gjeldende reguleringsplan for Fjellhallen park & ride er «Fossli idrettshall fjellhall med adkomst parkering tiliggende friområde» vedtatt 21.6.1988. Deler av området i nord er bygget ut til parkeringsareal, mens søndre del er beholdt grønt
Forventet fremdrift:	Byggeplan og utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	Etablering av sykkelvei med fortau langs Ringvegen
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,45 mill.		+/- 40 %	
Merknad: kr. 150.000, - til detaljplanlegging og 3,3 mill. til utbygging.			

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3,45 mill.					

Merknad: kr. 150.000, - til detaljplanlegging og 3,3 mill. til utbygging.

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,45 mill.				

Merknad: kr. 150.000, - til detaljplanlegging og 3,3 mill. til utbygging.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4117 Busslomme Muruvik
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Snuplass for buss skal utbedres. Tiltaket vil bedre holdeplass for skoleskyss og legge til rette for to oppstillingsplasser for 15-meter busser. Dette vil gjøre det mulig å få på plass en ny bussrute som vil ha Muruvik som stopp og regulering. Tiltaket inkluderer hvilebod for bussjåfører og vil forholde seg til eksisterende eiendomsgrenser. Tiltaksområdet befinner seg innenfor et areal på 30 x 40 meter.
Prosjektutløsende:	Det er i dag ikke mulig å benytte området som to oppstillingsplasser for buss. Tiltaket vil gjøre det mulig for to 15-meters busser å komme og gå, uavhengig av hverandre.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er ikke en del av et vedtatt hovednett, men faller generelt inn under satsing på kollektivtransport.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil tilrettelegge for en økt andel kollektivtransport og slikt sett spille opp mot: • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Konsept er valgt. Det vil ikke være nødvendig med regulering. Prosjektet går nå inn i en detaljplanleggingsfase hvor det vil utarbeides en byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Forhold til teknisk infrastruktur avklares. Tiltaket videreutvikles i samråd med kommune og AtB.
Planstatus:	Byggeplan skal utarbeides. Tiltaket er innenfor eksisterende regulering.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse byggeplan november 2023. Utbygging etter påske 2024. Ferdigstillelse i.l.a. 3 måneder.
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle større tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet er knyttet til eksisterende teknisk infrastruktur, samt byggemelding av hvilebod og leskur.

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

4,8	2023	+/- 10%	
-----	------	---------	--

Merknad: Dato for anslag: 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag.

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

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

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

Merknad:

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

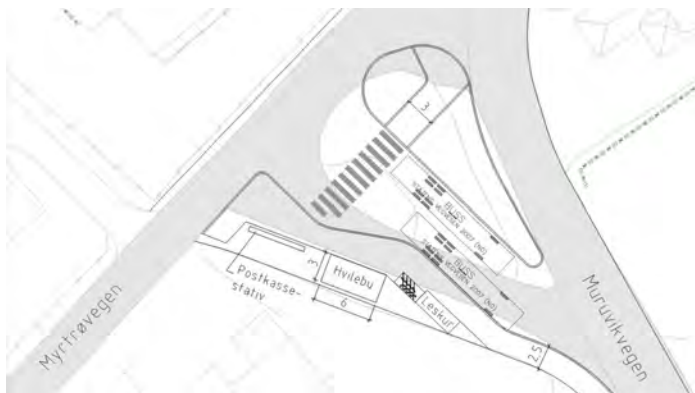
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,2	0,3	4,5			

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Rapport prosjektutvikling - Park&Ride Buvika

Malen fylles ut for prosjekter som:

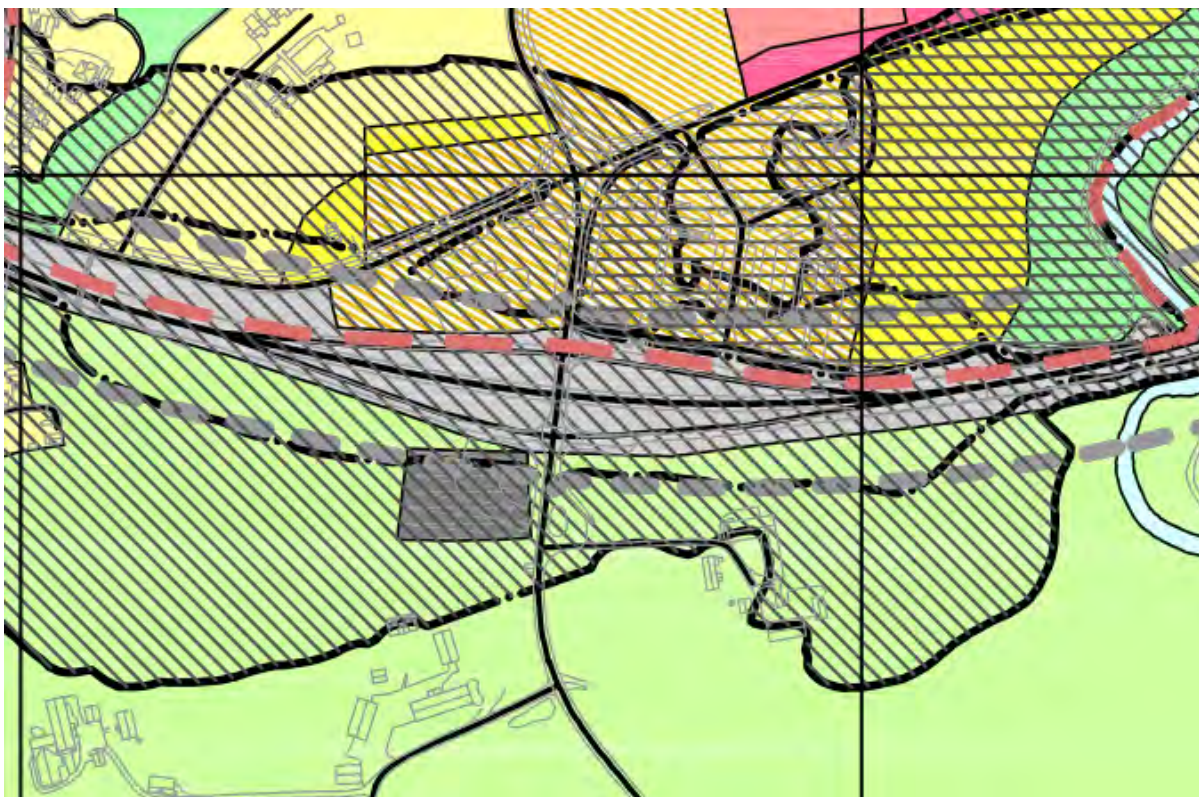
- har fullført arbeid med prosjektutvikling og som ønsker midler til detaljplanlegging (besvarer alle relevante forhold i hele skjemaet). For prosjektpakker fylles det ut ett skjema for prosjektpakken i sin helhet.
- befinner seg i fasen detaljplanlegging og som tidligere ikke har levert tilfredsstillende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

Fasen prosjektutvikling består av følgende oppgaver:

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

Generell beskrivelse av tiltaket:

Prosjektnavn:	<i>Park & Ride Buvik</i>
Tiltaksområde:	<i>Kollektivtrafikk</i>
Formålet med prosjektet:	<i>Etablere en ny innfartsparkering ved E39 i Buvika.</i>
Alternative løsninger og ambisjonsnivå:	<i>Det er diskutert plassering i flere omganger, og konklusjonen har landet på en plassering på sørsiden av motorvegkrysset. Det vises til bestilling fra sekretariatet 1.5.2017</i>
Anbefalt konseptvalg:	<i>Plassering på sørsiden av motorvegkrysset</i>
Målbare størrelser:	<i>Ca 5 daa</i>
Interessentanalyse:	<i>En grunneier</i>
Helhet/sammenheng:	
Regulering/ervert:	<i>Parkeringsplassen er vist i kommuneplanens arealdel. Behov for reguleringsplan.</i>
Utsjekk av tekniske forhold:	<i>Behov for grunnundersøkelser</i>
Utviklingsestimater:	<i>Kostnadene (P50) er estimert til 150 mill kroner. Usikkerheten er anslått til +/-40 % på utredningsnivå. Kostnadsusikkerhetene er først og fremst knyttet til grunnforhold, eiendomserverv m.m</i>



Prosjektskisse: anbefalt plassering (Kommuneplanens arealdel)

Vurdering av tiltakets bidrag til måloppfyllelse

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

Overordnede mål (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange	Ja	
Bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.	Ja	
Lokale delmål for Miljøpakken (jf. byvekstavtalen)	Bidrar til måloppnåelse (ja/nei)	Hvis ja, på hvilken måte? (kort beskrivelse)
Det skal slippes ut mindre CO ₂ .	(Ja)	Indirekte, som følge av at det blir mer attraktivt å ta buss til og fra Trondheim
Flere skal reise miljøvennlig.	Ja	Tiltaket bidrar til at flere finner det attraktivt å reise kollektivt
Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	Ja	Tiltaket bidrar til at flere finner det attraktivt å reise kollektivt

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle	Ja	En plassering rett ved bussholdeplassen gjør tilgjengeligheten god
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	(Ja)	Indirekte, ved at tiltaket bidrar til redusert biltrafikk
Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	(Ja)	Indirekte ved at tiltaket gjør det mer attraktivt med alternativer til biltransport.
Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.	(Ja)	Indirekte ved at tiltaket gjør det mer attraktivt med alternativer til biltransport
Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.	Nei	
Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.	Ja	Utbyggingen bidrar til bedre tilrettelegging for problemfri kollektivreise

Beskrivelse av effekter

Kun relevante rubrikker fylles ut.

Effekt	Effektens størrelse	Antall som berøres av effekten
Reisetid Endret reisetid for gående	0 Påvirker ikke gående	
Reisetid Endret reisetid for syklende	0 Påvirker ikke syklende	
Reisetid Endret reisetid for kollektivtrafikanter	1 minutt(?) Ny park & ride nærmere busstopp gir kortere gangtid. I tillegg gir det tilstrekkelig kapasitet	
Reisetid Endret reisetid for biltrafikanter	0 Påvirker ikke biltrafikk	
Helhet/sammenheng i transportnettverk		
Framkommelighet		
Trafikksikkerhet		
Opplevelsesverdi	Oppleves enklere å reise kollektivt, samt gir mer ordnede forhold.	.
Andre effekter og målbare størrelser.		
Rasjonelle tiltakspakker		

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Orkanger skysstasjon – økning av kapasitet
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av dagens uteområder ved Orkanger skysstasjon. Tilrettelegging av åtte bussholdeplasser. Forbedring og økt antall bilparkeringsplasser for busspassasjerer. Etablering av sykkelparkeringstilbud og forbedret adkomst for gående/syklende. Ny venteromsløsning og nye leskur.
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil mellom Orkanger og Trondheim.
Helhet/sammenheng:	Forventning om økt bussbruk ved bytakst i hele Orkland
Bidrag til måloppfyllelse:	Erstatter biltransport. Redusert klimagassutslipp.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Planskisse utarbeidet
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	Realisering av planene kan utløse behov for endring av reguleringsplanen
Forventet fremdrift:	2023 - 2024
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Reguleringsplanendring

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2023	30	

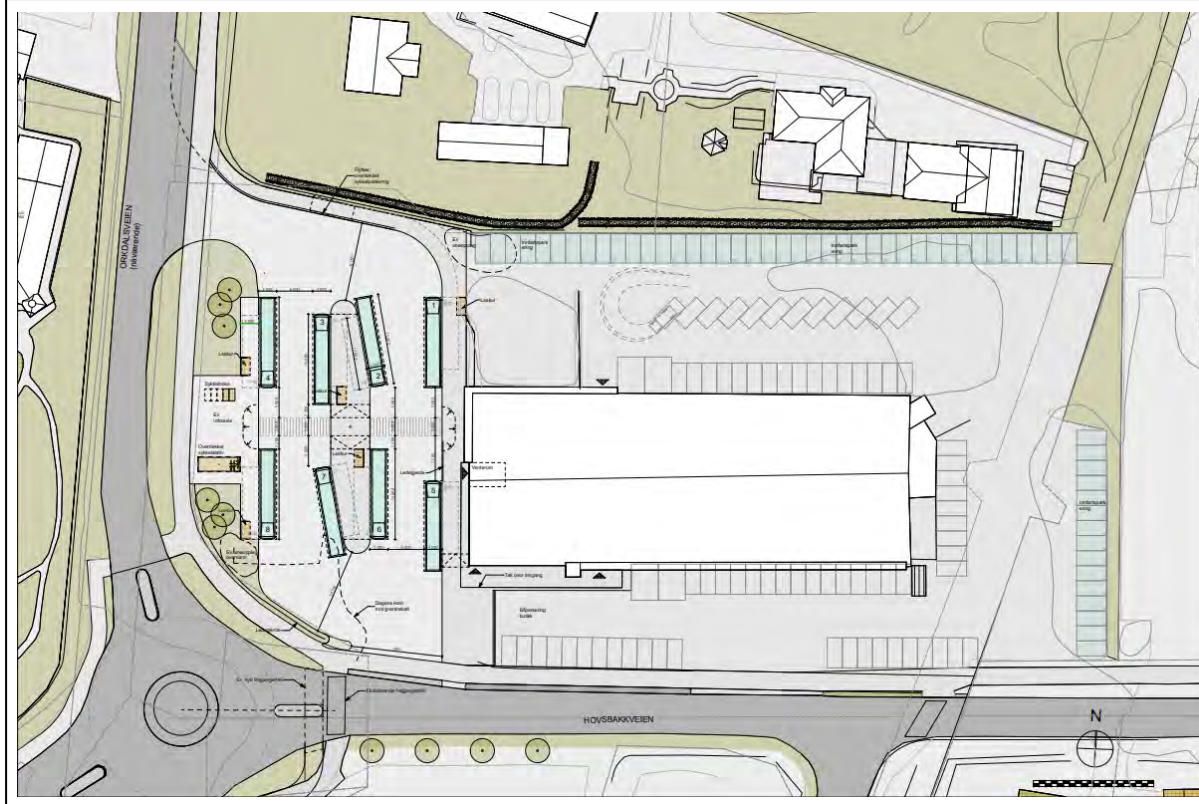
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		20 ?				
Merknad: Fylkeskommunen har budsjettert med en kostnad på 5 mill.kr. fra tidligere Usikkert hva						

status på denne bevilgninga er?

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Modernisering av Gråkallbanen - infrastruktur
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av holdeplasser og vognhall for å tilpasses nye trikker fra 2027. Prosjektet gjør også en vurdering av andre oppgraderingsbehov på f.eks broenes bæreevne med mer.
Prosjektutløsende:	Gråkallbanen trenger nytt vognmateriell da dagens materiell blir 40 år neste år. Nye vogner har andre mål mtp. lengde, plattformhøyde etc. og det kreves derfor tilpasninger av dagens infrastruktur, samt en ny vognhall for den som ligger på Munkvoll i dag.
Helhet/sammenheng:	Prosjektet er avgjørende for å fortsatt kunne holde trikken i drift etter 2027.
Bidrag til måloppfyllelse:	Trikken frakter hvert år over 1 million passasjerer på en miljøvennlig reisemåte og bidrar kraftig til nullvekstmålet i avtaleområdet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	PU/forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	DP forprosjekt
Planstatus:	uavklart
Forventet fremdrift:	2027.
Samordning andre tiltak:	Samordnes med innkjøp av nye trikker
Usikkerhet i prosjektet:	Nye trikker ennå ikke valgt. Boreals medvirkning

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
214	2023	40	2024
Merknad:			

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

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

Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		6	220	87		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nordre Ilevollen: trikk Bergslia - Skansen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Prosjektet gjelder oppgradering av trikkespor langs Nordre Ilevollen og fram til Bergsligata. Prosjektet skal etablere nytt trikkespor med bedre fundament.
Prosjektutløsende:	Trikkesporet med fundament og tilstøtende dekke er i dårlig tilstand.
Helhet/sammenheng:	Dette er ett av tre delprosjekt på strekningen, hvor gateprosjektet Kongens gate og Metrobusstasjoner utgjør de andre delene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til bedre tilgjengelighet, framkommelighet og komfort for reisende med Trikk. Økt andel reisende med kollektiv. Redusert støy fra trikk bidrar til økt brukertilfredshet for Miljøpakken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	
Forventet framdrift:	Under bygging. Forventet ferdig mai 2024
Samordning andre tiltak:	Dette er ett av tre delprosjekt på strekningen, hvor gateprosjektet Kongens gate og Metrobusstasjoner utgjør de andre delene. I tillegg utføres utskifting av kommunal VA i regi Trondheim kommune.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, behov for stenging vei/trikkeskinner

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

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
51,5	2020	10	16.11.2020	Svv-metode	2022
Merknad: Skjønnsmessig fordeling av samlet anslag med Trikkeprosjekt, totalt 111,5 mill. Indeksjustert ramme 65,4 millioner iht. HP 2023					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	51,5	13,9				
Prosjektfase:		UB				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Modernisering av Gråkallbanen
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Formannskapet i Trondheim og fylkestinget i Trøndelag fattet i 2018 likelydende vedtak om veien videre for Gråkallbanen. Det fremgår av vedtakene at både kommunen og fylket ønsker å finne en langsiktig løsning for driften av banen. Dette innebærer valg av driftsform for banen (egenregi eller konkurranseutsetting), samt utskiftning av trikkemateriellet og oppgradering av infrastrukturen. Både kommunen og fylket mener at finansieringen bør skje gjennom Miljøpakken. Miljøpakken har så langt finansiert bl.a. tre utredninger knyttet til anskaffelsen av nye trikker. Prosjektet har fremover et behov for å knytte seg til ytterligere konsulentressurser som kan følge og være sentrale i anskaffelsesprosessen for nytt trikkemateriell. Det vil her være snakk om teknisk kompetanse innenfor kjøp av materiell, utforming av kravspesifikasjoner og konkurransegrunnlag, samt vedlikeholdsstrategier. Fylkeskommunen vil i løpet av Q4 2023 inngå en rammeavtale med en leverandør som kan tilby nødvendig anskaffelsesbistand. Trikkeanskaffelsen forventes fullført i 2028 med nye trikker i normal drift på Gråkallbanen.
Prosjektutløsende:	Tatt i betraktning gjenværende levetid på eksisterende trikkemateriell, som av dagens operatør anslås til 4-5 år, er det helt nødvendig at anskaffelsen av nytt materiell igangsettes nå og at denne delen av prosjektet har nødvendig finansiering.
Helhet/sammenheng:	Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett.
Formål med tiltaket:	Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Videre prosjektutvikling
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Forprosjektet for anskaffelse av nytt trikkemateriell forventes fullført i 2025. Kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør Q2 2025 vil

	lede anskaffelsen over i en investeringsfase.
Samordning andre tiltak:	Nordre Ilevollen og Kongens gate
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektets kostnadsbilde (spesielt mht. nytt trikkemateriell), leveransetider, interessen for prosjektet blant trikkeleverandørene, innfasing av nytt materiell, grensesnitt nytt trikkemateriell og infrastruktur, overgang til ny driftsform (fra direktetildeling av operatøroppdraget til egenregi), administrativ koordinering med Trondheim kommune, politisk beslutningsløp i Trondheim kommune og fylkeskommunen, homologering/myndighetskrav m.m.

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	4	4	2		
Merknad: I forhold til opprinnelig innspilte prosjektark, økes finansieringsbehovet for årene 2024 og 2025 (fra 2 MNOK til 4 MNOK per år). For 2026 beholdes opprinnelig innspill på 2 MNOK, men det tas forbehold om mulig økning av finansieringsbehovet også her. Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

KART/PROSJEKTSKISSE

--

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltak etter trasebefaring
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fremkommelighetstiltak for kollektiv – mindre tiltak langs fylkesveg i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal som bedrer framkommeligheten for buss. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Utbedre fremkommelighetsutfordringer for kollektiv langs fylkesveg slik at trafikksikkerhet og tilgjengelighet for alle sikres.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre tilbudet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for kollektiv slik at kollektivandelen økes i tråd med nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2024-27
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med TK - Somordning vedlikehold FV - Øvrige sekkeposter
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

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

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

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

--	--	--	--	--	--

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	5	5	5	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<u>Bakgrunn</u> Ny anbudsperiode for buss i stor-Trondheim starter 2029. Fra 1. januar 2025 er det krav om at alle nye bybusser skal være utslippsfrie¹. Elektrisk drift framstår som det mest rasjonelle nullutslippsalternativet for busser i by. Ikke bare vil det være mest miljøvennlig, men det vil også bidra til å redusere driftskostnadene. En utfordring som oppstår ved elektrifisering av bussparken i stor-Trondheim er metrolinjene. Metrobussene som trafikkerer linjene er store og tunge, skal opp krevende motbakker med hastighetskrav minimum 50 km/t, og kjører opp mot 400 km per buss per dag. Dette gir et svært høyt energiforbruk. Tilgjengelig batteriteknologi er ikke i stand til å drifte metrobussene gjennom hele dagen ved bare nattlading. I 2022 iverksatte fylkeskommunen et pilotprosjekt for lading underveis mens bussen kjører, også kalt elektrisk vei. Vinteren og våren 2023 har det blitt jobbet med utarbeiding av kravspesifikasjon og anskaffelse av induktiv ladeteknologi. Anskaffelsesprosessen er iverksatt og i henhold til plan vil kontrakten signeres i juni 2023. Våren 2023 fikk Trøndelag fylkeskommune (Trfk) innvilget ENOVA-søknad om pilotprosjekt med etablering av induktiv lading på Sandmoen. 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. Etter kunngjøring har pilotprosjektet fått stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt, og vært tema i diverse fagtidsskrifter og på konferanser; bl.a. NRK Midtnytt, Adressa, Teknisk ukeblad, Kollektivtrafikkforeningen i Norge, Kollektivtrafikkforeningen i Sverige og det europeiske BEST nettverket (Benchmarking in European Service of Public Transport). Pilotprosjektet er også spilt inn som mulig case i flere forskningsråd-søknader som er under utarbeiding. <u>Tiltak</u> Pilotprosjektet vil bestå av et 80 meter langt felt for induktiv lading i sør-enden av Kvenildstrøa på Sandmoen. Det induktive ladefeltet vil fungere både til dynamisk lading (buss i bevegelse) og statisk lading (stillestående buss). To busser vil bli tilpasset til å kunne motta induktiv lading. Av praktiske grunner vil disse for piloten være 12 meter busser, men teknologien på bussene er modulær slik at resultatene vil være overførbare til 24 meter busser. Gjennomføringen av pilotprosjektet vil bestå av kjøring og lading innenfor et testprogram med mål å teste, verifisere og evaluere teknologien mht. ytelse, stabilitet,
--	---

¹ Forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport, § 4

	oppetid mm. Testprogrammet vil bli gjennomført i samarbeid med fagpersoner fra SINTEF som vil gjennomføre uavhengige målinger og verifisering. Relevante sektormyndigheter, derunder veieiere, er invitert til å delta i prosjektet. Pilotprosjektet vil også bestå av et referanseprosjekt hvor andre typer transportaktører (taxi, tungtransport, distribusjonstransport) og interessenter vil bli invitert til å delta. Referanseprosjektet har som mål å bidra til kunnskapsoppbygging og -spredning, og å legge til rette for at induktiv ladeinfrastruktur som evt. etableres før 2029 også benyttes av andre brukere enn buss.
Formålet med tiltaket:	Utvikling av et framtidsrettet ladekonsept for 2029, som gjør det mulig med elektrisk drift av metrobusser. Et pilotprosjekt for testing og verifisering av teknologi er et tiltak som må gjennomføres som et ledd i arbeidet. Tiltaket kan bidra til å redusere fremtidens driftskostnader for buss og medvirke til raskere elektrifisering av andre kjøretøytyper.

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Det er behov for midler til de tekniske installasjonene som kreves for gjennomføring av piloten: • Ladeinfrastruktur i vegen, samt tilhørende el-installasjoner • Utstyr/retrofit buss • Anleggsarbeid • Prosjektoppfølgning og evaluering Det jobbes aktivt med planer og finansiering av bruk av infrastrukturen i andre pilot og/eller FoU-prosjekter, både som kan løpe parallelt med pilotprosjektet og vare etter at pilotprosjektet er avsluttet.
Mulig utbyggingsperiode:	Avtale med teknologileverandør inngås ila juni 2023. Øvrige avtaler og innkjøp gjennomføres høsten 2023 og våren 2024. Utbyggingsperiode Q2 – Q3 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet	Generell teknologisk usikkerhet med utviklingsprosjekter, samspill ladeteknologi og buss, leveringstider.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10	10				
Prosjektfase:						

Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Midlertidig ladeinfrastruktur bussdepot
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Regjeringen har lagt frem Plan for fossilfri kollektivtrafikk fra 2025, og Samferdselsdepartementet har lagt frem Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport. I forskriftens § 4 stilles det krav om at nyanskaffede bybusser skal være nullutslippskjøretøyer fra og med 2025. I forskriftens § 5 listes det opp fem unntakskriterier: a) primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3. b) tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig. c) bybuss som bruker biogass. d) behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3. e) virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3. Trøndelag Fylkeskommune har lagt frem sak om kapasitetsutvidelse i busstilbud fra 2025, saken behandles ila 2023. Type materiell som bestilles som følge av økning av kapasitet vil gi konsekvenser for behov for midlertidig ladeinfrastruktur og kapasitet i dagens depot. Etter befarings på Sorgenfri bussdepot 23.08.2022 ble det funnet muligheter for å etablere inntil seks ladepunkter for buss a 75 kW, total 450 kW. Ved Sandmoen er kapasiteten svært presset for fastmontering av nye ladepunkter, her kan det bli aktuelt med batteripakkeløsning. Bygging av ladestasjoner i 2024 forutsetter gjennomført prosjektutvikling i 2023. Trøndelag Fylkeskommune kartlegger arealkapasitet og ulike løsninger for fastmonterte ladestasjoner og batteripakker. Kostnader for de ulike alternativer vil utredes i det videre. Det er så langt ikke kommet signaler fra nasjonale myndigheter om kompensasjon for økte kostnader som følge av krav om nullutslippskjøretøyer fra 2025.
Prosjektutløsende:	Kapasitetsutvidelse av busstilbud.
Helhet/sammenheng:	I påvente av nytt bussdepot, krav om utslippsfrie bybusser fra 2025 og kapasitetsutvidelse av busstilbud, har Fylkeskommunen kartlagt et behov for midlertidig ladeinfrastruktur på Sorgenfri og Sandmoen bussdepot.

Bidrag til måloppfyllelse:	Infrastrukturtiltaket imøtekommer krav om bybusser som nullutslippskjøretøy fra 2025. Nullvekstmålet i byvekstavtalen ligger til grunn der all vekst i persontransporten skal tas med økt kollektivtrafikk, sykkel og gange.
----------------------------	--

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Forventet oppstart i 2024 med ferdigstillelse i 2025.
Samordning andre tiltak:	Ikke relevant.
Usikkerhet i prosjektet:	Etablering av nye ladestasjoner er betinget av tilgjengelig kapasitet på depot.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10	10	30%	
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Regulering bussdepot Stor-Trondheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Regulering av areal(er) til bussdepot for bussanbud fra 2029 i Stor-Trondheim
Prosjektutløsende:	Bussdepot for Stor-Trondheim fra 2029
Helhet/sammenheng:	Bussdepot på Sorgenfri ønskes avviklet og området ønskes transformert til bolig/næring/byutvikling. Det er behov for nye arealer for å få nok depot kapasitet til busser som i dag benytter Sorgenfri samt å ivareta framtidig vekst i bussparken for å kunne håndtere 0-vekstmålet og ønske om at flere skal benytte kollektivt framfor bil.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidra til 0-vekstmålet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Mulighetsstudie
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsfase for areal(er) til bussdepot
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Oppstart 2024 – og ut 2025
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Areal ikke avklart mål om at dette avklares i Q4 2023

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10	2024	50	
Merknad: Endelig kostnad for regulering er avhengig av hvilke(t) areal som skal reguleres og kompleksiteten for areal(ene)/område(ne) som skal reguleres			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			5	5		
Merknad: Midler som ikke benyttes i 2024 overføres til 2025. Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Avtalefestet drift kollektivtransport og reduserte billettpriser
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	09100K Drift kollektivtransport 233,3 mill. årlig. 21114K Reduserte billettpriser: 54,4 mill. årlig.
Prosjektutløsende:	
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	Drift	233,3	233,3	233,3	233,3	
	Reduserte billettpriser	58 (2024 kr)	58 (2024 kr)	58 (2024 kr)	58 (2024 kr)	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering.						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk infrastruktur
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE							
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer på Gråkallbanen. En endring i praksis hvor mva. er inkludert i bevilgningen har økt denne posten de senere årene. Både driftstilskudd og tiltakspakke er nå inkl. mva. Kostnader <table border="1"> <thead> <tr> <th>Deltilskudd</th><th>Beløp 2024</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tilskudd til drift infrastruktur</td><td>10,5 mill</td></tr> <tr> <td>Tiltakspakken inkl. adm</td><td>17,5 mill</td></tr> </tbody> </table> Tilskuddet til drift skal iht. avtale med Boreal indeksreguleres. Indeksjustert beløp antas her basert på indeks i mai, mens avtalen bruker høst-høst for indeksjustering. Tiltakspakken Tiltakene i pakken er basert på en tilstandsrapport av Rambøll fra 2019. De konkrete tiltakene landes i en avtale mellom Trondheim kommune og Boreal før 2024.	Deltilskudd	Beløp 2024	Tilskudd til drift infrastruktur	10,5 mill	Tiltakspakken inkl. adm	17,5 mill
Deltilskudd	Beløp 2024						
Tilskudd til drift infrastruktur	10,5 mill						
Tiltakspakken inkl. adm	17,5 mill						
Prosjektutløsende:	Sikre fremkommelighet og drift av trikken.						
Helhet/sammenheng:							
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til trafiksikkerhet og til at flere kan reise miljøvennlig.						

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	
Forventet framdrift:	
Samordning andre tiltak:	Moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen
Usikkerhet i prosjektet	

STYRINGSMÅL

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		28,0	28,0	28,0	28,0	
Merknad: Beløp 2024 basert på antatt indeksjustering						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Modernisering av Gråkallbanen - anskaffelse av trikkemateriell
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<i>Oppdatering: Etter markedsdialog med trikkeprodusentene våren 2023, er fremdriftsplanen for trikkeanskaffelsen justert noe, slik at kontraktsinngåelse blir i 2025 – ikke 2024, som opprinnelig planlagt.</i> Forprosjektet for anskaffelse av nytt trikkemateriell til Gråkallbanen forventes fullført i 2025. Kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør Q2 2025 fører anskaffelsen over i en investeringsfase. Et kostnadsoverslag for nytt trikkemateriell har tidligere blitt spilt inn i forbindelse med langsiktig tiltaksplan. Stykkpris på 48 MNOK per trikk vil fortsatt legges til grunn. Det ble til langsiktig tiltaksplan spilt inn behov for 7 vognsett. Siste tids innsikt tilsier at det heller bør anskaffes 8 vognsett av hensyn til reservekapasitet. Anslått totalsum for trikkeanskaffelsen er dermed 392 MNOK, inkl. reservedelslager til 8 MNOK. I en konsulentutredning fra Norconsult har prosjektet fått anbefalt følgende betalingsplan: • 30 % ved kontraktsinngåelse • 30 % ved produksjonsstart • 30 % ved levering i Trondheim • 10 % mot slutten av garantiperiode Investeringskostnadene fordelt utover: • 2025 (kontraktsinngåelse): 118 MNOK • 2026 (produksjonsstart): 118 MNOK • 2027 eller 2028 (levering): 118 MNOK • Slutten av garantiperiode: 39 MNOK
Prosjektutløsende:	Fullført forprosjekt for trikkeanskaffelse
Helhet/sammenheng:	Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett
Formål med tiltaket:	Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling (forprosjekt)
Innspill til prosjektfase:	Investering
Planstatus:	

Forventet fremdrift:	Til forprosjektet anses å inngå: markedsdialog, kunngjøring av konkurranse, prekvalifisering, tilbudsfasen og forhandling med aktuelle leverandører. Kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør Q2 2025 fører anskaffelsen over i neste prosjektfase – en investeringsfase.
Samordning andre tiltak:	Oppgradering av Gråkallbanens infrastruktur, som Trondheim kommune har ansvaret for. Et klart utgangspunkt er at infrastrukturen må være ferdig oppgradert når nye trikker settes i drift. Prosjektet jobber ut fra drift med nye trikker fra 2028.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektets kostnadsbilde (spesielt mht. nytt trikkemateriell), leveransetider, interessen for prosjektet blant trikkeleverandørene, innfasing av nytt materiell, grensesnitt nytt trikkemateriell og infrastruktur, overgang til ny driftsform (fra direktetildeling av operatøroppdraget til egenregi), administrativ koordinering med Trondheim kommune, politisk beslutningsløp i Trondheim kommune og fylkeskommunen, homologering/myndighetskrav m.m.

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	0	118	118	118	39
Merknad: 39 MNOK betales på slutten av garantiperioden for nye trikker. Lengden på garantiperioden blir et forhandlingsspørsmål med valgt trikkeleverandør. Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

KART/PROSJEKTSKISSE

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er mye mer enn buss og båt, og omfatter i dag også nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En ny rapport anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitetstjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer². For å støtte opp under målene i byvekstavtalen om nullvekst i persontrafikken, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitetstjenester, på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet. Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan - øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil. - gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. - redusere behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen. I 2023 piloteres nye mobilitetsløsninger og samarbeidsformer; - Mikromobilitet Melhus, Malvik og Stjørdal. - Samkjøring på Byneset. - Etablering av juridiske og tekniske rammeverk for billettsamarbeid med delingsmobilitetsaktører. - Utvikling av nye konsepter og (kortsiktige) integrasjoner i AtB-app. - Pilotperiode for billettsamarbeid med delingsmobilitetsaktører

² Kollektivtransport i omstilling. Urbanet Analyse/Asplan Viak på oppdrag fra KS (<https://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2022/05/ua-rapport-166-kollektivtransport-i-omstilling.pdf>)

K3/4 2023.

Mobilitetspakken har også startet på et mer langsiktig løp i samarbeid med Entur for å få integrert delingsmobilitet i AtBs app på en slik måte at brukeren ikke trenger å bytte mellom apper. Dette kan komme hele kollektivbransjen i Norge til gode, og vi vil prøve å få flere aktører med på finansieringen.

AtB har inngått samarbeid med Ruter, Kolumbus og Skyss om utvikling av evalueringsrammeverk for tiltak. Målet er å lage et enhetlig rammeverk som gjør det mulig å sammenligne de samlede kostnadene og gevinstene fra mobilitetstiltak, infrastrukturinvesteringer m.m. og måle tiltakenes bidrag til oppnåelse av politiske mål som nullvekstmålet og lokale- og regionale klimamål.

Plan for 2024:

- Evaluere, revidere og videreutvikle konsepter for billettsamarbeid etter pilotperiode i K3/4 i 2023.
- Utforme nye og langsiktige avtaler med delingsmobilitetstjenester om billettsamarbeid. Aktiviteten inkluderer avtaleutforming, ev. anskaffelsesprosess, og utvikling av billettkonsept. Hensikten med tiltaket er å skape en mer sømløs og integrert reise for innbyggere som ønsker å kombinere mobilitetstilbud.
- Videre arbeid med dypintegrasjon i AtB-app av delingsmobilitet (el-sparkesykler, bysykkel, delebiler, taxi og eventuelt samkjøring - betinget av utfall av pilot på Byneset)
- Videreutvikle, justere og evaluere samkjøringspilot på Byneset. Pilotprosjektet har en varighet på to år med oppstart K4 2023.
- Realisere prosjekt om evalueringsrammeverk for tiltak.
- Etablere nye mobilitetspunkter (knutepunkt og omstigningspunkt) i samarbeid med Trondheim kommune.
- Markedsføring av nye mobilitetstilbud.

Fra 2029 skal kollektivtransporten i byvekstområdet ut på nytt anbud. Prioritering av mobilitet som tjeneste, og utforming av et helhetlig tilbud som komplementerer den tradisjonelle kollektivtransporten, vil ha flere fordeler. Et hovedmoment er å skape et mer attraktivt og kostnadseffektivt tilbud. I tillegg handler det om å gjøre grep for å øke

	kollektive transportformers konkurransekraft overfor bilen. Trøndelag fylkeskommune foreslår at Miljøpakken gradvis trapper opp en bevilgning til mobilitetstiltak og nye mobilitetstjenester.
Formålet med tiltaket:	Etablering av nye, delte mobilitetstjenester som en integrert del av kollektivtransporten.

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	-
Mulig utbyggingsperiode:	2024-2027
Samordning andre tiltak:	Tiltaket kan delvis samordnes med Teknologiprojektene. Tiltak fra Teknologiprojektene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå etter endt pilotering og som vurderes egnet for oppskalering, vil kunne fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	16	32	44	44	44	
Prosjektfase:						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetsplaner Skaun og Orkland
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Beskrivelse av tiltaket Utrede og analysere reisestrømmer og mobilitetstilbudet i kommunen for operasjonelle og strategiske grep med mål om å øke attraktiviteten til mobilitetstilbudet slik at flere velger å reise med buss kontra bil. Begrunnelse for prioritering Økt kunnskap for mer utviklingsrettet kollektivtrafikk og forutsetninger for å nå mål om nullvekst. Effekt på nullvekstmålet: Tiltaket vil bidra med bedre innsikt om innbyggernes reisebehov og hvordan mobilitetstilbudet i større grad kan avlaste bilbruken slik at kollektivandelen øker og nullvekstmålet nås. Det vil bli behov for konsulentbistand i gjennomføring av analysen.
Prosjektutløsende:	Når Orkland og Skaun blir parter i byvekstavtalen vil det være fordelaktig å kartlegge kollektivløsninger for Orkland og Skaun.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Gode kollektivløsninger som kan bidra til nullvekst i biltrafikken.

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

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

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1 000 000				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE

--

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Drift lokalbuss Melhus og Malvik
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I 2021 ble det vedtatt i årsbudsjettet for 2022 støtte til «drift av lokalbuss L86 i Malvik på 3,6 mnok per år» og «drift av lokalbuss i Melhus på 2,5 mnok per år» I forlengelsen av dette tilbudet er det lagt på forventet indeks på 2,8% i 2023 (se finansieringsbehov). Det ble utredet og analysert kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal under prosjekt Mobilitetsplaner. Denne utredningen kommer på bakgrunn av at kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal ble en del av i byvekstavtalen etter at rutestrukturprosjektet for nytt kollektivtilbud i Trondheim ble fullført i 2016. Det er behov for mer midler i drift av kollektivtransport for å finansiere driftstiltakene i Mobilitetsplaner. • Det er satt opp ulike alternativ for bybusstilbudet i kommunene, der alle alternativene er vurdert opp mot følgende vurderingskriterier: • Kapasitet til å innfri nullvekstmålet i perioden 2020-2029. Kostnadseffektivt og behovstilpasset til forventet utvikling i anbudsområdet. • Fremtidsrettet for å understøtte ønsket byutvikling. • Attraktivt gjennom å skape flere kollektivreiser og bidra til meget høy kundetilfredshet. • Miljøvennlig med lave globale og lokale utslipp. Malvik Tiltak: Lokalbuss L86 kjører samme trasé som i dag, men en hyppigere og jevnere frekvens. Merkostnad for oftere og flere avganger. Formålet med tiltaket: Med høyere frekvens med jevn frekvens gir et mer forståelig og leselig tilbud for kundene som oppleves som enklere. Bidrag til måloppfyllelse: Flere skal reise med kollektivtransporten i Malvik som et bidrag til nullvekstmålet, der flere skal reise med miljøvennlige transportformer. Status: Trfk og AtB utreder muligheter for at bussmateriellet som skal anskaffes kan være elektrisk. Dette avhenger av kapasitet på Sorgenfri. Dette er under arbeid. Melhus Tiltak: Utvidet lokaltilbud med pendellinje mellom Søberg og Melhus skysstasjon kreves en mindre buss med frekvens 30/60/60.

	Formålet med tiltaket: Utredningen av kollektivtilbudet i Melhus har vist at dagens tilbud ikke er tilstrekkelig, og i mindre grad vil bidra til å oppnå nullvekstmålet. Det foreslås å etablere en linje mellom Søberg og Varmbu, og for å kunne realisere linjen raskere anbefales det å starte med Søberg-Melhus skystasjon. Å betjene Varmbu med buss vil kreve infrastruktur-tiltak. Det kan vurderes å kjøre Søberg – Melhus skystasjon i første omgang, før linjen utvides til Varmbu når infrastruktur tillater dette. Bidrag til måloppfyllelse: Tiltaket er med på å muliggjøre en mer effektiv framføring for regionbussen, i tillegg til at et slikt lokaltilbud anses som svært positivt for reisende i Melhus, og vurderes til å bli et godt alternativt særlig for fritidsreiser. Status: Det går lokalbuss mellom Søberg og Melhus sentralstasjon.
Prosjektutløsende:	
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til nullvekstmålet

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Utredningsarbeid frem mot anbud 2029
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Arbeidet med forberedelser til anbud for 2029 er startet. Anbudet har fått navnet «Mobilitetsanbud Stor-Trondheim» (MST29), for å signalisere en utvikling som går fra tradisjonell kollektivtrafikk (buss og trikk), til et mer helhetlig tilbud for sømløs mobilitet. Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes grundig for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2029. Derfor vil det være behov for et større utredningsarbeid, og som er av et slikt omfang at fylkeskommunen ikke kan ta arbeidet innenfor sine rammer for prosjektutvikling. Et eget utredningsprosjekt i godt samspill med Miljøpakkens parter vil bidra til bedre involvering og et omforent bilde av utfordringene, med mål om sterkere eierskap til løsninger som blir valgt for bestilling i anbudet. Eksempler på utredninger: - Mobilitetsutredning (før kalt Rutestrukturprosjekt). - Forutsetninger for og konsekvensene med et nullutslippsanbud, innebærer å opparbeide kunnskapsgrunnlag om muligheter som ligger i tilgjengelig infrastruktur og teknologi. - Innsikt mot 2040 - Infrastruktur - Evaluering av dagens kollektivsystem (allerede forskuttert med 1,5 mill. nok ref. PR 2. Mai sak 51/23). Denne listen er ikke uttømmende. Vil bli behov for ekstern bistand og timebruk fra MP partene inn i prosjektene.
Prosjektutløsende:	
Helhet/sammenheng:	Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes grundig for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2029.
Bidrag til måloppfyllelse:	Det bidrar til nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	

Planstatus:	
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,5 000 000	2 000 000	1 000 000	1 000 000	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Reversere 2022 kutt AtB
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I mai 2022 ble det foretatt kutt i avganger i helg for å dekke manglende inntekter, samt vilkår til økonomisk garanti fra Miljøpakken for koronaeffekt. Kuttet gjaldt særlig søndager, hvor frekvensen ble redusert til to avganger per time som beste frekvens inkludert på metrolinjer. Kuttene har negativ innvirkning på jobb- og fritidsreiser. innebærer å justere kollektivtilbudet tilbake til opprinnelig nivå før kuttene. Kuttet svekket nettverksmodellen der høy frekvens er grunnleggende for at reiser med bytter skal oppleves som effektive og attraktive. Tiltaket gjelder for alle linjer i byvekstområdet. Grunnen til at det bør reverseres er at kuttet har hatt negativ innvirkning på jobb og fritidsreiser med lav frekvens på disse tidene av døgnet. Tiltaket bidrar til at flere får et bedre og mer høyfrekvent tilbud i helg. Det blir enklere å velge buss fremfor bil, slik at kollektivandelen øker. Økt nettverkseffekt muliggjør flere reiser på tvers i trondheimsområdet. Tiltaket vil også bedre operatørselskapenes innsats i forhold til rushtid som krever mange sjåfører og økt deltid. Med en bedre balanse i tilbudet vil flere sjåfører få økt stillingsandel, og det oppnås flere hele og faste stillinger som er avgjørende for rekruttering. Forutsetninger og avhengigheter: Tiltaket kan løses innenfor gjeldende vognpark da tiltak settes inn utenfor dimensjonerende rushtidstime.
Prosjektutløsende:	
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

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

Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		23	23	23	23	46
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Ekstra midler til drift av kollektivtransport
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	30	50	50	50	50	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Målet med aldersvennlig transport 67pluss 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. Det er viktig å kommunisere at dette er et kollektivtilbud og ikke et drosjetilbud.
Prosjektutløsende:	Bakgrunnen for aldersvennlig transport-piloten var omleggingen til metrobuss-systemet der noen mennesker i noen områder fikk lengre gangavstand til bussholdeplass som følge av mål om å redusere reisetida for de mange og dermed øke bussenes attraktivitet. Ordningen aldersvennlig transport er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe og tilbyr transport dør til dør. Det ble i KU-sak 8/23 vedtatt en videreføring og videreutvikling av tilbudet om aldersvennlig transport 67+: Kontaktutvalget 1. vedtar å utvide Aldersvennlig transport til hele Trondheim med en tilleggskostnad på 4,2 MNOK for 2023. Tiltaket videreføres i programperioden med en helårseffekt på 10 MNOK/år. 2. ber fylkeskommunen involvere AtB og Trondheim kommune i det videre med å utvikle ordningen for å sikre godt samspill med andre løsninger for fleksibel transport og kollektivsystemet for øvrig. 3. ber om at partene rapporterer resultatet av dialogen til programrådet
Helhet/sammenheng:	Piloten ble utprøvd midt i pandemien, noe som gir en uheldig og lite representativ måling. Tilbudet er svært populært blant brukerne, og AtB ser at bruken har økt etter gjenåpningen. Tilbudet bidrar til at flere klarer seg uten å bruke privatbil eller taxi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til nullvekstmålet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging

Planstatus:	Oppgi status både for reguleringsplan og byggeplan
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan og utbygging.
Samordning andre tiltak:	Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	8,6	10	10	10	10	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

--

28. Prosjektbeskrivelser Metrobuss

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nordre Ilevollen - metrobuss
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	
Forventet framdrift:	Bygging pågår. Forventet ferdig mai 2024
Samordning andre tiltak:	Gjennomføres sammen med kommunal utskifting av VA-anlegg og Miljøpakkeprosjekt for utskifting av trikkeskiner med fundament.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, trafikkavvikling

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

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

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

60	2020	10%	16.11.2020	Svv-metode	2022
Merknad: Skjønsmessig fordeling av samlet anslag med Trikkeprosjekt, totalt 111,5 mill. Ramme justert til 73,8 pga. indeksjustering.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	60	13,8				
Prosjektfase:		UB				
Merknad: Styringsramme 73,8 mill indeksjustert i tidligere behandling						

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

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA		DATO: 15.3.2023
Prosjektnavn:	17102M Fv. 6650 Kongens Gate	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byggeprosjektet omfatter strekningen av fv. 6650 Kongens gt. i Trondheim, mellom Ilevollen/Nidareid og kryss med St. Olavs gt., ca. 700 m. Ny trafikk-løsning er «Kollektivgate nord» på delstrekningen over Nidareid og tre kjørefelt på delstrekningen Vollgata-Tordenskjolds gt., med midtstilt kollektivfelt retning østover. Nye holdeplasser bygges ved Hospitalskirka og Nidareid. Ombyggingen medfører omlegging og fornying av teknisk infrastruktur (overvannssystem, VA-ledninger, kabelnett, trikkspor med kjøreledninger, gatelys). I anlegget inngår rehabilitering av Nidareidtunnelene for jernbanen. Tiltak mot trafikkstøy (fasadetiltak) inngår ikke i prosjektomfanget.
Prosjektutløsende:	Anlegget er definert som metrobuss (kollektivtiltak) i Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026.
Helhet/sammenheng:	Fra planprogrammet 2018 og forprosjekt 2019: <u>Samfunns mål</u>: – Gateprosjektene skal legge til rette for urbane gate og bomiljø som er med på å øke tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til Midtbyen – Gateprosjektene skal være med på å øke attraktiviteten til Midtbyen – Gateprosjektene er viktige traseer for metrobusslinjene i 2019 og bygges som effektive kollektivårer med gode forhold for fotgjengere og syklistene som ferdes langs eller krysser gata <u>Effekt mål</u>: – Bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom å prioritere gående, syklistene og kollektivtrafikk – Ivareta framkommelighet for kollektivtrafikk og forbedre den totale reiseopplevelsen for kollektivreisende – Redusere gatens barrierevirkning og øke attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende – Legge til rette for mer gateliv og et bedre bymiljø langs gata – Bedre trafiksikkerheten og trygghetsfølelsen for alle brukergrupper – Ivareta mulighet for effektiv varelevering og bylogistikk – Ivareta historiske verdier i bybildet i størst mulig grad – Søke fleksibilitet til tilrettelegging for alternative,

	bærekraftige transportløsninger – Forbedre gatens miljøforhold (støy, støv, overvann, lokalklima) – Hindre økning i bilbasert trafikk i gata og nærliggende boligater – Økt aktivitet for næringsvirksomhet som holder til langs gata <u>Prosjektspesifikke mål for Kongens gate:</u> – Gateprosjektet må koordineres nært med Gatebruksplanarbeidet og samordnes når det gjelder løsninger og vurdering av system og virkninger. – Fredede anlegg langs gata skal brukes som ressurs for gaterommet – Tiltaket skal bidra til bedre bomiljø for boligene langs gata – Tiltaket skal styrke Kongens gate som paradegate – Tiltaket skal styrke forbindelser på tvers for myke trafikanter – mellom Kalvskinnet/Nidelva og Kanalen/ fjorden
Bidrag til måloppfyllelse:	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 trikkspor, vegdekke og teknisk infrastruktur som er effekten av anlegget. For gangtrafikken medfører den vedtatte trafikkløsningen liten endring fra dagens situasjon og her bidrar anlegget ikke til målsettingen uten at fortauene blir utformet etter vegnormaler og krav til universell utforming. Nye løsninger for sykkeltrafikk inngår i liten grad. Her er det snakk om tilpassinger til eksisterende sykkelveger, fortau og sidegater. Kapasitet og framkommelighet for biltrafikk blir lite påvirket av nye trafikkløsninger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging. Forutsettes utført samlet i en totalentreprise.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging. Forutsettes utført samlet i en totalentreprise.
Planstatus:	Planprogram fra 2018 angir at det ikke er behov for reguleringsplan. Det er laget et forprosjekt i 2019. Politiske vedtak i 2022 har bestemt andre trafikkløsninger enn de anbefalte fra forprosjektet. Det har derfor vært behov for å presisere utformingen av de vedtatte trafikkløsningene i en ny planfase utført høsten 2022/våren 2023, av en plangruppe hos fylket
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse, med forutsetning om totalentreprise for hovedentreprisen og delentreprise VA Batterigt.: • Planbeskrivelse av vedtatt trafikkløsning: April 2023 • Oppstart av byggefasen, med prosjektpplan, kontraktstrategi, avklaring av omfang/grensesnitt, mm: Juni 2023 • Detaljprosjektert VA-løsning i Batterigt: Juni 2023 • Kontrakt delentreprise Batterigt: Juli 2023 • Konkurransesgrunnlag kunngjort for hovedentreprise: September 2023

	- Kontraktsinngåelse for hovedentreprise: November 2023 - Overtakelse av anlegg i hovedentreprise: Juli 2026
Samordning andre tiltak:	- VA-anlegg i Kongens gt. og sidegater (Trondheim kommune) - Byggeprosjektet Nordre Ilevollen (Trondheim kommune) - Rehabilitering av Nidareidtunnelene (Bane Nor) - Sykkelveg i Smedbakken og Tordenskjolds gt.
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
366,4	2023				
Merknad: Hentet fra Handlingsprogram 2023-26. Ikke utført anslag pdd. Planlagt vår 2023.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	93,7	40	160	72,7		
Merknad: Forutsetningene for disse kostnadene, som stammer fra forprosjekt 2019, er ikke lengre gyldige. Ny kostnadsberegning må utføres.						
Byggeprosjektets styringsramme forutsettes å være det som er gitt i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026, dvs. 366,4 mill. kr. (inkl. mva, 2021 prisnivå).						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Byggeprosjektet omfatter delstrekning 2 og 3. Delstrekning 1 bygges av Trondheim kommune.



PROSJEKTDATA		28.03.2023
Prosjektnavn:	22163M Metrobusstrase Nyhavna	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omhandler regulering av Metrobusstrase over Nyhavna fra Rv706 (ved Strindheimstunnelen) til Jarleveien (ved Lilleby). Traseen skal, når ferdig, kjøres av Metrobusslinje M2 som i dag kjører Mellomveien. Det har vært en langsiktig tanke i Metrobuss sin rutestruktur at M2 midlertidig kjører i Mellomveien til Nyhavna er tilstrekkelig utviklet. Reguleringsarbeidet startet opp våren 2022 og har som mål å ha en vedtatt plan i løpet av våren 2024
Prosjektutløsende:	Trondheim kommune har utredet alternative traséer for Metrobuss over Nyhavna. Bystyrets og fylkesutvalget har fattet vedtak om at traséen skal gå via Stiklestadveien-Strandveien-Maskinistgata-Båtsmannsgata. For å få realisert endring av metrobusstrase og sikre nødvendig areal på Nyhavna er de vesentlig å få utarbeidet en reguleringsplan. Det er allerede startet private reguleringsplaner langs traséen som kan påvirke handlingsrommet for Metrobuss.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av Metrobussporteføljen som er en av de viktige elementene i byveksttalen for å nå miljøpakkens mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å gjøre større deler av byen tilgjengelig for kollektivtransport. Det skal også være med å styrke bussens konkurransevne mot bil. I tillegg vil det være et viktig tiltak for å bidra til at nye beboere på Nyhavna kan ha lav bilandel og bilbruk. Tiltaket vil bidra til følgende av miljøpakkens mål - Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål. - Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten. - Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. - Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt sett skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)

Innspill til prosjektfase:	Videreføring av detaljplanlegging (reguleringsplan) og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan under arbeid
Forventet fremdrift:	Forventet vedtatt reguleringsplan sommeren 2024. Kan da starte byggeplanlegging tidligst slutten av 2024 og bygging tidligst ca 2 år etter dette.
Samordning andre tiltak:	Flere pågående reguleringsplaner i området som det koordineres mot. Det gjelder blant annet planer for Jarlheimsletta, Reina og Maskinistgata 2. I tillegg starter Nyhavna utvikling sitt arbeid som prosjektet må tilpasses. Tiltaket må også sees sammen med sykkelprosjekter fra både SVV (sykkelekspressveg) og TK (Strandveien og Nidarholms gt blant annet)
Usikkerhet i prosjektet:	Mange interessenter i området gjør at planrisikoen er relativt høy. Dette kan føre til at det tar lenger tid å få en vedtatt plan en den fremdriften tilsier. I tillegg kan mulig forurenset grunn være en kostnadsdriver i byggefasen.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
660	2022	10%	2023
Merknad: Det er utført et anslag på utredningsnivå i oppstarten av reguleringsplan. Oppdatert anslag gjennomføres før ferdigstillelse av regplan			

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

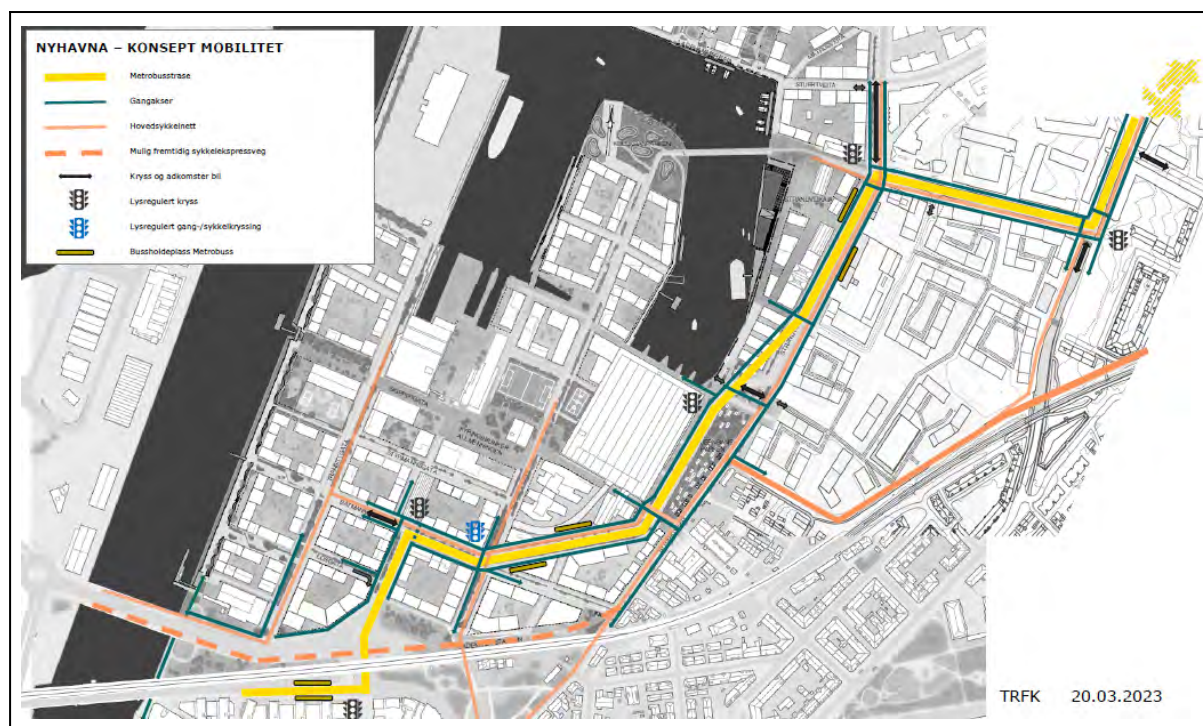
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	8	15	200	220,4		
Merknad: 15 mill innspill i 2024 til detaljplanlegging, resterende til utbygging						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA		DATO: 20.03.2023
Prosjektnavn:	17103M Fv. 6690 Elgeseter gate	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Elgeseter gate. Reguleringsplanen skal ta utgangspunkt for alternativ 4 (trafikal løsning rundt Samfundet, fra forprosjekt). Det skal legges til grunn følgende prinsipper for Elgeseter gate: • Trafikkareal med brede ferdselssoner og trygge vegkryssinger for gående skal prioriteres foran møbleringssoner • Det skal sikres god fremkommelighet for uttrykingskjøretøy • Geografisk avgrensning: Fra krysset ved Elgeseter bru x Klostergata til Stavne bru. Rammebetingelser til reguleringsplanarbeidet: • Bystyret, sak 34/22, PS 61/20 • Fylkesutvalget: Sak 27/22 og sak 145/22
Prosjektutløsende:	Bymiljøavtalen som ble inngått i 2016 innebærer at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum skal bygges om, blant annet for å legge til rette for de nye metrobusslinjene. Elgeseter gate er den viktigste adkomsten fra Midtbyen fra sør og har vært planlagt oppgradert siden midten av forrige århundre. Over flere tiår har det blitt arbeidet med planer for tiltak som kan redusere miljøproblemene. Det foreligger nå vedtak og beslutninger som gir grunnlag for oppstart av planlegging av reguleringsplan for Elgeseter gate.
Helhet/sammenheng:	• Tiltak for å legge til rette for urban gate og bomiljø som er med på å øke tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til midtbyen • Tiltak for å bidra til å øke attraktiviteten til Midtbyen • Elgeseter gate er en viktig trasé for metrobusslinjene og skal bygges som en effektiv kollektivåre med gode forhold til fotgjengere og syklister som ferdes langs, eller krysser gata.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn høsten 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt første kvartal 2025.
Samordning andre tiltak:	Det vil være viktig å avklare og koordinere med pågående prosjekter

	i området. Spesielt må det koordineres prosjekt i Olav Kyrres gt og Håkon Jarls gate, som Trondheim kommune jobber med. Begge disse to prosjektene kan potensielt inngå i plankartet avhengig av løsning. Det må også tas hensyn til utbyggingen av NTNUs campus i dette området.
Usikkerhet i prosjektet:	Prosjektavgrensning, politiske føringer, marked, grunnforhold, grunnnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring.

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

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

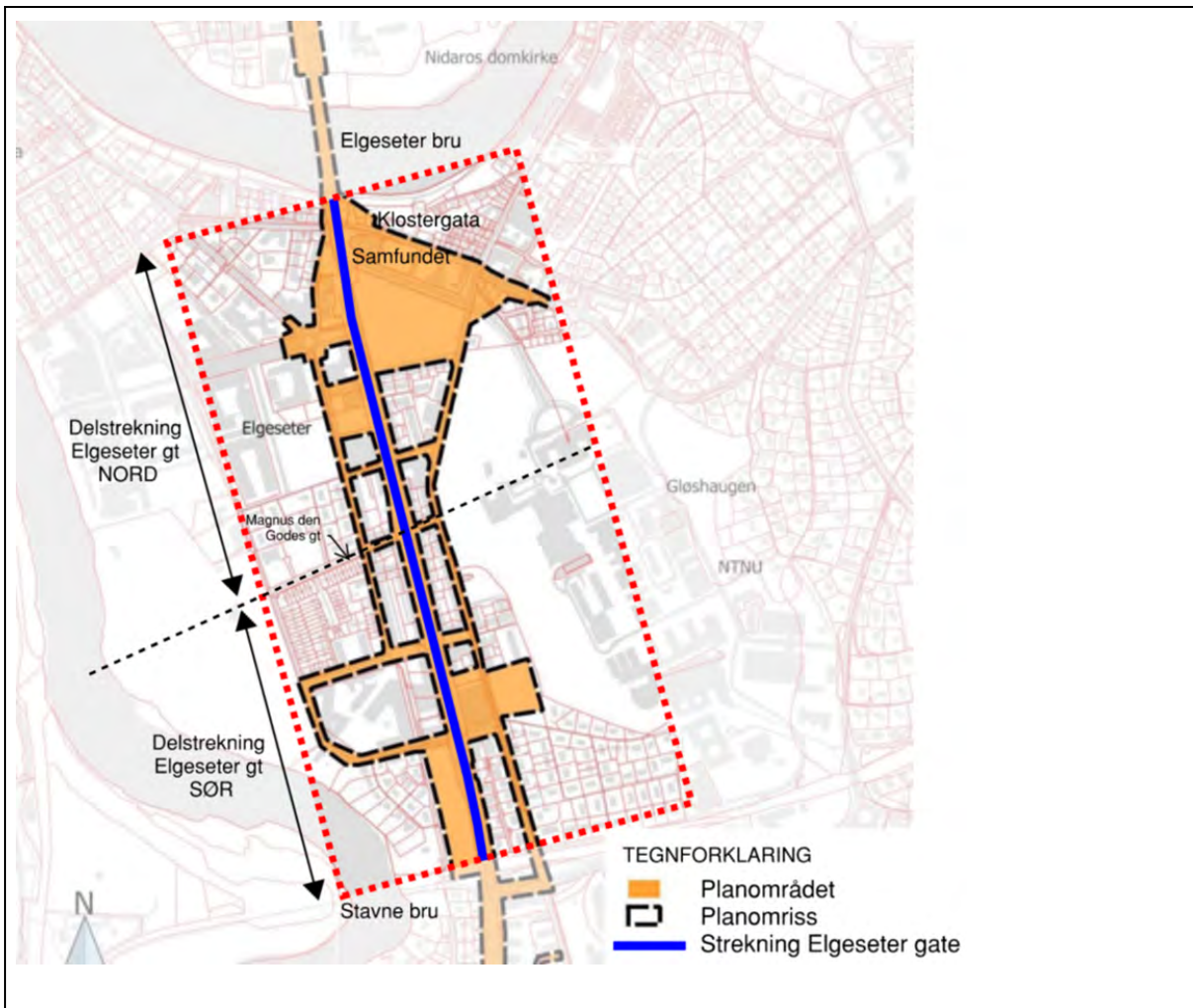
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		12	5			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	20110M Fv. 6692 Innherredsvegen Øst	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Metrobusstrase. 1300 meter miljøgate, sykkelveg med fortau
Prosjektutløsende:	Bedre forholdene for bussene og myke trafikanter. Et løft for området.
Helhet/sammenheng:	Et av de store gateprosjektene i Miljøpakken
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikksikkerhet for myke trafikanter og fremkommelighet for bussene

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt, og byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Oppstart utbygging sommer 2023, ferdigstillelse høst 2025
Samordning andre tiltak:	VA med Trondheim Kommune, og kabler og kanaler med Tensio
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, miljøkrav og tilgang på nullutslippsmaskiner for entreprenører

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
374,3	2023				
Merknad: Styringsramme hentet fra HP 2023. I tillegg vil det komme bidrag fra Trondheim Kommune og Tensio.					

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

FINANSIERINGSBEHOV

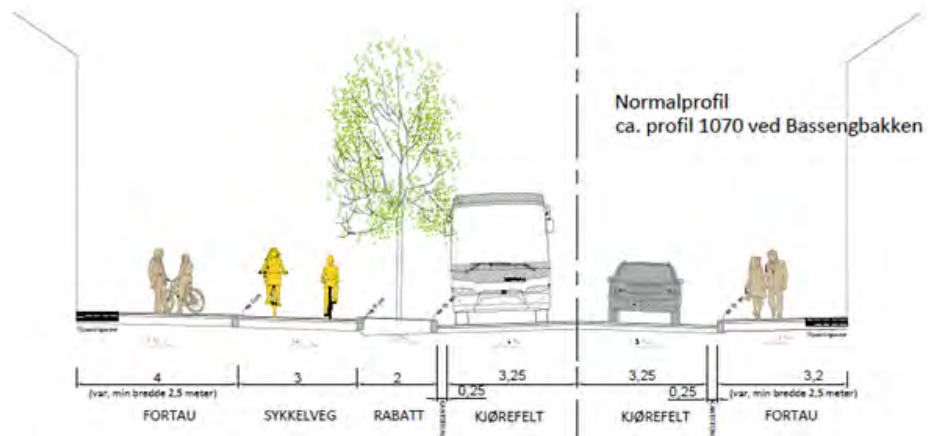
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	210,1	45	93,5	31,4		

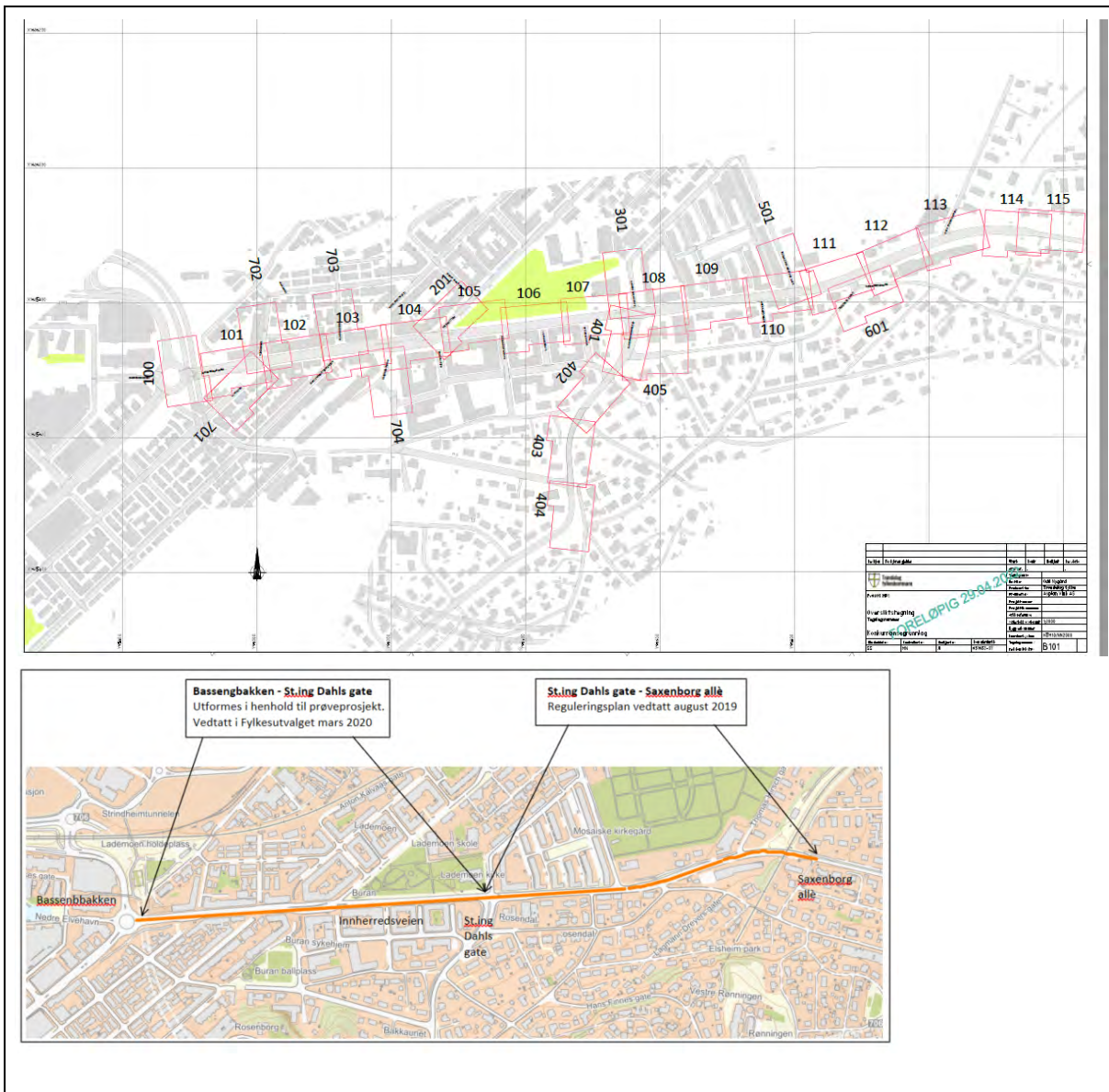
Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE

<https://youtu.be/G3svIEau0JI>





29. Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkter

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

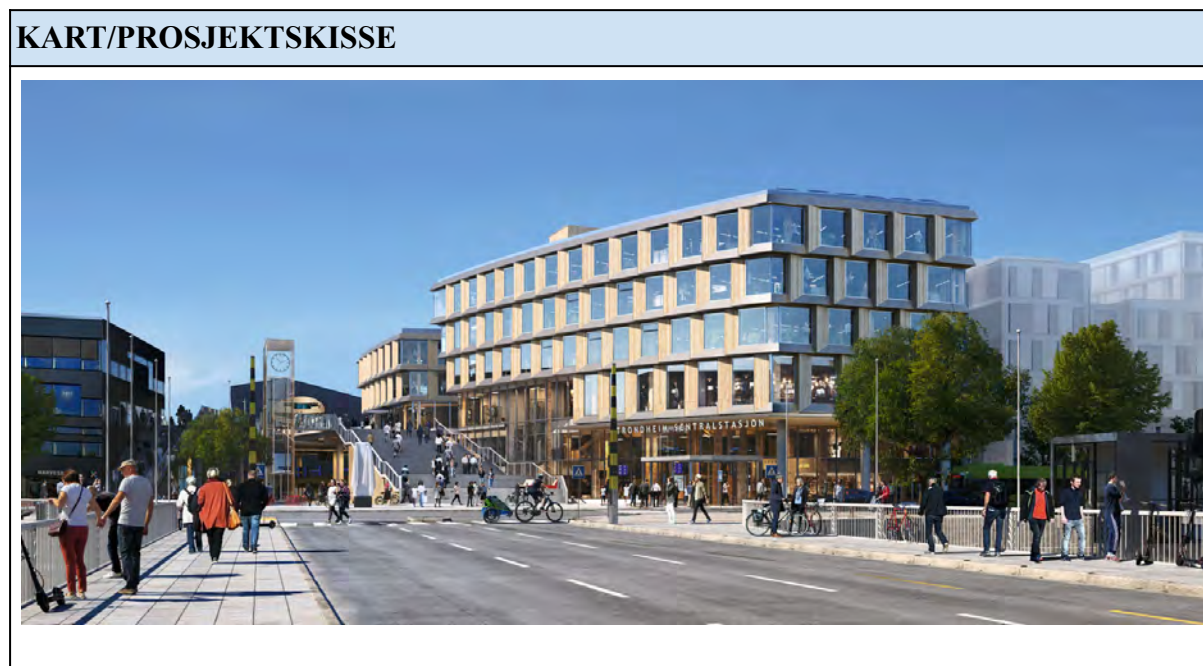
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nytt terminalbygg samt nye adkomster til plattformer og opparbeidelse av forplassen. Terminalbygget består av både offentlige og kommersielle (private) arealer. Byvekstavtalen angir en sum på 310 mill. 2023-kr. som bidrag til prosjektet. Disse knutepunktmidlene skal finansiere den offentlige delen (publikumsdelen) av bygget. Den kommersielle delen av prosjektet finansieres av Bane NOR Eiendom AS.
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å utvikle et nytt og attraktivt kollektivknutepunkt som skal binde sammen lokal og regional kollektivtrafikk (bybuss/metrobuss, regionbuss, region- og fjerntog og hurtigbåt). Tiltaket er trinn 2 i en større modernisering av Trondheim sentralstasjon. Trinn 1, som innebar oppgradering av plattformene, kulvert og nye trapper/heiser og kundeinformasjonsanlegg ble ferdigstilt i 2014. Eksisterende trafikkhall og adkomster til plattformer har ikke god nok kapasitet for fremtidig passasjerøkning over Trondheim S. Det nye terminalbygget skal gi god trafikkflyt, gode adkomstforhold og effektive service- og næringsarealer. Lokalisering øst for Sjøgangen vil også gi en mye bedre tilknytning til planlagt metrobusstasjon i Gryta.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere finner det attraktivt å benytte kollektivtransport til/fra Trondheim med enkel overgang til lokal kollektivtrafikk (Metrobuss, bybuss).

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt 27.03.2019 (Trondheim sentralstasjon, gnr/bnr 439/159 m.fl.)
Forventet fremdrift:	Bygging igangsatt ved årsskiftet 2022/23. Åpning innen utgangen av 2025.
Samordning andre tiltak:	Metrobussholdeplass Trondheim S. Terminal for regionbuss i direkte tilknytning til terminalbygget. Gang-/sykkelanlegg i området.
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
317	2021				
Merknad: Styringsramme er fastsatt i byggeavtale K04-52 mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Avtalen ble signert den 30.08.2021.					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	154	75	88	-	-	-
Merknad: Angitt i 2023-kr.						



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	22161J Hommelvik stasjon
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

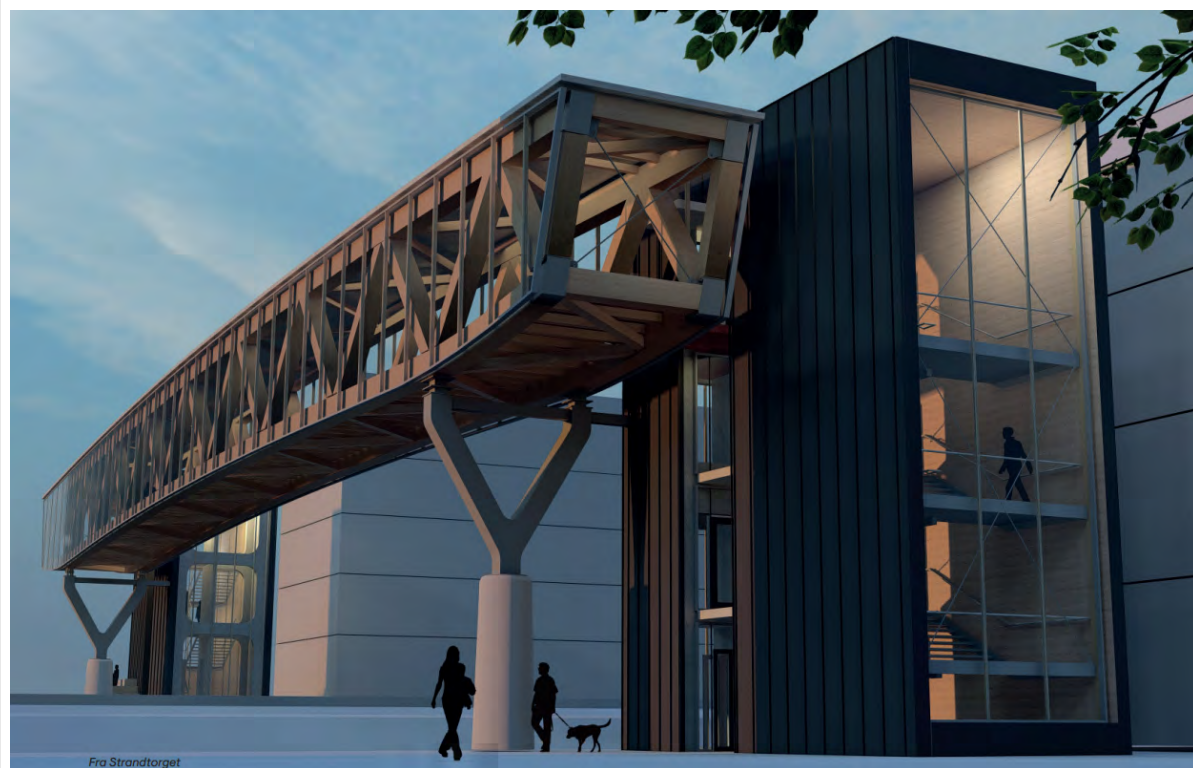
TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter. På Hommelvik stasjon planlegges det en overgangsbru med trapp og heiser. Reguleringsplan ble vedtatt tidlig i 2023 men en klage på vedtaket er tatt til følge av Statsforvalteren. Det forventes et nytt vedtak høsten 2023. Forslagsstiller er Hommelvik Stasjonsby AS hvor Bane NOR Eiendom er medeier (50%).
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsene vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunktet med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby forventes vedtatt høsten 2023.
Forventet fremdrift:	Byggestart i 2024 er avhengig av vedtatt reguleringsplan i 2023 og enighet om finansieringsløsning.
Samordning andre tiltak:	Gang-/sykkelanlegg i området
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet forutsetter en finansieringsløsning med flere parter. Bidraget fra byvekstavtalen forutsetter bevilgning fra knutepunktmidler over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	41	-	-	-
Merknad: Tallene er angitt i 2023-kr. Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Stjørdal stasjon
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter. På Stjørdal stasjon har Bane NOR utarbeidet en detaljreguleringsplan for deler av stasjonsområdet. Reguleringsplanen definerer omfang og plassering av tverrforbindelsen. Reguleringsplanen ble vedtatt den 16.06.2023
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å legge til rette for at knutepunktet kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til at flere kan bo og jobbe nært knutepunkt med et godt kollektivtilbud som igjen vil kunne føre til at flere benytter seg av dette i stedet for bilen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt den 15.06.2023
Forventet fremdrift:	Avhenger av fremdrift reguleringsplan og framdrift i Bane NOR's stasjonsprosjekt som igjen henger sammen med framdrift på «To tog i timen». Antatt tidligste byggestart er 2025.
Samordning andre tiltak:	Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	42	-	-	-
Merknad: Tallene er angitt i 2023-kr. Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon fra mulighetsstudie for Stjørdal stasjonsområde (Bane NOR Eiendom)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Lokaltog Trondheim
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Partene i byvekstavtalen er enige om å vurdere potensialet for å utvikle togtilbudet i sentrumsområdene ved bl.a. å ta i bruk Stavne-/Leangenbanen. Befolkningsrike områder på Leangen, Lilleby og Lademoen kan kobles til Trondheim Spektrum, Lerkendal stadion og arbeidsplassintensive områder som St. Olavs hospital, NTNU og Sintef. Det er derfor enighet om å finansiere en utredning av lokaltog i Trondheim og gjennomføre denne innen utgangen av 2024.
Prosjektutløsende:	Økt kollektivtilbud i sentrale Trondheim i form av å øke frekvensen på tog.
Helhet/sammenheng:	Jernbanen går gjennom svært sentrale byutviklingsområder i Trondheim. Økt frekvens i dette området vil stimulere til økt kollektivbruk og bygge opp under fortettingsstrategien til kommunen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere kollektivreiser og mindre personbilbruk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling (Utredning?)
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Utredning ferdigstilles innen utgangen av 2024
Samordning andre tiltak:	«To tog i timen» på Trønderbanen og Mobilitetsanbud 2029 (TrFK/AtB)
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

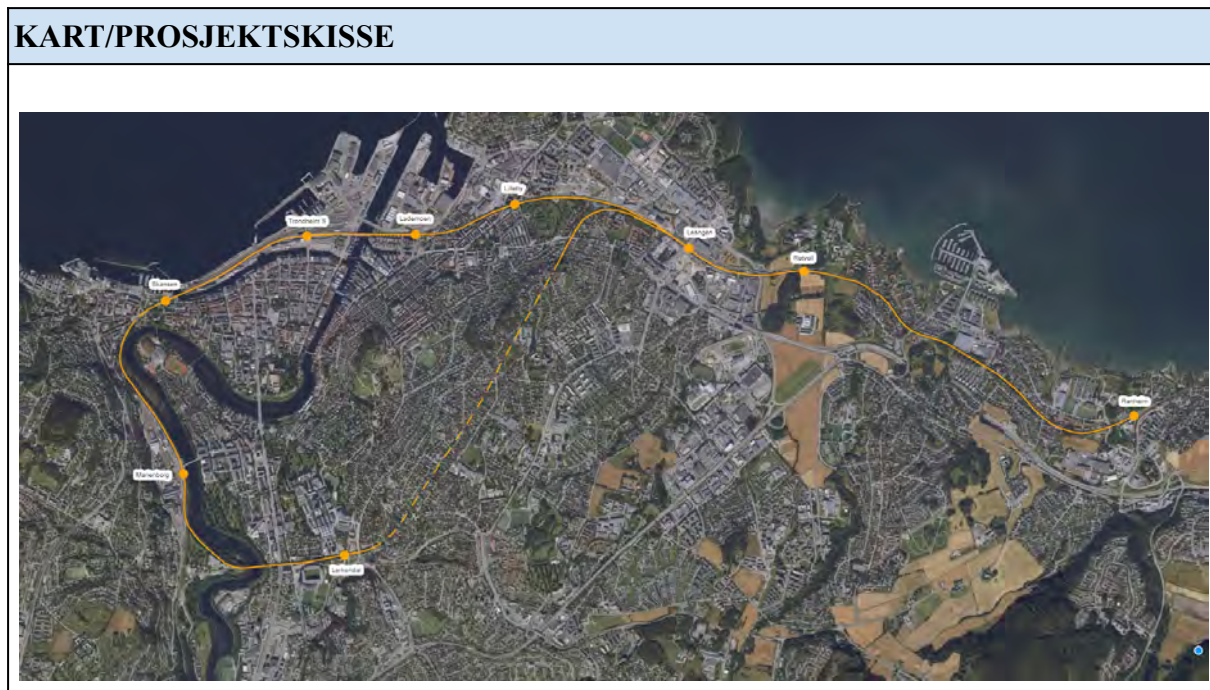
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2				
Merknad:						

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



30. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging (erverv)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, erverv pågår
Forventet framdrift:	Oppstart bygging vår 2024 - ferdig desember 2025
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samkjøres med kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp.
Usikkerhet i prosjektet	Ervervsprosessen tar lang tid. Frivillige avtaler mangler og det er startet eksproprieringsprosess. Dette påvirker framdrift som vil påvirke kostnad pga. endringer i priser og marked.

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
35	2021	10%	30.04.2018 Oppdatert 04.05.2021*	Svv-metodikk	2020

Merknad:

*Gjeldende anslag fra 2018 står fortsatt, men ble i mai 2021 gjennomgått for å justeres for noen endringer i ervervsprossesses, antatt ervervskostnader og prisstigning. Anslaget fra 2018 har heller ikke med seg byggherrekostnader (plankostnader) før byggeplanlegging og gjennomføring. Derfor er totalsummen økt for å sikre den totale prosjektkostnaden

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	25,1		9,9			
Prosjektfase:			UB			

Merknad: Styringsramme vedtatt i HP 2023-26: 36,6, det gir 11,5 i budsjett i 2025.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gammel-lina
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau langs Gammel-lina fra Bekkvegen og nordover til Gammel-lina 38 skal oppgraderes og utvides i bredden. Det etableres en opphøyd kryssing ved kryss Selsbakkvegen.
Prosjektutløsende:	Strekningen er uten fortau og brukes som skoleveg.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til tilgjengelighet i reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging (ervert)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, ervert pågår
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høsten 2023 pga. begrensninger i forbindelse med arbeider med Nydalsbrua. Ferdig bygging langs Gammel-lina høst 2024. Da frivillig avtale med en grunneier i Magasinvegen ikke ble oppnådd. ble reguleringsplan for del av Gammel-lina og Magasinvegen startet opp. Reguleringsplan forventes ferdig første halvår 2024. Bygging av fortau langs Magasinvegen kan starte når ervert er avtalt.
Samordning andre tiltak:	Kan ikke utføres før anlegg på Nydalsbrua er ferdig med å sperre veger i området. Utføres sammen med kommunalt prosjekt for utskifting av VA-anlegg.
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift på Nydalsbrua. Ervervsprosess (frivillige avtaler)

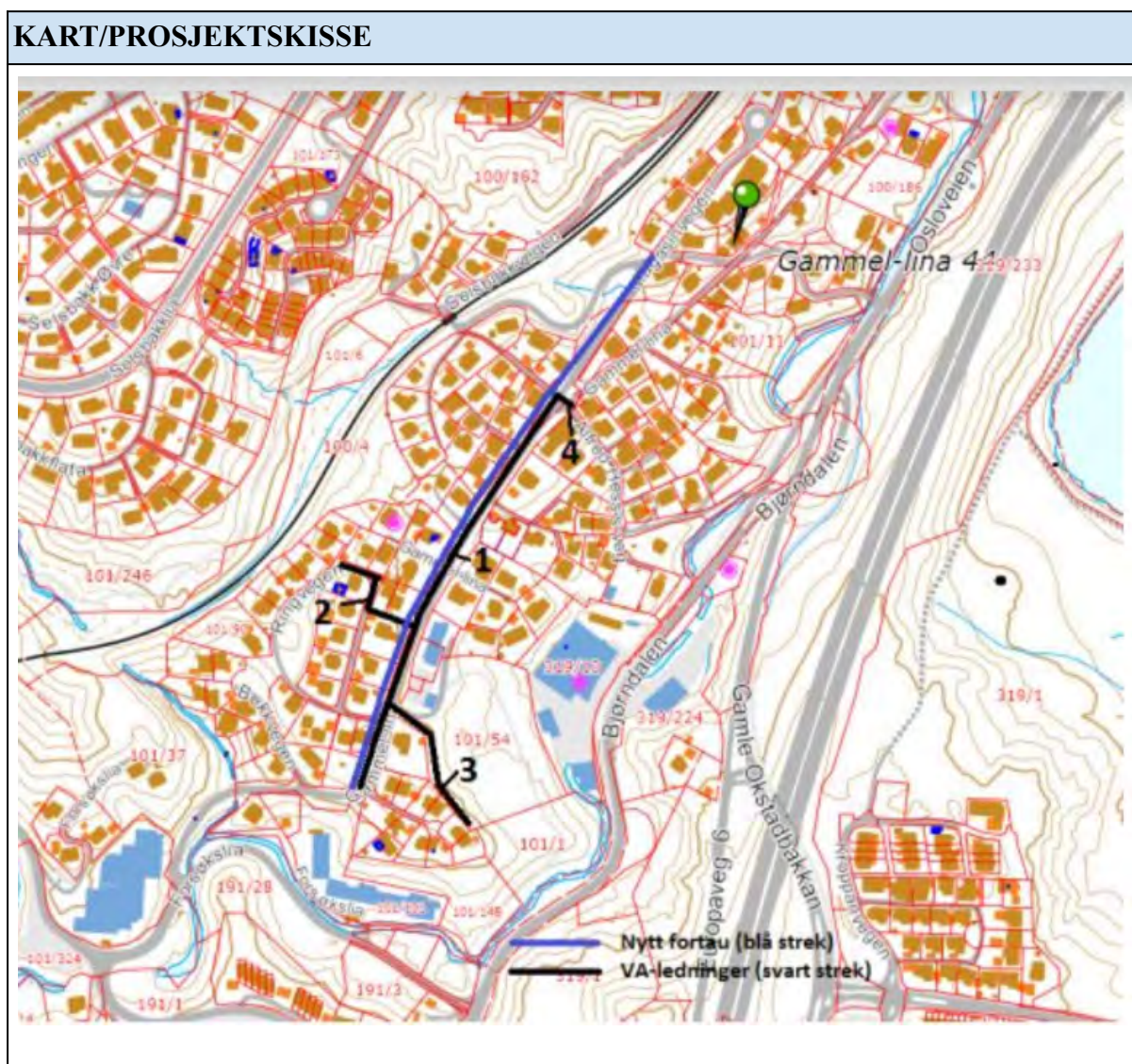
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
28,5	2023	10	03.12.2019	SVV-metodikk	2023
Merknad: Ramme indeksjustert i budsjett 2023, men det må gjøres en ny indeksjustering for 2024. Antar ny ramme på 32 mill ref. PR 140/22					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,2	8	6	6,8		
Prosjektfase:		UB	UB			
Merknad: Behov er oppdatert med antatt indeksjustering, til 32 millioner kroner totalt.						



PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Hjertesone pakke 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Dato (opdatert)	12.05.2023
Utarbeidet av	Pushpa Shigdel

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hjertesone-kampanjer iverksettes ved fem nye skoler i Trondheim kommune. Kampanjene skal redusere foreldrekjøring. Det undersøkes og gjennomføres mindre trafikktekniske tiltak i skolenes nærområde. Større tiltak spilles inn som selvstendige prosjekter. Aktuelle tiltak kan inkludere oppgradering av fortau, oppstramming av kryss, justering av vegbredder, fartsreduserende tiltak, tilpassede krysningspunkter, belysning, avslippslommer, m.m.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal minimere de negative trafiksikkerhetsmessige konsekvensene av at barn blir kjørt til skolen. Tiltaket vil også føre til måloppnåelse knyttet til redusert bilkjøring
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket skal primært bidra til oppfyllelse av mål knyttet til trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Utbyggingstiltak vil være innenfor reguleringsplanens formål
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	- mobilitetsrådgivning ved skoler - trygg skoleveg Charlottenlund skole - trygg skoleveg Flatåsen skole - mindre trafikktekniske tiltak
Usikkerhet i prosjektet	Det er usikkert hvilke muligheter for tiltak som foreligger før skolene har vært befart og analysert.

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

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
5,7	2023	25%	02.2023	Byggherreoverslag	2023
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	2,7	0			
Merknad:						



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæbuveien fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hva bygges? Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc. Prosjektet omfatter etablering av fortau med bredde på 2,5 m. Lengen på fortauet er ca 450 m og går langs vestsiden av Klæbuveien samt en mindre strekning på 50 m langs Øystein Møylas veg. Dette arbeidet gjøres samtidig med at vann- og avløpsnettet fornyes.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse. Strekningen er en viktig forbindelse mellom sentrum og bydeler mot sør (Sunnland, Stubban etc.) for både syklende og gående, og er også en del av Klæburuta for sykkel. Barnetråkk fra 2016 viser at den aktuelle delen av Klæbuveien ikke er hyppig brukt som skolevei i dag. Det skyldes trolig at veien mangler trafiksikkert tilbud for gående. Mange skolebarn som går på Nidarvoll barneskole og Sunnland ungdomsskole vil ha stor nytte av tilrettelegging på denne strekningen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan, men på en mindre del av strekningen trengs det frivillig erverv for å få bygget tiltaket.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av utbygging i løpet av 2024.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

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

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

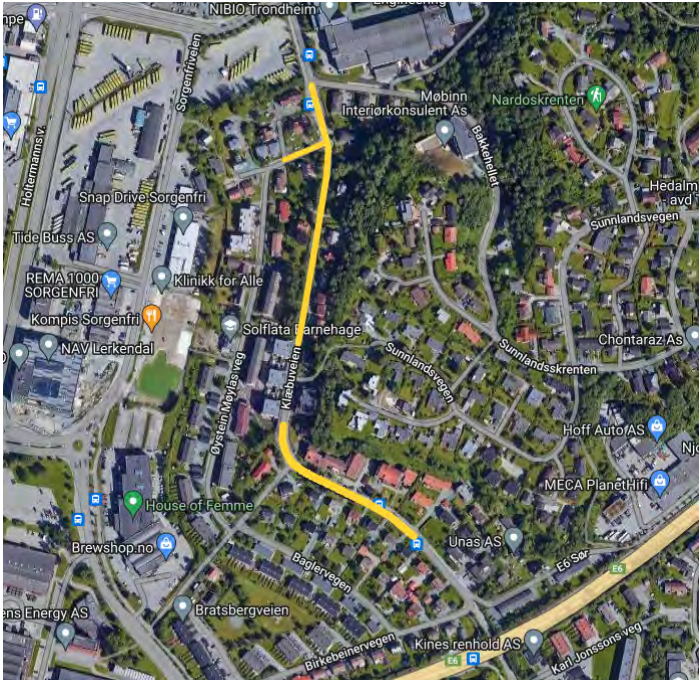
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
47 *	2023	10	01.01.2023	Anslag SVV metode **	vedtatt PR 25/23
Merknad: * Styringsramme vedtatt i PR 25/23 * * Anslaget fra 2018 er oppdatert av byggherre					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	27	15	5			
Merknad: Bevilgning vedtatt i PR 25/23						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
 Gule linjer viser hvor det skal bygges fortau. På strekningen i midten er det allerede bygget fortau i forbindelse med privat boligutbygging.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryssutbedring Forsøket-Romolslia
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppstramming av krysset mellom Forsøkslia og Romolslia. Det etableres et fortau på ca 75 meter lengde og 2,5 m bredde fra bussholdeplass Gammel-lina til dagens fortau i Romolslia. Det etableres også gangfelt for å krysse Forsøkslia. Vegen sideforskyves og det etableres en mur for å få plass til fortau.
Formålet med tiltaket:	Prosjektet utfyller en "missing link". Det mangler i dag gangforbindelse til bussholdeplass og mellom boligområder.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Prosjektet må koordineres med utbygging i Forsøkslia.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

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

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

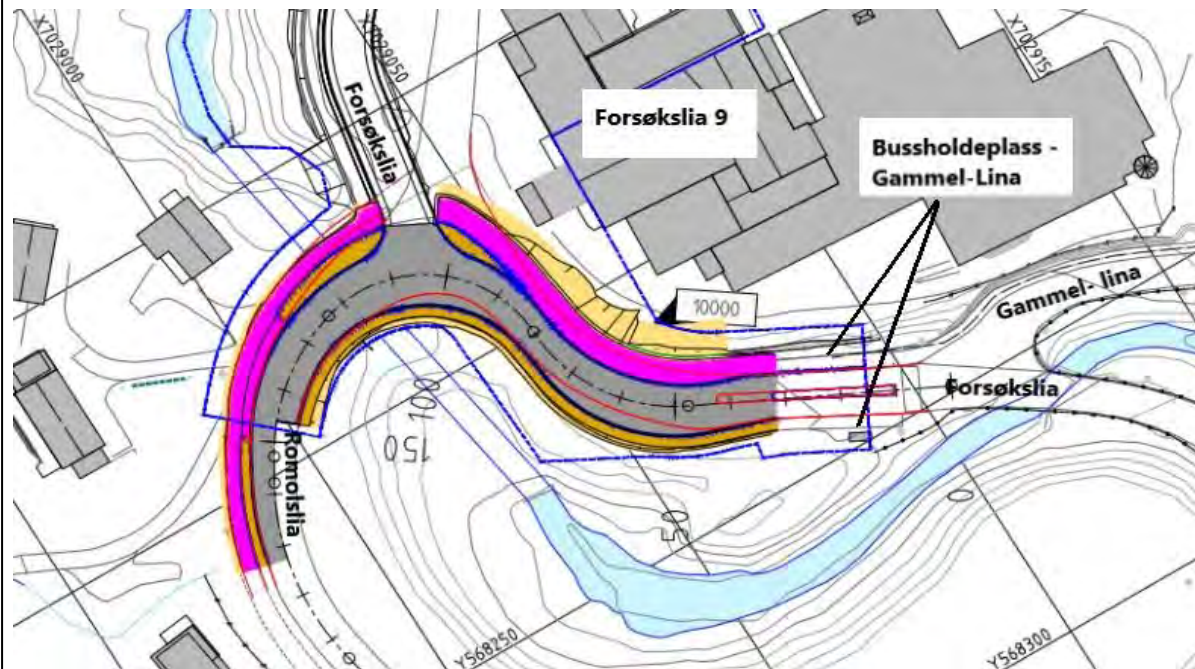
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
7	2023	10	januar 2023	Forenklet	Forskuttert PR 2/23
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023		2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,2	5,8 *				

Merknad: * Forskuttering av midler vedtatt i PR 2/23

KART/PROSJEKTSKISSE



Tegningen over viser fortau som skal bygges markert med rosa.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Adkomst Charlottenlund skole
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
23,3	2023	40	2023	Forenklet	

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,7	1,7	3,0	16,9		
Prosjektfase:		Regulering	Byggeplan	Bygging		

Merknad: eks. PU

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryss Orrevegen/Kongsvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Krysset strammes opp. Gang og sykkelveg forskyves for bedre sikt og det etableres ny fotgjengerovergang med rabatt over Kongsvegen Mindre fortausstrekk mellom Sørbruvegen og Kongsvegen Ny fotgjengerovergang fra sørsiden Orrevegen til flyttet gs - veg
Prosjektutløsende:	Krysset er svært utflytende og har svært dårlig sikt. Området benyttes av barn til og fra skole og barnehage og til/fra tur og skistadion vest for Tunnelvegen. Det har vært mange ulykker i området. Tiltaket inngår i kommunens kommunedelplan for trafikksikkerhet. Det er også fremmet innbyggerforslag som er behandlet i Bystyret med følgende vedtak: <i>Bystyret deler forslagsstillerens bekymring for trafikksikkerheten i området. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en sak for formannskapet med en vurdering av de konkrete forslag som foreligger for å bedre trafikksikkerheten så snart som mulig.</i>
Helhet/sammenheng:	Krysset inngår i hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i hovedtrekkene i tråd med gjeldende reguleringsplan. Mindre dispensasjon kreves, men dette gjelder off. grunn
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av utbygging ila 2024 dersom midler til detaljprosjektering forskutteres
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Tilgang til privat grunn for midlertidig anleggsområde.

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

(mill. kr):			
2.8 MNOK	2023	+40%	2024
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	2.8				
Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,15 MNOK)						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Skisse fra fase konseptutvikling. Merk at skissen er i behov av optimalisering.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nyheimsvegen fortau og krysstiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) (og utbygging?)
Planstatus:	Ingen endring av reguleringsplanens hensikt eller arealbruk
Forventet framdrift:	Byggeplan høst 2023, bygging vår 2024
Samordning andre tiltak:	Samordnes med Fartsreducerende tiltak i kollektivtrasé ved at fartsreducerende tiltak i Hørlocks veg endres ved krysset. Samordnes med Hjertesone, ved at det gjennomføres kampanje ved skolen for reisevaneendring når fortauet er ferdigbygget.
Usikkerhet i prosjektet	Det er et spørsmål om det vil være nødvendig å bygge om snøopplaget på vegens vestsida. I så fall vil det fort bli behov for å skifte ut dekke i kjørevegen. Det er et spørsmål om det lar seg gjøre å bygge om eksisterende fortau uten å påvirke privat grunn. Det er én eiendom som er tilliggende ved fortausprosjektet.

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

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

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

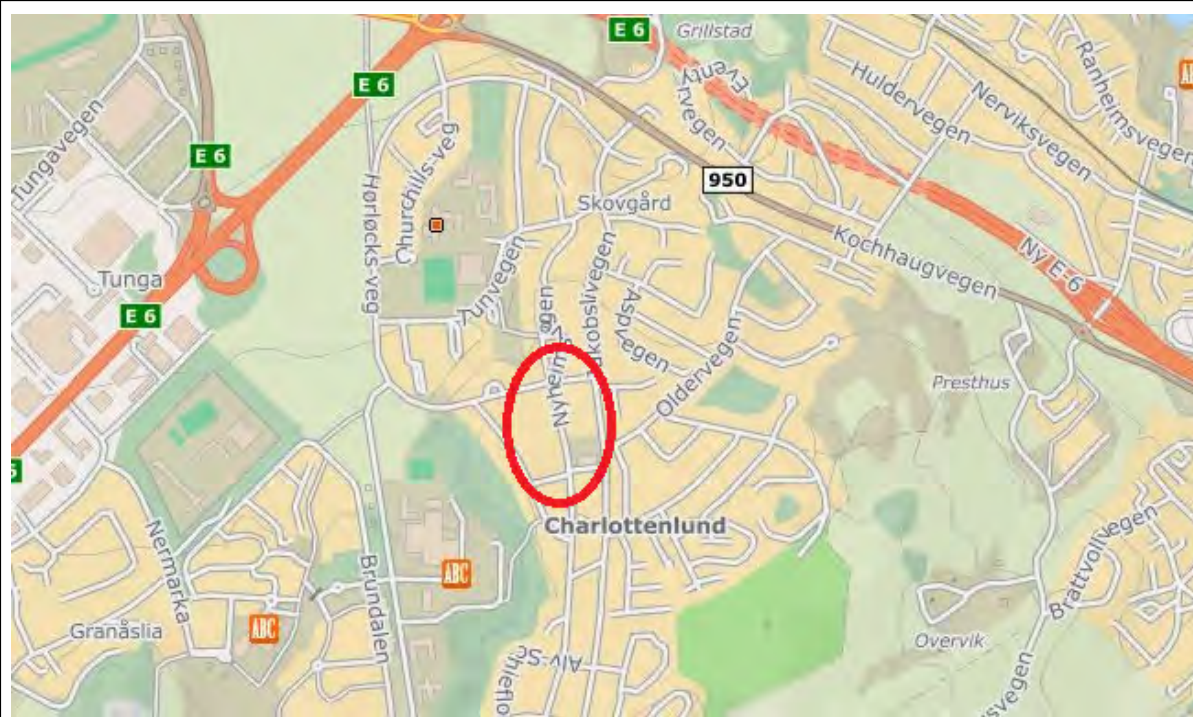
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4.6	2022	40	2022	Forenklet	

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,2	3,4			
Prosjektfase:	PU	Byggeplan	Bygging			

Merknad: Beløp "tidligere bevilget" angir 50% andel av prosjektet "Trygg skoleveg Charlottenlund" bevilget fra PU -pott, ikke inkl. i styringsmål.

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



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Eberg Trafikkgård
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omfatter trafikkopplæring på sykkel for elever på 4. og 5. trinn i grunnskolen i hele Miljøpakkeområdet. Fylkeskommunen finansierer bruk av gården for kommuner utenfor Miljøpakkeområdet. Kostnadene i prosjektet gjelder drift og vedlikehold av anlegg/utstyr, opplæring av pedagogisk personell og bookinger og mottak av skoleklasser. Tiltaket omfatter for 2024 behov for en oppgradering av området, som består i: - oppmaling av all oppmerking for hele sykkelgården - erstatte skilt som er borte - lett opprusting av dekke med grundig renhold for å bedre sykkelforholdene For perioden 2024 og videre er det beregnet økte kostnader i prosjektet på knyttet til utvidelse av Miljøpakkeområdet der nye partnere har vært fakturert fylket tidligere. Det forventes også en økning i administrasjonskostnader da all aktivitet nå føres mot dette prosjektet.
Prosjektutløsende:	Kompetanse for økt trygghet for syklende barn.
Helhet/sammenheng:	Trygge syklister gir flere syklister Trygge syklister gir færre alvorlige ulykker
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere reiser miljøvennlig ved at barns sykkeldyktighet og trafikkforståelse blir bedre. Gir barn bedre tilgjengelighet i nærområder. Økt trafikal forståelse gir færre ulykker.

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

	kommune overtar hovedansvar fra 2023
--	--------------------------------------

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	1	0,9	0,9	0,9	
Prosjektfase:	Drift, oppstart og overføring til TK					
Merknad: Tilstandsvurdering sykler vil avgjøre kostnad til innkjøp av nye sykler ila 2024(?). Dette må være et spleiselag med FTU.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

FORKLARING PÅ ØKTE UTGIFTER
Her er en kort forklaring på økte utgifter i prosjekt Eberg Trafikkgård siden kommunen overtok prosjektet: Utgifter til administrasjon har ikke vært en del av prosjektet tidligere. Det vil si at alt av administrasjon og planlegging knyttet til kursing av lærere, økonomistyring, ansettelse, vedlikehold og forefallende oppgaver, har vært utenom prosjektet og finansiert gjennom fylkeskommunens ordinære budsjett. Mobilitets- og samferdselsenhetens finansieringsmodell forutsetter at all timebruk føres i det enkelte prosjekt. For 2023 og 2024 er dette en post det er vanskelig å beregne, da det ikke eksisterer erfaringstall. Vi antar at denne posten flater ut etter 2025 da mer erfaring gir

mindre timebruk.

Videre er det et økt behov for vedlikehold av asfalt, skilt og oppmerking. Dette er forsøkt ivaretatt i 2023 gjennom midlertidige ordninger, men må gjøres mer økonomisk bærekraftig fra 2024. Det vil i tillegg komme kostnader på vedlikehold og evt nyinnkjøp av sykkelparken som er til utlån på sikt. Eventuelle mindreforbruk vil bli benyttet i prosjektet for oppgradering og enkelt vedlikehold av utstyr.

Til slutt er det et poeng at Eberg Trafikkgård har vært forsøkt overført til kommunen siden 2017. I denne perioden har det ikke vært høy aktivitet, verken for lærerkurs, pedagogisk læreplattform for skolen eller aktivitet i selve gården. Når kommunen overtar skal aktiviteten settes i system og målet er 100 % dekning i sesongen, samt mer intensiv rekruttering av lærere og instruktører og ikke minst timebruk på å sørge for at det skjer en systematisk trafikkopplæring i skolen fra 1. trinn. På den måten blir aktiviteten ved Eberg knyttet til kompetansebygging og ikke en enkelthendelse i 5. trinn.

Det ble i forkant av overtagelsen spesifikt bedt om erfaringstall fra fylket på medgått administrasjonstid i prosjektet og at dette burde komme fram i regnskapet til prosjektet før overføring. Det ble ikke fulgt opp.

PROSJEKTDATA		DATO. 28.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6654 Ringvålvegen, Lundvegen og vestover	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 350 meter gang- og sykkelveg inkludert kulvertutvidelse langs fv. 6654.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud for syklende og gående på nordsiden av Ringvålvegen i dag fra Lundåsen og vestover. Prosjektet tilrettelegger for bedre sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av handlingsprogrammet punkt 17. Sykkel, tabell 14: Sammenstilt info fra prosjektutvikling av sykkeltiltak (2).
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet tilrettelegger for bedre fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplan R20190006. Arbeid med byggeplan starter vår 23.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er ferdigstilt 2021. Det planlegges med at byggeplan kan ferdigstilles september 2023 og utbygging starter april 2024.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med Fv. 6654 Ringvålv. Fortau ved Lund Snupl. VA for Solbergåsen/Heimdal Bolig.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold: Usikkert omfang av mengder ved uttak av løsmasser/berg for bergskjæring. Grunnerverv. Kostnad for erstatning til ATB i byggetiden .

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13,4	2019	10%	
Merknad: 17 mill i 2023-kr med reelle indekser tom 2022, og 2,8% som budsjettert indeks 2023			

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

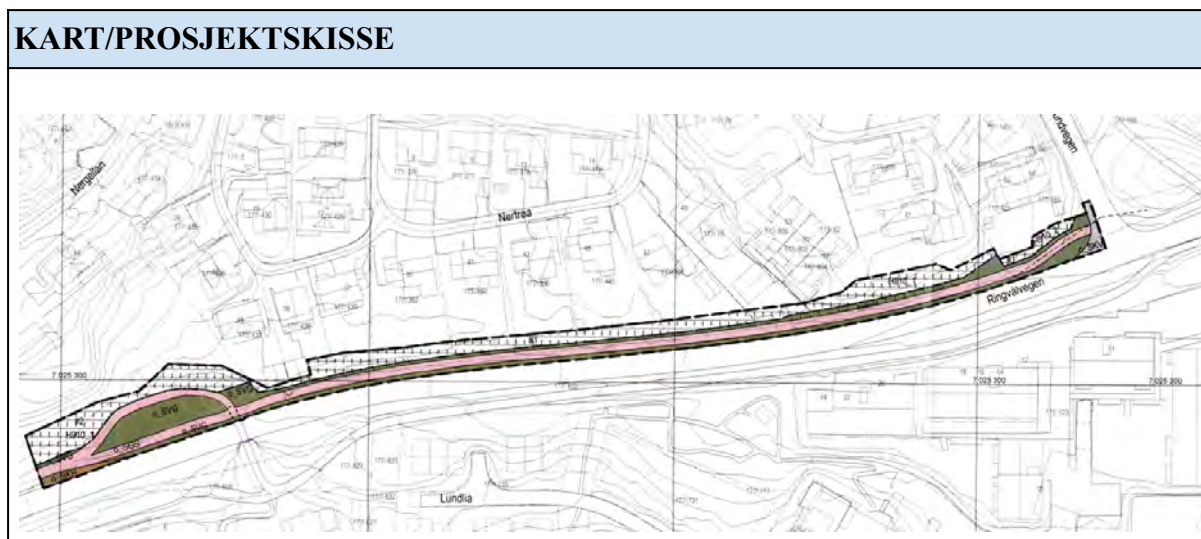
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	4	10			
Merknad:						

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



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planlegging og gjennomføring av mindre trafiksikkerhetstiltak som legger til rette for myke trafikanter. Tiltakene er så små at det ikke er hensiktsmessig å definere dem som egne prosjekt. Eksempler på type prosjekt: - Utbedring av overganger - Håndløpere og hvilebenker - Skilt og oppmerking - Mindre fortau og snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Justering av kantstein - Mindre utbedring av holdeplasser
Prosjektutløsende:	Enkle tiltak som ikke krever lange prosesser før gjennomføring, men som raskt vil bidra til økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og trygghetsfølelse for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil i ulik grad understøtte kommunens planer og strategier som KPA, Sykkelstrategi, Gåstrategi og Byvekstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Krever ikke reguleringsplan og vanligvis liten del av
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Må undersøkes i hvert enkelt tilfelle.
Usikkerhet i prosjektet	

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

Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	13,2	5	5	5	5	-
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Dette er prosjekter som i liten grad vil avvike fra reguleringsplanens formål, og sjelden krever dispensasjon/omregulering. Tiltakene krever ikke en omfattende byggeplan.
Forventet fremdrift:	Planlegging og gjennomføring i 2024

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4111 GS-veg mellom Fagottvegen og Vikhammeråsvegen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I Fagottvegen er det i dag ikke fortau, kun trafikkert veg som brukes som skoleveg. I øvre del av Fagottvegen er det regulert fortau fra sør og til Trompetvegen. Nedre del mangler det en løsning for, ettersom det her er boliger på begge sider og liten mulighet for breddeutvidelse. Alternative løsninger er utredet, og det er valgt å regulere gang- og sykkelveg mellom Fagottvegen og Vikhammeråsvegen, vest for boligene på nordsiden av Fagottvegen.
Prosjektutløsende:	Det er behov for fortau langs trafikkert veg som også er skoleveg.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil sikre en trygg forbindelse mellom bebyggelsen og skoleområdet
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1 Redusere CO ₂ utslipp Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Konseptutredning ferdigstilt. Trasévalg er bestemt
Innspill til prosjektfase:	Planområdet ligger i LNF-område.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle tiltak i samme område
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet mht grunnforhold, og tomtekostnader

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
31	2023	+/- 25% (P50)	
Merknad: Dato for anslag 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag.			

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	1	1	15	14	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA		DATO: 13.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 707 GSV Høstadkorsen - Berg	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	3,5 km gang- og sykkelveg langs fv. 707
Prosjektutløsende:	Trafikksikkerhet
Helhet/sammenheng:	Manglende bit for å gå sammenhengende tilbud for myke trafikanter langs Fv. 707 mellom Spondal og Rye
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikksikkerhet for myke trafikanter

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt Byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Utbyggingsperiode i 2023/2024
Samordning andre tiltak:	Ja, grusmasser fra Fv.6692 Innherredsveien, øst og fjellmasser fra Fv.6654 Ringvålvegen, fortau. Kan benyttes til motfyllinger (sikringstiltak) og forbelastning og plastring.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv. Områdestabilisering og tilgang på rene masser til dette.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
96,5	2022	10	24.05.2022	Byggherreoverslag	
Merknad:					

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

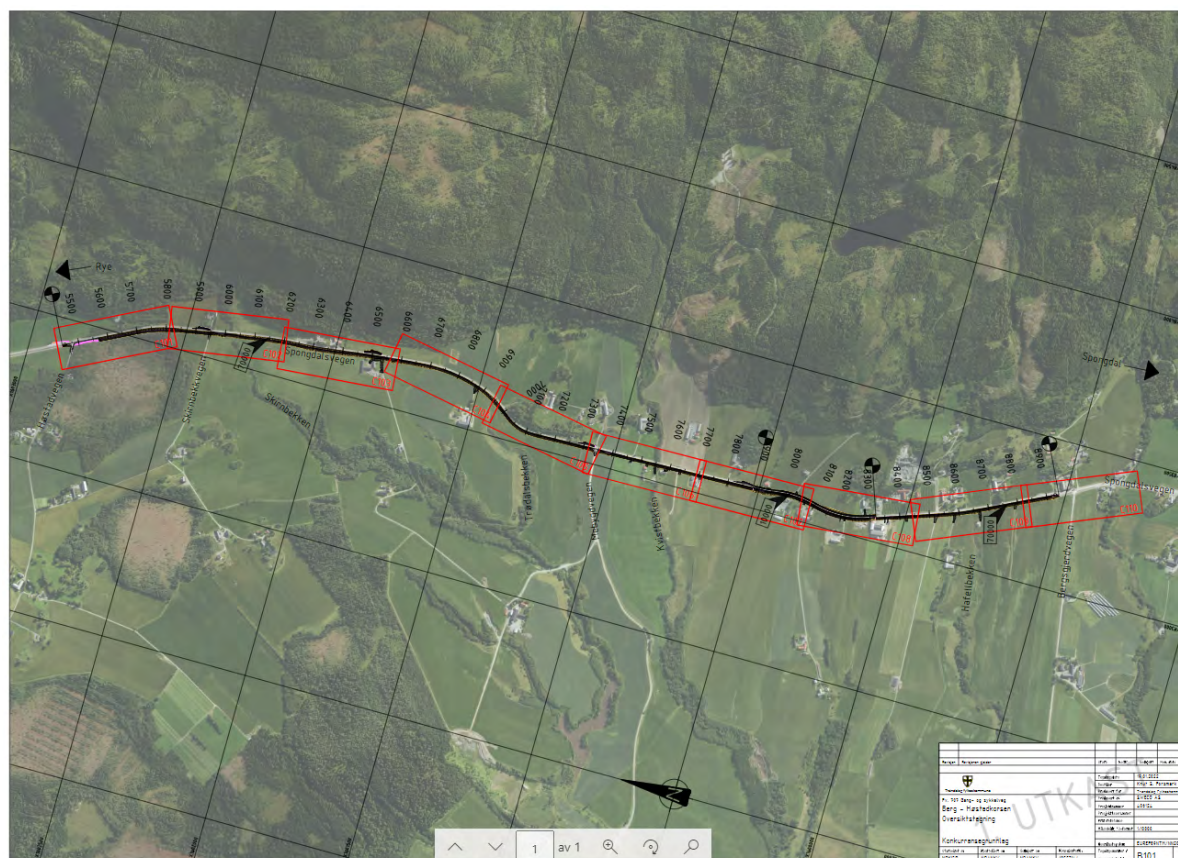
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6	20	53,2	20		

Merknad: Med forbehold om prinsippavklaring i grupper vedr. GSV i randkommuner utført vår 2023 fører til prosjektgjennomføring

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	22133TS Fv. 715 Trolla-Flakk Belysning	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablere vegbelysning på to strekninger på tilsammen 5,2 km
Prosjektutløsende:	Redusere ulykker
Helhet/sammenheng:	Blir tiltaket gjennomført vil det gi sammenhengende veglys mellom Trolla og Flakk.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bidra til reduksjon av antall trafikkulykker, jfr. mål 5 i Handlingsprogram for Miljøpakken 2022-2025 og mål 5 i Byvekstavtalen

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging, men med høyre bevilgning. Skal spille inn sak til PR på ulike alternativer
Planstatus:	Trenger ikke regulering. Det kan lages en forenklet byggeplan
Forventet fremdrift:	Kan bygges i 2024
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Ikke prosjektert

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

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

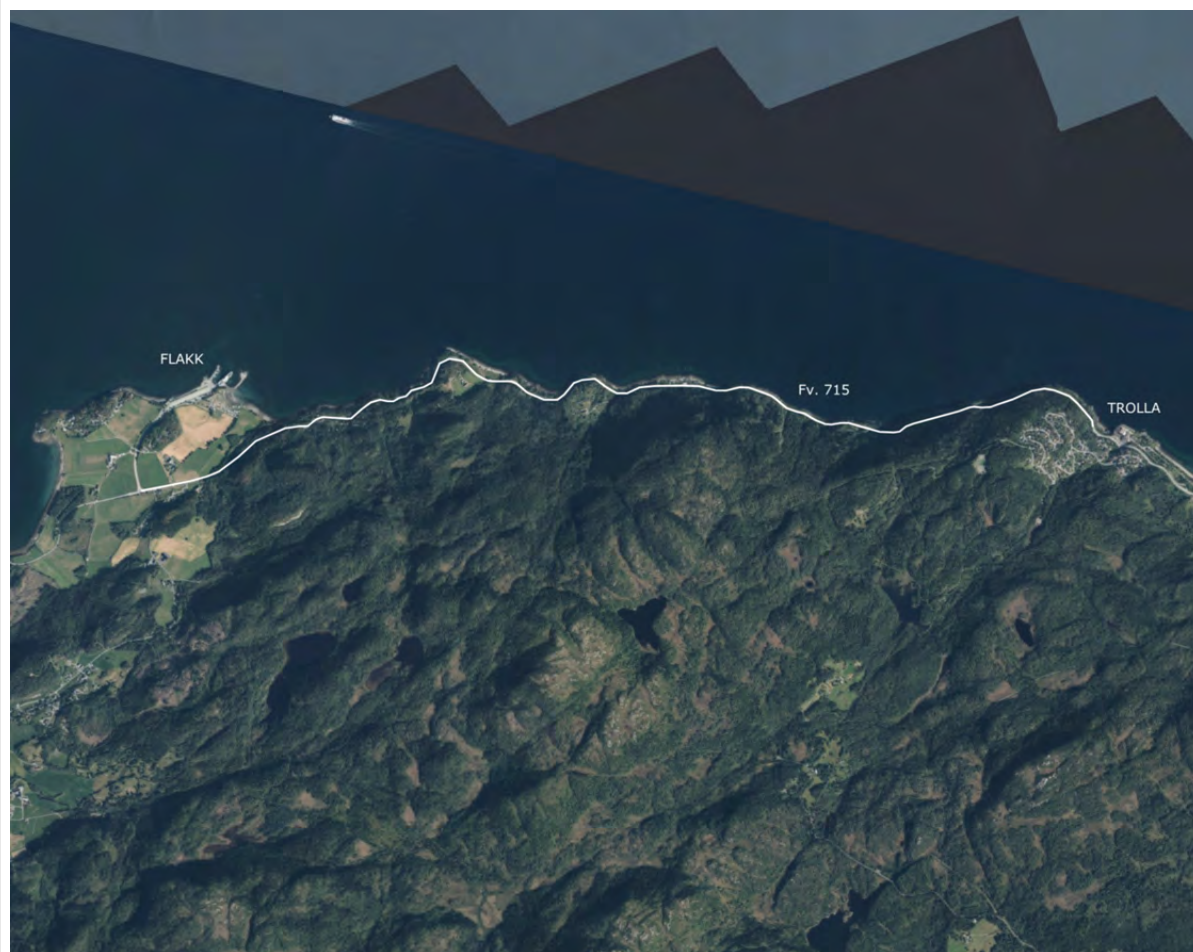
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4,5	12,5				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



31. Prosjektbeskrivelser sykkel

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Øvre og Nedre Bakklandet
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nye dekker i gate og fortau. Bredere fortau og innstramming av kryss.
Prosjektutløsende:	Dagens utforming gjør at både gående og syklende søker mot de delene av gateløpet som har jevnere underlag (sykkelheller og fortau), noe som gir et høyt konfliktnivå mellom gående og syklende, redusert framkommelighet og opplevd utrygghet. Dette gjelder spesielt for Nedre Bakklandet (delstrekning 4). Det er også vanskelig å ha høystandard vinterdrift med dagens utforming.
Helhet/sammenheng:	Strekningene er en del av hovednettet for sykkel på Klæburuta.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre framkommelighet for gående og syklende. Universell utforming. Økt attraktivitet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Bygging startet høsten 2023
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse våren 2026
Samordning andre tiltak:	Samkjøres med oppgradering av Bakklandsparken.
Usikkerhet i prosjektet:	Uventet funn i grunn. Hensyn til avvikling av VM på ski.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
68,5	2022	10	13.06.2022	SVV-metodikk	2023

Merknad: 12% std.avvik på anslag

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	16	14	24	18		

Merknad: Justert med antatt prisstigning 5% fra anslag i 2022, total ramme 72 mill

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæbuveien mellom Hans Osnes gate og Gløshaugveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Siste oppdatert	25.05.2023

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljprosjekteringsfase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Området har ikke reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2024-2025
Samordning andre tiltak:	Koordineres med øvrige strekningstiltak i Klæbuveien. Koordineres med utbygging av NTNU-campus Koordineres med separasjon av avløp og rørfornyng i regi av Trondheim kommune Kommunalteknikk Koordineres med Tensio, da de har vurdert å legge kabel langs vegen.
Usikkerhet i prosjektet	Forhold ved utskifting av rør Det kunne være behov for reguleringsplan på grunn av Tensio i prosjektet.

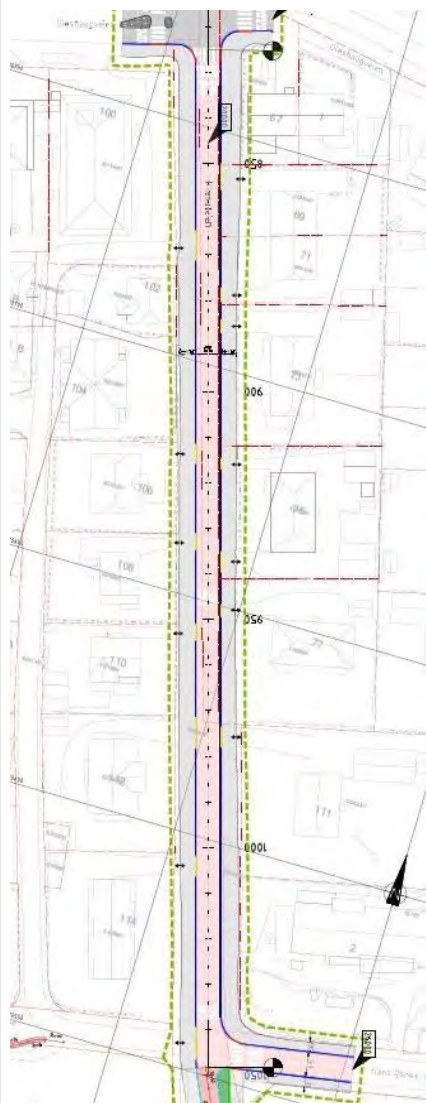
STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,3	2022	40 %	2023
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME

Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
22,6	2023	20%	2023	Forenklet	
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,8	2	17,8			
Prosjektfase:			Utbygging			
Merknad: <i>Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2022 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.</i>						

KART/PROSJEKTSKISSE


PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Lerkendal (Klæburuta delstrekning 13-16A)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging til bredere sykkelfelt i sør, stenging for andersensgjennomgangstrafikk ved holdeplass <i>Valgrindvegen</i> delstrekning 14, løsning av syklende i delstrekning 13, krysset med Strindvegen (sykkelsignal). Sykkelring på utside av rundkjøringen i kryss med S.P. Andersens veg (delstrekning 15) (trafiksikkerhetstiltak), og sør for denne (delstrekning 16A) ombygging av holdeplassene <i>Sorgenfri</i> mellom Bakkehellet og Øystein Møylas veg (kollektiv og sykkeltiltak), med sørgående sykkelfelt ført bak den vestre holdeplassen. Justering av holdeplass <i>Lerkendal 4</i> på sørsiden av Strindvegen, i delstrekning 13.
Prosjektutløsende:	Dagens sykkelfelt er for smale til å gi ønsket trygghet for alle syklende. Sykkelfelt opphører der det er bussholdeplasser. Løsning i kryss med Strindvegen (delstrekning 13) oppleves som uklar og farlig. Rundkjøringen i S.P. Andersens (delstrekning 15) veg er et ulykkespunkt der særlig tohjulinger er utsatt. Sør for rundkjøring og frem til Øystein Møylas veg er det busslommer, i strid med nylig vedtatte reguleringsplaner (delstrekning 16A).
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Anbefalte tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstilling av utbygging: 4. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter. Kan også inngå i større ombygging av Klæburuta lengre nord (<i>Klæbuveien mellom Hans Osnes gate og Gløshaugveien</i>) og sør (<i>Klæbuveien fortau</i>).
Usikkerhet i prosjektet	Ombygging av kryss med Strindvegen (delstrekning 13) er fylkesveg, og krever utbyggingsavtale. TRFK Vegforvaltning har bekreftet at anbefalt løsning kan legges til grunn. Innføring av sykkelsignal i krysset krever godkjenning av Vegdirektoratet. Det er god dialog med Vegdirektoratet og TRFK omkring løsninger som kan godkjennes. Anbefalt løsning forutsetter vedtak i formannskapet. Dette gjelder stenging for gjennomgangstrafikk ved holdeplass <i>Valgrindvegen</i> midt i delstrekning 14, samt de innovative grepene med "Malmø-humper" i armene på rundkjøringen i delstrekning 15 og smal kjørefeltbredde

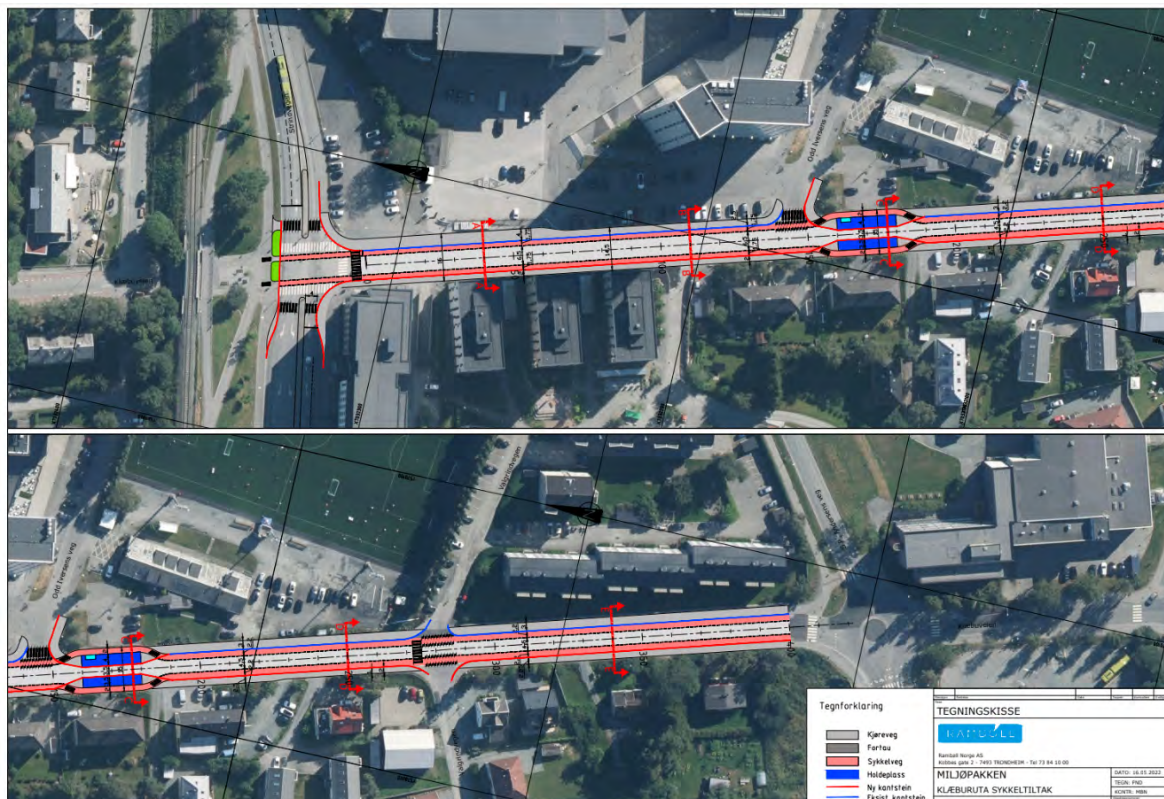
	på søndre del av delstrekning 14.
--	-----------------------------------

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
36 mill kr	2022	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Alternativ med fullt normert løsning i delstrekning 14 koster ca. 10 mill kr mer.			

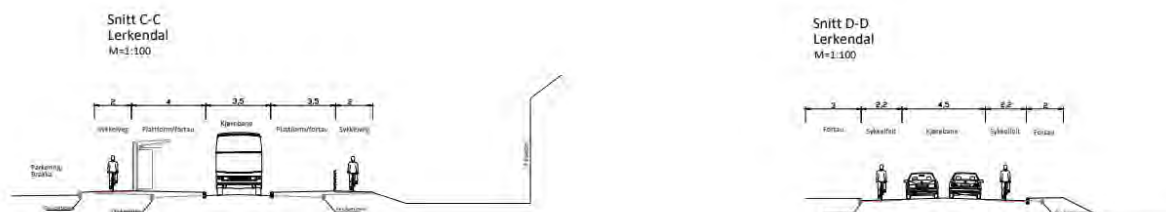
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1.5	2				
Merknad:						

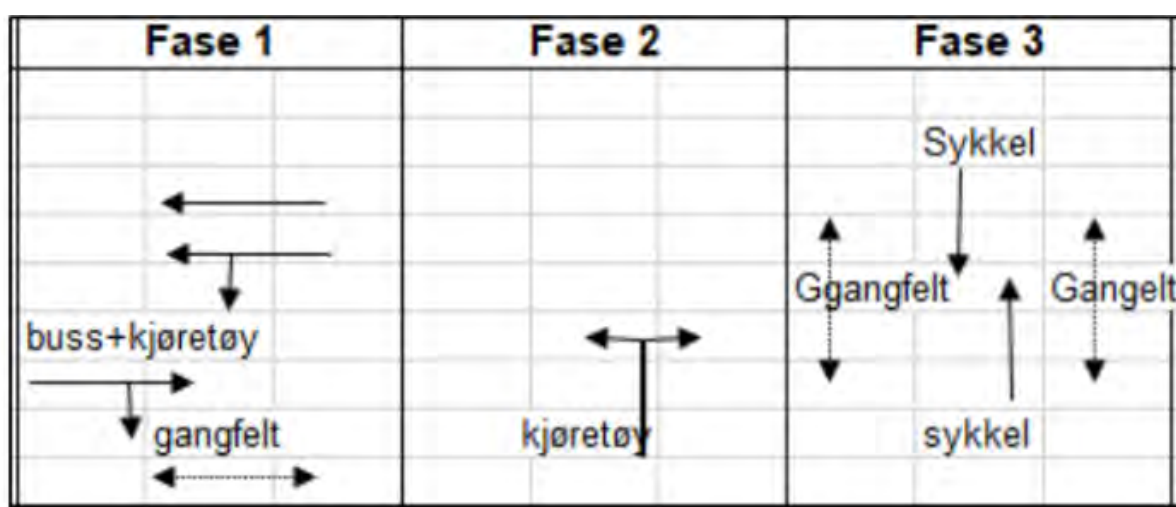
KART/PROSJEKTSKISSE	
	Delstrekning 13-16A i Planavklaring Klæburuta (konseptvalgarbeid) 13. Krysset Klæbuveien x Strindvegen 14. Klæbuveien mellom Strindvegen og S.P. Andersens veg 15. 36 + 16A: 150 meter av delstrekning 16, Klæbuveien mellom S.P. Andersens veg og Øystein Møylas veg (hele strekning 16 går frem til Baard Iversens veg), for å koble tilbudet sammen med TS-prosjektet som bygger fortau i Klæbuveien sør for Øystein Møylas veg.



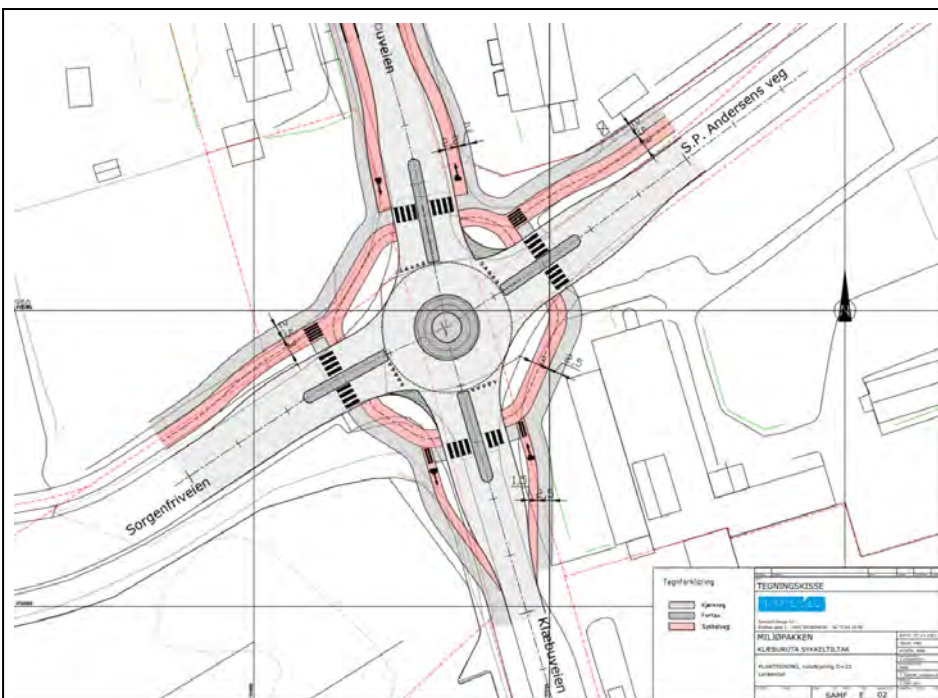
Plankart Lerkendal (delstrekning 13 og 14)



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



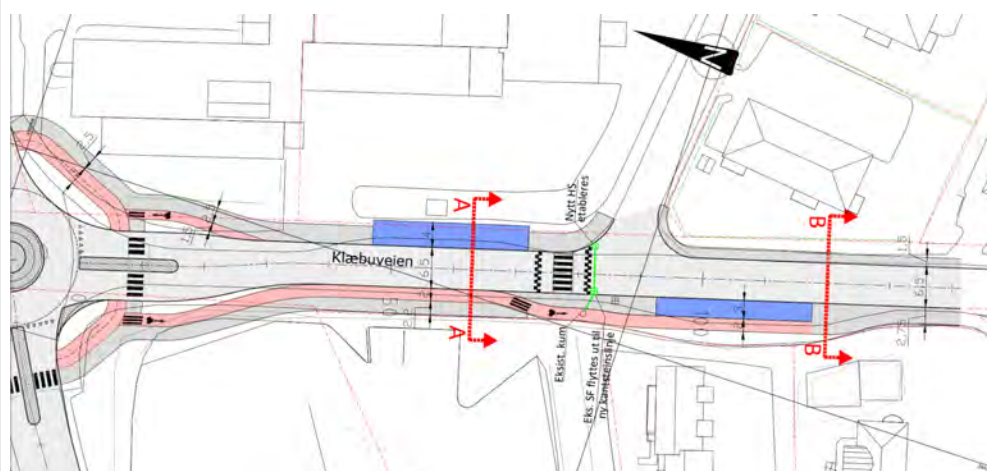
Faseplan for sykkelsignal i kryss med Strindvegen (delstrekning 13)



Plantegning rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15)



Illustrasjon rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15) sett mot sør



Plantegning Klæbuveien fra rundkjøring til Øystein Møylas veg (150 meter av delstrekning 16)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetruta, Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca 300 meter sykkelveg med fortau, samlet eller separert. På ca 65 meter foreslås det sykling mot envegskjøring for å begrense inngrep i privat areal (hager og kirke).
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende. Det går buss på deler av strekningen. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for mange. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket gjennomføres på en strekning som inngår i det vedtatte hovedsykkelnettet fra 2014. I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Komplett planforslag levert våren 2022. Planforslaget ble lagt ut på høring 1. desember 2022, med høringsfrist 23. januar 2023.
Forventet fremdrift:	Forventer vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023. Mulig bygging fra 2026-2028.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen. Det er aktuelt å samordne byggeprosjektet med Trondheim kommunes behov for ledningsfornyelse på strekningen mellom Kong Inges gate og Harald Bothners veg. Det kan være aktuelt å samordne tiltaket på denne strekningen med

	øvrige planlagte tiltak for gående og syklende på Brøsetruta.
Usikkerhet i prosjektet:	Saksbehandlingen har tatt tid. Det er fortsatt usikkert når reguleringsplanen endelig vedtas. Grunnerverv

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13 mill	2020	40	2021

Merknad:

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
20	2023	10	08.05.2023	SVV	

Merknad:

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

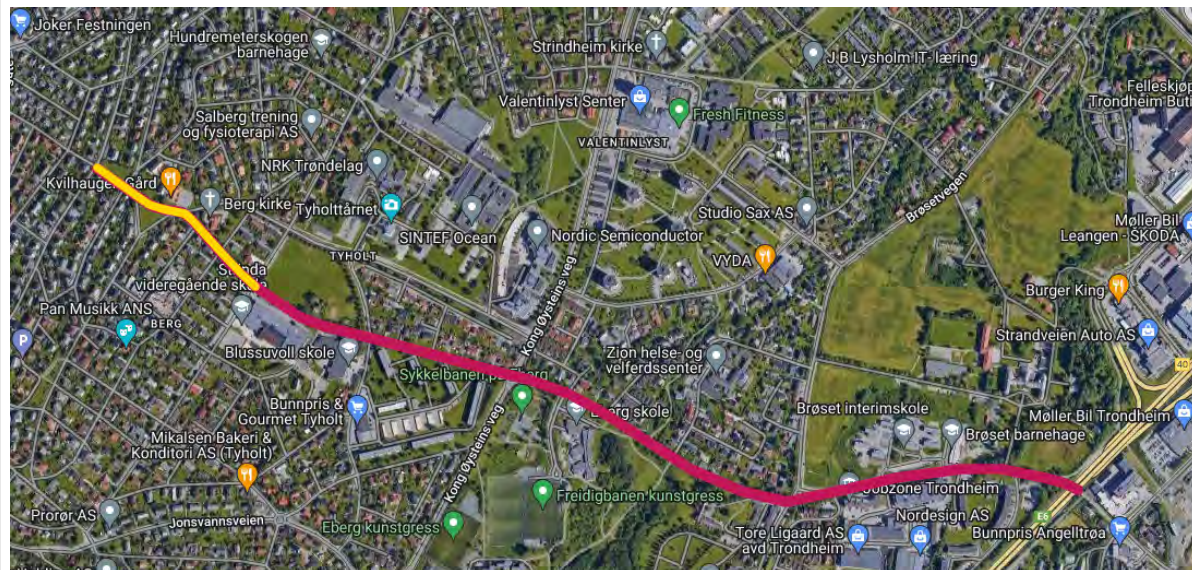
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	3		15		

Merknad: *

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart: Strekningen som reguleres er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Planforslag Brøsetruta vest datert 7.2.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetruta - Granåsvegen: Brøsetvegen - Henrik Ourens veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Strekningen er ca 500 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau og etablering av sykkelkryssinger over tre boligkater og en større adkomst til et nytt boligområde. Strekningen er under regulering av privat utbygger. Løsning for sykkeltiltak er basert på Miljøpakkens forprosjekt.
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Sykkelveginspeksjonen i 2018 påpekte behov for oppgradering av kryssene på strekningen på grunn av uklare vikeforhold til sideveger og adkomster, slik at strekningen fremstår mer enhetlig og mer lesbar for trafikantene. Ombygging til sykkelveg med fortau bidrar til separering av gående og syklende. Strekningen inngår i skoleveg til Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole, samtidig som den knytter boligområder i Trondheim øst til Midtbyen/Tyholt.
Helhet/sammenheng:	I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa. Strekningen er en del av vedtatt hovedsykkelnett fra 2014.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikkssikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplanen "Granåsvegen 1,3 og 9" er under utarbeidelse.

	Høringsfristen gikk ut 13.3.2023. Privat utbygger.
Forventet fremdrift:	Det forventes vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023, slik at arbeidet med byggeplan kan starte i 2024.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen. Det er per tiden fire reguleringsplaner som involverer sykkelveg med fortau som pågår, i noe ulik fase, inn mot krysset mellom Brøsetvegen/Sigurd Jorsalfars veg/Granåsvegen(Brøsetekra). I tillegg pågår reguleringsarbeid for Bromstadruta (Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen)
Usikkerhet i prosjektet:	Reguleringsplanen utarbeides av en privat forslagsstiller, og Miljøpakken/Trondheim kommune kan derfor i liten grad påvirke fremdriften i reguleringsarbeidet. Grunnlaget for anslaget er basert på materialet fra forprosjektet til Brøsetruta. Det er derfor iberegnet større usikkerhet i anslaget pga prosjektets modenhet.

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18 mill *	2020	40	2021

Merknad: * Når det ble gjort kostnadsberegninger i forprosjektet var det med 200 meter som ikke lenger er inkludert i dette prosjektet, men i prosjekt Bromstadruta.

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
18,5	2023	10	08.05.2023	SVV	

Merknad:

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

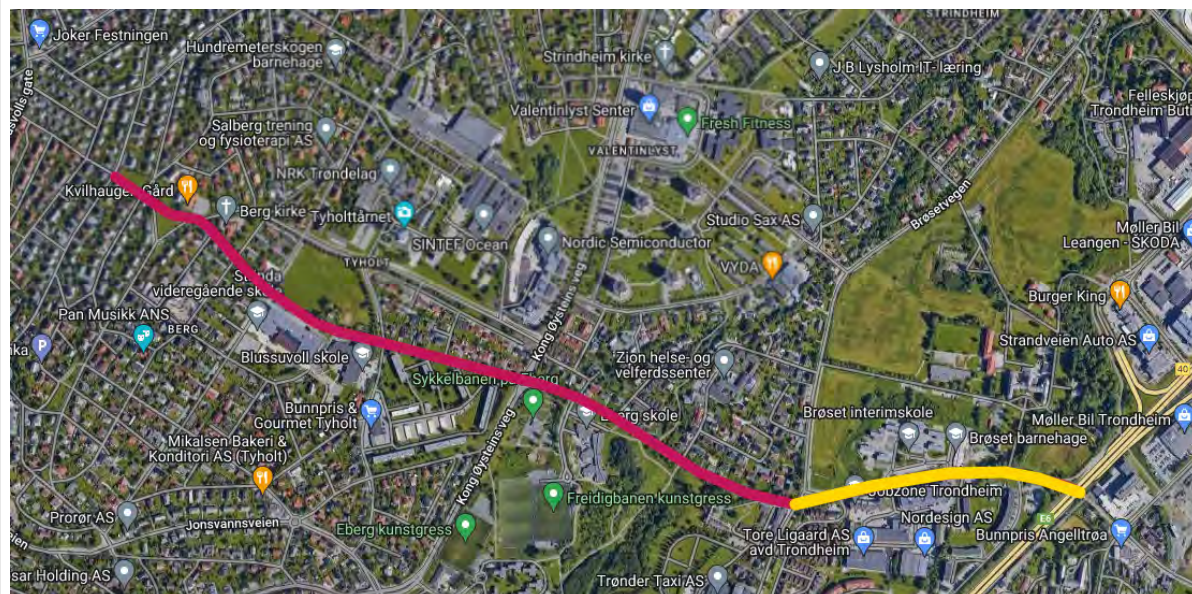
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	3		14		

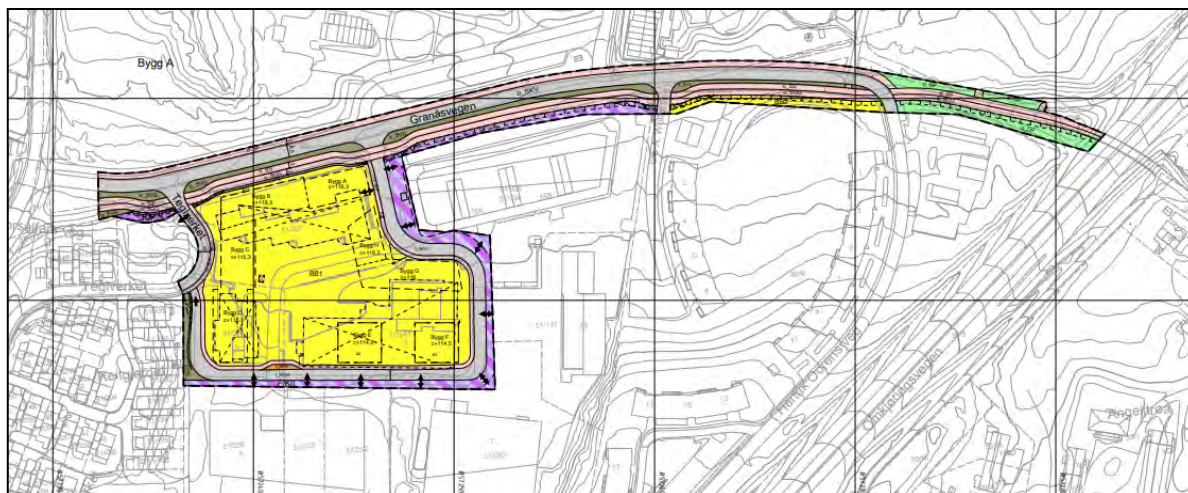
Merknad: *Strekningen er regulert i privat regi "Granåsvegen 1,3 og 9", men det foreligger ikke rekkefølgekrav til utbygger om utbygging av sykkelveg med fortau.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult. Strekningen er under regulering av privat utbygger, men planen har ikke rekkefølgekrav om bygging av sykkelveg med fortau. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Reguleringsplankartet som ble sendt på høring og som ble brukt til underlag for anslaget.

PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen, Øst	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan, byggeplan og Utbygging)
Planstatus:	Varsel om oppstart er utført. 1. gangs behandling sommer 2023.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan ila 2023
Samordning andre tiltak:	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsveien-Blaklivegen - Vest støyskjerming. Fv.6658 Torbjørn Bratts veg – Utleirvegen regulering av Sykkelveg med fortau.
Usikkerhet i prosjektet:	Planprosess og Grunnerverv

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65	2023		
Merknad: Styringsmål hentet i vedtatt HP 23-26. Ikke utført anslag på dette prosjektet			

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

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

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

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	7	10	50	23		

Merknad:

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

PROSJEKTDATA		DATO: 20.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder sykkelveg med fortau, avkjørsels- og krysssanering, samt etablering av kollektivfelt. Dagens gang- og sykkelveg-tilbud gjøres om til sykkelveg med fortau (bredder: sykkelveg = 4 m/fortau = 2,5 m). En viktig del av tiltaket er å vurdere kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen. Strekningen mellom Nardokrysset (omkjøringsvegen) og Steindalsvegen er på ca. 665 m. Eksisterende forprosjekt kvalitetssikres i 2023.
Prosjektutløsende:	Økt fortetting i området og en økt andel gående/syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen har en unaturlig utforming siden Othilienborgvegen er «gjennomgående», det er behov for å vurdere ulike løsninger i dette kryssområdet som en del av tiltaket. Valg i kryssområdet kan være førende for andre tiltak som f.eks. hvilken side av vegen sykkelvegen med fortau skal lokaliseres.
Helhet/sammenheng:	• Tiltak for å forbedre kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen til kunne forbedre framkommeligheten og trafiksikkerheten i området, samtidig som det kan frigi areal til fortau og sykkelveg med fortau. • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). • Syklende vil få en mer effektiv og trafiksikker transportveg. • Avkjørselssanering/kryss-sanering vil forbedre trafiksikkerheten • Vurdering av støytiltak
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan

Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn sommeren 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt desember 2024.
Samordning andre tiltak:	Andre tiltak langs Utleirvegen og Torbjørn Bratts veg (fv. 6658)
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnnerv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring.

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
75,9	2019	+/- 40%	
Merknad: Styringsmålet er basert på anslag fra forprosjekt, 2019 (delstreking 2 og 3). Gjelder utarbeidelse av byggeplan og bygging (ekskl. Kostnader til reguleringsplan).			

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

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

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

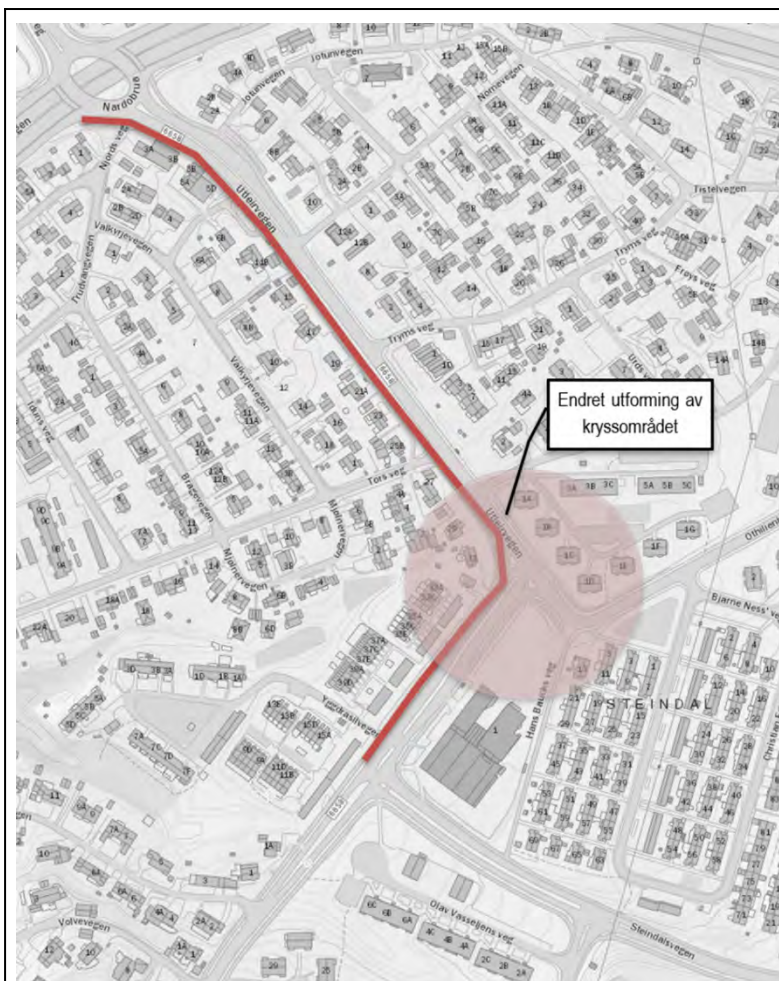
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	10				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA		DATO: 20.03.2023
Prosjektnavn:	22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens gang- og sykkelveg-tilbud gjøres om til sykkelveg med fortau (bredder: sykkelveg = 4 m/fortau = 2,5 m). Strekningen er på ca. 830 m. Som en del skal det også vurderes bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken og utbedring av kryss og avkjørsler. Eksisterende forprosjekt kvalitetssikres i 2023.
Prosjektutløsende:	Økt fortetting i området og en økt andel gående/syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Holdeplasser må utbedres iht. TK/TRFK sin kollektivstrategi for denne ruta.
Helhet/sammenheng:	- Tiltaket vil kunne bedre/effektivisere kollektivtilbudet på strekningen. - Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). Syklende vil få en mer effektiv og trafikkssikker transportveg.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til å nå delmål 1-5 i Byvekstavtalen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan ikke godkjent
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn i løpet av første kvartal 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt sommeren 2024.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak langs Torbjørn Bratts veg, Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg: - R20210040 - R20220032 - R20210036 - R20210030 Fv6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen (TRFK)
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnverv, usikkerhet knyttet til planprosesser.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
41,5	2019	+/- 40%	2022

Merknad: Styringsmålet er basert på anslag fra forprosjekt, 2019 (delstrekning 1). Gjelder utarbeidelse av byggeplan og bygging (ekskl. Kostnader til reguleringsplan).

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

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

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

Merknad:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

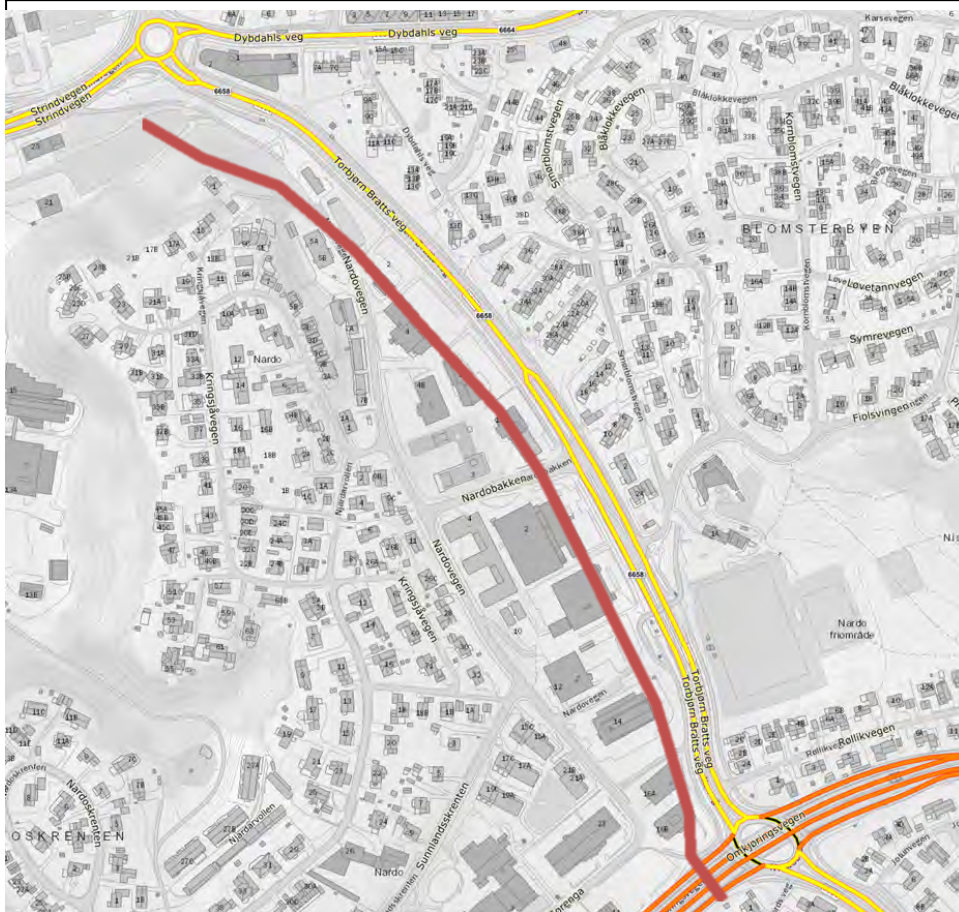
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	10				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Industrivegen - Gang-/sykkeltilbud på vestsiden
Ansvarlig etat:	<i>Trondheim kommune</i>

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utrede tilbud for gående og syklende på vestsiden av Industrivegen mellom Sivert Thonstads veg og Johan Tillers veg. Politisk bestilling i behandling av trafikksikkerhetsplanen for Trondheim i bystyret mai 2021.
Formålet med tiltaket:	Øke trafikksikkerheten og tilgjengeligheten for gående og syklende i området. Mindre deler av strekningen er allerede etablert med sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen og målet er å skape et mer sammenhengende tilbud for syklende og gående.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. - Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredshet

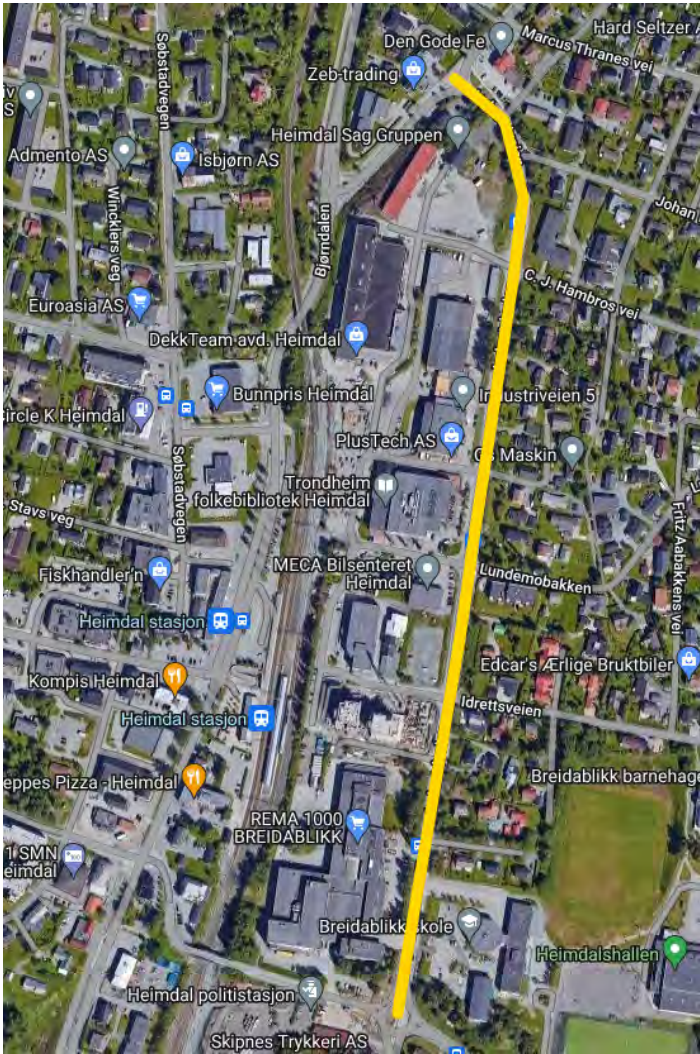
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	<i>Prosjektutvikling ferdig</i>
Innspill til prosjektfase:	<i>Detaljplanlegging - reguleringsplan</i>
Planstatus:	<i>Tiltaket krever reguleringsplan</i>
Forventet fremdrift:	<i>Oppstart reguleringsplan 2024.</i>
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	<i>Grunnforhold</i>

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
81,0	2022	40	PR januar 2023
Merknad:			

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,7	3,5	9,8	67		
Prosjektfase:	Prosjekt-utvikling	Regulering og	Detaljplanlegging - Byggeplan og Grunnerverv	Utbygging		
Merknad: Kostnadsestimat med 40 % usikkerhet.						

KART/PROSJEKTSKISSE
 <i>Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult.</i>

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bro Rosenborgbassenget
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. To alternativer for plassering (se figur nederst) vurderes. Brua vil bli ca 90-100 meter lang. Ny bru vil gi en god tidsbesparelse sammenlignet med å gå i de omkringliggende gatene, og vil inngå i en fin trasé langs elva, uten biltrafikk.
Prosjektutløsende:	Formålet med brua er å gi trygg og effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Solsiden/Midtbyen og ny bydel på Nyhavna, samt øvrige bydeler i østbyen. Jernbanen og fylkesveg 706 ligger som en barriere mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn. Ny bru over Rosenborgbassenget vil gi en ekstra adkomst til Nyhavna fra sentrum, og vil bidra til bedre tilgjengelighet for nye beboere på Nyhavna til både Midtbyen og Nedre Elvehavn.
Helhet/sammenheng:	Brua er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. Brua er vist som ny sykkelvei i forslag til ny kommuneplanens arealdel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Dette prosjektet vil bidra til måloppfyllelse for delmål knyttet til nullvekst og miljøvennlige reiser, og særlig mål om at by- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelige for alle. Ny bru vil inngå i elvepromenaden, langs Nidelva, og er en oppfølging av vedtak om Gåstrategi for Trondheim, om å øke andelen av befolkningen som går 30 eller 60 minutter til reisemål, og øke andelen av befolkningen som er aktive.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) inkludert plan og designkonkurranse.
Planstatus:	Tiltaket er under regulering. Brua er et rekkefølgekrav i kommunedelplanen for Nyhavna.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Reguleringsplan: Vår 2025 Byggeplan: 2025-2027 Utbygging: 2028-2029
Samordning andre tiltak:	Avklares i byggeplanfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Disse usikre faktorene påvirker kostnadsnivået på prosjektet: - Forurensede masser - Grunnforhold - Grunnerverv

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2020	-30% / +50%	2021

Merknad: Total kostnad avhenger av hvilket alternativ som velges.

Alternativ 1: 71 mill

Alternativ 2: 77 mill

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

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

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

Merknad:

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

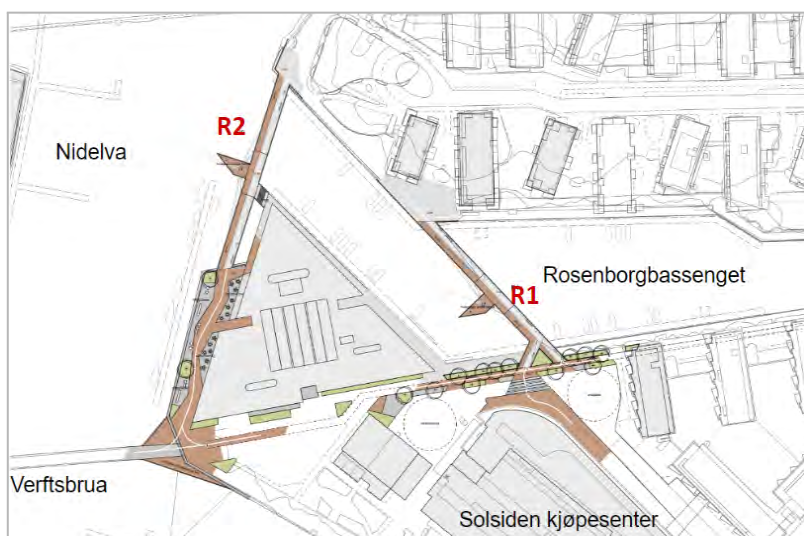
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	10,8*				

Merknad: * 3 mill er forskuttet i PR 55/22.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skissen viser de to alternativene (R1 og R2) som er utredet i tidlig fase.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Bro Rosenborgbassenget
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. To alternativer for plassering (se figur nederst) vurderes. Brua vil bli ca 90-100 meter lang. Ny bru vil gi en god tidsbesparelse sammenlignet med å gå i de omkringliggende gatene, og vil inngå i en fin trasé langs elva, uten biltrafikk.
Prosjektutløsende:	Formålet med brua er å gi trygg og effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Solsiden/Midtbyen og ny bydel på Nyhavna, samt øvrige bydeler i østbyen. Jernbanen og fylkesveg 706 ligger som en barriere mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn. Ny bru over Rosenborgbassenget vil gi en ekstra adkomst til Nyhavna fra sentrum, og vil bidra til bedre tilgjengelighet for nye beboere på Nyhavna til både Midtbyen og Nedre Elvehavn.
Helhet/sammenheng:	Brua er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. Brua er vist som ny sykkelvei i forslag til ny kommuneplanens arealdel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Dette prosjektet vil bidra til måloppfyllelse for delmål knyttet til nullvekst og miljøvennlige reiser, og særlig mål om at by- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelige for alle. Ny bru vil inngå i elvepromenaden, langs Nidelva, og er en oppfølging av vedtak om Gåstrategi for Trondheim, om å øke andelen av befolkningen som går 30 eller 60 minutter til reisemål, og øke andelen av befolkningen som er aktive.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) inkludert plan og designkonkurranse.
Planstatus:	Tiltaket er under regulering. Brua er et rekkefølgekrav i kommunedelplanen for Nyhavna.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Reguleringsplan: Vår 2025 Byggeplan: 2025-2027 Utbygging: 2028-2029
Samordning andre tiltak:	Avklares i byggeplanfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Disse usikre faktorene påvirker kostnadsnivået på prosjektet: - Forurensede masser - Grunnforhold - Grunnerverv

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2020	-30% / +50%	2021

Merknad: Total kostnad avhenger av hvilket alternativ som velges.

Alternativ 1: 71 mill

Alternativ 2: 77 mill

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

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

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

Merknad:

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

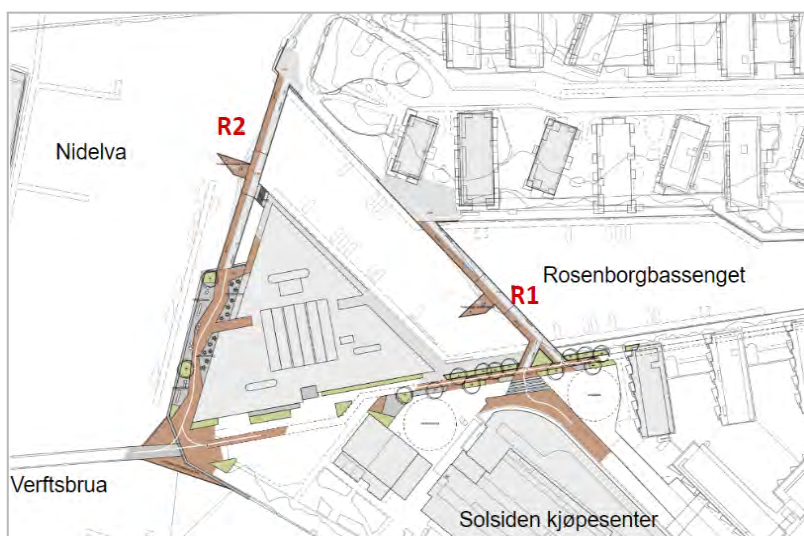
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	10,8*				

Merknad: * 3 mill er forskuttet i PR 55/22.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skissen viser de to alternativene (R1 og R2) som er utredet i tidlig fase.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg
Tiltaksområde:	TS/Sykkel
Vegkategori:	Kommunal
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Siste oppdatert	20.04.2023

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder Kongsvegen fra Saupstadringsen(nord) til Nedre Flatåsveg. Denne strekningen binder Saupstad og Flatåsen sammen, men er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, på tross av et manglende tilbud. Det er etablert en metrobussholdeplass på strekningen som trolig genererer mer gangtrafikk enn tidligere. Fartsgrensen er 60 km/t og trafikkmengden er 14.000. Høyt fartsnivå og høy trafikkmengde er ingen god kombinasjon trafikksikkerhetsmessig med dårlig/ingen tilrettelegging for myke trafikanter.
Formålet med tiltaket:	Denne strekningen skal bli trafikksikker og trygg å ferdes på for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til at det blir enklere og tryggere å reise miljøvennlig. Oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - regulering
Planstatus:	Tiltaket utløser behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2025-2026
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet	- ervervskostnader og kostnader til midlertidig beslag og istandsetting - endring i omfang og kvalitet - klimakrav, fossilfri drift evt. utslippsfritt - eventuelt forurensset grunn - eller kostnader på grunn av vanskelige grunnforhold - markedssituasjon

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

125,4	2023	40%	2024
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME

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

Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,5	2,5			120,4

Merknad:

1,5 millioner tidligere bevilget til PU er ikke inkludert i tabell

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Tordenskiolds gate / Smedbakken
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 380 meter sykkelveg: • Erling Skakkes gate (Delstrekning (DS) 1): 100 m sykkelveg med fortau nordre side mellom Smedbakken og sykkelhotellet ved teateret • Smedbakken (DS 2): 130 m sykkelveg med fortau vestre side • Tordenskiolds gate (DS 3 og 4): 150 m sykkelveg med fortau vestre side • Stenging av kryss C, Hans Hagerups gate • Trapesump ved kryss B, Smedbakken • Ombygging av kryss med Kongens gate (Kryss D): kortere gangfelt nordre side, sykkel signal over vestre arm av krysset • Ombygging av kryss med Sandgata (Kryss F): kortere gangfelt søndre og østre side, sykkel signal over vestre arm av krysset.
Prosjektutløsende:	<i>Plan for sykkeltiltak på kommunal veg (Bystyret 25. mars 2021)</i> <i>Gatebruksplan for Midtbyen (Bystyret 25. mars 2021).</i>
Helhet/sammenheng:	Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt <i>Gatebruksplan for Midtbyen</i> . Tiltak (5a) i <i>Plan for sykkeltiltak på kommunal veg</i> .
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Bedre framkommelighet for gående med universell utforming av fortau og kryss.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstilling av utbygging: 4. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann). TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR)
Usikkerhet i prosjektet:	Kulturminner i grunnen ifm VA-tiltak og og øvrige vegtiltak. Forutsetter vedtak i formannskapet, da prosjektet er lokalisert i Midtbyen. Vedtak om finansiering kommer tidsnok til at muliggjøre totalentreprise i gateprosjektet Kongens gate.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
58	2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad:			

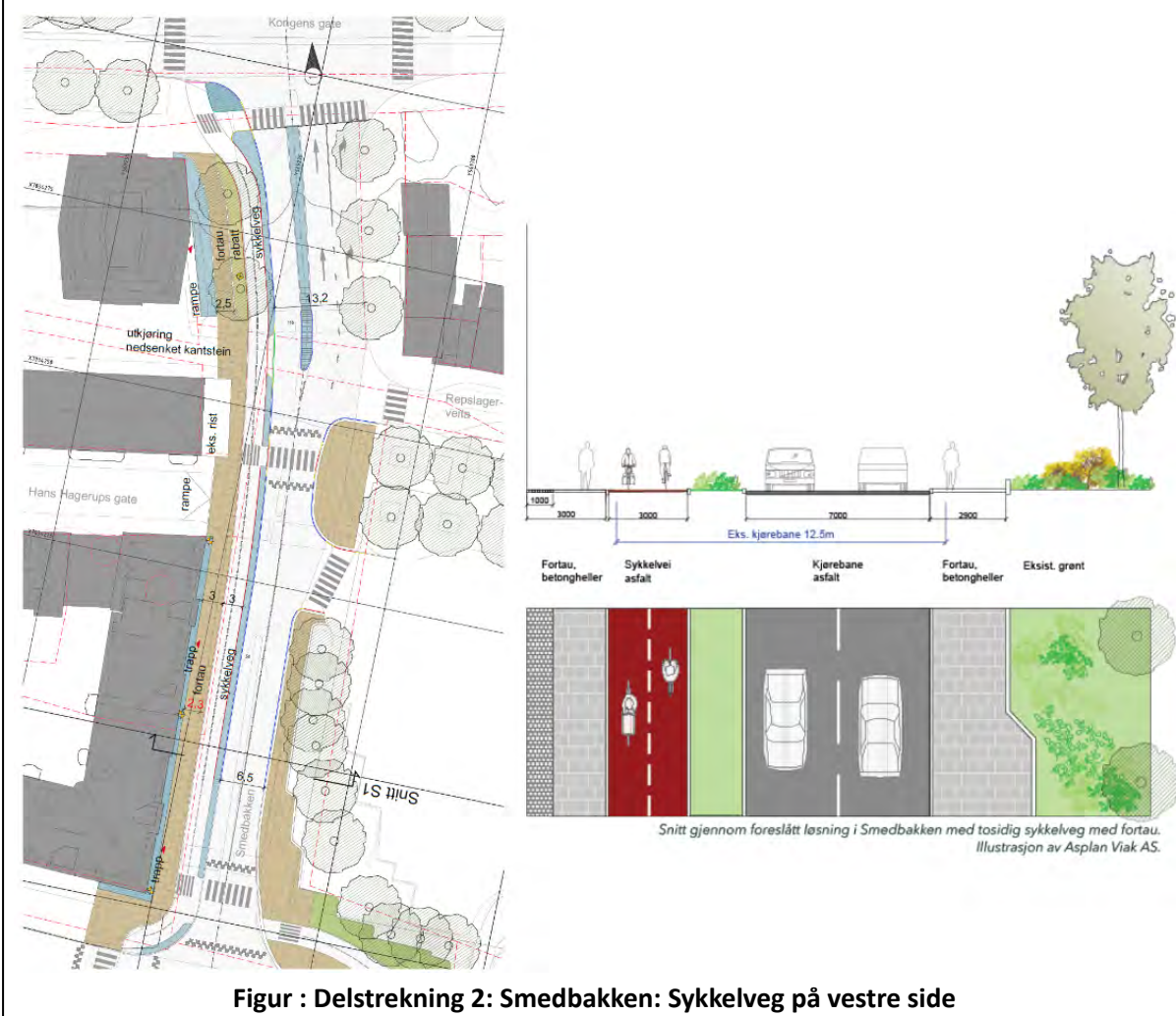
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5				
Merknad:						

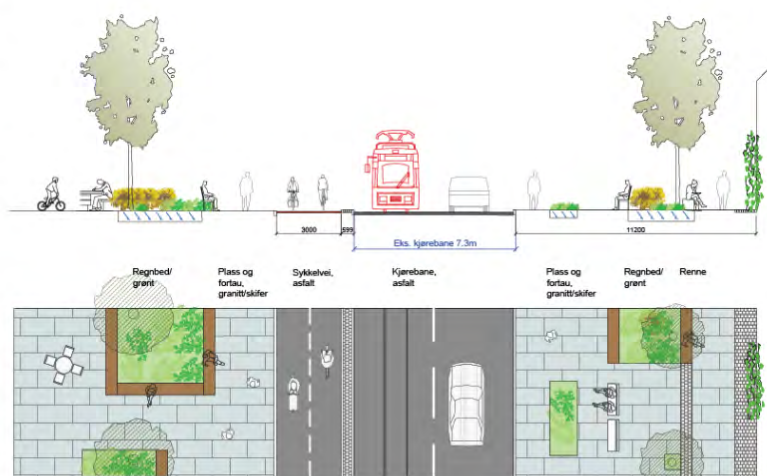
KART/PROSJEKTSKISSE
 The image is an aerial photograph of a residential area in Smedbakken. A yellow line runs vertically through the center, labeled 'Tordenskiolds gate'. To the left, a blue line is labeled 'Gateprosjekt Kongens gate'. At the bottom, a yellow line is labeled 'Erling Skakkes gate'. A red dashed line runs horizontally across the middle. Red numbers 1, 2, 3, and 4 are placed at various points along the yellow line. Letters A, B, C, D, E, and F are also placed at specific locations. A small orange box is labeled 'Sykkelsenteret'.
Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken



Figur : Delstrekning 1: Erling Skakkes gate vest for Trøndelag teater



Figur : Delstrekning 2: Smedbakken: Sykkelveg på vestre side



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

Figur: Parsell 3-4: Tordenskiolds gate: Sykkelveg på vestre side

PROSJEKTDATA		DATO: 31.03.2023
Prosjektnavn:	22121S/22122S/22123S Hovedsykkelveg, Heimdal-Selsbakk	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen en strekning på ca 4,2 km blir delt opp i to delstrekninger med en reguleringsplan for hver (I årsbudsjet 2022 lå dette som tre delstrekninger. Del 1 og del 2 fra 2022 er nå slått sammen til Søbstadvegen - okstadøy, og Del 3 fra 2022 er Okstadøy - Selsbakk): • Søbstadvegen – Okstadøy • Okstadøy - Selsbakk Strekningen er en del av hovedsykkelruta “Heimdalsruta” Det planlegges ny hovedsykkelveg med fortau som omfatter en utvidelse av dagens gang- og sykkelveg som skiller gående og myke trafikanter med lav hastighet fra syklende i Bjørndalen. Bredder og utforming planlegges med utgangspunkt i Håndbok N100 Veg og gateutforming og «Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim». Prosjektet vil vurdere flere bredder på sykkelvegen og på fortauet. Maksimal bredde vil være 4 meter på sykkelvegen og 2,5 meter på fortauet. Smalere løsning kan være aktuelt. Prosjektet skal vurdere planfri kryssing med sykkelbru i Forsøkslia.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud, for å nå fylkestingets mål om at Trondheim skal være landets beste sykkelby. Økt foretting i området, en økt andel gående/syklende og tilstøtende strekninger med oppgradert/forbedret tilbud for gående og syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Det er mange syklende på strekningen og ruta inngår som en del av de mest brukte pendelrutene til/fra Trondheim sør. Fall/stigning på strekningen (og el-syklister) gir høy hastighet på syklistene, som ikke er separert fra gående. Dette i sammenheng med den høye andelen syklende gir svært utrygge forhold for gående. Farlige kryssområdet ved Nyveilia og ved Forsøkslia.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er den del av hovedvegnett for sykling i

	Trondheim. Sykkelveg med fortau vil bidra til et sammenhengende system (uten systemskifte) mellom Heimdal og Trondheim. Tiltaket følger opp Fylkestingets vedtok i sak 76/20 om økt sykkelsatsing i Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Rammebetingelser i Byvekstavtalen for 2019-2029 gir føringer for sykkelsatsingen. Det er et overordnet mål i Byvekstavtalen at all vekst i persontransport i storbyområder skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette målet bidrar til å redusere klimagassutslipp, luftforurensing, kø og støy, og har stor betydning for å utvikle byer og tettsteder til å bli mer attraktive og bærekraftige. Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5. Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafiksikkerhet og færre forsinkelser. Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafiksikkert å sykle, og at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Dette vil være et ledd i å oppnå Miljøpakkens mål. Strekningen er også i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Det er utarbeidet planinitiativ og bedt om oppstartsmøte med Trondheim kommune for reguleringsplanen. Byggeplan ikke igangsatt.
Forventet fremdrift:	Vedtatt reguleringsplan del nord 2024 og del sør 2025.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med Statens vegvesen sin regulering i nord mot Sluppen, reguleringsplan for Forsøkslia og Trondheim kommune sine planer for gang- og sykkelveg langs Forsøkslia.
Usikkerhet i prosjektet:	Dårlige grunnforhold - resultatet av grunnundersøkelser kan ha stor betydning for økonomi og valg av løsning. Marked, grunnnerv, anleggsgjennomføring og usikkerheter knyttet til reguleringsplanprosesser. Leirelva er viktig bekkeled for anadrome laksefisk.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging				
	Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Søbstadvegen - Okstadøy	354	2023	40%	2022
Okstadøy - Selsbakk	298	2023	40%	2022
Merknad:				

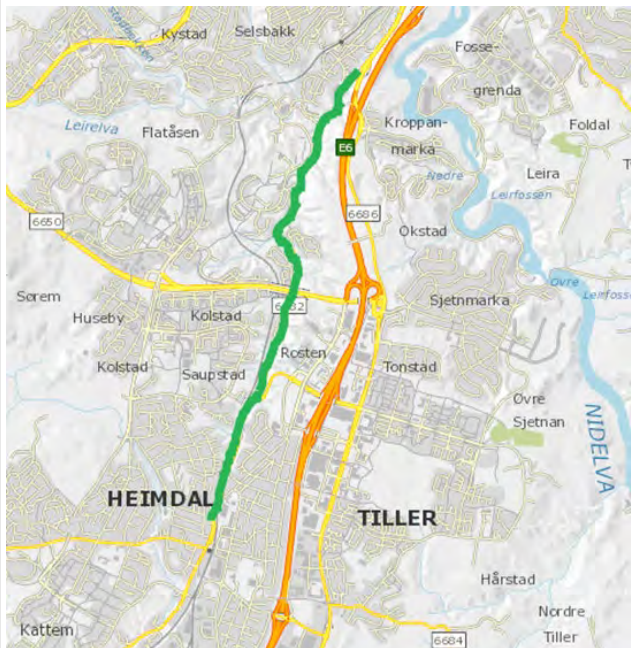
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
Beløp (mill):	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Søbstadvegen - Okstadøy	3,5	2	10	163	175	
Okstadøy - Selsbakk	3,5	20	100	163	12	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE	
	Strekningen Heimdal – Selsbakk markert med grønn farge.

PROSJEKTDATA		DATO: 28.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket kan gjennomføres uten reg.plan med frivillig avtale med NTNU
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling byggeplan 2024
Samordning andre tiltak:	Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdrift: Byggeplan kan utløse behov for reguleringsplan.

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

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

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

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

Merknad:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

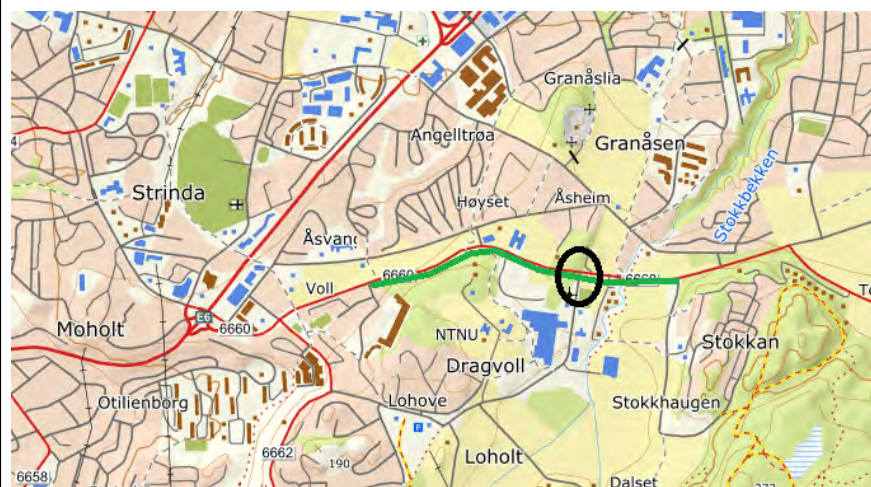
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	5				

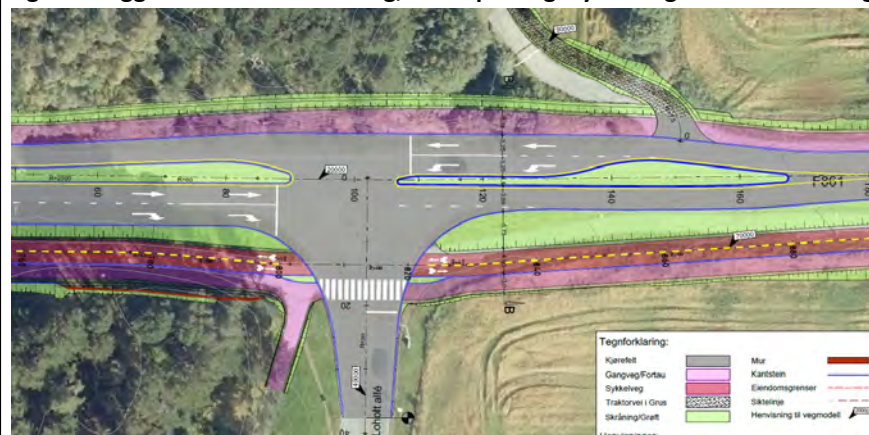
Merknad: 5 mill til detaljplanlegging i 2024

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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



Planlagt utforming av krysset Jonsvannsveien x Loholt allé med eget sykkelsignal

PROSJEKTDATA		DATO: 31.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 950 GS Reppe-Være	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	1800m Gang og sykkelvei, med 25 meter G/S kulvert under Reppekrysset, nytt løp i kulvert under Fv. 950 for Reppesbekken, støyskjerming mot Fv. 950 av boliger på Være. Ny G/S knyttes sammen med park & ride på Være.
Prosjektutløsende:	Manglende G/S vei langs FV950, 80 sone på deler av strekket som er skolevei for barne, ungdomskole og vidregående, høy ådt krav om støyskjerming av boligfelt på Være, tilknytting av park & ride på Være.Sykkelveien er ønsket av Malvik Kommune.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket en del av satsing i Miljøpakken for bedring av gang og Sykkelveinettet samt bedre tilgang mot park & ride Være Understøtter av arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedrer område for syklende , sikrere skolevei, bedrer tilknyttingen mot Malvik.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan godkjent, byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse 3. kvartal 2023
Samordning andre tiltak:	Trafikkavvikling mot Nye Veier
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv og kvikleiresoner, trafikkmengde opp mot E6 prosjekt.

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
69,3	2021		01.12.2021	Byggherreoverslag	
Merknad:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	39,9	41,5				
Merknad: Med reelle indekser, og 2,8% som budsjettert indeks for 2023, blir styringsramme i 2023-kr 81,4. Finansieringsbehov baseres på dette						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
 

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Vinterdrift sykkel kv
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE																			
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter på kommunal veg for å sikre god framkommelighet og opplevd trygghet i vinterhalvåret. Fra og med årsbudsjett 2014 har forsterket vinterdrift inngått i Miljøpakken som et ledd for å nå målene om økt sykling. Siden 2014 har antall kilometer forsterket drift langs kommunal veg økt årlig. Tiltaket er en videreføring av nivået for vinterdrift fra 2021/22-sesongen (44 km, 7 mill kr) i tillegg til et forslag til økning på 1,5 mill for å drifte totalt 59 km (8,5 mill kr). En relativt stor økning i antall km pga. nye avtaler på vinterdrift fra høsten 2022. For vinteren 2023/2024 foreslås det forsterket drift på drøyt 59 kilometer (ca 18 km GsA og 41 km GsB), se figur 1. Utkast for økning året etter (2024/2025) er også foreslått, se figur 2. Omfang avhenger av når prosjekter blir ferdig. Fortsatt gjenstår over en tredjedel (30 km) av vedtatt hovednett for sykkel langs kommunal veg som <u>ikke</u> har forsterket drift. Mange kilometer sykkelanlegg utenom vedtatt hovednett har også dårlig vinterdrift. Tidligere avtalt for vinteren 2021/2022 (kostnad 7 mill kr/år): <table><tr><td>GsA</td><td>17700</td><td>meter GsA</td></tr><tr><td>GsB</td><td>26300</td><td>meter GsB</td></tr><tr><td>Sum</td><td>44000</td><td>meter forsterket drift</td></tr></table> 2023/2024 med foreslåtte tillegg (14,7 km GsB): <table><tr><td>GsA</td><td>17700</td><td>meter GsA</td></tr><tr><td>GsB</td><td>41000</td><td>meter GsB</td></tr><tr><td>Sum</td><td>58700</td><td>meter forsterket drift</td></tr></table>	GsA	17700	meter GsA	GsB	26300	meter GsB	Sum	44000	meter forsterket drift	GsA	17700	meter GsA	GsB	41000	meter GsB	Sum	58700	meter forsterket drift
GsA	17700	meter GsA																	
GsB	26300	meter GsB																	
Sum	44000	meter forsterket drift																	
GsA	17700	meter GsA																	
GsB	41000	meter GsB																	
Sum	58700	meter forsterket drift																	
Prosjektutløsende:	Framkommelighet og opplevd trygghet er dårlig ved ordinær kommunal vinterdrift av fortau, GS-veg og sykkelveg (der brøyting starter først ved snødybde 5 cm, og gjennomføringstid er 10 timer.). Forsterket drift praktiseres etter to standarder ihht håndbok R610: • Barvegstandard (GsA): Kosting og salting brukes for å oppnå bar asfalt. Gjennomføringstid 2 timer mellom klokka 06-23. • Vintervegstandard (GsB): Brøyting for å oppnå maks 1 cm løs snø. Gjennomføringstid er 3 timer mellom klokka 06-23. • Forbedring opp til GsB og GsA finansieres av Miljøpakken.																		
Helhet/sammenheng:	Sikrer sammenheng i sykkeltilbudet året rundt																		
Bidrag til måloppfyllelse:	Enklere å velge miljøvennlig transport. Bedre framkommelighet og opplevd trygghet å sykle og gå langs viktige sykkelruter.																		

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	-
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	Vinterdrift sesongen 2023/24 og de påfølgende sesongene.
Samordning andre tiltak:	Forsterket drift på kommunal veg samordnes hvert år med drift på fylkesveg og riksveg for å oppnå sammenhengende kvalitet.
Usikkerhet i prosjektet	Snømengde og prisøkninger kan påvirke faktisk kostnad.

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

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

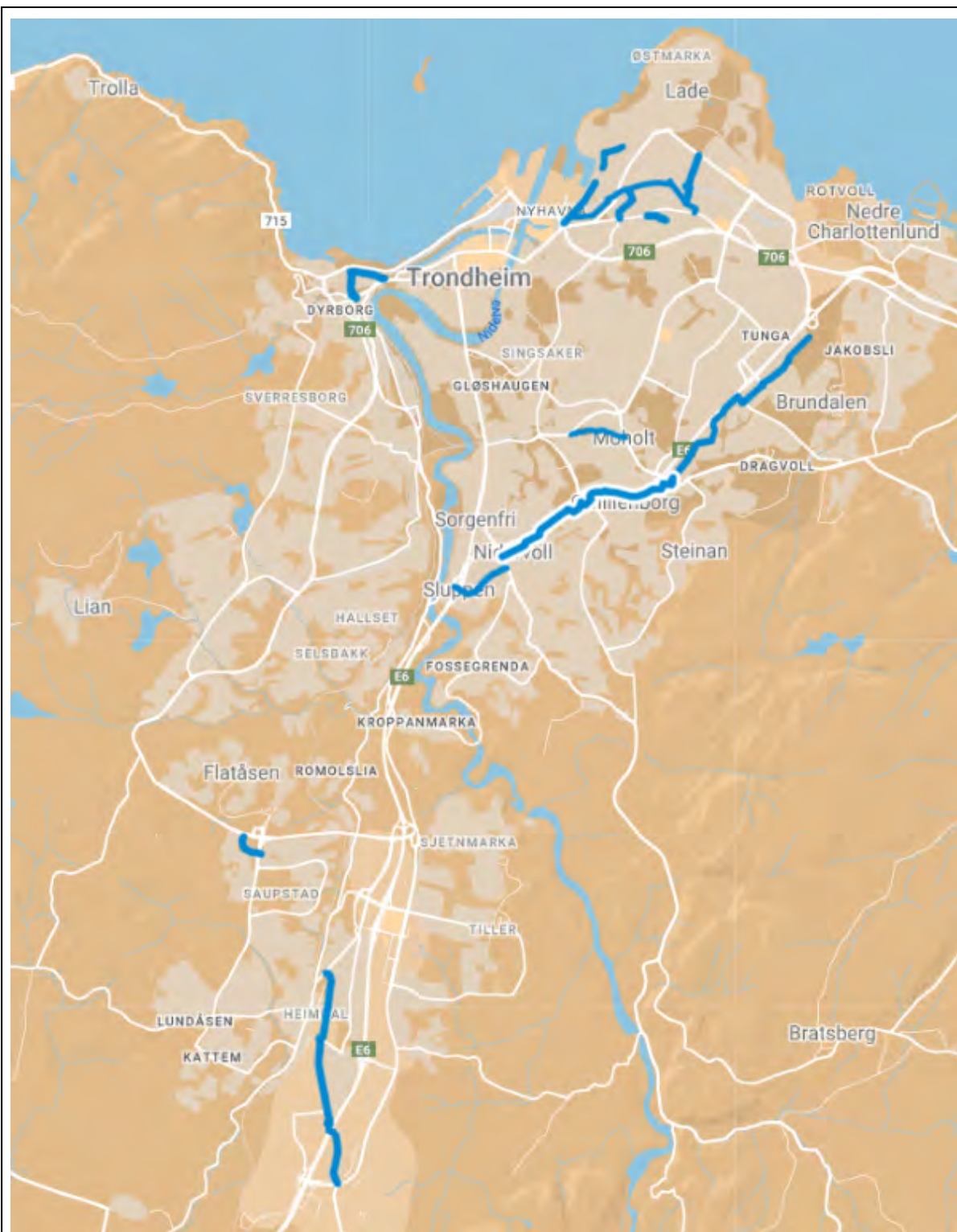
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	41,6	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	
Prosjektfase:						
Merknad: lagt inn planlagt økning i parentes.						

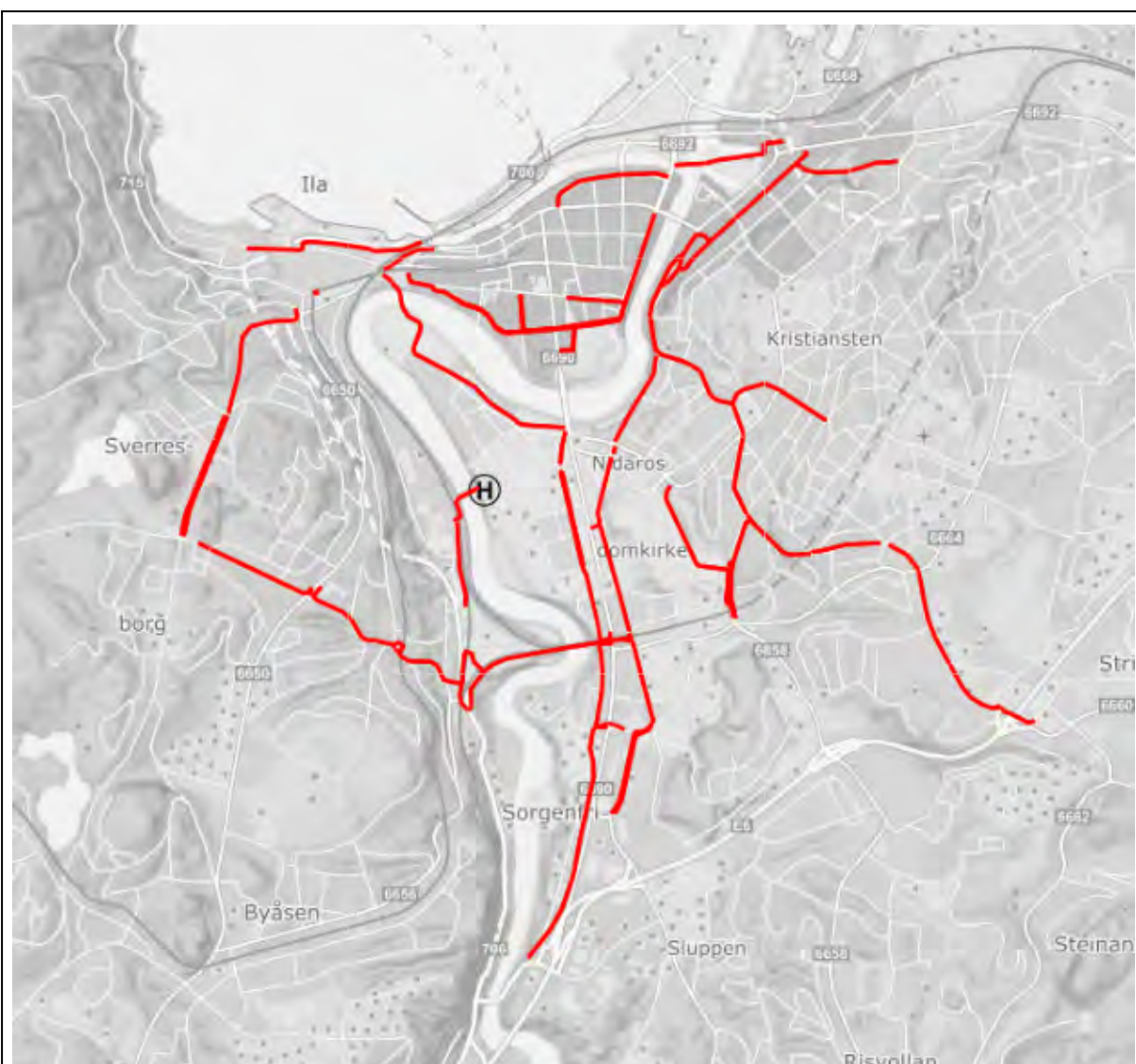
**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

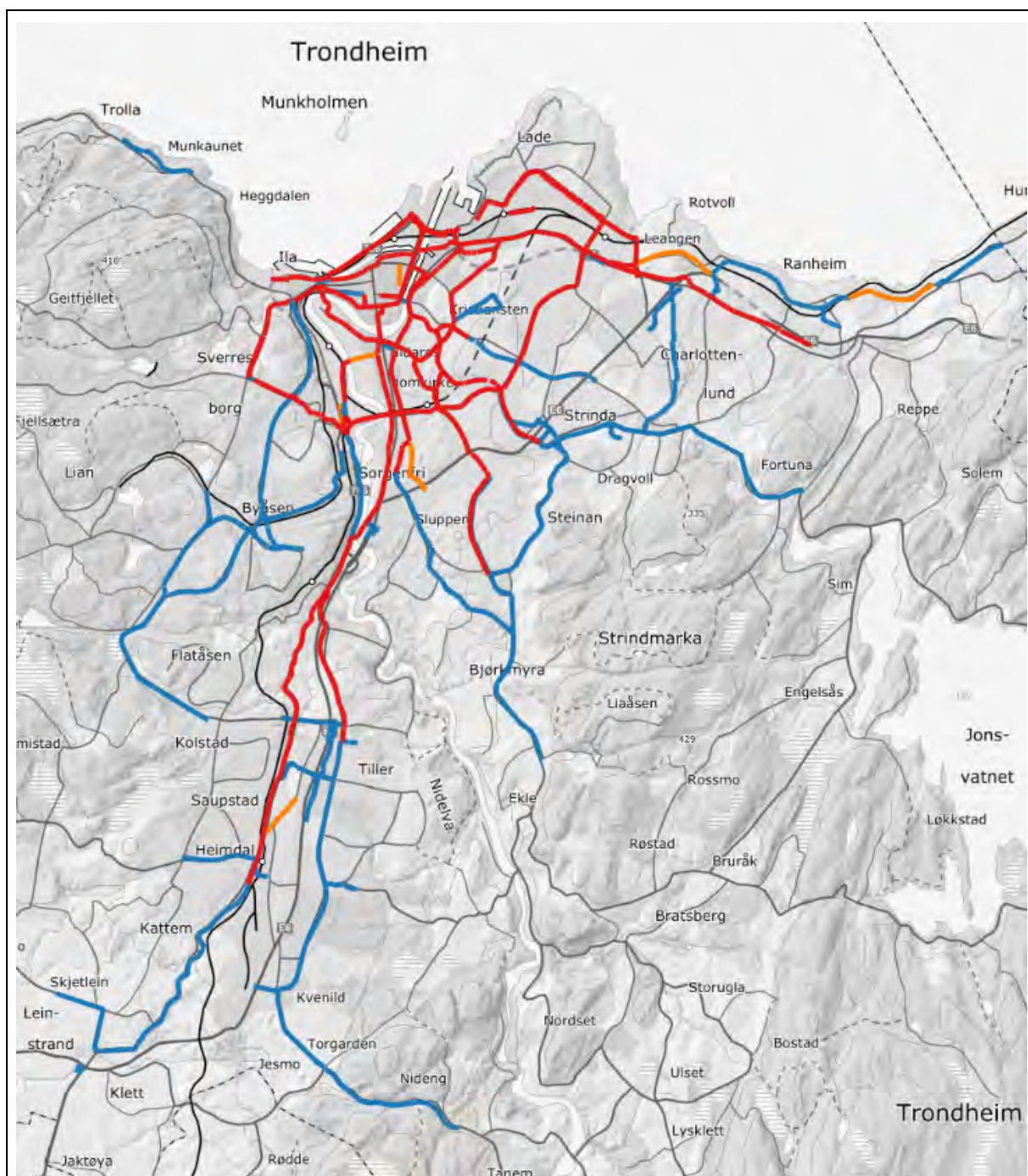
KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 1: Foreslåtte utvidelser 2023/24 ift 2021/22

Nye strekk med Vintervegstandard GsB: Strandveien (0,6 km), Singsakerruta nord (0,5 km), Rotvollruta (Strandveien - Persaunvegen 1,9 km), Lade allé vest (0,4 km), Dalenbrua - Haakon VII's gate (0,7 km), Rønningsbakken (0,2 km), Mellomila (0,4 km), Koefoedgeilan (0,4 km), Moholtruta (6 km), Blomsterstien (0,7 km), Saupstad (0,4 km), Industriveien (1,9 km), Sandmoen (3,7 km), . Totalt 14,7 km





Figur 4: Samlet oversikt over forsterket vinterdrift for stat, fylke og kommune 2022/2023
kart.trondheim.kommune.no/map/forsterket_vinterdrift_sykkel/



Figur 5: Kandidater til utvidelse av forsterket drift 2024/2025 ift året før (ca. 7 km)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Forsterket vinterdrift DkA standard på gang og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10	2022	0			2022
Merknad: Foreslått 13 mill. 11 mill. Følger prisutvikling. 2 mill. Foreslått som følge av dyrere gjennomføring (kostnadeøkning større enn prisvekst).					

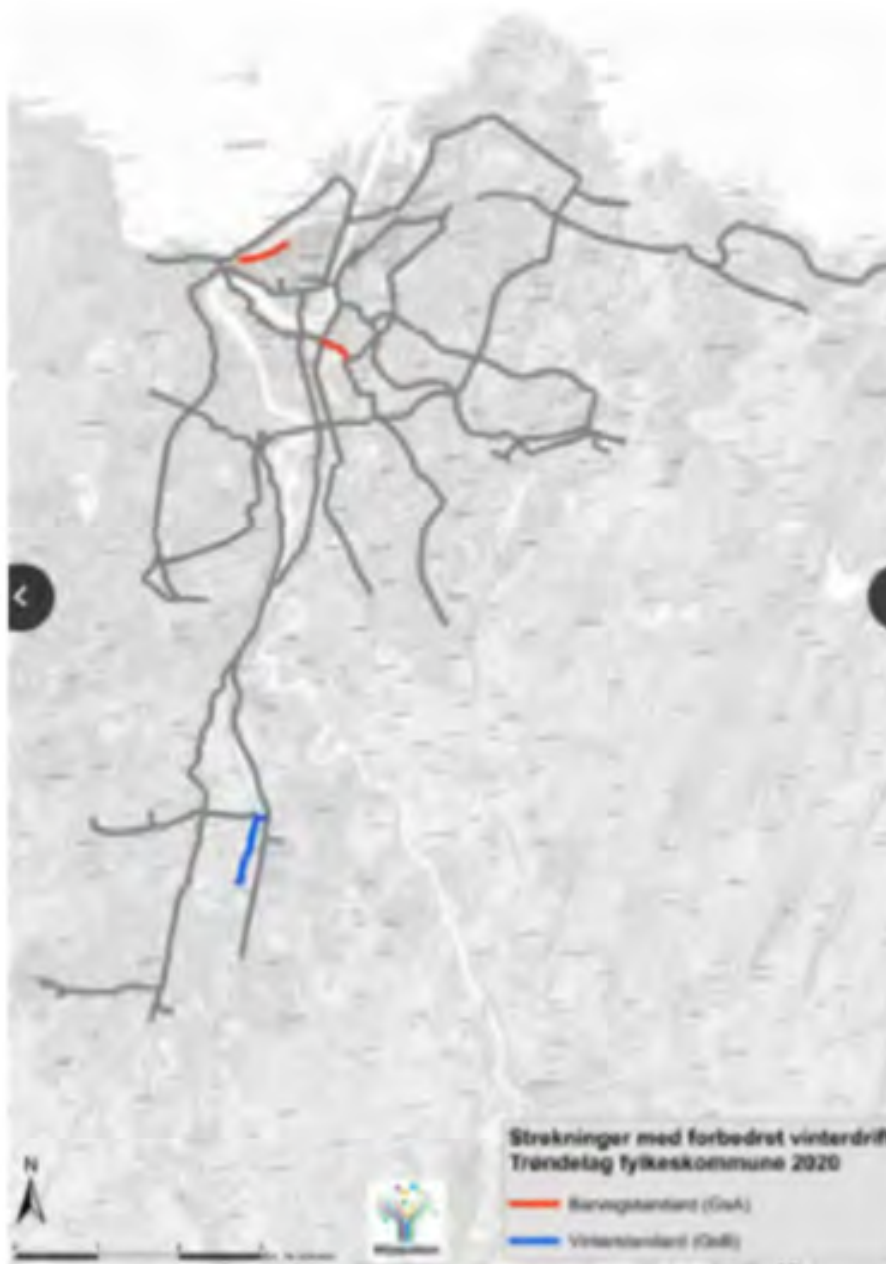
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		13	13	13	13	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Mindre tiltak sykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	-
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	-
Samordning andre tiltak:	Utføres som regel i sammenheng med andre tiltak
Usikkerhet i prosjektet	-

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	3	3	3	3	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltak etter GS-inspeksjoner FV
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2024-27
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med TK - Somordning vedlikehold FV - Øvrige sekkposter
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

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

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

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

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

Merknad:

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

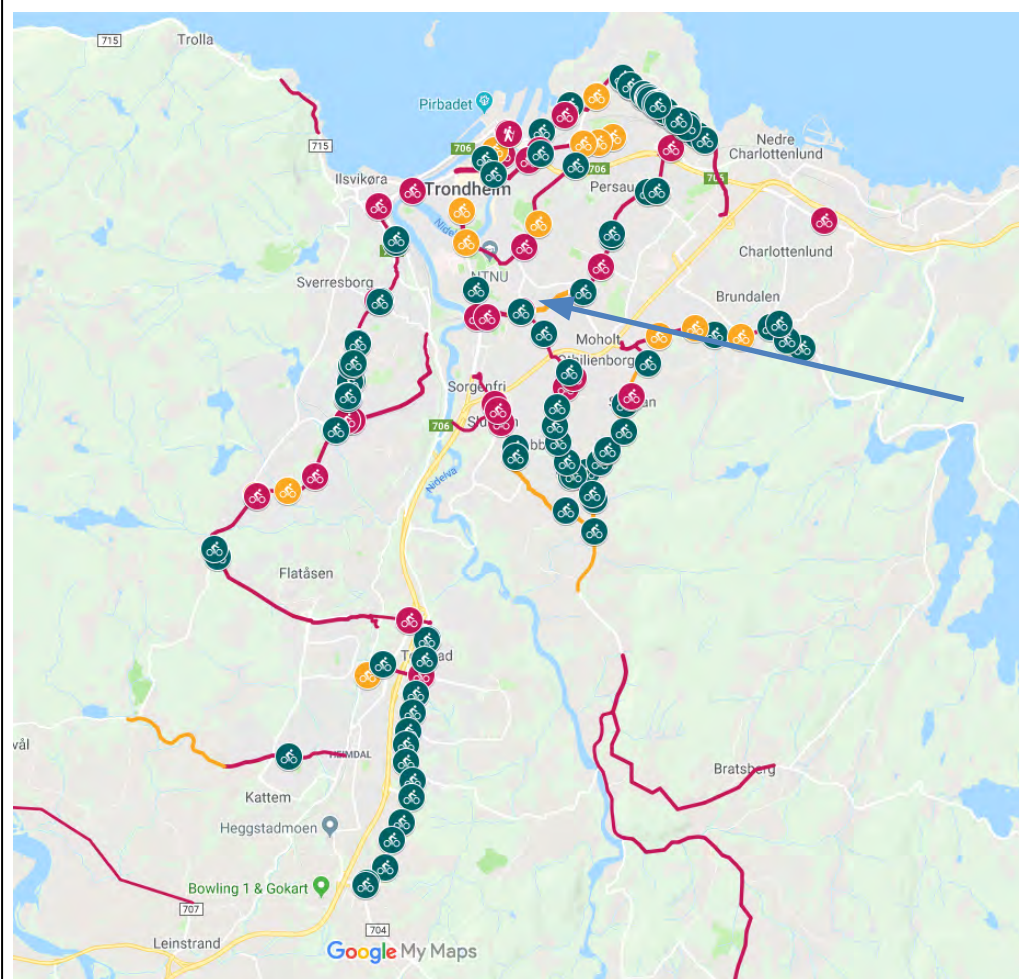
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5	5	5	5	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Tiltak etter GS-inspeksjoner FV med RV-funksjon
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mindre tiltak for oppgradering av GS-nettet på fylkesveg i byvekstområdet. Typiske tiltak er mindre kryssutbedringer, mindre strekningsforbedring, justering av kantstein, etablering av opphøyde sykkelkryssinger, forbedring av opplevd trygghet gjennom separering og skjerming. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Oppdaterte inspeksjoner for fylkevegnett med riksvegfunksjon er gjennomført høsten 2022. Behovet overstiger foreslåtte 3,5 mill. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Forbedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Hovedsykkelnett
Bidrag til måloppfyllelse:	Forbedre det etablerte tilbudet for myke trafikanter gjennom mindre tiltak gir økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet. Andelen myke trafikanter forventes dermed å øke noe i tråd med nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for RP
Forventet fremdrift:	2024-27
Samordning andre tiltak:	- Koordinering med TK - Somordning vedlikehold FV - Øvrige sekkeposter
Usikkerhet i prosjektet:	- Lite

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3,5 mill.	2023				

Merknad: Sekkepost

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

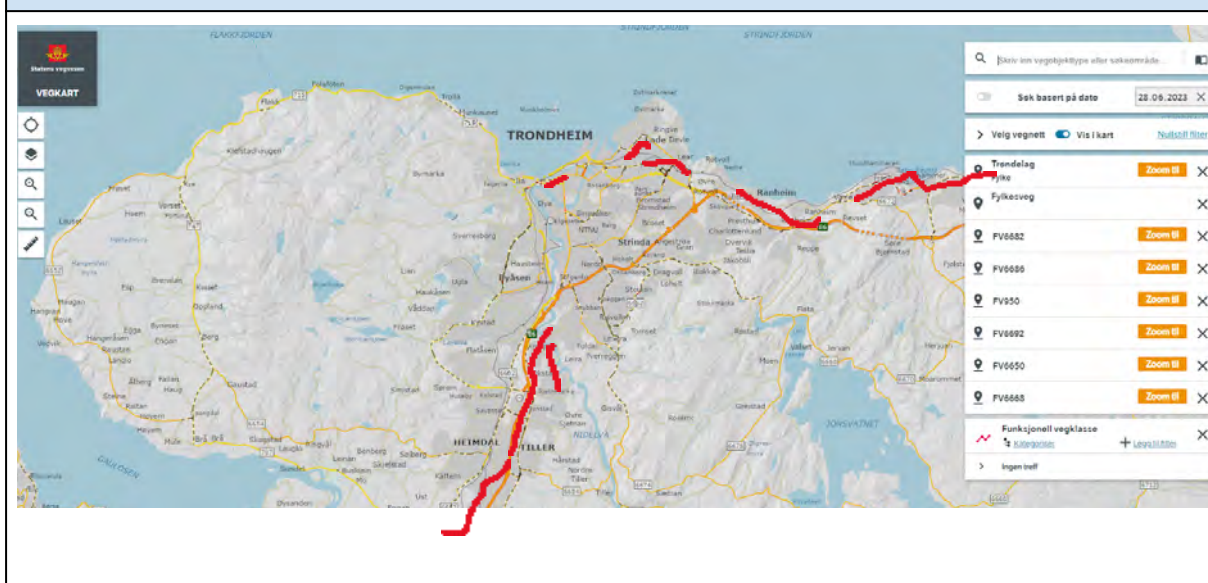
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,5				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tellere
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Innkjøp av gang- og sykkelteellere. Midler som spilles inn til budsjett 2024 skal brukes til å sette opp flere tellere på faste tellepunkter. Tellerne måler både antall syklende og gående og kan enkelt skille mellom dem. De faste tellepunktene gir et godt kunnskapsgrunnlag over hvordan folk ferdes. Jo flere tellere jo bedre blir kunnskapsgrunnlaget. Dette vil igjen være et godt verktøy for å identifisere problem og prioritere prosjekt for å oppnå Miljøpakkens mål og god samfunnsøkonomi. For motorisert ferdsel har en lenge hatt data over trafikkmengde som er tilgjengelig gjennom digitalt vegkart. Ønsket er at tellere skal gi et godt bilde av folks reisevaner i de ulike områdene i byen. Målet er at de faste tellerne fra de tre vegeierne skal kunne inngå i et "sykkelindeks" for Trondheim som Statens vegvesen har ansvar for. Det fordrer at tellepunktene er mange nok, godt plassert, med godkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %). Leverandøren for tellerne Amparo Solutions har en nettside for publikum som viser målinger. Se link: https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359# I tillegg har vi en administratortilgang som gir flere muligheter til å hente ut data. Midler til dette prosjektet skal også dekke drift av de faste tellerne.
Prosjektutløsende:	Innkjøp av tellere skaffer tall på gang- og sykkeltrafikken og gjør det mulig med før- og etterteellinger når det bygges tiltak for å kunne måle effektene av disse. Det vil og gi data på sesongvariasjoner for de 2 trafikantgruppene.
Helhet/sammenheng:	Ikke relevant
Bidrag til måloppfyllelse:	Innhenting av kunnskap som viser endringer i reisevaner, som igjen vil gi indikasjon på om de tiltakene vi bygger gir god effekt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Rammeavtale for anskaffelse av tellere gjennomført.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging og noe drift

Planstatus:	Ikke relevant
Forventet framdrift:	Anskaffelse 2024-2027
Samordning andre tiltak:	Samordnes med faste tellere som eies av Statens vegvesen og TRFK.
Usikkerhet i prosjektet	Inkludering i sykkelindeks fordrer at tellepunktene har typegodkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %).

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

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

STYRINGSRAMME

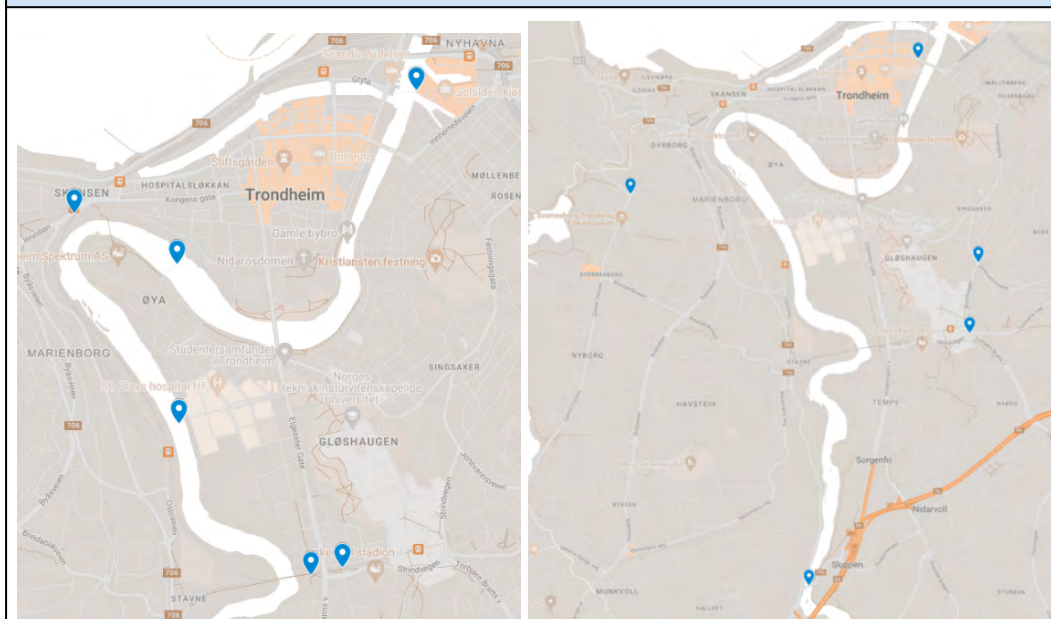
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging

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

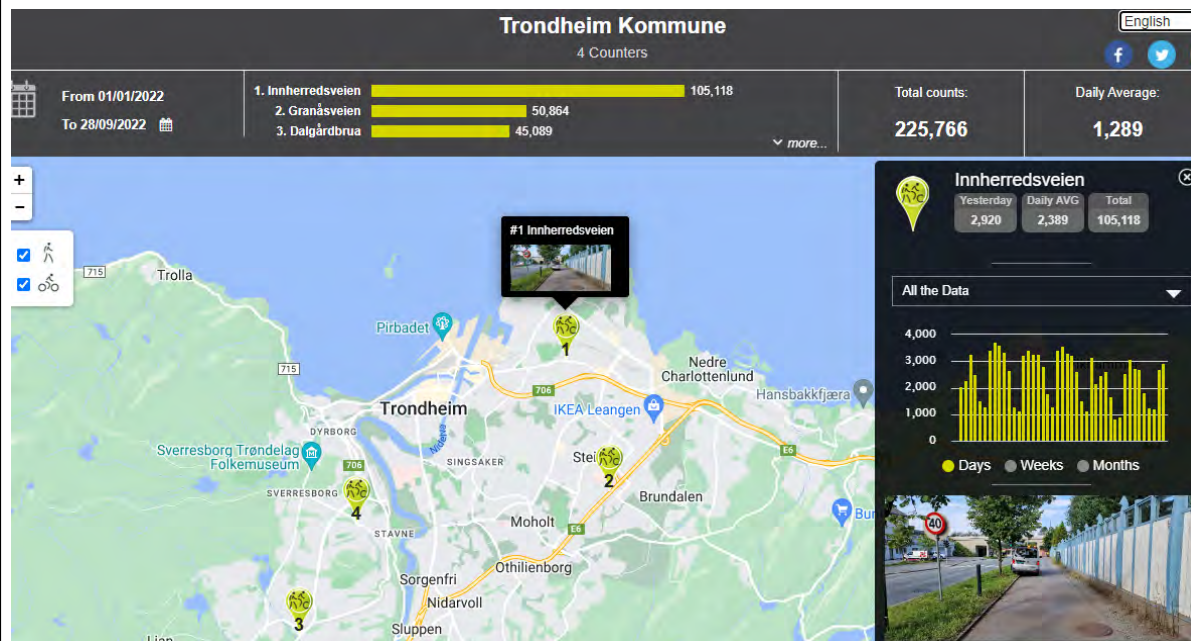
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,0	1,5	1,5	1,0	1,0	
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur til venstre: Mulige nye faste tellepunkter 2024 (6 kombinerte gang- og sykkeltellere)
 Figur til høyre: Mulige nye faste tellepunkter 2025 (5, derav 4 avanserte tellere)



Figur over viser publikumsløsningen for tellepunktene. Her ser man hvor i byen det er satt opp tellere per mai 2023. På høyre side ser man et eksempel på en graf som viser hvor mange som går og sykler i Innherredsveien. En kan enkelt skille mellom gående og syklende.

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ingen planer Påbegynt reguleringsplan for deler av strekningen i forbindelse med planlagt utbygging på Marienborg.
Forventet fremdrift:	Kan ferdigstille reguleringsplan i løpet av 2025 (dersom det bevilges planmidler i 2024). Mulig bygging 2027.
Samordning andre tiltak:	Reguleringsplanlegging for Marienborgområdet.
Usikkerhet i prosjektet:	Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi er tilpasninger mot jernbaneområdet, eventuelle behov for sideforskyving av vegen, behov for murer m.m

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

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

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

Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2	3		50	
Merknad: Forutsetter statlig bevilgning						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	RV706 Nordtvedts gate - Pirbrua
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ca 660 m sykkelveg med fortau, hvorav ca 50 m i bru over Skippergata. Standard bredde 7m (4m sykkelveg, 3m fortau).
Prosjektutløsende:	Viktig manglende ledd i en sammenhengende hovedsykkelerute langs RV706.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket skaper en sammenhengende forbindelse
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. Tiltaket legger i tillegg til rette for en byutvikling i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Vedtatt kommunedelplan. Behov for reguleringsplan.
Forventet fremdrift:	Kan ferdigstille reguleringsplan i løpet av 2025 (dersom det bevilges planmidler i 2024). Mulig bygging 2027.
Samordning andre tiltak:	Det er behov for å samordne med andre tiltak og andre aktører på Nyhavna, herunder Bane Nor utbygging, Bane Nor Eiendom, Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Nyhavna Utvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Framdrift og avtaler med de andre aktørene (se forrige punkt) kan medføre endringer i framdriften.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
150	2022	+/- 40%	
Merknad:			

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

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

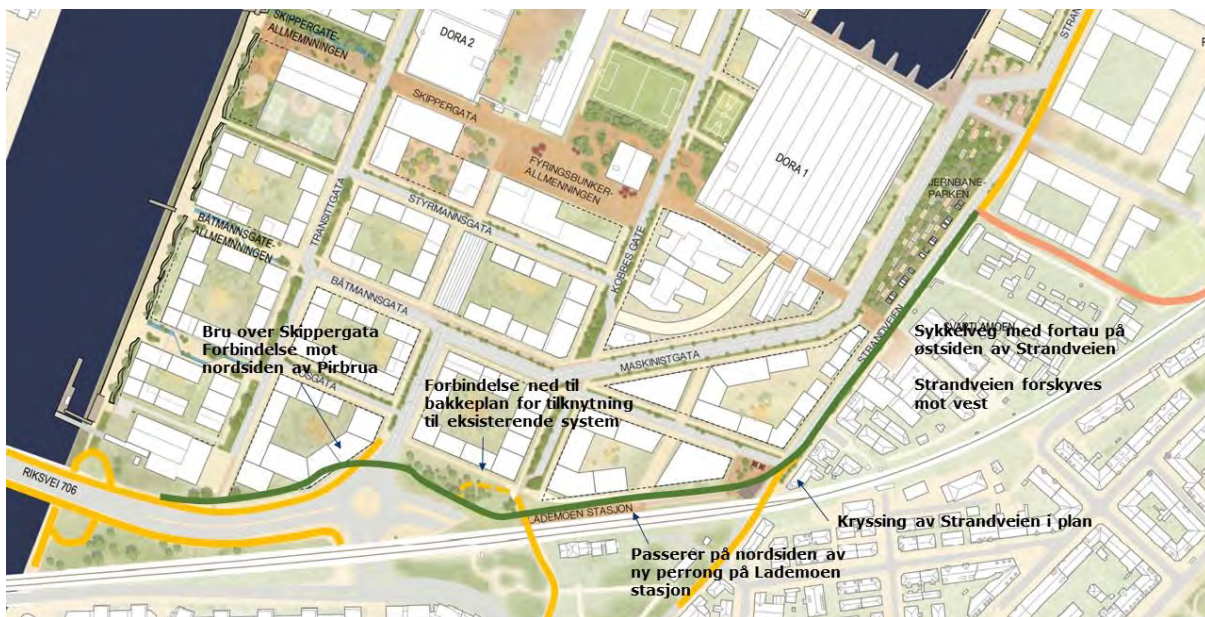
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	3	3		100	50
Merknad: Prosjektet ble spilt inn til ÅB 2021 med 1 mill til detaljplanlegging - dette forutsatte statlig bevilgning.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
Fra PU-rapport



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Rotvoll nedre – Grilstad (finansiering gjelder overordnet prosjekt E6 Rotvoll – Malvik grense)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2025? Tre parseller?
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR
Usikkerhet i prosjektet:	Uforutsette grunnforhold eller eiendomsavklaringer

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
110 mill	2022	+/-40 %	
Merknad: Utarbeidet av ToS i PU-fase og gjelder kun parsell Rotvoll nedre – Grillstad.			

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

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

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

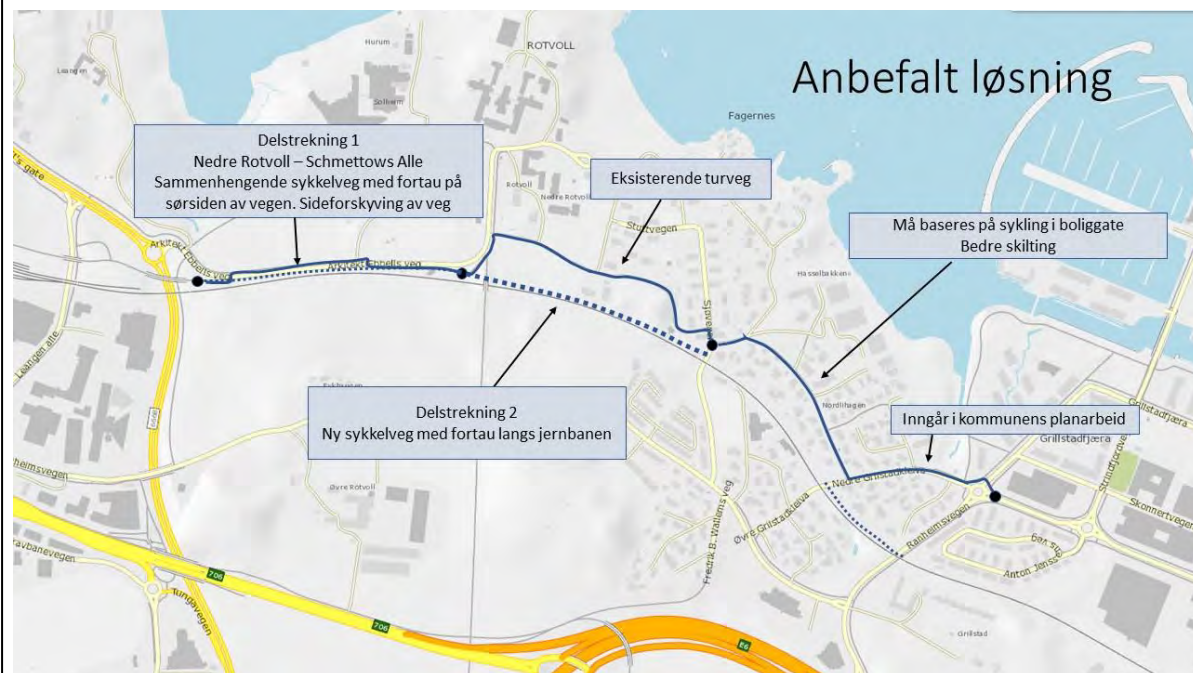
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	4	3			

Merknad: Statlige planmidler. Disponible midler i 2023 er midlertidig omdisponert til andre prosjekter i området / UTB midt. Finansieringen er meldt inn samlet for E6 Rotvoll-Malvik grense, og det må evt. utarbeides nye prosjektark for øvrige parseller.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2025
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikkert.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
240 mill	2022	+/-40 %	
Merknad: Det skal gjennomføres Anslag og søkes om styringsmål internt i SVV før planoppstart.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	5	5	0	0	0

Merknad: Statlige planmidler.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	E6 Selsbakk - Sluppen
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler i 2024 er usikker.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200 mill	2022	+/-40 %	
Merknad: UTB midt vil gjennomføre Anslag og evt. søke om styringsmål internt i SVV om Anslaget tilsier det.			

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

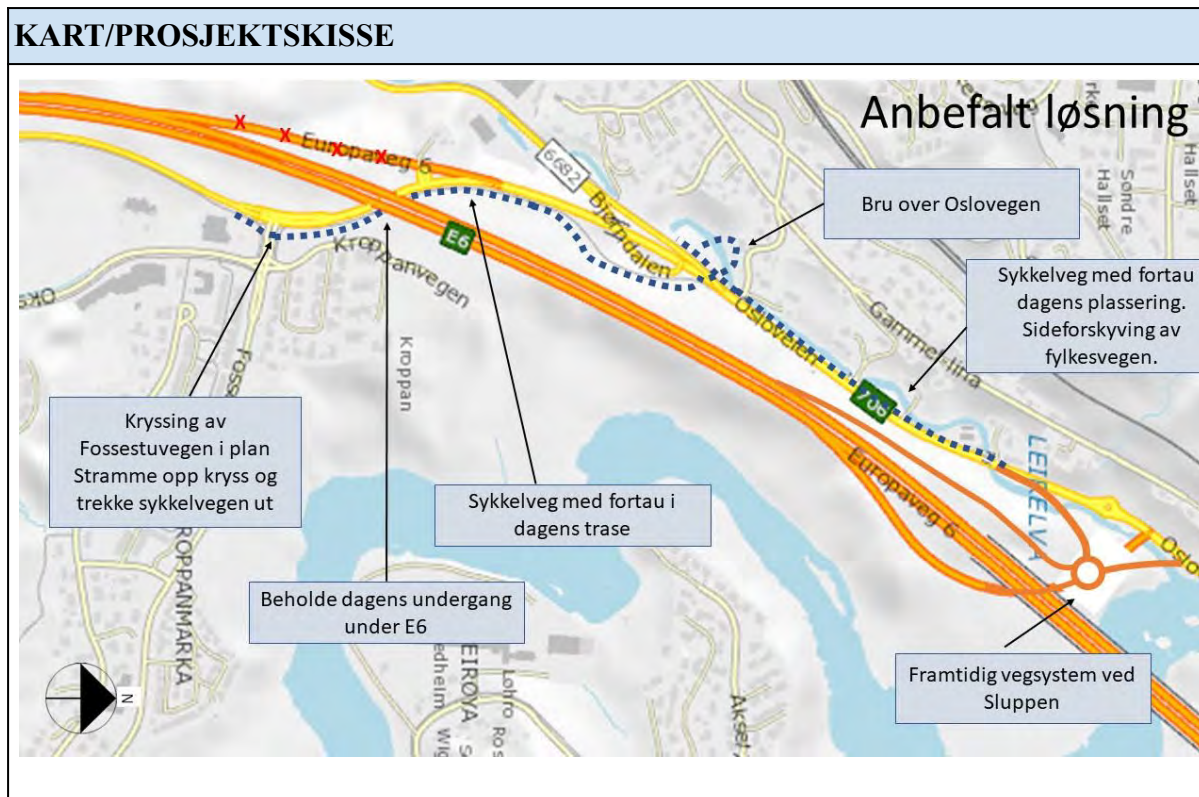
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad: Styringsramme ikke fastsatt					

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	4	0	0	0	0
Merknad: Statlige planmidler						

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



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

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

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

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

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

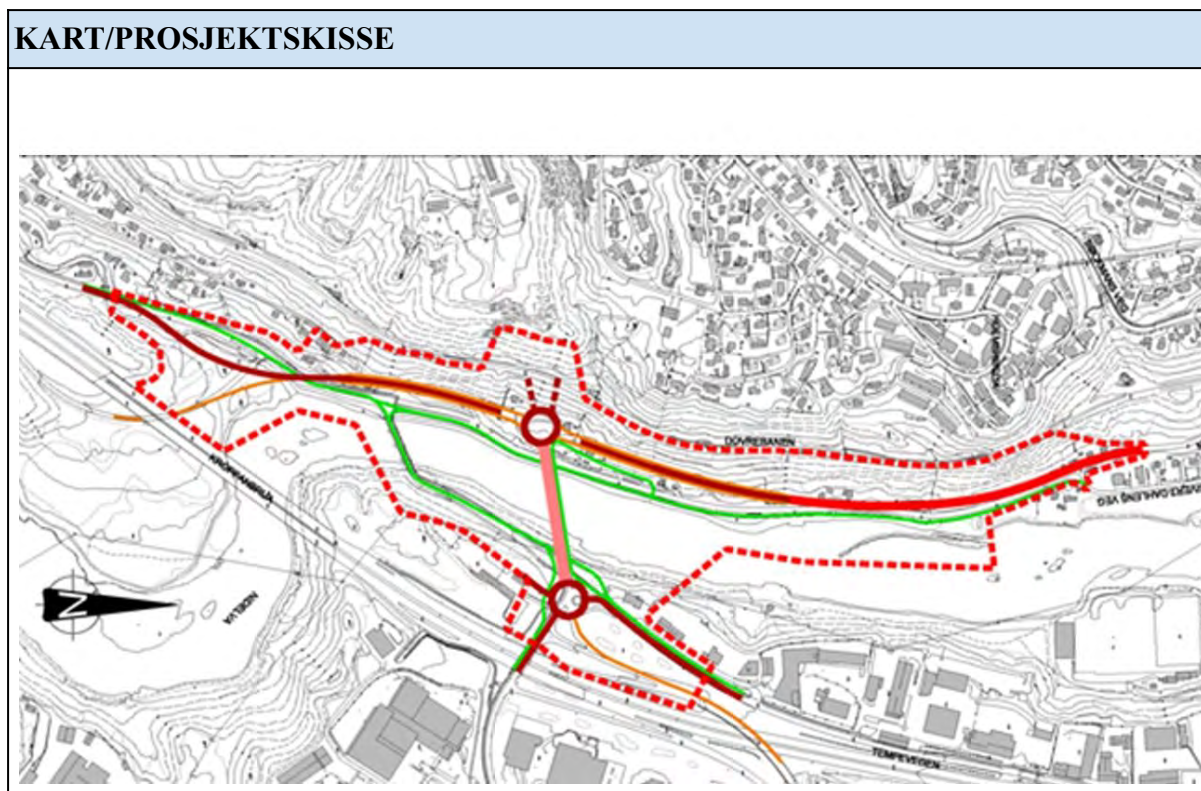
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

50	2020	-	-	-	2023
Merknad: Tilsvaret 63,5 mill 2024-kroner med gamle prognoseindekser.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	57,1	6,4	0	0	0	0
Merknad: Sluttfinansiering innspilt til B2024.						

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



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Gildheim – Leangbrua (1)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Byggefase (bygge)
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 18.11.2021.
Forventet fremdrift:	Byggstart 2024 forutsatt finansiering.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Hangarbrua ble tatt ut av prosjektet våren 2023 og gjennomføres gjennom delstrekning 2 Leangbrua-Dalenbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Det skal gjennomføres Anslag for det reduserte prosjektet (Hangarbrua er tatt ut av prosjektet og utføres som prosjektutvidelse på Leangbrua-Dalenbrua)

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

Merknad:

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
180 eks. plankostnader	2020	10 %	03.06.2020	SVV-metodikk	2022

Merknad: Styringsrammen er korrigert med 7,8 mill 2020-kr i henhold til PR-sak 84/22. Bygging av Hangarbrua inngår i rammen. Det skal gjennomføres nytt Anslag (ref. PR-sak 38/23) for det reduserte prosjektet (eks. Hangarbrua).

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	85	35	6,4	0	0

Merknad: **Forutsetter statlig bevilgning**

Prosjektet har ikke fått oppstartsbevilgning i statsbudsjettet pr 2023. Antatt resterende finansieringsbehov innmeldt til B2024 er korrigert for at Hangarbrua er tatt ut av prosjektet. Avventer nytt Anslag.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Rv. 706 Leangbrua – Dalenbrua (2)
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 21.06.2018 (BaneNOR)
Forventet fremdrift:	Forventes åpnet august 2023. Hangarbrua heises på plass sept. 2024. Full åpning over spor Leangen våren 2025.
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim-Leangbrua og Dalenbrua-Pirbrua. Prosjektet er utvidet med Hangarbrua, som tidligere lå på Gildheim-Leangbrua. Hangarbrua finansieres med varige mindreforbruk på andre deler av Leangbrua-Dalenbrua samt mindreforbruk på Dalenbrua-Lilleby skole.
Usikkerhet i prosjektet:	Nytt Anslag gjennomføres når priser på Hangarbrua er mottatt.

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

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
136,9	2020	10 %	03.06.2020	SVV-metodikk	2022

Første bevilgning på statsbudsjett 2022. Prosjektet er i 2023 utvidet med Hangarbrua, som tidligere lå på Gildheim-Leangbrua. Hangarbrua finansieres med varige mindreforbruk på andre deler av Leangbrua-Dalenbrua samt mindreforbruk på Dalenbrua-Lilleby skole. Prognose sluttkostnad er 27 mill over styringsramme, tilsvarende det varige mindreforbruket på Dalenbrua-Lilleby skole.

Miljøpakken har i PR-sak 38/23 akseptert økt ramme fra 167 mill 22-kr til 194 mill 22-kr. Nytt Anslag for det utvidede prosjektet må likevel gjennomføres så snart priser på entreprisen på Hangarbrua er mottatt. Det vil bli søkt om ny godkjent sluttprognose internt i SVV og evt. hos Miljøpakken om anslaget tilsier det.

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

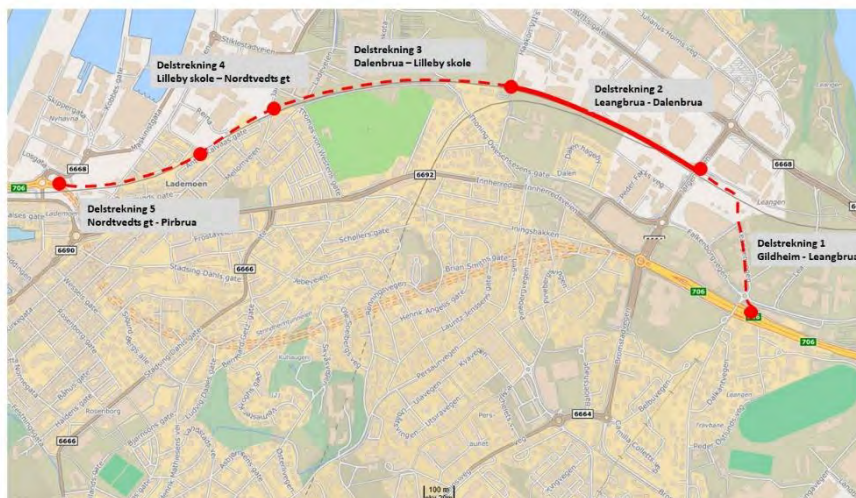
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	95	53	37	16,5	0	0

Finansieringsbehov er inkludert Hangarbrua og i tråd med UTB midt sin innmelding til B2024. (194 mill 2022-kroner, tilsvarende 201,5 mill 2024-kroner med gamle indekser). Ref. PR-sak 38/23 – der Miljøpakken vedtok å øke prosjektets «styringsramme» fra 167 mill 22-kroner til 194 mill 22-kroner (med gammel prognoseindeks 2%).

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Byggefase (bygge)
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt desember 2022.
Forventet fremdrift:	Utarbeidelse av byggeplan i 2023 (forutsatt finansiering) og bygging i 2024/25. Åpning i 2025 – forutsatt statlig finansiering.
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim - Lilleby skole og Nordtvedts gate – Pirbrua.
Usikkerhet i prosjektet:	Det skal utarbeides nytt Anslag og søkes om styringsramme internt i SVV høsten 2023.

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

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

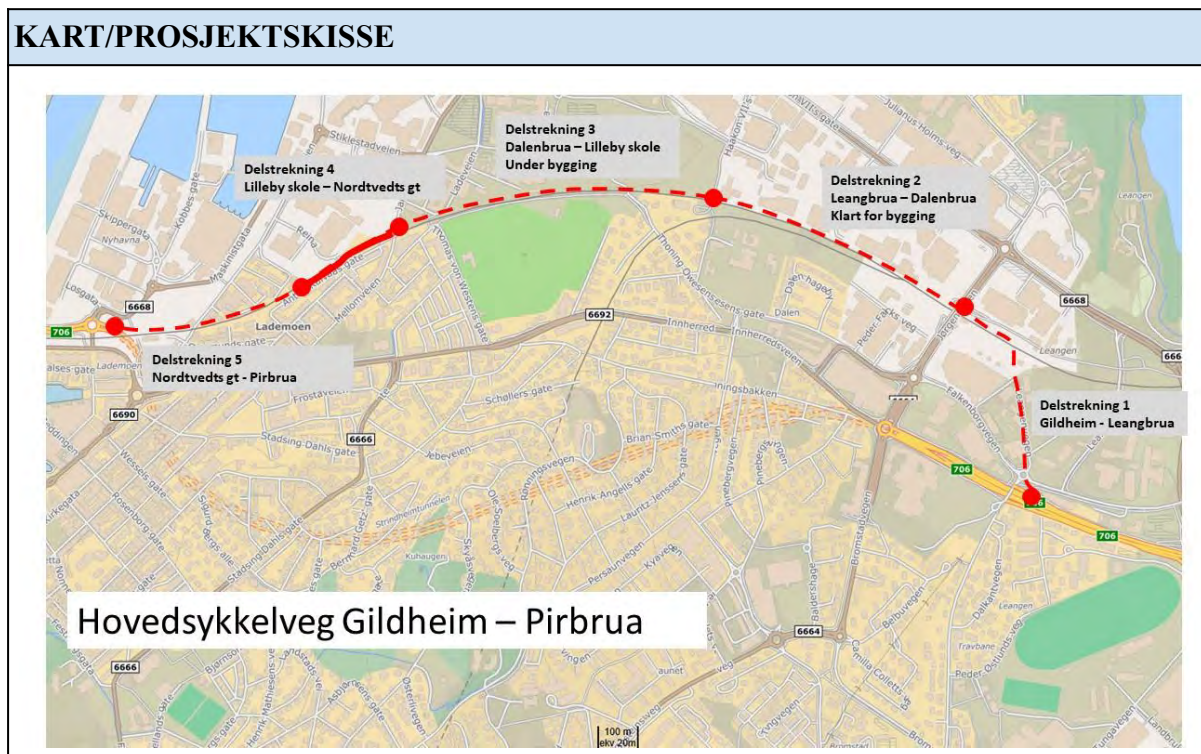
*Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
136	2020	10%	Jun. 2022	ANSLAG	
Merknad: Anslag juni 2022 P50 på 152,50 i 2021-kroner. Korrigert for plankostnader og justert til 2020-kroner blir styringsrammen 136 mill kr, ref. PR-sak 84/22.					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	153	21,5	0	0	0
Merknad: Forutsetter statlig bevilgning. SVV har meldt inn finansieringsbehov til B2024, men antar det er lite sannsynlig med tildeling til denne parsellen over statsbudsjett 2024 – og oppfordrer Miljøpakken til å endre finansiering av dette prosjektet til 100 % bom. I så fall kan bygging iverksettes.						

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



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er under oppstart. Ferdig planforslag forventes medio 2024.
Samordning andre tiltak:	Kan samordnes med tiltak på Nordlandsbanen (elektrifisering eller dobbeltspor).
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til jernbanen, kryssing av vassdrag, marked, planprosessen, anleggsgjennomføring (beredskapsveg for E6)

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
52,5 mill.	2022	+/-20%	2023
Merknad: Feil i KU-vedtak samordning budsjett 2023. Omregnet kroneverdi ink mva er 60 mill.			

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

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

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

Merknad:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

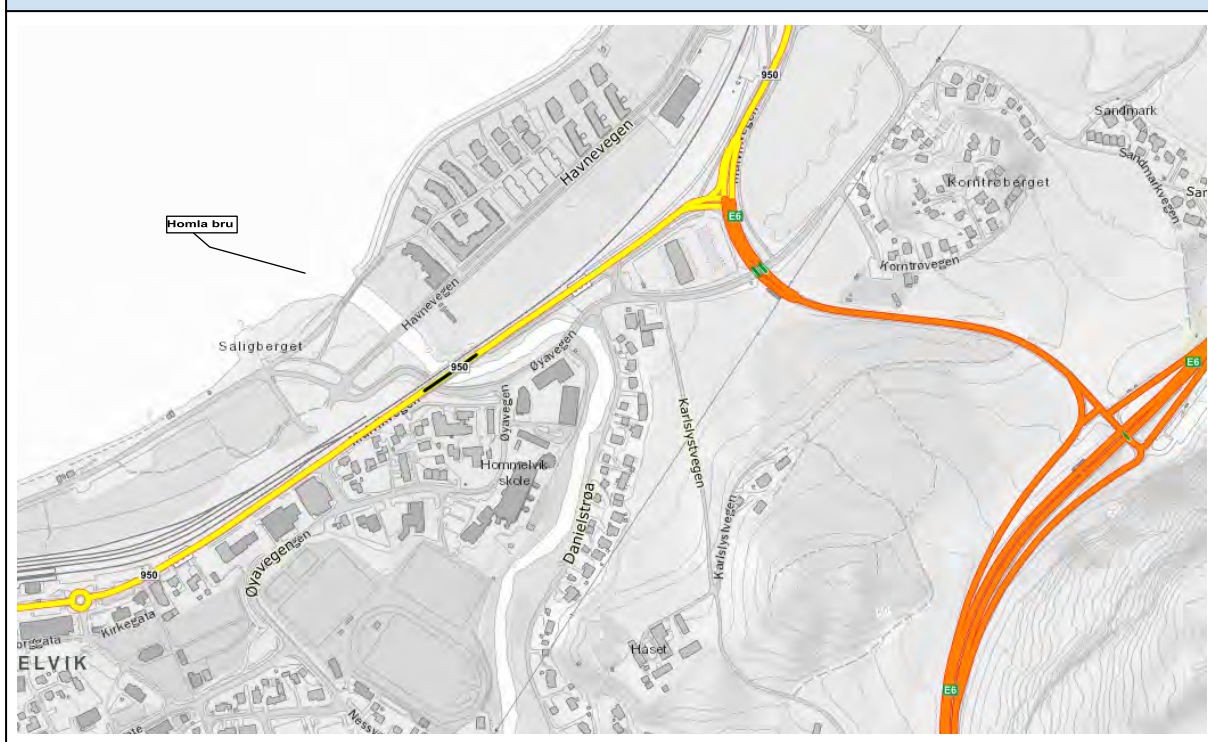
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6,3	5	40	10		

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4103 Gang-/sykkelveg Granholtvegen - Ålivegen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det mangler 170 meter GS-veg strekningen, som utgjør et brudd i det ellers sammenhengende riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal og Trondheim. Fortau på denne strekningen vil gi en mer trafiksikker adkomst til bussholdeplassene på Vikhammer.
Prosjektutløsende:	Hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim må i dag dele areal med biltrafikk i Ålivegen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket utgjør en del av hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil separere trafikk og tilrettelegge for en økt trafiksikkerhet og en potensiell økning i andel syklende. Tiltaket spiller dermed opp mot: • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. • Mål 5: Redusere antall trafikkulykker. • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket er innenfor gjeldende regulering. Prosjektet går nå inn i en detaljplanleggingsfase hvor det vil utarbeides en byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Forhold til teknisk infrastruktur avklares. Forhold til, og begrensninger i Malvikvegen må avklares.
Planstatus:	Byggeplan skal utarbeides/oppgraderes. Tiltaket er innenfor eksisterende regulering.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse byggeplan november 2023. Utbygging kan tidligst finne sted etter påske 2024. Anleggstid vurdert til ca 6 måneder.
Samordning andre tiltak:	Det er et sannsynlig behov for samordning med utbygging av ny E6 da Malvikvegen er omkjøring for dagens E6.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet er knyttet til geoteknikk, og eksisterende teknisk infrastruktur. Samordning med E6-utbygging.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
11	2023	+/- 10%	

Merknad: Dato for anslag: 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag.

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

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

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

Merknad:

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

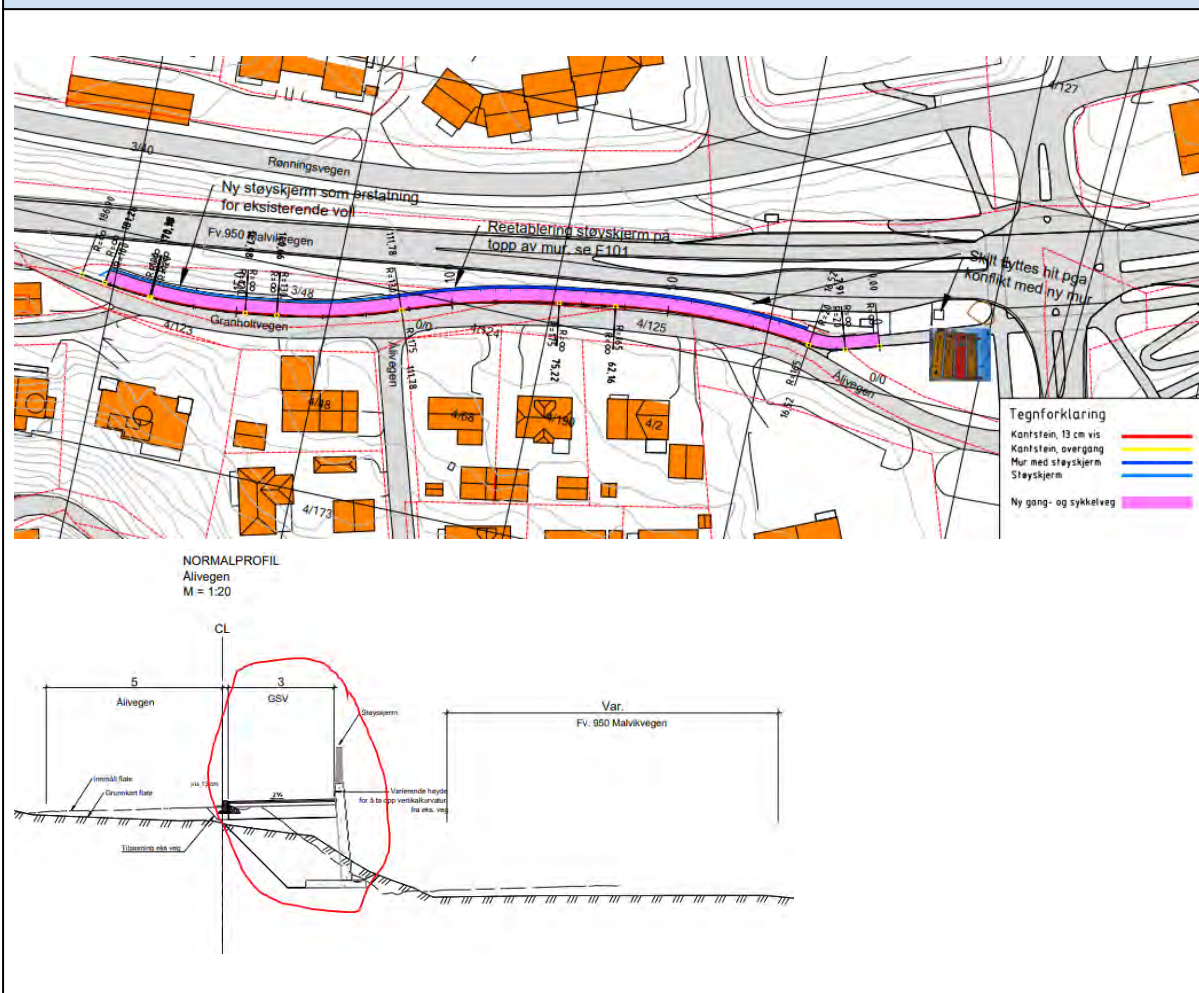
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	7,3	1	10			

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4110 GS-veg mellom Smiskaret og Sveberg
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres ny gang- og sykkelveg mellom Smiskaret og Sveberg. Området er svært bratt, og det er behov for en bedre løsning for syklister. Tiltaket er ca. 1100m og går gjennom skogsterreng og langs i utkant en av landbruksareal.
Prosjektutløsende:	Forsterke forbindelsen for fotgjengere og syklister mellom Smiskaret (stort boligområde) og Sveberg (bolig-, skole- og sentrumsområde) og skape en helårs gang- og sykkelveg som gjør skolebuss og kjøring av elever med privatbil overflødig.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil sikre en helårs gang- og sykkelforbindelse mellom bebyggelsen i Smiskaret og Sveberg skole- og senterområde
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1 Redusere CO ₂ utslipp Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Konseptutredning ferdigstilt. Trasévalg er bestemt. Prosjektet går inn i fase med teknisk utsjekk og inn i en detaljplanleggingsfase hvor det skal utarbeides en reguleringsplan og en byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Planområdet ligger i LNF-område. Søke samlokalisering med mulig bekkeåpning fra Kinnsettjønna.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle tiltak i samme område.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervskostnader og deling av dyrket mark, innsigelser fra Statsforvalteren

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
29	2023	+/- 25%	
Merknad: dato for anslag 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag			

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

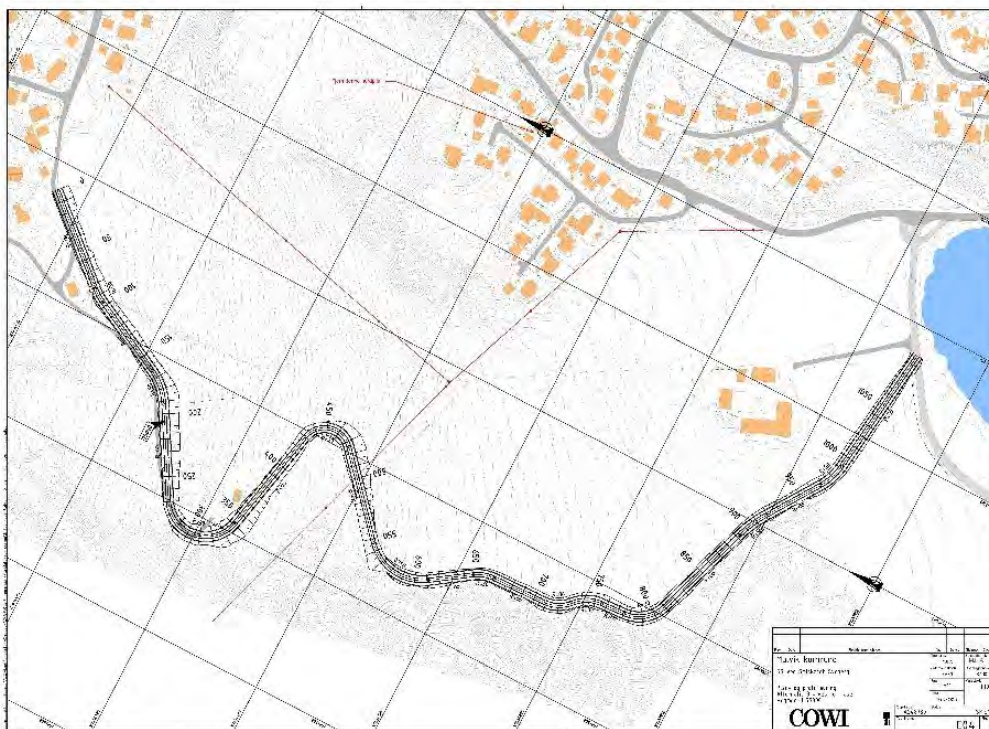
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	1	1	14	13	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE**PROSJEKTDATA**

Prosjektnavn:	GSV Fv. 708 Vollmarka
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

UTREDNINGSESTIMAT- Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2023	50	2023
Merknad: Prosjektet er utredet og kostnadsberegnet av Melhus kommune. Trøndelag fylkeskommune foreslår styringsmål i starten av byggeplanleggingen.			

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

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

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang og sykkelbro over Gaula
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

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

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
192,5	2024	40	

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

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5,7	5	50	120	11,8	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Mulighetsstudie Gang- og sykkelbru Gaula 22.09.2022



Figur 58 Ny gangbru vil binde sammen to sentrumsringer på hver side av elva, som igjen fanger opp mange av tilbudene i sentrum: handel og service, offentlige tjenester, idrett og friluftsliv. Disse ringene fanger også opp alle adkomstveiene fra de ulike boligområdene rundt sentrum.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	GSV Monstuflata – Gimsvegen
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Behov for reguleringsplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av reguleringsplan, byggeplan tidligst 2024. Utbygging tidligst 2025.

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7	2024	50 %	2022
Merknad:			

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

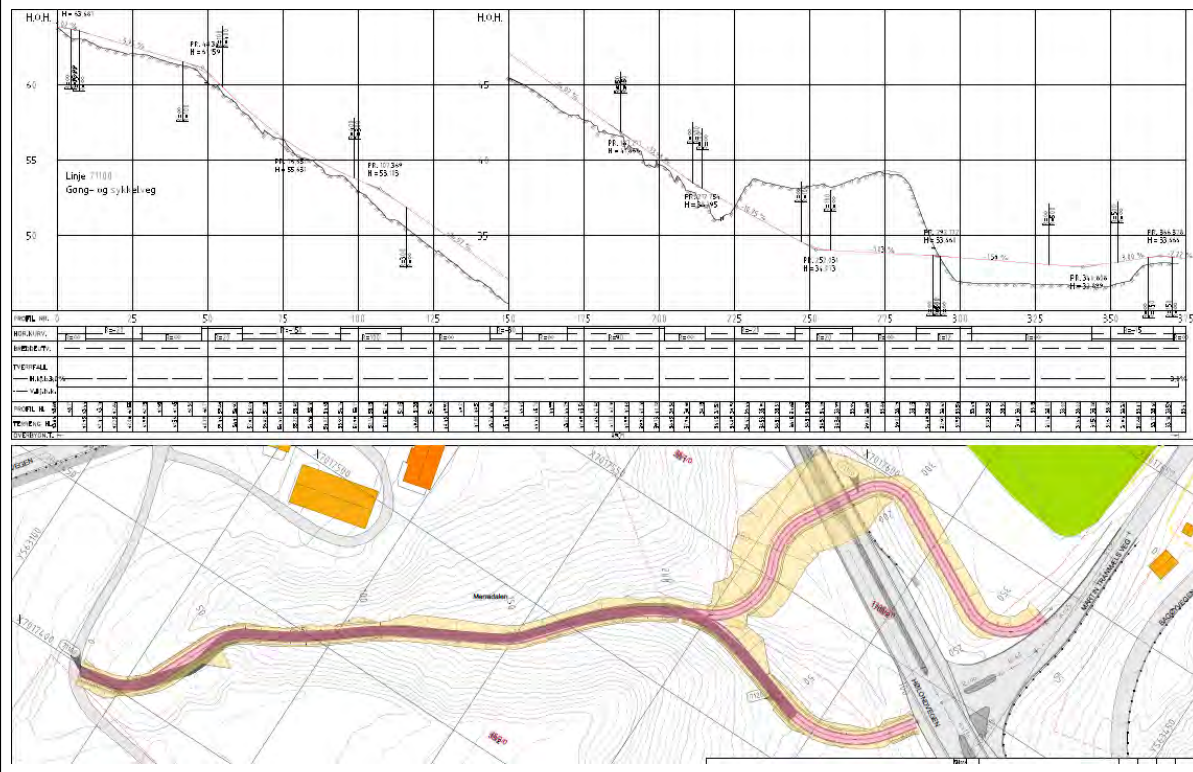
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	1	3,5			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Skolebakken Ler
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	150 meter ny gang- og sykkelveg like ved Flå skole på Ler. Vegen skal følge kommunens veg- og veglysnorm.
Prosjektutløsende:	Det er i dag behov for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6594 (Fremovegen). Vegen vil bidra til et mer attraktivt gangnettverk og knytte deler av skole- og boligområde med resten av Ler sentrum. Utbygging vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnett fra kollektivknutepunkt og til skole/bolig.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelveg er en del av vedtatt områdeplan for Ler sentrum .
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelveg bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil bidra til å gjøre Ler mer tilgjengelig særlig rundt skoleområdet.

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,5	2024	50	2023
Merknad:			

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

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

Merknad:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,5	1,5			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	GSV Gammelbakkan
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Tiltak regulert i områdeplan for Melhus sentrum . Byggeplan ferdigstilt.
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdigstilt. Utbygging forventet ferdig tidligst 2024.
Samordning andre tiltak:	Det vil i forbindelse med opparbeidelse av tiltak gjort oppgradering og utskifting av VA-ledninger i samme trase.
Usikkerhet i prosjektet:	Økning av byggekostnader, grunnforhold

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
6,5	2024	50 %	27.04.2024	Forenklet anslag	

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	1,5				

Merknad:

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

Prosjektnavn:	Sykkelparkering med tak
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Stjørdal kommune ønsker å etablere sykkelparkering med tak på utvalgte steder for å legge til rette for økt sykkeltrafikk. Alle sykkelturner starter og slutter med en parkert sykkel og det er viktig at det tilrettelegges for tilgjengelige og trygge sykkelparkeringer nært aktuelle reisemål.
Prosjektutløsende:	Få sykkelparkeringer med tak i sentrumsnære områder. Tiltaket vil tilrettelegge parkering med tak slik at flere velger å sykle.
Helhet/sammenheng:	Tilrettelegging for økt sykling.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling, mindre forurensing

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Krever ikke regulering.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan og utbygging 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førnde for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,25 mill		+/- 40 %	
Merknad: Kr. 50.000, - er detaljprosjektering og 4,2 mill. til utbygging.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.

Beløp (mill):		4,25 mill				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Ringvegen. Fra E-14 til Fjellhallen
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - reguleringsplanlegging
Planstatus:	Gamle planer med varierende standard.
Forventet fremdrift:	Fase 1 Prosjektutvikling forventes ferdig i 2023. Videre arbeid med reguleringsplan og detaljplanlegging fra 2024.
Samordning andre tiltak:	Behov for samkjøring og koordinering med TRFK.
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

Merknad:

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

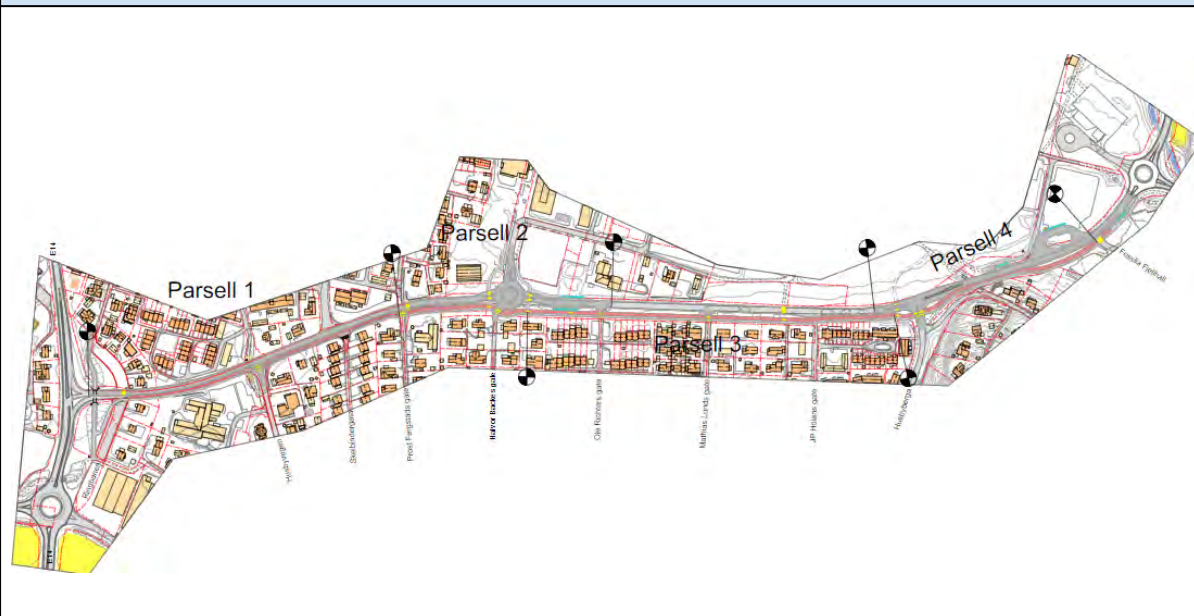
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5	1,5	31	31	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA GS-veg gjennom Skaun FV800

Prosjektnavn:	Hårrisdalen – Nygården 3,1 km, gang og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Plan og miljø, Skaun kommune, alternativt Trøndelag FK som er vegeier

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang og sykkelveg langs del av FV800, gammelvegen, langs fjorden. Dette er en del av strekningen mellom Viggja og Børse som mangler GS-veg i dag.
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil for å transport mellom Viggja og Børse. Muliggjør bruk av gange og sykkel til/fra skole og busstilbud langs E39. Trafikksikker løsning. Reduserer sikringsskys for elever, bidrar til bedre folkehelse. Det er 356 innbyggere i Viggja i dag med potensial for utbygging av ca 300 boenheter.
Helhet/sammenheng:	En del av planlagt sammenhengende gang og sykkelveg gjennom kommunen langs FV 800. Videreføring av gsv fra Melhus i vest langs fjorden og til Orkland kommune
Bidrag til måloppfyllelse:	Erstatter biltransport, gjør tettsteder mer tilgjengelige, letter adkomst uten bil til kollektiv ved E39. FV 800 er farlig for myke trafikanter, særlig når denne brukes som omkjøring ved tunellstengninger. Reduserer trafikkulykker.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling,
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Planstatus:	Ligger inne i KPA
Forventet fremdrift:	2024-25
Samordning andre tiltak:	Bidrar til trygg gsv langs fjorden mellom Viggja og Børse
Usikkerhet i prosjektet:	Kapasitet hos prosjekteier/ansvarlig, går delvis over dyrka mark.

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2 000 000	2023	30	
Merknad: 11082023, forenklet anslag			

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

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

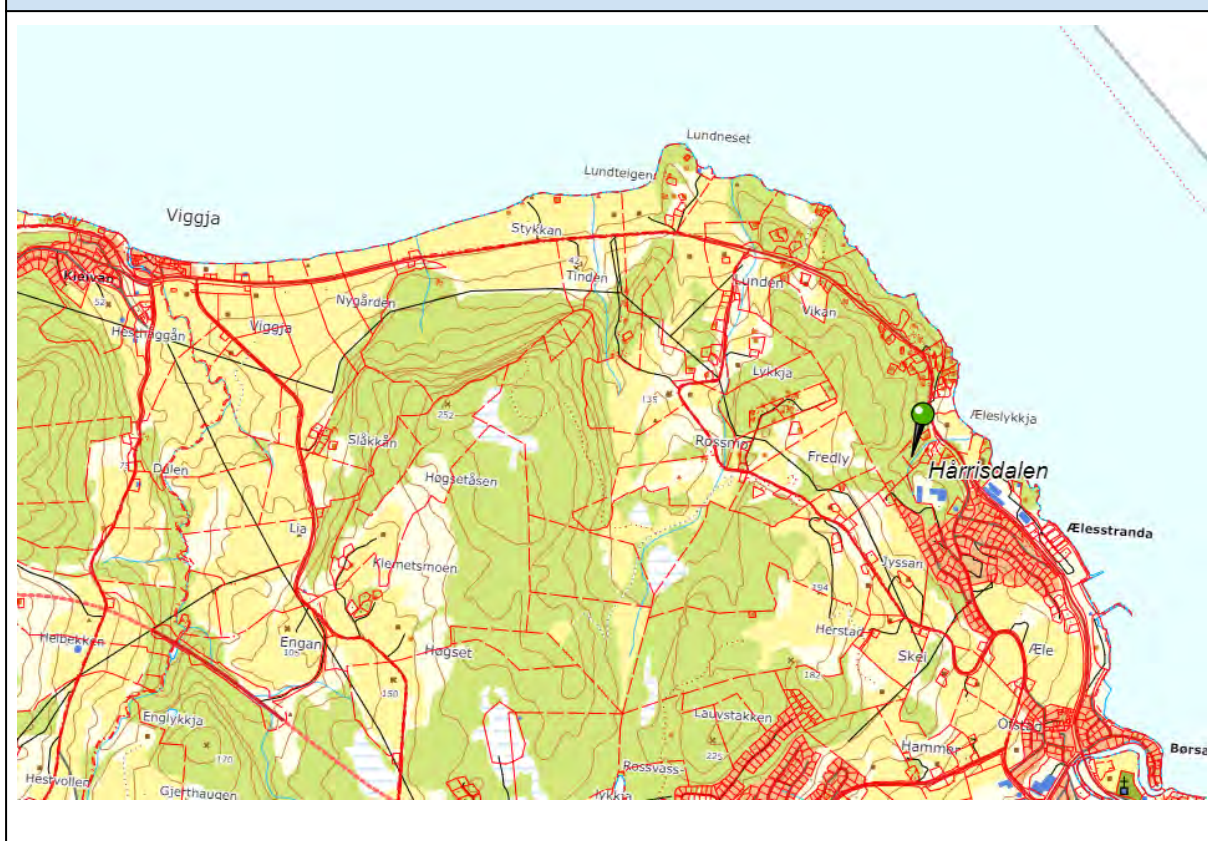
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

Merknad:

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

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	2 000 000				

Merknad:

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

PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Gang- og sykkelbane på del av FV 6490 - Blåsmoen
Ansvarlig etat:	Teknisk etat Orkland kommune, alternativt Trøndelag FK *som er veieier

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ca.1,7 km gang- og sykkelbane fra krysset Tråvparkvegen/Gryttingvegen og sørover langs FV 6490 og fram til der hvor Blåsmovegen krysser Thamshavnbanen
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil og eliminerer behovet for skoleskyss for elever som bor langs strekningen. Redusert klimagassutslipp. Sikringsskyss opphører.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er i dag farlig for skoleelever og andre myke trafikanter
Bidrag til måloppfyllelse:	Tryggere skoleveg og redusert bilbruk

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Under regulering
Innspill til prosjektfase:	* Vesentlig at fylkeskommunen står som byggherre med tanke på refusjon av MVA
Planstatus:	Ligger inne i KPA som framtidig gang/sykkelvei. Sluttbehandling av reguleringsplan i kommunestyret 060923
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	Tilgjengelige steinmasser i forbindelse med at Orkdal trafostasjon skal utvides (STATNETT-prosjekt)
Usikkerhet i prosjektet:	

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
22	2023	30	

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

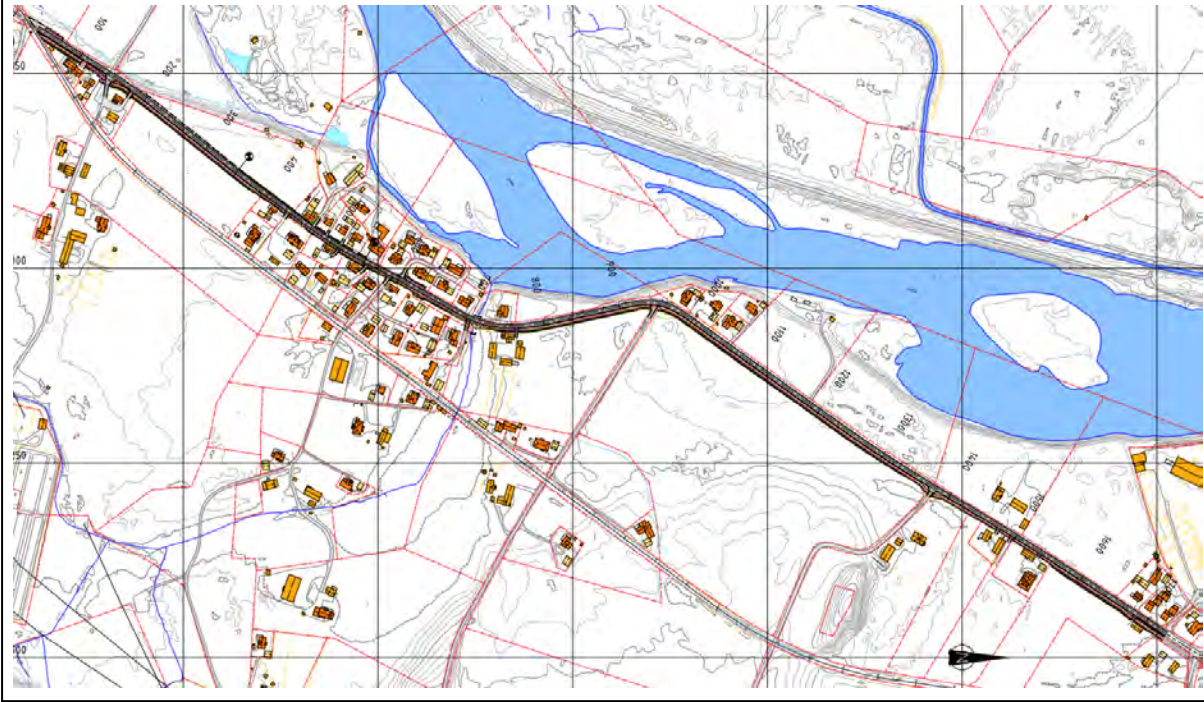
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	7	15			

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjekter på hvit liste

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Brøsetruta- Lillebergvegen- Brøsetvegen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca 900 meter med sykkelveg med fortau, samlet eller separert. Når det gjelder utforming er den delt inn i to delparseller: Lillebergvegen - Kong Øysteins veg og Kong Øysteins veg - Brøsetvegen. Strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er ca 300 meter. Tiltaket omfatter oppgradering av dagens fortau på nordsiden, etablering av separat sykkelveg på sørsiden. Deler av strekningen envegsreguleres. Strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er ca 600 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Deler av strekningen envegsreguleres. Enveisregulering er med for å unngå så store inngrep på privat eiendom, bevare trær samt gjøre det litt mer tungvint å kjøre bil, men enklere og mer attraktivt å gå og sykle. Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen som gir bedre forhold for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. På strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er det kun fortau og sykling i blandet trafikk. På strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er det behov for separering av gående og syklende. Kryssingen over Brøsetvegen er i dag dårlig tilrettelagt for syklende. Strekningene inngår i skoleveg til Eberg skole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole. I følge kvalitetskartleggingen er strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg definert som "komfortabel for få", mens strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er definert som "komfortabel for mange". Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket gjennomføres på en strekning som inngår i det vedtatte hovedsykkelnettet fra 2014. I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til

	Angelltrøa.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafiksikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Komplett planforslag levert våren 2022. Planforslaget ble lagt ut på høring 1. desember 2022, med høringsfrist 23. januar 2023.
Forventet fremdrift:	Forventer vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023. Mulig bygging fra 2026-2028.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen, men det kan være aktuelt å samordne tiltaket på denne strekningen med øvrige planlagte tiltak for gående og syklende på Brøsetruta. Det er aktuelt å samordne byggeprosjektet med Trondheim kommunes behov for ledningsfornyelse på strekningen.
Usikkerhet i prosjektet:	Saksbehandlingen har tatt tid. Det er fortsatt usikkert når reguleringsplanen endelig vedtas. Grunnerverv Tilstøtende plan "Eberg skole og idrettsanlegg" påvirker utformingen av løsningen ifbm adkomsten til Eberg skole. Det er i dag en samlet adkomst, men skoleplanen legger opp til to adkomster.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Delstrekning 5 12,5	2020	40	2021
Delstrekning 6 28,3	2016	?	2019
Merknad: Delstrekning 6; Sigurd Jorsalfars veg, mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen, var planlagt gjennomført i 2019 men det lykkes ikke å komme i mål med grunnerverv. Strekningen er derfor regulert sammen med en lengre strekning og løsninger er endret for å få til bedre sammenhenger og kryssløsninger.			

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
68,5	2023	10	08.05.2023	SVV	

Merknad: Anslag basert på reguleringsplan

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

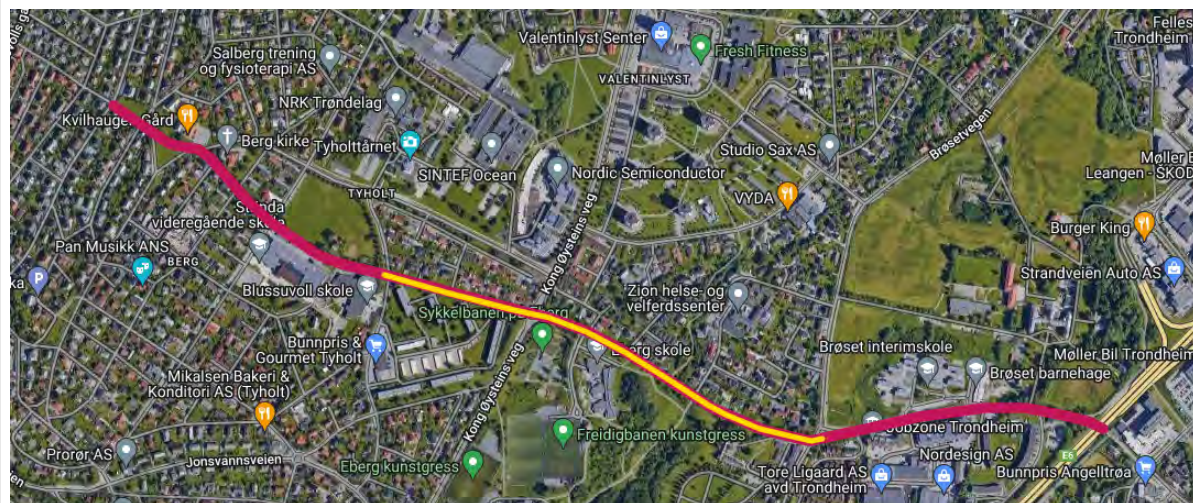
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	33,3 *			35,2		

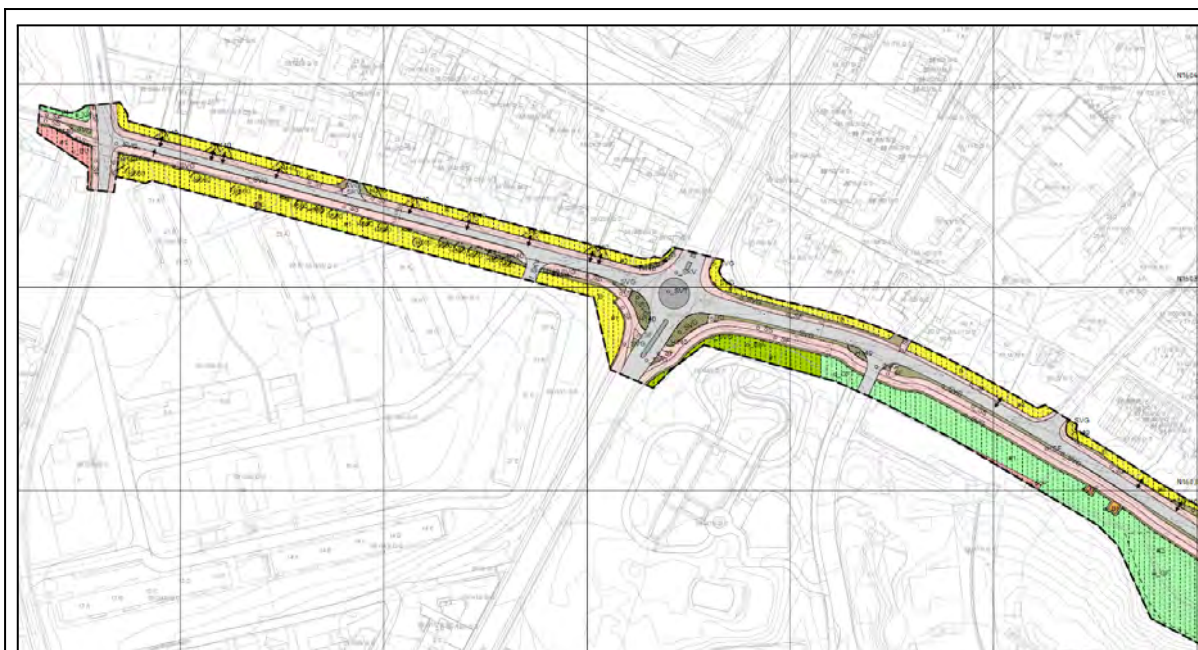
Merknad: * Tildelt i budsjett 2019 for delstrekningen Sigurd Jorsalfars veg mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen.

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

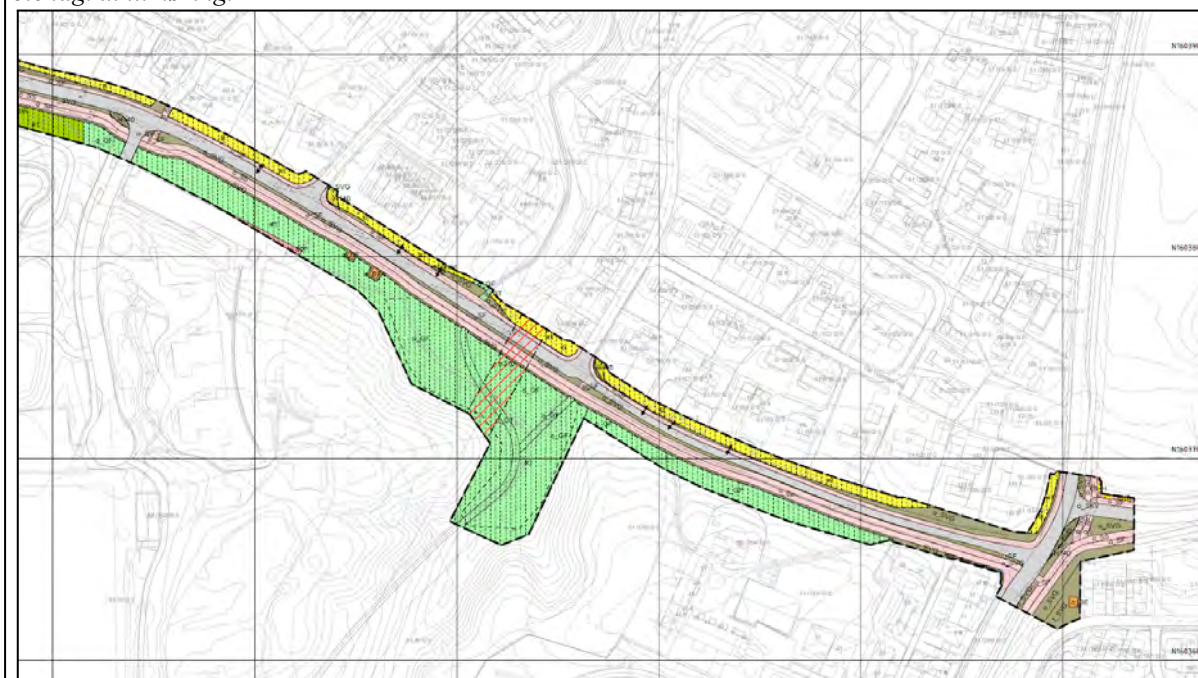
KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen som reguleres er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Planforslag Brøsetruta øst - del 1 datert 1.7.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring.



Planforslag Brøsetruta øst - del 2 datert 1.7.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Forsøkslia Øvre
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Etablering av et trygt tilbud til gående og syklende i øvre del av Forsøkslia, mellom O.J. Aalmos veg og kryss med vegen Buenget.
Prosjektutløsende:	Dagens tilbud i Forsøkslia Øvre er dårlig tilpasset behovene til gående og syklende, med flere trafikkfarlige punkter. Den private vegen er trang, uten fortau, kulverten under Dovrebanen er kun ca. 2,5 meter bred.
Helhet/sammenheng:	Inngår i hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektets mål er å gi et sammenhengende, trygt og attraktivt tilbud til gående og syklende mellom Nedre Flatåsen, Kystadlia og Selsbakk (og på sikt Bjørndalen/Sluppen m.m. når tilbud i Forsøkslia Nedre er etablert).
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Tiltaket bidrar til oppnåelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, arealutvikling og trafikksikkerhet.

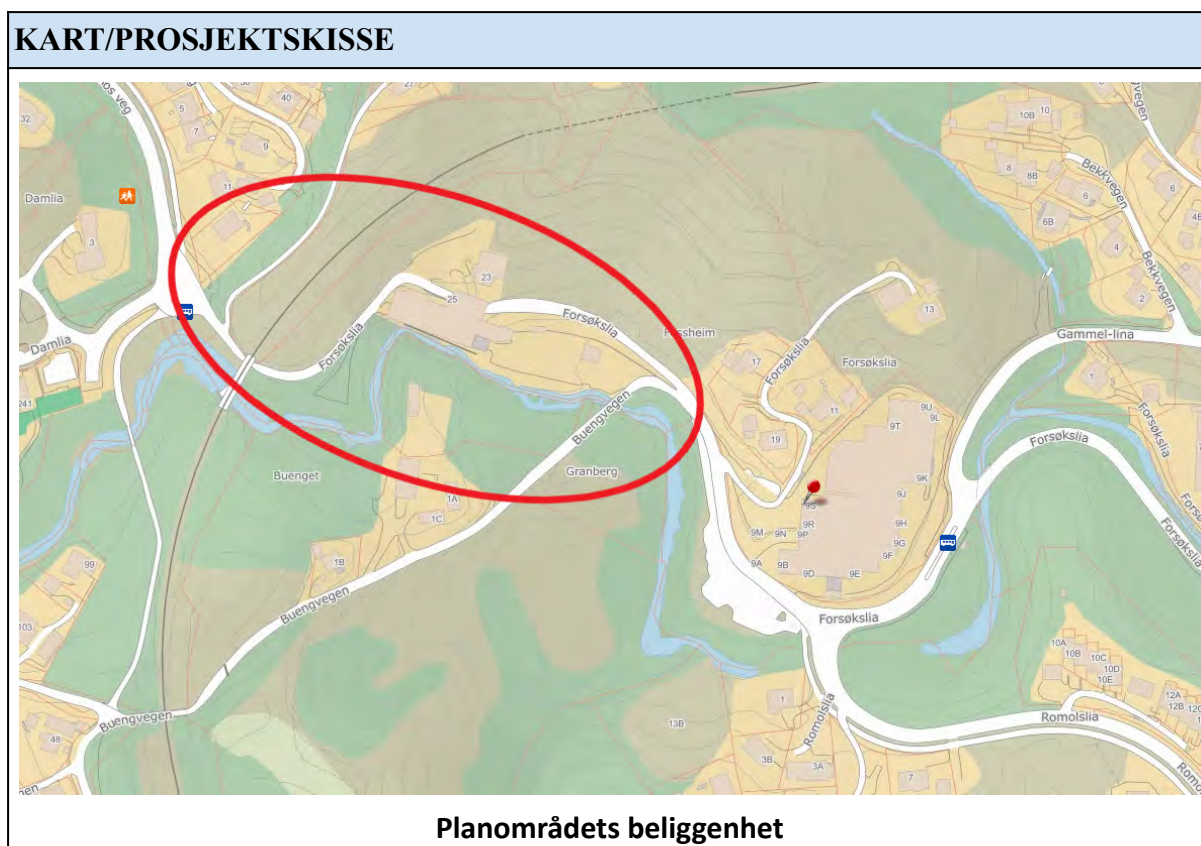
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Oppstart reguleringsplan mai 2023
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan: 4. kvartal 2024 Mulig ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2026 Mulig ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2029
Samordning andre tiltak:	Samordning med tiltak i Forsøkslia Nedre
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, forurenset grunn, avbøtende tiltak for vannmiljø, nærhet til jernbane (mulig ny kulvert under jernbanen)

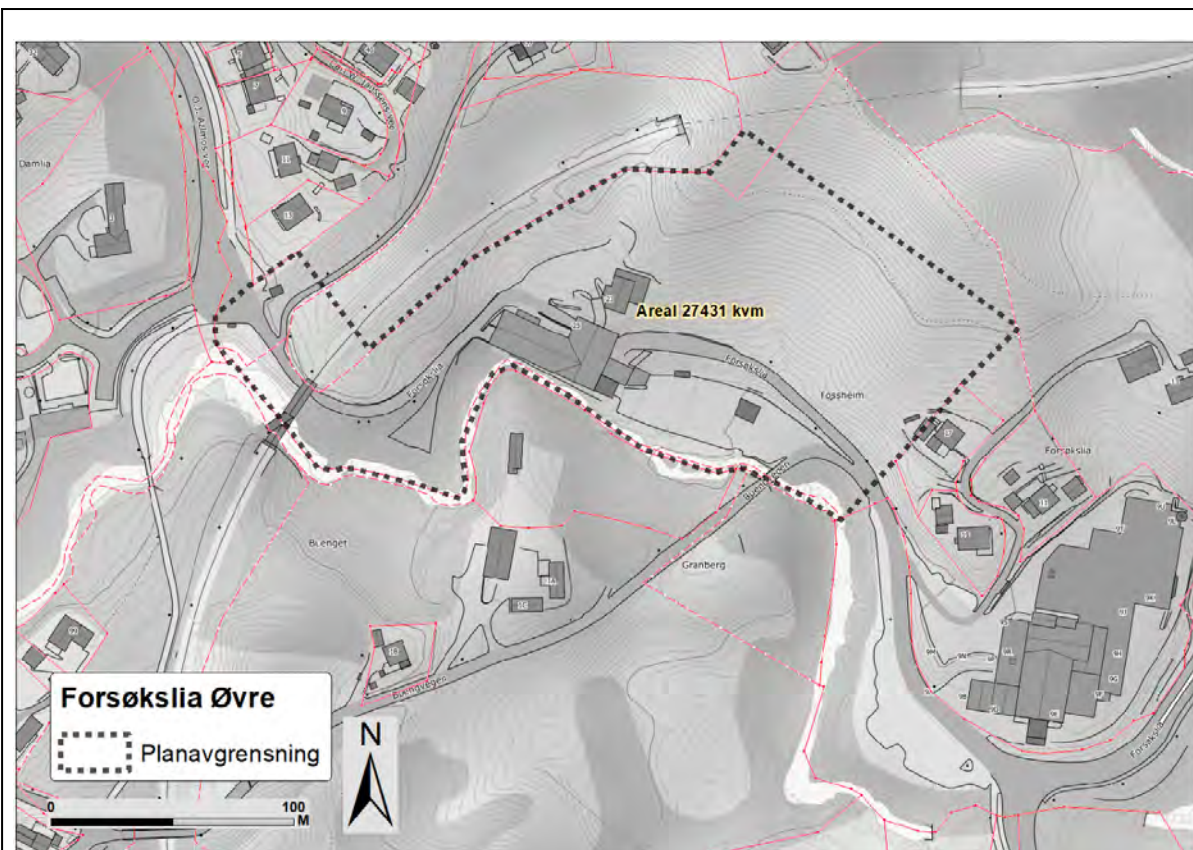
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
79 mill kr	Februar 2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Rimeligste alternative løsning (undergang stengt for bil) anslått til 53 mill kr. • Forsøkslia Nedre (mellom Gammel-lina og Bjørndalen) inngår ikke (blir et eget prosjekt) • Oppgradering Buengvegen øvre m/fast dekke (1 km) inngår ikke; estimat er 17 mill kr (2022). • Ny overgangsbru over jernbanen i Buengvegen inngår ikke, estimat er 9 mill kr (2022).			

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

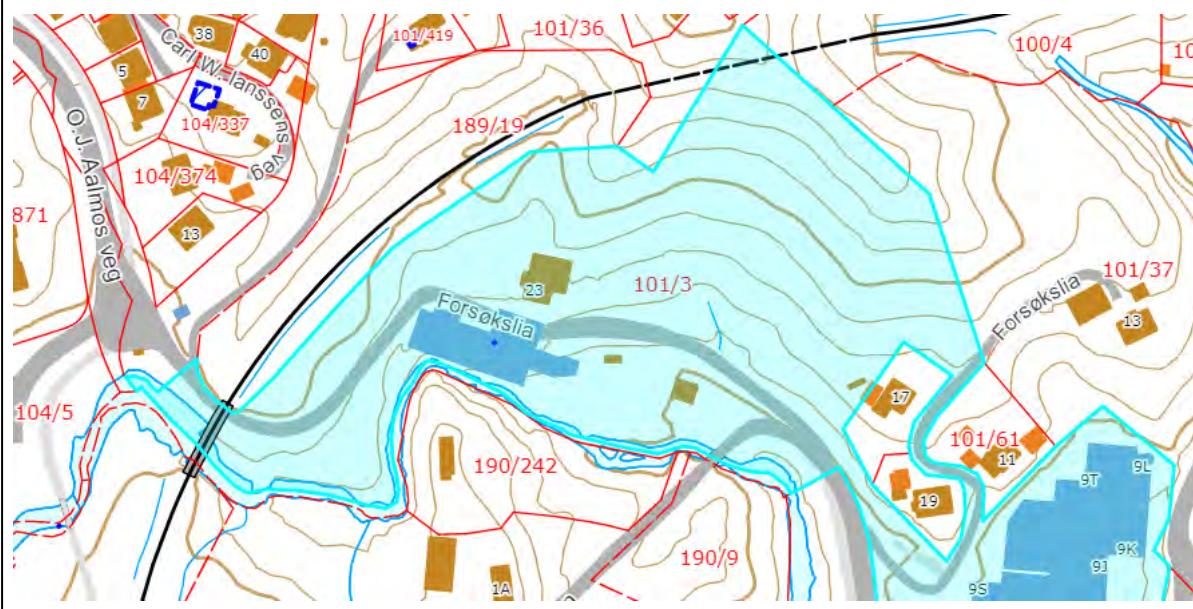
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	3,75				72,75
Prosjektfase:	Prosjekt- utvikling	Regulerings plan				
Prosjektutvikling av Forsøkslia vedtatt i årsbudsjett 2021, ramme 0,5. PR-128/21: Vedtatt en ramme på 2.0 mill kr for forprosjekt (PR-møtet 16. desember 2021)						

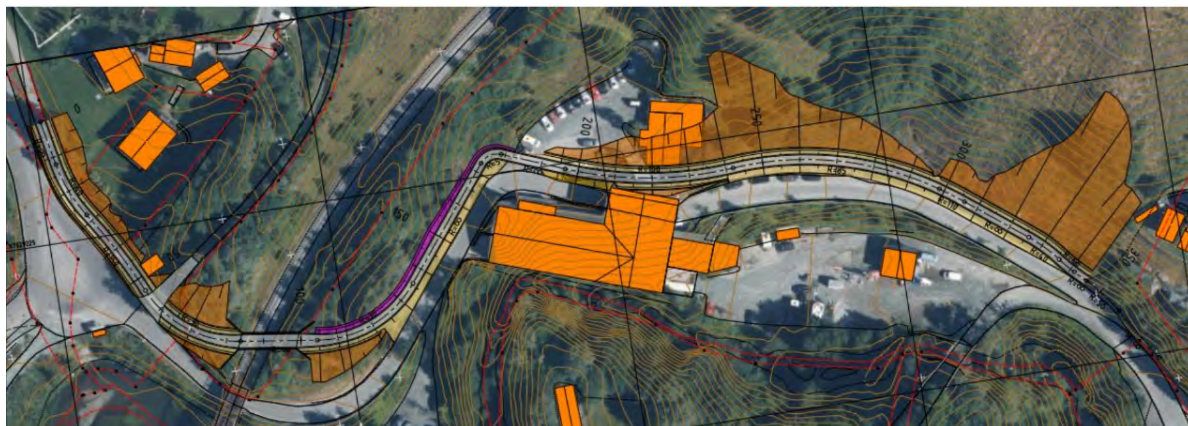




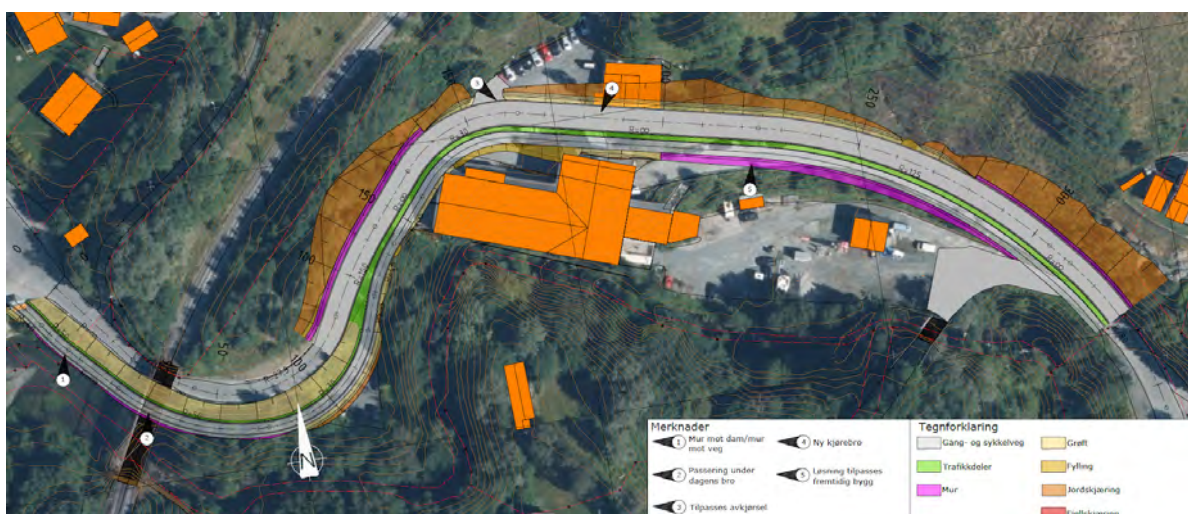
Forslag til planavgrensning ved oppstart av reguleringsarbeid



Eiendom markert blå, gnr 101/3, eies av Industriparken Eiendom AS



Plankart: Alt. 1 - ny g/s - veg legges nord for eksisterende kjøreveg med ny kulvert under jernbanen



Plankart: Alt. 2 - ny g/s veg legges sør for eks. kjøreveg. Kjørebane forskyves noe nordover

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Det er ikke behov for reguleringsplan
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging og utbygging 2024-2027
Samordning andre tiltak:	Avklares under detaljplanleggingen
Usikkerhet i prosjektet:	Politiske vedtak av plassering Løsninger for sikker sykkelparkering, så som sykkelhotell og sykkelskap, før ofte med seg økt driftskostnad for Trondheim Parkering.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under
--

prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	5	5	5	5	
Merknad:						

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

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



Eksempler på smarte/sikre sykkelstativ som man ønsker å pilotere innenfor disse midlene. I første omgang er sykkelhotellet på Leuthenhaven aktuell.

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan (PU-prosjekt overføres fra ToS 2023)
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer pr 2023
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2025
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR som utarbeider reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikkert.

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

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

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

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

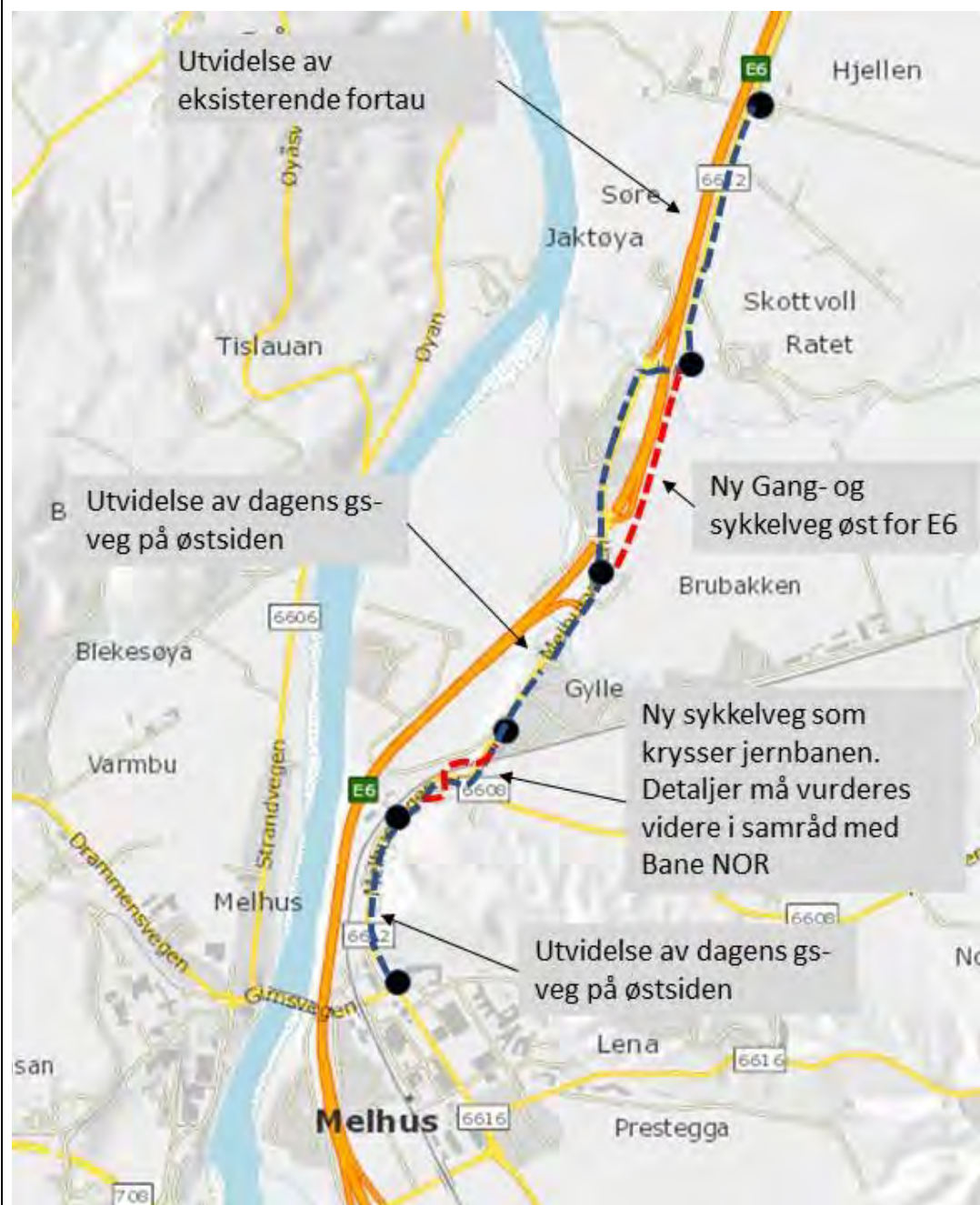
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	3	2	0	0	0

Merknad: Spilt inn behov for statlige planmidler til B2024.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



32. Prosjektbeskrivelser gange

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarvei Granåsvegen- Gamle Jonsvannsvei
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Snarvei på 450m. Oppgradering med belysning og brøytestandard.
Prosjektutløsende:	Turvegen mangler i dag belysning og er lite fremkommelig på vinterstid.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltaket er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Planlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltakene er i tråd med gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse utbygging 2023
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	-

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

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

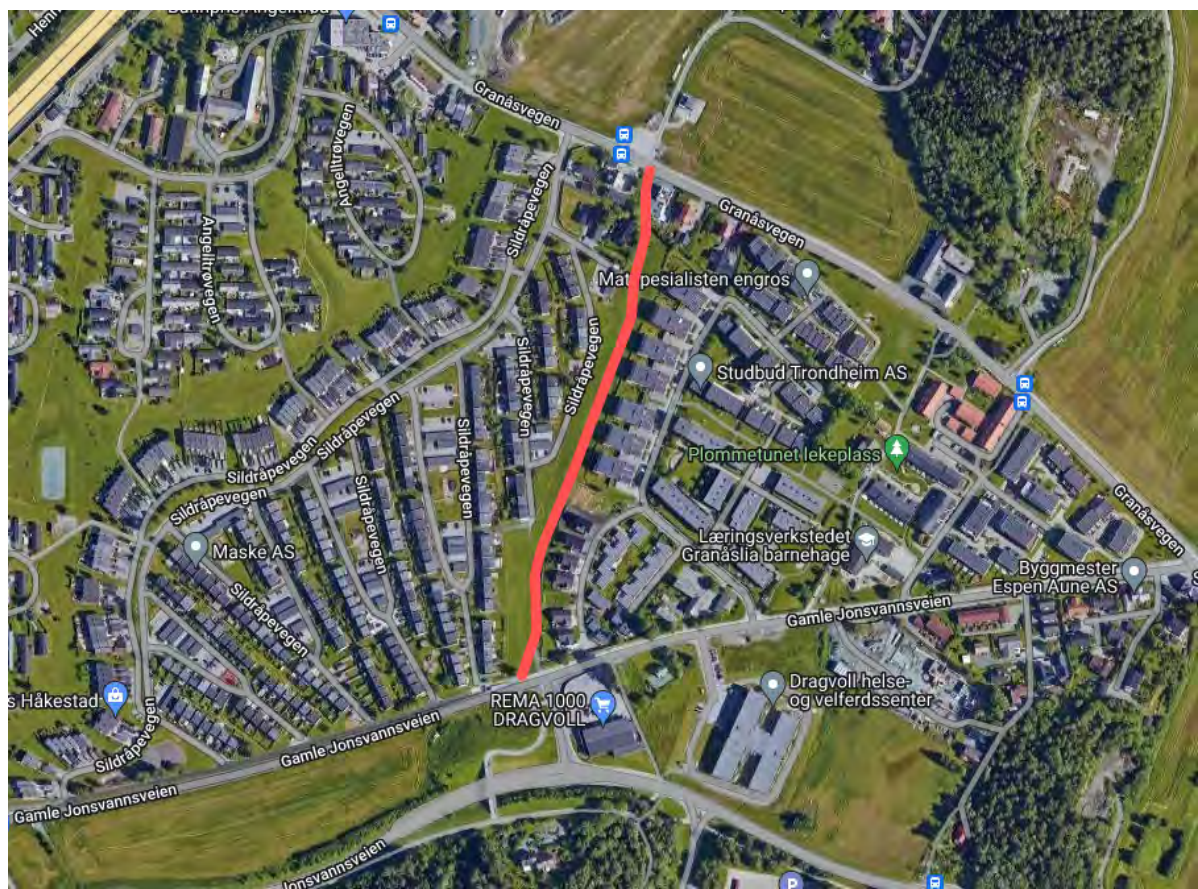
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
2,85*	2023	20	04/1- 23	Forenklet anslag	
Merknad: *Styringsramme vedtatt i PR 40/23					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,35	*2,5 mill				
Prosjektfase:	Planlegging	Utbygging				
Merknad: *Vedtak om forskuttering i PR 40/23						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød strek viser snarveien som skal oppgraderes. Strekingen er 450 m lang.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nyhavna - tiltak Ormen Langes
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med prosjektet Nyhavna (budsjett 2021) er det gjennomført en idékonkurranse i samarbeid med Nyhavna Utvikling, for å se på hvordan en kan få til en attraktiv gangforbindelse gjennom Nyhavna på kort sikt, før endelig utbygging og transformasjon av området skjer. Et av tiltakene som viste seg å ha stort potensial var Ormen Langes vei. I dag preges området av store asfalterte flater og mye lastebiltrafikk. Det er gjennomført et forprosjekt på denne strekningen. Lengden på tiltaket er i underkant av 350 meter. Prosjektet Prosjektet går ut på å øke attraktiviteten på gangtilbudet i Ormen Langes vei. Dette skal skje før området er ferdig utbygd i tråd med Kommunedelplan og kvalitetsprogram for Nyhavna. Hovedgrepet er å gjennomføre enkle tiltak som gjør det attraktivt, trygt og trafikksikkert for myke trafikanter å ferdes her. På deler av strekningen smale kjørebane inn og fortausbredden utvides. Ved Weber sitt lagerlokalet krysser ca 80 trucker gata daglig og her vil det bli anlagt en løsning som gjør det mer trafikksikkert for både syklist og gående. Det etableres vegetasjon som fungerer som ledelinje og buffer mellom gangsoner og kjørebane. Vegetasjonen skal i positiv forstand øke bevisstheten omkring naturmangfoldskrisen samtidig som det er et estetisk godt grep. Hensikten med prosjektet er å både gi gående et godt tilbud på kort sikt samt høste erfaringer for hvordan ulike midlertidige løsninger kan inkluderes i den endelige transformasjonen. Vegetasjon som plantes her kan eksempelvis gjenbrukes i permanente løsninger. ClimaGen-prosjektet Dette prosjektet er en del av Trondheim kommunes søknad om midler fra ClimaGen som er et EU prosjekt. Trondheim kommune samarbeider både med Sintef, NTNU, Nyhavna Utvikling og flere aktører om å få være med på dette EU prosjektet. Målet med kommunens ClimaGen-prosjekt er å øke naturmangfoldet og biologisk mangfold. Dersom prosjektet blir en del av ClimaGen vil man kunne utvide prosjektet til å se på hvordan økt bruk av naturlig vegetasjon styrker naturmangfold og biologisk mangfold i et byområde, og høste flere erfaringer frem mot framtidig utbygging av Nyhavna.
Prosjektutløsende:	Området er i dag svært bilbasert med brede veier hvor det kjører store lastebiler som henter varer i området. Dette oppleves som svært lite attraktivt for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en fremtidig sammenhengende gangrute gjennom

	Nyhavna. I området er det to gamle spissbunkere fra 1943 som nylig har fått ny belysning i regi av Trondheim kommunes kunstdordning. Dette prosjektet skal bidra positivt til belysningsprosjektet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten Tiltaket er i tråd med Trondheimsløftet (KPS) og Trondheim kommune sin mobilitetsstrategi og gåstrategi.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ferdig forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i detaljplanleggingsfasen.
Usikkerhet i prosjektet	Tilgang på passende planter/vegetasjon. Ukjent hva som ligger under bakken.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5,0	2023	20	2024
Merknad:			

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

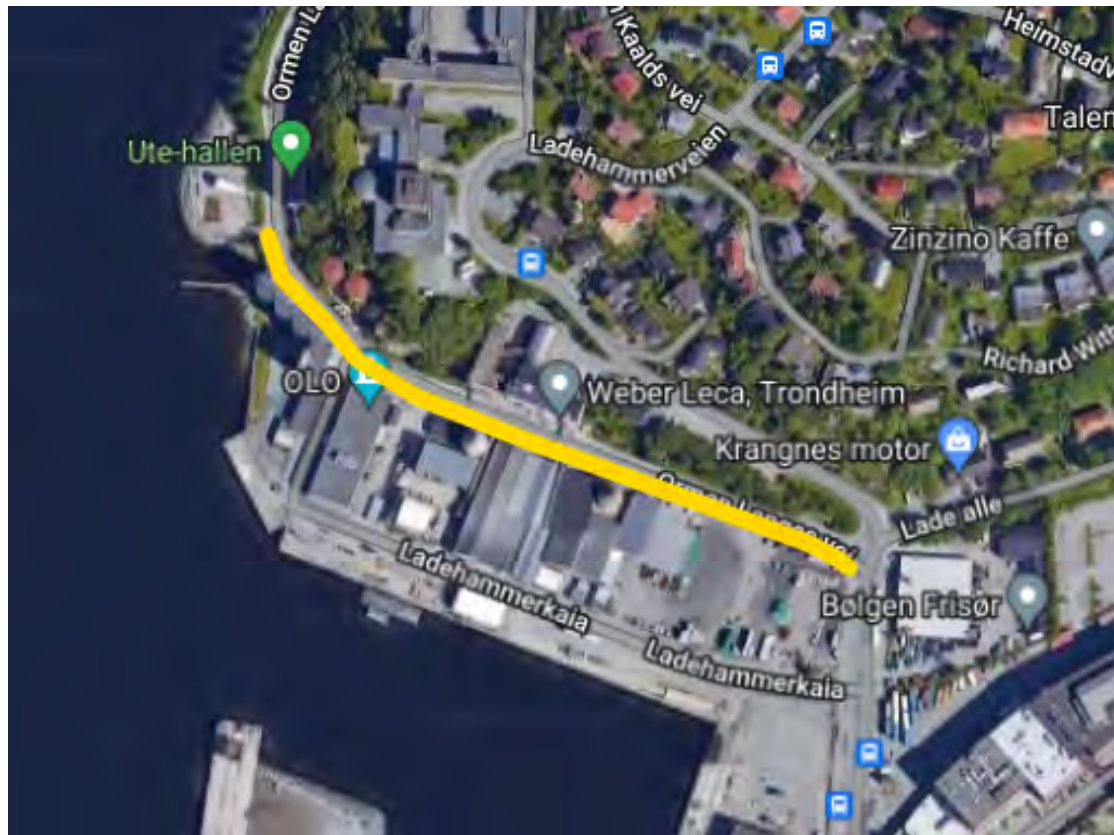
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
5,0	2023	20		Forenklet	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5,0				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markering viser hvilke gangforbindelsen som skal utbedres.



Eksisterende situasjon i Ormen Langes vei. Svært bred kjørebane hvor det legges opp til kjøring i høy hastighet. Fortau med utydelig overgang til kjørebanen.

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan og grunnerverv.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for snarveien. Byggeplan og erverv igangsatt men det trengs mer midler til å fullføres..
Forventet framdrift:	Grunnerverv ferdig i løpet av 2023. Utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5	2022	40	2023
Merknad: PR sak 119/22			

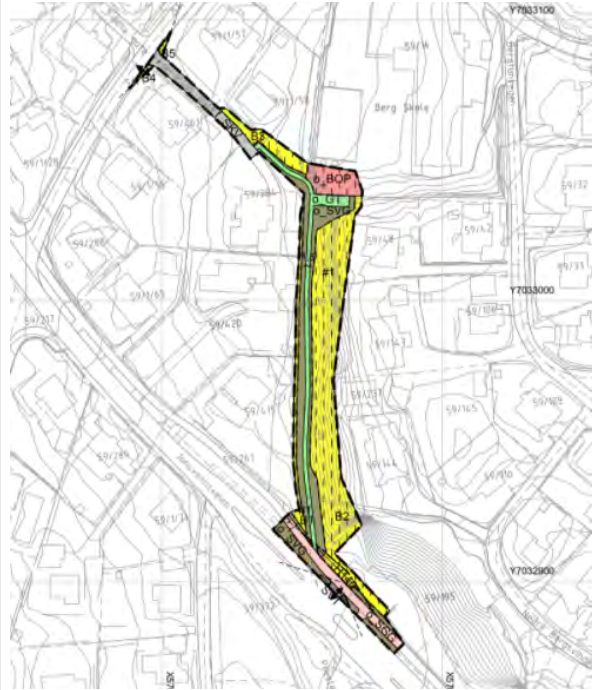
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjet*

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
9,2	2023	10	30.03.23	Forenklet	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4,33	4,9				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Vedtatt reguleringsplan for snarvei mellom Jonsvannsveien og Berg skole.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveipakke 9
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av følgende snarveier • Snarvei til Flatåsen skole og idrettsanlegg • Snarvei til Nissekollen idrettsanlegg (3 snarveier) • Snarvei Enromveien på tvers • Snarvei fra Fossegrenda til Leirfosvegen • Snarvei til Rosten skole (Lysløypa på tvers) Stiene har en totallengde på ca 1,5 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær viktige reisemål. God tidsbesparelse i stedet for å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke reguleringsplan
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	Økonomi

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18	2023	20 %	2024
Merknad:			

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

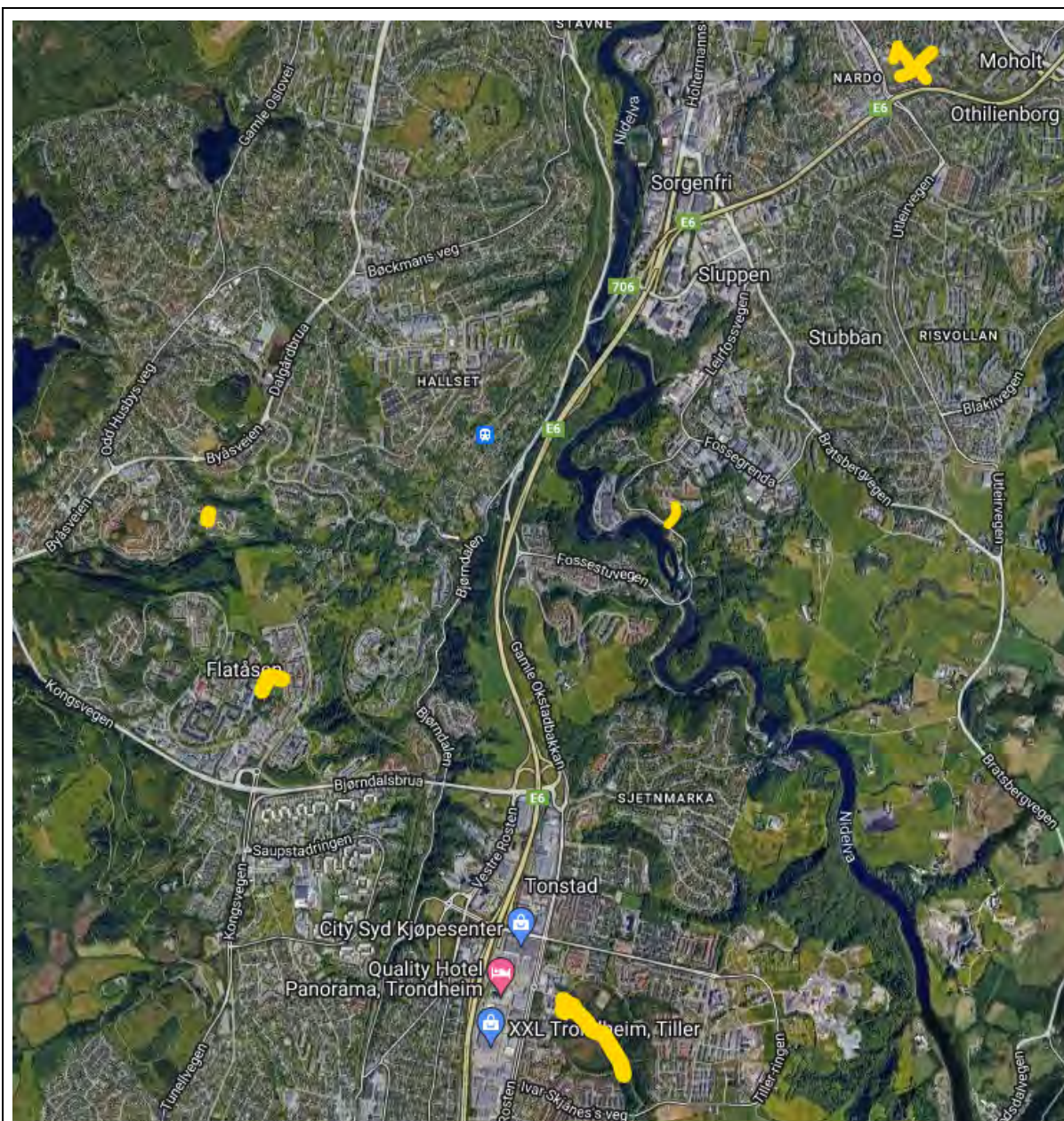
STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	15				
Prosjektfase:	PU og Detaljplan-legging.	Utbygging				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert. [Link kart](#)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveipakke 10
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av følgende snarveier • Snarvei ved Havsteinekra • Snarvei ved Søndre Husebytn • Snarvei ved Steindal skole • Snarvei til Gjørtlervegen • Snarvei Nordre Husebytn Stiene har en totallengde på ca 0,9 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær mange viktige reisemål. God tidsbesparelse i stedet for å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltakene er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Snarveiene krever ikke reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging 2023 og utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i planleggingsfasen
Usikkerhet i prosjektet	Avklares i planleggingsfasen

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
12,5	2023	40	
Merknad:			

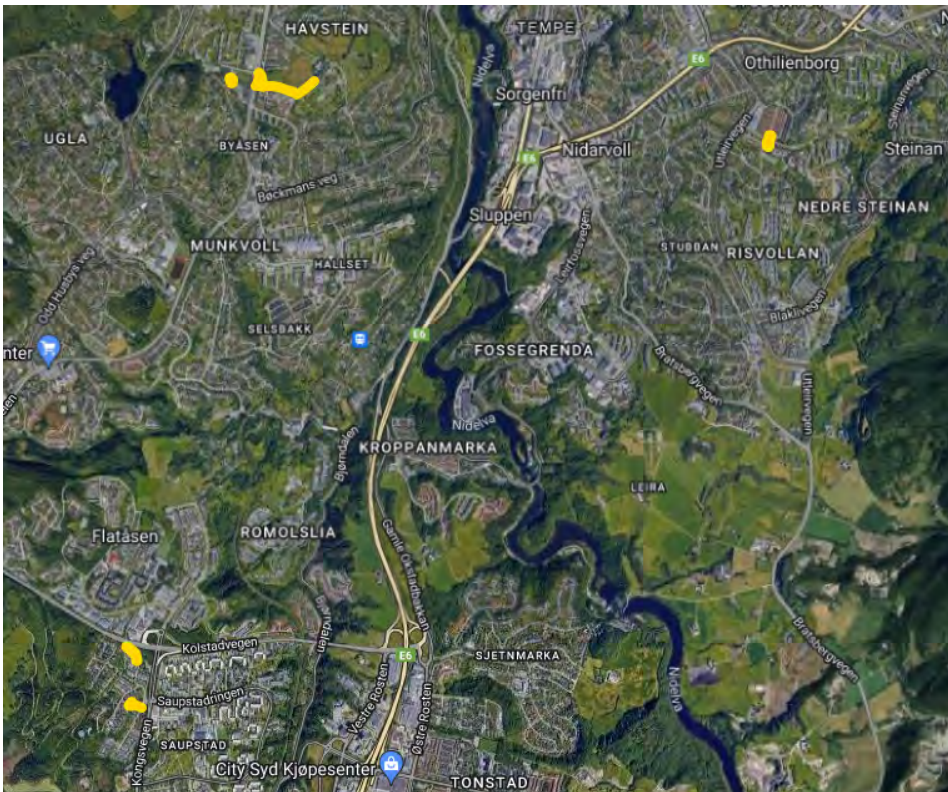
*Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,3	12,2				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE
 Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert. Link kart.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarvei Østmarka
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Detaljplanlegging og bygging av snarvei på Østmarka. Stiene har en totallengde på ca 0,11 km. Stien forbinder gir kortere og bedre forbindelse til bussholdeplass og skole. Snarvei på ca 2,0 m bredde. Tiltak som planlegges er nytt bærelag og toppdekke, belysning, flytting av lekeapparat, etablering av gjerde, trapp eller rampe og håndløper.
Prosjektutløsende:	Tidligere måtte en gå igjennom uteområdet til barnehagen som ikke er åpen for allmennheten i åpningstiden til barnehagen. Stien har for mange god tidsbesparelse i stedet for å gå rundt.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltakene er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Snarveien krever ikke reguleringsplan og grunnerverv.
Forventet framdrift:	Planlegging og utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i planleggingsfasen. Kan trolig bygges samtidig med nytt bofellesskap.
Usikkerhet i prosjektet	Avklares i planleggingsfasen

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,5	2023	40	
Merknad:			

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

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

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

Merknad:

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

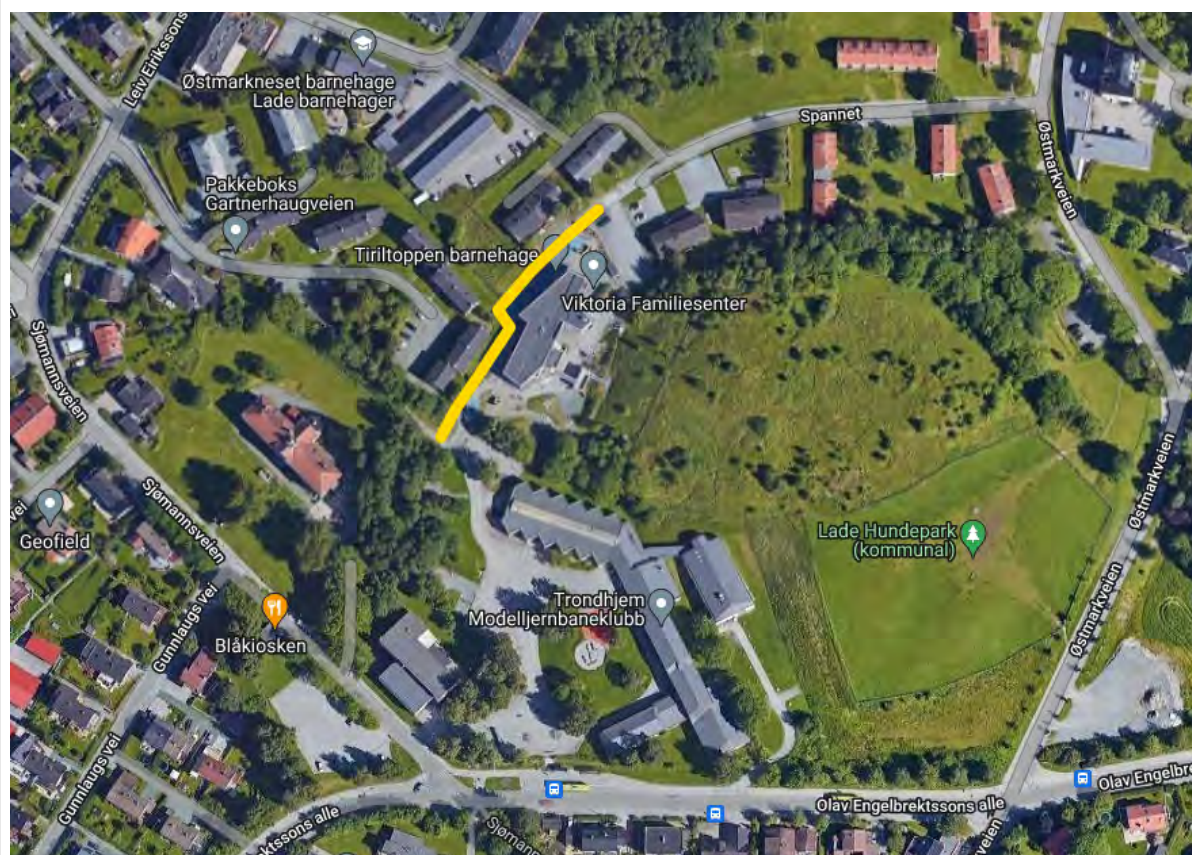
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	2,5 mill				
Prosjektfase:						

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Venusvegen fortau
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	970 m fortau i normert bredde. Oppstramming mindre kryss. Ombygging mindre rundkjøring/snuplass til omr. for grønt og opphold.
Prosjektutløsende:	Strekningen har kun et smalt "sommerfortau" på sørsiden og fortau på ca 2.0 m på nordsiden. Fortauet på nordsiden vinterdriftes, men i beskjeden grad da det er smalere enn normert og fordi fortauet har svært dårlig bæreevne. Strekningen er skoleveg og det er under vurdering om buss skal kunne trafikkere strekningen i fremtiden
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere CO2 utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket må reguleres.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan: des. 2025 (gitt oppstart vår 2024) Byggeplan: des 2026 Utbygging: des 2027
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Geotekniske forhold (kvikkleire i området) Behovet for erverv er beskjedent men dette kan alltid forsinke og fordyre. Det vil bli behov for midlertidig tilgang til mange boligeiendommer i anleggsperiode

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
29,6	2023	-20/+40	
Merknad:			

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

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

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

Merknad:

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

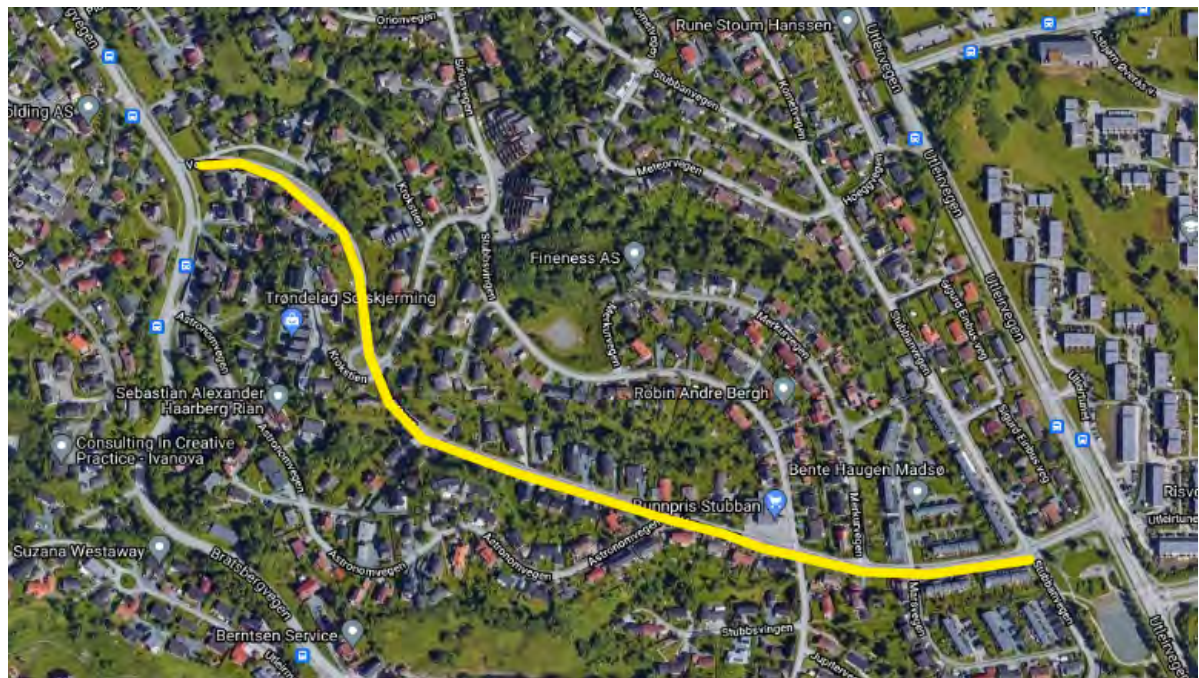
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	2,5				

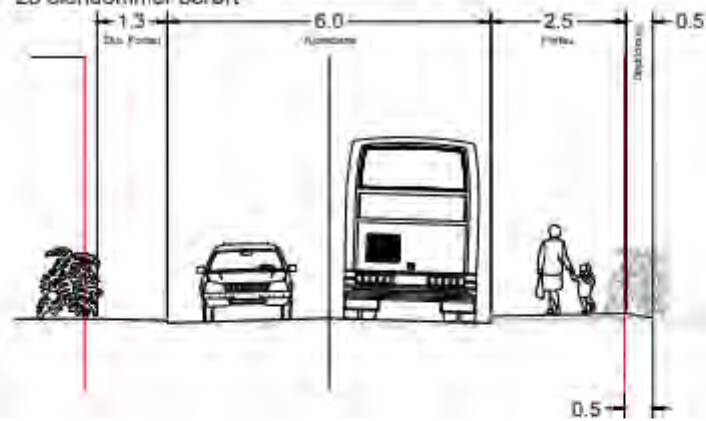
Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,2 MNOK)

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

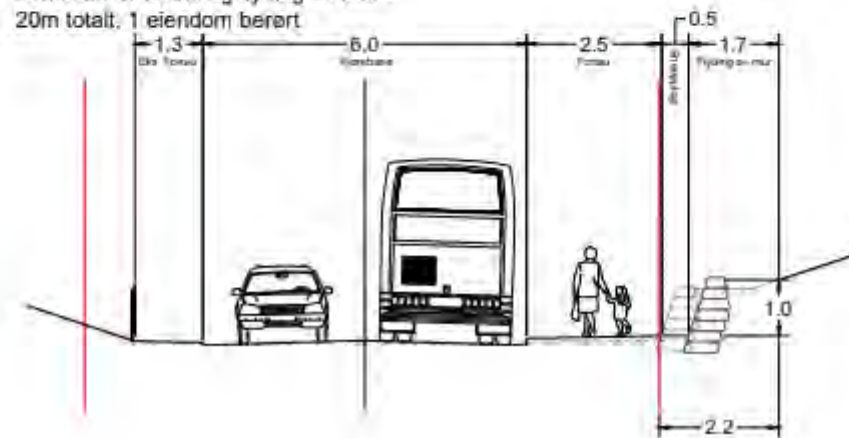
KART/PROSJEKTSKISSE



Utvidelse av fortau inn i hage - 600m totalt,
23 eiendommer berørt



Utvidelse av fortau og flytting av mur -
20m totalt, 1 eiendom berørt



Utvalgte snitt

PROSJEKTDATA		DATO. 27.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund Snuplass	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	200m Gang og sykkel veg og 160m støyskjerming langs Ringvålvegen fra Kryss ved Lundvegen til bru i Tunnelvegen. Det etableres ny holdeplass.
Prosjektutløsende:	Fortau langs Ringvålvegen i tilknytting til snuplassen ble ikke etablert i metrobussprosjektet pga. utfordringer med erverv og prinsipp om kostnadsramme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er del av en vedtatt sammenheng tilbud og vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byveksavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	I dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen Det blir og støyskjerm for 12 boliger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging Byggherreoverslag for prosjektet per august 2022 er på 15 mill. Det mangler 1,5 mill. for bygging av prosjektet.
Innspill til prosjektfase:	Kontrakt signert med entreprenør.
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2018.
Forventet fremdrift	Byggestart mai 2023. Det meste av anleggsvirksomheten blir ferdig i 2023. Grøntarbeider ferdig vår 2024.
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervet er ikke fullført, men antar at det ikke byr på problemer.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15	2022			Byggherreoverslag	

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	13,5	1,5				

Merknad: Restbevilgning for å nå byggherreoverslag som ble utført august 2022. For sent for innmelding av HP 2023-26, og kommer derav nå

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4109 Fortau langs Saksvikkorsen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau mangler i ca. 180 meters lengde i Saksvikkorsen, fram til bussholdeplasser ved Markabygdvegen og over kommunegrense til Trondheim. Veien er ca. 185m og bredden på selve kjørebane med skulder og fortau varierer fra 8.5 til 11.5
Prosjektutløsende:	Aktuell strekning mangler i sin helhet et trygt tilbud til gående og syklende.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket binder sammen gang-/sykkeltrafikk mellom deler av Malvik og Trondheim kommuner.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil separere trafikk og tilrettelegge for en økt trafiksikkerhet og en potensiell økning i andel syklende og gående. Tiltaket spiller dermed opp mot: • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. • Mål 5: Redusere antall trafikkuulykker. • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må reguleres. Prosjektet går nå inn i en detaljplanleggingsfase hvor det vil utarbeides en reguleringsplan og et teknisk underlag for denne. Parallelt med videre ferdigstilling av regulering vil det også utarbeides byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Inngrep i dyrket mark må avklares med statsforvalter.
Planstatus:	Reguleringsplan og Byggeplan skal utarbeides.
Forventet fremdrift:	Ferdigstilling reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet er knyttet til tilgjengelighet for arealbeslag i boliggrunn og dyrket mark. En potensiell usikkerhet ligger også i aksept fra Trondheim kommune.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
12,5	2023	+/- 25%	

Merknad: Dato for anslag: 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,8	0,5	1	6	5	

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



19.06.23

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fortau Fv. Lyngenvegen
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektide
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging tidligst 2025.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,5	2024	50	2023
Merknad:			

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	0,5		2		

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Snarveg Gruva
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Kostnader, grunnforhold (kvikkleire), sikringstiltak av skråning.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2024	50 %	2024
Merknad: Tiltaket vil være delfinansiert av midler Melhus kommune har fått bevilget fra Statens vegvesen.			

Oppstart av prosjektering og geotekniske undersøkelser starter opp sommer/høst 2022. Det er forventet at byggeplan vil være ferdig i.a. 2022, og det vil være klart for bygging i 2023. Det vil være behov for bevilgning i tillegg til tilskuddet fra Statens vegvesen for å ferdigstille prosjektet. Det søkes derfor om en øvre ramme på 1,5 millioner. Rammen inkluderer en usikkerhet på grunnforhold og økte byggekostnader.

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

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

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

Merknad:

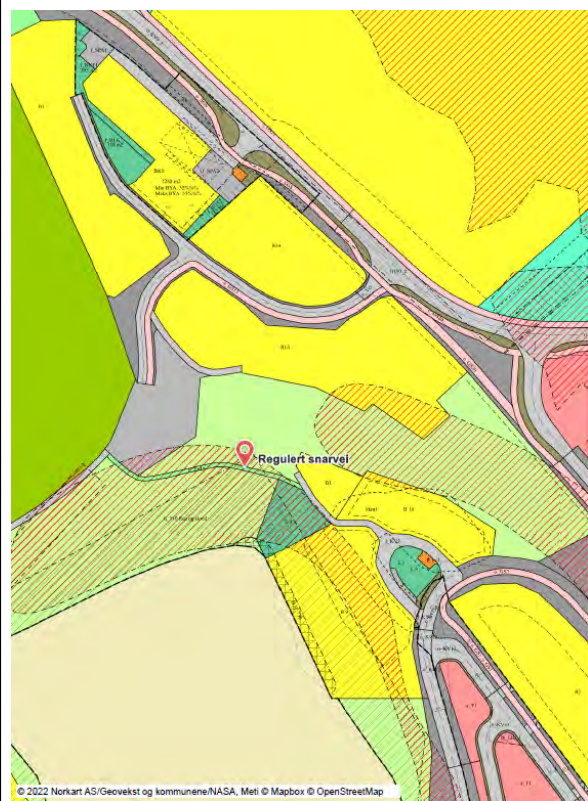
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	0,5				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



33. Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy

PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen, Vest	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres støyskjerming for eksisterende bebyggelse langs Utleirvegen mellom kryss med Stendalsvegen og Blaklivegen. Dette gjelder i hovedsak støyskjerming på vestsiden av Utleirvegen. Men også noen tiltak (nabo-/lokale skjermer) på østsiden, som ikke omfattes av reguleringsplan for sykkelveg med fortau.
Prosjektutløsende:	Behov for støyskjerming pga. økende trafikkmengde.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan ikke nødvendig. Tiltak er byggeplanlagt
Forventet fremdrift:	Oppstart avhenger av signerte avtaler, følges opp av grunnerverv internt og godkjente byggesøknader. Ambisjon om oppstart bygging Q3 2023 på deler av anlegget.
Samordning andre tiltak:	Skal ikke koordineres med andre
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

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

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

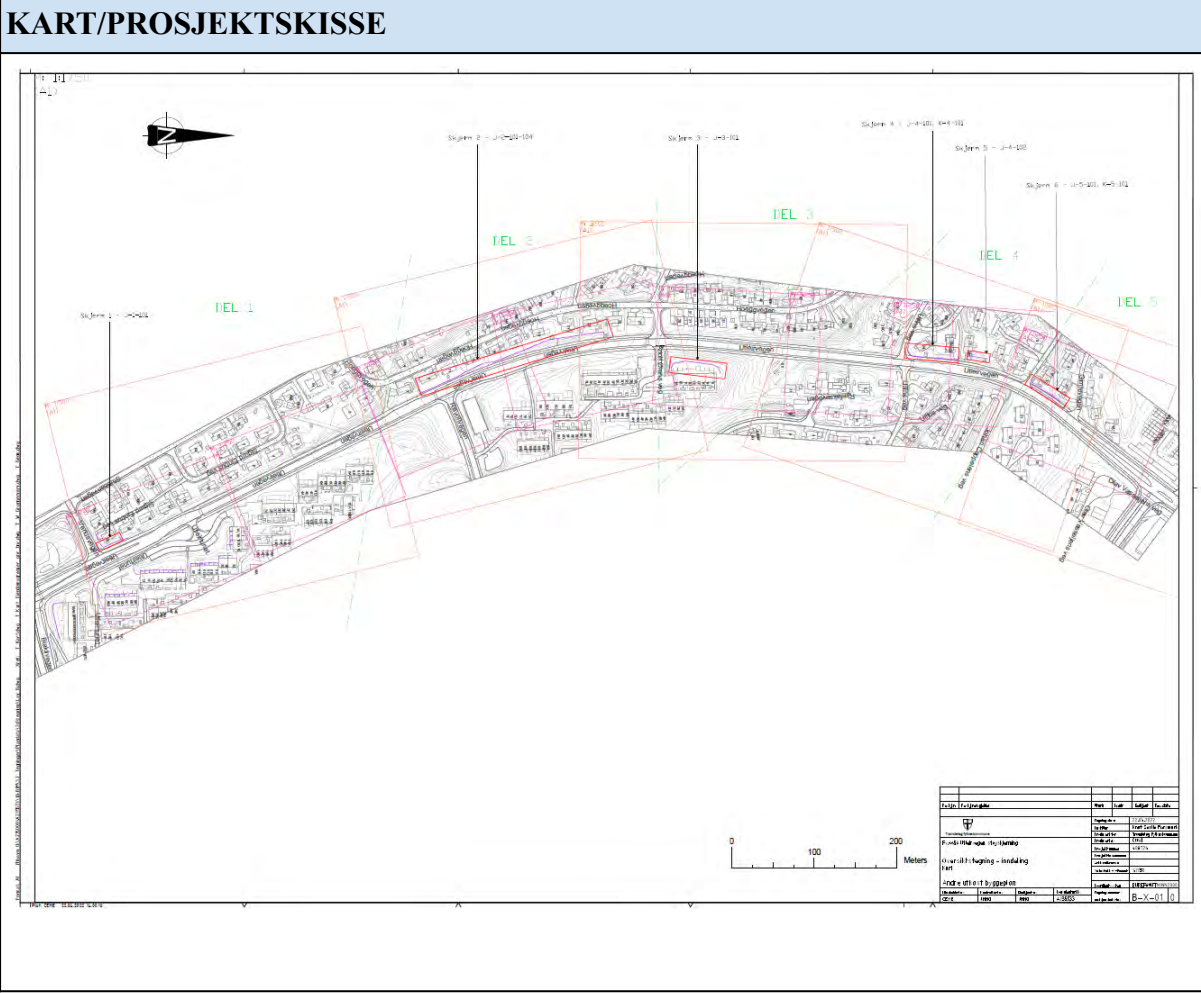
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):

45	2022		10.05.2022	Byggherreoverslag	2023
Merknad:					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10	25	11,3			
Merknad:						

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



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	MP Fv. 6650 Kongsvegen, Huseby
Ansvarlig etat:	Fylkeskommunen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Langsgående støyskjerm med en høyde på 2,4 meter for beboerne i Vestre Husebytn 9, 11, 13, 15, 17, 19A og 19B.
Prosjektutløsende:	I Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023 er fylkesveg 6650 nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Boligene langs aktuell strekning ligger delvis i rød støysone ($L_{den} > 65$ dB) og beboerne har i flere år klaget på støy. Målet er at utendørs støynivå kommer under 60 dB og helst ned mot 55 dB.
Helhet/sammenheng:	Skjermen dekker hele kvartalet og henger ikke sammen med andre støyskjermer.
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse reduseres. Beregninger viser at foreslått skjerming gir uteplasser med et støynivå mellom 55-60 dB. Dette er en forbedring på opp mot 7 dB ved enkelte boliger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstilling av byggeplan i løpet av 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,5	2023	40	
Merknad:			

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

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

Merknad:

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

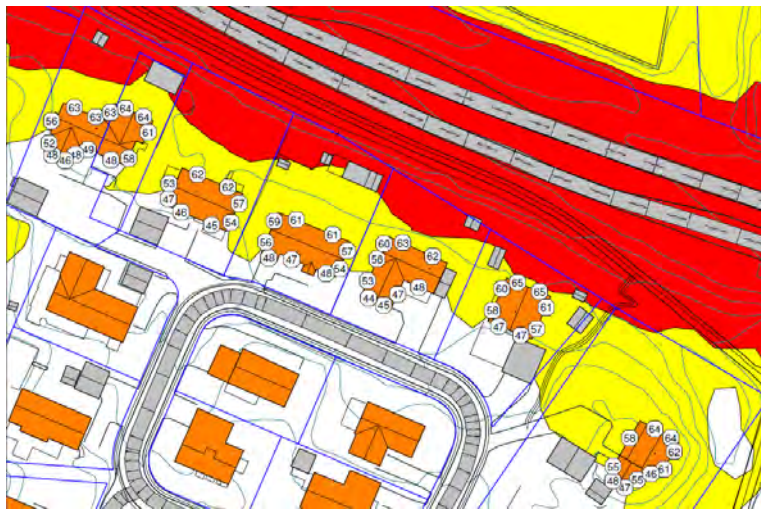
FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			1,7	8,8		

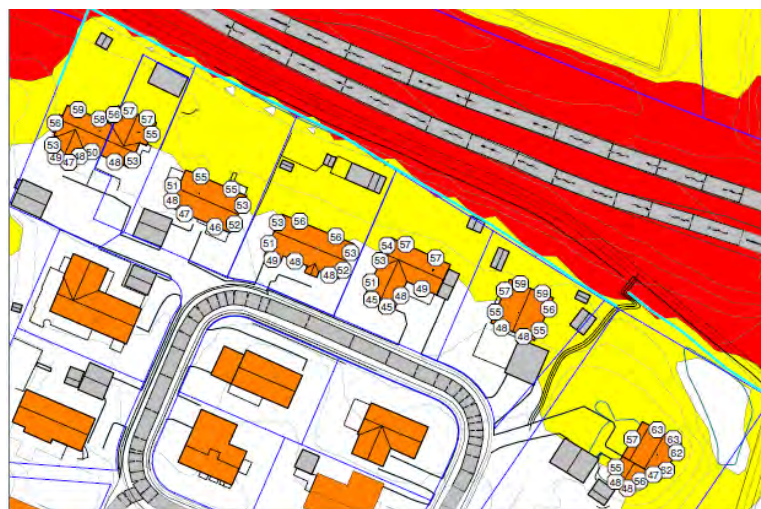
Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Dagens støysituasjon.



Fremtidig støysituasjon med støyskjerm.

PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Odd Husbys veg støyskjerm
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Støyskjermen på strekningen er av eldre årgang og er i dårlig forfatning. Tiltaket er å bygge ny støyskjerm som er 0,5m høyere enn dagens støyskjerm, samt at den forlenges på noen punkter/strekk uten støyskjerm i dag. Støyfølsom bebyggelse i nærheten tilsier at ny skjerm bør være absorberende skjerm. Det vil bli etablert ca. 375m med ny støyskjerm med økt støyreducerende effekt. Dette vil skjerme 18 hus/rekkehus innenfor støyutsatt område.
Formålet med tiltaket:	Bedre støyforholdene for beboere langs Odd Husbys veg
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet vil bidra på følgende måte: - Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for reg.plan
Mulig utbyggingsperiode:	2024
Samordning andre tiltak:	Sverresborgruta sykkelprosjekt
Usikkerhet i prosjektet	-

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,0	2021	40%	2022
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
12.5	2023	15	17.02.2023	Forenklet	
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1.5	11,00				

Merknad:

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2022 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

34. Prosjektbeskrivelser mobilitet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	HjemJobbHjem
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept utviklet av Miljøpakken og AtB, i samarbeid med Kolumbus. Ordningen baserer seg på en avtale mellom Miljøpakken/AtB og virksomheter fra det private og offentlige, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Virksomhetene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en løsning for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale(ny fra 2023/2024), en aktivetskampanje, og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkel-service og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming og restriksjoner på parkering tilsknyttet virksomheten. Grad og metode for innstramming og måten det gjennomføres på planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgivere i prosjektet fra Trondheim kommune. På grunn av pandemi ble oppskalering av prosjektet forskjøvet og startet først i høsten 2022. Før dette har prosjektet vært i en pilotfase og rekruttering har vært en lavere prioritet på grunn av hjemmekontor og frarådning av å benytte kollektivtransport. Per april 2023 er det totalt bedrifter X med totalt XXXX ansatte med. I 2023 er målet for prosjektet å ha: XX antall bedrifter med totalt XXXX ansatte. Dette er nå to år forsinket mot opprinnelig plan på grunn av pandemihåndtering. Fra 2024 økes igjen rammene til opprinnelig framdrift pga forventet økt rekruttering av bedrifter samt aktivitet.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. På lang sikt skal ordningen bidra til at gratis parkering ikke lenger anses som et gode blant ansatte.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for primært arbeidsreisen, men med en potensiell effekt for øvrige reiser.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på

	reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter.
--	---

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Driftsfase/oppskalering
Innspill til prosjektfase:	Videreføring og oppskalering
Planstatus/forventet framdr:	Ikke relevant
Samordning andre tiltak:	Ikke relevant
Usikkerhet i prosjektet	Ikke relevant

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		7,7 mill*	11 mill	13 mill	13 mill	65 mill
Prosjektfase:						
Merknader: * Periodisert budsjett forskyves med to år i forhold til handlingsprogram for 2021-2024 grunnet korona.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA

Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. For skolereisen er både elever og foreldre målgruppe. Trygg skolevei er både mål og virkemiddel og det er samhandling med TS-prosjektet Hjertesone. Det holdnings- og handlingsskapende arbeidet består i kampanjer knyttet til refleks, gå- og sykkelaktivitet, trafikkopplæring, samarbeid med FAU, utlån av sykkelverksted og kartlegging av reisevaner. Samarbeidet med Trygg Trafikk står sentralt i arbeidet. Det gjennomføres tellinger ved 15 skoler hver vår og hver høst, for å følge trendene i reiseadferden hos trondheimselvene. Mobilitetsrådgivning har ansvar for å spre positivt omdømme og sørge for budskap ved å "tagge" positive budskap på grunn ved steder hvor mange går, sykler eller reiser kollektivt. Det gjennomføres også sykkel-service og utlån av elsykler via eksterne forhandlere. Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har mottatt sjablonger og spray for å kunne "tagge" i deres kommuner, men det har ikke lyktes å finne leverandører som er villige til å stille med elsykkelutlån. I 2023 vil det gjennomføres Vårpuss (gratis sykkel-service) i alle Miljøpakkens kommuner. Mobilitetsrådgivning har de siste mange år gjennomført Europeisk mobilitetsuke. Det har vært en fin mulighet for å vise frem ulike prosjekter og satsningsområder, men uken er ofte sammenfallende med trøndersk høstvær. Det har også vært vanskelig å måle effekten av de ulike aktivitetene i den europeiske mobilitetsuken. I 2023 vil fokuset i stedet rettes mot Charlottenlund, en av bydelene i Trondheim med høyest kjøreandel. Utvalgte deltakere vil få mulighet til å teste enten buss eller elsykkel gratis i en måned. Vintersyklistenenes dag vil i 2023 erstattes med en "broddedag", hvor mobilitetsrådgiverne, på ulike lokasjoner i byen, deler ut brodder til gående. Mobilitetsrådgivning sertifiserer også sykkelvennlige arbeidsplasser, og kårer en vinnende bedrift i tre kategorier: Årets nykommer, Årets klatrer og Årets sykkelvennlige arbeidsplass. Årets klatrer, er den bedriften som har hatt størst poengvekst fra i fjor til i år. Årets nykommer, er den bedriften som meldte seg på initiativet inneværende år, og som har fått mange poeng i løpet av året. Årets sykkelvennlige arbeidsplass, er bedriften med totalt sett flest poeng. Alle bedrifter kan delta og de registrerer selv poeng for ulike sykkeltiltak på https://sykkelvennlig.miljopakken.no/. For å oppmuntre bedriftene til økt innsats sender vi ut "oppmuntringskonvolutter" med litt stash og statistikk på sykling i

	byen, samt deler ut plaketter til deltakende bedrifter hvert år. Det er ønskelig å endre noe på poengkriteriene, slik at flere bedrifter har potensiale for å bli Årets sykkelvennlige arbeidsplass. Mobilitetsrådgivning organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Dagens løsning har behov for oppgradering og det er igangsatt arbeid med anskaffelse av nye stativer etter en engangsbevilgning for 2023. Det søkes gjennomført i 2023. Inntil nytt er anskaffet vil det eksisterende lånes ut og vedlikeholdes. Den nye løsningen skal ta mindre lagringsplass samt har større kapasitet. I dag er kapasiteten på 100-150 sykler. Det tas sikte på at kapasitet økes til mellom 300 og 500 sykler, samt at det vil være mulig å låse større sykler som varesykler/longtails. Materiellet skal også være tydeligere markert med Miljøpakkens logo for omdømmebygging, i tillegg til å være med å fremme sykling til ulike arrangementer ved å tilby trygg sykkelparkering/sykkelhotell. Et slikt mobilt sykkelhotell/sykkelparkering er i dag etterspurt og brukes ved festivaler, konserter og arrangementer. Miljøpakkens mobile sykkelparkering er tidligere lånt ut til blant annet Jubajuba, Pstereo, Olavsfestdagene og Obos-festivalen. Det er ønskelig å få testet ut en ny løsning ved blant annet Lerkendal og Granåsen. Det er fortsatt tenkt at dette skal være et tilbud som lånes ut gratis, med fri frakt, og at det i en slik ordning også kan brukes i Melhus, Malvik og Stjørdal. Dette tiltaket skal også dekkes gjennom bevilgning i dette prosjektet. Kampanjen med å gi tilskudd til syklistene for å legge om og kjøpe piggdekk for å bli helårssyklist har vært dekket av mindreforbruk i prosjektet under koronaepidemien. Denne satsingen er foreslått videreført og medfører derfor en økning i finansiering fra 2023 og videre fra 2024. I 2022 ble det utbetalt 226 583 NOK, dvs 57 % av rammebeløpet på 400 000 NOK. Det kom inn 349 søknader totalt og 251 personer fikk utbetalt tilskudd, som var tilnærmet samme antall som året før. 72 % av de som søkte fikk utbetalt tilskudd i 2022. Administrative kostnader i 2022-aksjonen ble høyere enn budsjettet og skyldes i stor grad arbeidet med rigging og veiledning i tilskuddsbasen. For saksbehandlere kan mye av arbeidet som ble lagt ned i 2022 gjenbrukes i 2023. Ved å gå bredere, og evt. tidligere, ut med utlysning av tilskuddet vil søkermassen kunne økes.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter. Generere et godt omdømme for Miljøpakken og dens satsninger.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for hele spektret, fra arbeidsreiser til fritidsreiser.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å bidra til 20 % reduksjon i bilandelen etter byvekstavtalen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som omdømmebygging.

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	55 mill	3 mill	3 mill	3 mill	3 mill	6, 0 mill
Prosjektfase:						
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tilskuddsordning El-lastesykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Miljøpakken bevilget i budsjett 2022 kr. 2 500 000,- i tilskudd til kjøp av el-lastesykler til privatpersoner og næringsaktører i hele Miljøpakkeområdet. I gruppen privatpersoner skulle barnefamilier prioriteres. På noen få dager kom det inn søknader fra privatpersoner for kr. 6,6 millioner. De fleste så ut til å oppfylle kriteriene. Både i utformingen av kriteriene og underveis i saksbehandlingen var det særlig to utfordringer som gjorde seg gjeldende: 1: Hvordan skal man nå den delen av befolkningen som ikke kan finansiere en el-lastesykkel selv? Prosjektet setter av 500.000,- i en årlig sum som spesielt skal tilrettelegge for at sosial rettferdighet ligger til grunn der det bevilges midler til bærekraftig omstilling. 2: Hvordan nå og øke attraktiviteten hos næringsaktører? Det var svak søknad og av de som søkte var det mange som befant seg i en gråsone mellom næringsaktør og privatperson. Administrasjonen
Prosjektutløsende:	Redusere innbyggere i Miljøpakkeområdet sine behov for personbil i hverdagen. Tilrettelegge for økt sykkelandel ved å stimulere til innkjøp av el- lastesykler for både private og næringsaktører. Barnefamilier skal prioriteres ved tildeling private.

	ønsker å bruke noe av midlene til å samarbeide med næringsaktører for å se hva som skal til for å få flere til å søke.
Helhet/sammenheng:	Må sees i sammenheng med utbygging av sykkelparkering med plass til større sykler, pilotprosjekt med utplassering av sykkelskap for større sykler og en generell kommunikasjon rettet mot utbyggere og logistikkplanlegging om å skape trygge parkeringsplasser for dyre sykler.
Bidrag til måloppfyllelse:	Piloteringen av det anbefalte konseptet skal føre til mindre bruk av privatbil ved å skape større mulighetsrom for at privatpersoner, spesielt barnefamilier samt næringsaktører med transportbehov, kan gå til anskaffelse av el-lastesykkel. NORCE fremhever i sin rapport nr 8 om reisevaner at elsykler er et av de mest effektive tiltakene for å endre reisevaner. Spesielt vil dette gjelde i Trondheim som har mye høydeforskjell i sitt område.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Pilot, tilskudd
Innspill til prosjektfase:	<i>Ikke relevant</i>
Planstatus:	<i>Ikke relevant</i>
Forventet framdrift:	<i>Ikke relevant</i>
Samordning andre tiltak:	<i>Ikke relevant</i>
Usikkerhet i prosjektet	Hvordan nå og øke attraktiviteten i større grad hos næringsaktører

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

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5 mill	7,5 mill	3,5 mill			
Prosjektfase:	Pilot	Utførende	Utførende			

Merknad: Tilskuddet var opprinnelig gitt kun for 2022. Siden interessen og pågang var stor og det direkte virker inn på måloppnåelse om å få flere til å velge sykkel framfor bil, foreslås det videreført med evaluering i 2025/2026.

PR-70/23 forskutterer 4 mill fra budsjett 2024 for å kunne gjennomføre en ny runde med tilskudd i 2023.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetspunkt/Mobilitetshub
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Pilot på tiltak for tilrettelegge for å gjøre bilfrie reiser mer attraktivt i et område. Attraktivitet i denne sammenhengen handler i stor grad om <i>tilgjengelighet, fleksibilitet og kostnader</i>. Arbeidet gjort så langt er oppsummert i “Konseptrapport Mobilitetspunkt kunnskapsgrunnlag”. Prosjektet vil videre bestå i planlegging, koordinering, dialog med interessenter og ev. mindre tiltak som skilting og oppmerking. I tillegg vil evaluering av tiltakene inngå i prosjektet. I den videre fasen vil prosjektet jobbe tett med utviklingen av nytt mobilitetstilbud for AtB for Trondheim og prosjekt i kommunen for fasilitering og tilrettelegging for delebilordninger og elladeinfrastruktur. Aktuelle videre samarbeidspartnere er Miljøenheten, Trondheim Parkering, AtB, private mobilitetsaktører, velforeninger og andre interessenter.
Prosjektutløsende:	Redusere bilavhengigheten for innbyggere i Trondheim. Ønsket om å se tilrettelegging for bilfri mobilitet i sammenheng innenfor et eller flere områder. Der hvor mulig sett i sammenheng med øvrig mobilitetstilbud og servicetilbud.

	Et potensielt område for uttesting er Lilleby/Lademoen. Følgende momenter være førende for en samlet tilrettelegging for annen mobilitet enn privatbilen: • parkeringsbestemmelser (boligsone) • arealbruk • skilting og oppmerking • koordinering med aktører som skal tilby mobilitet i området • bildeling
Helhet/sammenheng:	Mobilitetspunkt ser mobilitetstilbudet innenfor et område som en helhet og hvordan de ulike elementene sammen jobber for en best mulig mobilitet for beboere i et område.
Bidrag til måloppfyllelse:	Piloteringen av det anbefalte konseptet skal føre til: • Mindre bruk av privatbil, fordi alternativene skal være mer attraktive. • Bedre muligheter for fleksible og sømløse reiser. • Innovasjon og verdiskapning. • Heve tilbudet for beboere i boligprosjekter som er knyttet til nettverket, slik at det blir mer attraktivt å bosette seg i fortettingsområdene.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektide, konseptutvikling
Innspill til prosjektfase:	Pilot for område/Konseptutvikling
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	Løpende
Samordning andre tiltak:	Mobilitetspakke (trfk/AtB)
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet kan måtte finansiere fysiske tiltak på sikt for uttesting

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

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

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

Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1 mill				
Prosjektfase:		Pilot/konsept				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Miljøpakkens teknologiprojekter (inkl. Mikromobilitet Malvik)
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Paraplyen Miljøpakkens teknologiprojekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. De fem prosjektene som er omtalt i byvekstavtalen 2019-2029 er Big Data, Smart park and Ride, Dynamisk transporttilbud, Samkjøring og Autonomi. I tillegg er Bildeling og Reisekutt kommet til som et sjette og sjuende tiltak. Denne listen er likevel ikke uttømmende, gitt at en viktig del av arbeidet i teknologiprojektene er å identifisere utfordringer og behov knyttet til mobilitetssystemet i byvekstavtaleområdet, samt kartlegging og testing av aktuelle teknologiske løsninger som kan bidra til å løse disse. Dette arbeidet er også tett knyttet til forberedelsene til MST2029. Teknologiprojektene kan derfor sees på som en innovasjonslab for utvikling og uttesting av tiltak som fremmer et helhetlig mobilitetstilbud og bidrar til oppfyllelsen av nullvekstmålet, samt øvrige klima- og miljømål. Våren 2022 ble det etablert en prosjektgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunen og AtB som jobber med prosjektplanlegging, gjennomføring, oppfølging og utvikling av tiltakene. I løpet av 2022 ble det gjennomført forprosjekt på bildeling, dynamisk transport, big data og reisekutt. Arbeidet med enkelte av disse tiltakene vil fortsette i 2023 og 2024, enten som en del av teknologiprojektene, mobilitetspakken eller som separate prosjekter. I tillegg ønsker vi å igangsette noen nye tiltak: 1) Big data (videreføring): Forprosjekt gjennomført. Ønskelig å videreføre som et større fellesprosjekt på tvers av partene i Miljøpakken. 2) Reisekutt (videreføring): Forprosjekt gjennomført med midler fra Klimasats. Arbeidet videreføres i 2023 med sikte på å gjennomføre et hovedprosjekt i 2024 med deltakelse fra partene i Miljøpakken. Ekstern finansiering kan være aktuelt. 3) Smart park and ride (videreføring): Forprosjektet som ble avsluttet i 2021 peker på flere mulige tiltak som kan gjennomføres ved en videreføring, samt gunstige lokasjoner for pilotering. Det er ønskelig å gå i dialog med partene i Miljøpakken for å se på mulighetene og interessen for å videreutvikle satsningen på smart park and ride løsninger. Bruk av midler fra teknologipotten kan være aktuelt for videreutvikling og testing av teknologiske løsninger. 4) Mikromobilitet Malvik (videreføring): Planlegging av tiltak i 2023 iht. eget prosjektark, med sikte på gjennomføring i 2024. Det er ønskelig å gjennomføre prosjektet i samarbeid med flere av partene i Miljøpakken, samt AtB. Det planlegges en større satsning på mikromobilitet gjennom

	mobilitetspakken og det er derfor formålstjenlig å samkjøre planlagte tiltak. 5) Fra Big Data til maskinlæring (nytt): Ved å ta i bruk nye datakilder som Telia-data og Beacons (nettvarer) og kombinere disse med sanntidsdata og passasjertellinger, kan vi få mer innsikt i reisestrømmer, omstigninger, knutepunkter og reisetid. Dette kan igjen brukes i maskinlæringsalgoritmer for analyse og/eller estimering av passasjertall, som vil kunne bidra til utvikling av et bedre og mer målrettet busstilbud, samt bedre ressursutnyttelse. Det er interessant å se på muligheten for et samarbeid med MoST knyttet til dette tiltaket. 6) Spond og samkjøring (nytt): Samarbeidsprosjekt med Stavanger kommune og Kolumbus som skal se på samkjøring i forbindelse med fritidsaktiviteter for barn og unge. Teknologiprojektene ønsker å se på muligheten for å delta i dette prosjektet. 7) Pluss 1 (nytt): Pluss 1 er et samarbeidsprosjekt mellom Troms og Finnmark fylkeskommune og Tinkr, finansiert av Klimasats. Plattformen skal i sin helhet driftes av Troms og Finnmark fylkeskommune og være en åpen plattform for alle aktører i Norge. Teknologiprojektene ønsker å bli en aktiv bruker av denne plattformen, som gir muligheten til å fremme et behov eller å koble seg på eksisterende prosjekter innenfor samferdsel, kollektivtransport og nye mobilitetstjenester. 8) Vannbuss: I Nyhavna og området rundt bor det ca. 30 000 og det er ventet en økning i trafikale utfordringer i rundkjøringen ved brannstasjonen. Teknologiprojektene ønsker å undersøke mulighetsrommet for å sette inne en vannbuss fra Nyhavna til Brattøra, og i hvilken grad dette vil kunne bidra til oppfyllelsen av nullvekstmålet. 9) Blå knapp: AtB gjennomfører et studentprosjekt for en digital blå knapp (digital versjon av HC-knappen på bussen) i app-løsningen. Det vil si at handicappede kan stoppe bussen på sin holdeplass, og bussjåføren får beskjed om at akkurat her venter en svaksynt eller person i rullestol som de må ta hensyn til. Dette er ikke gjort tidligere, og innebærer utvikling i app, endringer i sanntidssystemet til leverandør og integrasjon med utstyr i buss. 10) Digital mobilitets-tvilling: MoST/NTNU ønsker å utvikle en digital tvilling som kan brukes til å simulere effekten av ulike mobilitetstiltak i et gitt område, før man treffer en endelig beslutning om bygging/implementering. Dette vil gi et mye bedre og bredere beslutningsgrunnlag, som vil bidra til at sjansen for å igangsette riktige tiltak mtp. ønsket måloppnåelse øker betraktelig. Aktuelle caser er: Håkon VII-gate, Nyhavna-området, Elgeseter gate (med ny Campus Gløshaugen og Øya). Det kan være aktuelt å finansiere enkelte av kostnadene tilknyttet prosjektet over teknologipotten, for eksempel kjøp av Teliadata som også er aktuelt i andre tiltak innenfor teknologiporteføljen.
--	--

	Gjennom 2023 og videre i perioden vil prosjektgruppen jobbe med å utvikle samarbeidet med Miljøpakkens parter, mobilitetspakken og MoST for å sikre at kompetanse og ressurser utnyttes på best mulig måte. Teknologiprojektene har i tiden fremover også et mål om å holde seg oppdatert på den faglige utviklingen som foregår på teknologiområdet, samt hvilke prosjekter som gjennomføres i tilsvarende fagmiljøer og blant andre relevante aktører. Både for å sikre kompetanseutvikling og for å unngå at det igangsettes tiltak som allerede er gjennomført eller planlagt andre steder, men også for å utforske mulighetene for samarbeid med andre aktører. I den forbindelse er det ønskelig å sette av en mindre andel av den samlede potten til deltakelse på relevante konferanser, fora, studieturer ol.
Prosjektutløsende :	Miljøpakkens teknologiprojekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Stor – Trondheim. Teknologiprojektene er omtalt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet og fikk i 2022 og 2023 en rammebevilgning i Miljøpakken på 5 millioner per år. Det er videre avsatt 5 millioner årlig til teknologiprojektene i Miljøpakkens handlingsprogram i perioden frem til 2026.
Helhet/sammenheng:	Etter gjennomføring av forprosjekter og eventuell pilotering av tiltak foretas det en vurdering av effekter og modenhet mtp. utrulling og oppskalering av tiltaket. Dersom nytteverdien og modenheten i prosjektet vurderes som tilstrekkelig er det ønskelig at prosjektet fases over i mobilitetspakken, som skal sørge for utrulling og videreutvikling av tiltaket, eller over i ordinær drift. Denne rulleringen gjør det mulig å igangsette nye tiltak fra teknologiporteføljen fortløpende, samt ta inn nye tiltak som identifiseres underveis.
Formål med tiltaket:	Teknologiprojektene fungerer som en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere, utvikle og teste nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektplanlegging, forprosjekt og pilotering
Innspill til prosjektfase:	Midlene tildelt for 2023 skal brukes til planlegging, igangsettelse og videreutvikling av eksisterende og nye tiltak. I 2024 er det aktuelt med videreføring av en del eksisterende tiltak, samt gjennomføring av forprosjekter og pilotering på nye tiltak. For å sikre kontinuitet i innovasjonsarbeidet innenfor utvikling av nye mobilitetstjenester er det ønskelig at det settes av 5 millioner kroner årlig i perioden.
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Tiltakene under teknologiparaplyen vil ha ulik varighet avhengig av kompleksitet og behov for og omfanget av utviklingsarbeid, men det tilstrebes relativt hurtige prosjektløp slik at vi løpende kan sette i gang øvrige omtalte tiltak og innlemme nye.
Samordning andre tiltak:	Delprosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre, men koordineres av prosjektansvarlig.

	Tiltakene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå og som vurderes egnet for oppskalering, vil fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Kompleksiteten i arbeidet fram mot både eventuell pilot og realisering er ukjent, noe som henger sammen med at teknologiprojektene innebærer utviklingsarbeid og testing. Det vil være behov for konsulentbistand for å utrede og gjennomføre enkelte av tiltakene, enten grunnet begrenset ressurstilgang internt og/eller behov for kompetanse vi ikke besitter.

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

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

Merknad:

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10	5	5	5	5	

Merknad:

KART/PROSJEKTSKISSE

--

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetslab Stor-Trondheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

	mål (jf. byvekstavtalen kap. 1)?
--	----------------------------------

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet vil bidra med kunnskapsutvikling som gjelder alle 3 faser i prinsippet
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Prosjektet vil starte opp i 2022 og ferdigstilles i 2025
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal samhandle med pågående og planlagt Byutviklingsprosjekter i regi av Trøndelag
Usikkerhet i prosjektet:	Det er lagd en plan for labens først 4 år. Varigheten kan økes hvis labens intensjon og formål vurderes som suksessfull ut over prosjektperioden som her er skissert. Forlengelse av varighetene eller økning av labens innhold krever at begge parter er enig om det og at ny avtalen inngås for de nye prosjektene som legges til laben.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
42,8 Mill	2022		Se vedlegg 1
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år)
25,4 mill	2022				2022
Merknad: : Laben er finansiert av to parter NTNU (17, 1 millioner og Miljøpakken v/Trøndelag fylkeskommunen 25,4 Millioner, oppsett for samlet finansiering for hele laben står i vedlegg 1 Prosjektet er rammestyr og vil ikke bli prisjustert i prosjektperiodene 2022-2026 550 000 er fakturert ut, hovedsaklig til oppstart, i løpet av 2022. Dette vil si at det gjenstår 24,85 millioner (2022-kroner, justert etter 3,7% deflator). Ny justert styringsramme er 25,8 millioner. Se vedlegg 1					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.

Beløp (mill):	11,2	7,1	7,1	-	-	
---------------	------	-----	-----	---	---	--

Merknad: Beløpet over er avrundete tall og dekker ledelse av prosjekt samt 11 prosjekter – vist i vedlegg 1 Det jobbes med å få inn ekstra finansiering fra EU – PRESUS – som vil kunne bidra til at man får finansiert opp ytterligere to prosjekt Det er også dialog med Bærum kommunen som har fokus på mange av de samme temaene som laben adresser. Denne anbefales at den dialogen videreføres vår 2023.

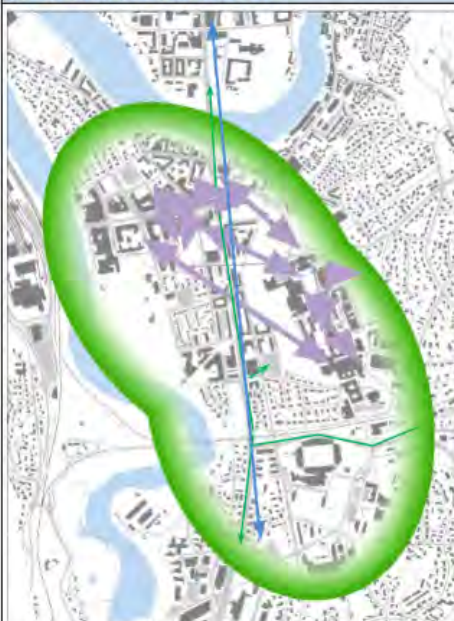
Grunnet oppstart og senere rekruttering av PhDer, har det vært en underforbruk i 2022 sammenlignet med plan. Planlagt forbruk var 3.85 millioner. Differansen mellom faktisk og planlagt forbruk (3.3 millioner, justert etter 3,7% deflator til 3,42 millioner) overføres til påfølgende års budsjett.

Budsjettallene blir da for 2023 11,044 millioner, for 2024 7,362 millioner, og for 2025 7,362 millioner. Se vedlegg 1 for detaljer. De først 2 phd prosjektene er nå under oppstart i januar 23.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

KART/PROSJEKTSKISSE



Skisse over viser Elgseter Mobilites labens fokus området i forprosjekt fasen

Det er definert 13 prosjekter med tilknyttede phder – som i sum utgjør Labens fokus pr 2022

Område 1

Aktører/personers behov og krav til god mobilitet»

Medvirkningsprosesser knyttet til byutvikling og valg av mobilitets løsninger
Transformasjon av fysiske omgivelser for å støtte mikro mobilitet (gåing og sykling)
Citizen empowerment- Plattform for analyse av lokal vurderinger av sosial bærekraftig knyttet til valg av mobilitetsløsning
Styring av fysiske og digital områder Enda ikke finansiert

Område 2 Bærekraftig mobilitet som et integrert system (modellering og planlegging

Future-oriented urban transport models - Motorized transport with a focus on dynamic data
Future-oriented urban transport models - Non-motorized transport including applications of dynamic/big data
Future-oriented urban transport models - Goods transport including applications of dynamic/big data
Use of future-orientated transport models within decision-making
Sammenkobling av fysisk rom transport behov med en sanntids Digital tvilling

Område 3

«Digitale Teknologier og mobilitet»

Digital Twins for Future Mobility and Infrastructure Solutions
Dynamic Digital Twins
BigData and AI for Future Mobility Solutions
Autonomy and Simulation for Future Mobility Solutions
Extended Reality (XR) for Future Mobility and Infrastructure Solutions

Hovedprosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Adm av prosjektet en professor 30 % + en koordinator 100 %		IV-IBM	550 000	1 283 333	1 283 333	1 283 334	4 400 000
NTNU	Phd 1	IV IBM	550 000	1 140 700	1 100 000	550 000	3 340 700
NTNU	Phd 2	SU	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
NTNU	Phd 3	AD	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
Miljøpakken	Phd 4	IE	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 5	IV	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 6	IV IBM	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 7	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 8	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 9	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 10	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 11	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
PRESEUS	Phd 12	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
PRESEUS	Phd 13	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Dekkes av NTNU		300 000	1 650 000	5 740 700	5 700 000	4 050 000	17 440 700
Dekkes av Miljøpakken		300 000	2 200 000	8 183 333	8 483 333	6 533 334	25 700 000
Dekkes av PRESEUS				2 400 000	2 400 000	2 400 000	7 200 000
Årlig finanseringsbehov		600 000	3 850 000	16 324 033	16 583 333	12 983 334	50 340 700
Dekkes av miljøpakken			4 000 000	7 133 333	7 133 333	7 133 333	25 400 000
			21 400 000				
Vedtaket Miljøpakken (2022) Fakturert				11 200 000	7 100 000	7 100 000	25 400 000
			550 000	10 650 000	7 100 000	7 100 000	25 400 000
Juster med inflator 3,7% (2023)				11 044 050	7 362 700	7 362 700	25 769 450

35. Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	10102A Informasjon
Ansvarlig etat:	Sekretariat

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens virksomhet til publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter. I tillegg kommer gjennomføring av ulike arrangement og kampanjer. Informasjonsarbeid er en fellesressurs for hele avtaleområdet, og dagens nivå videreføres. Budsjettposten dekker 1,6 årsverk. I tillegg kommer blant annet produksjon av filmer og kampanjemateriell, kjøp av annonseplass og drift og utvikling av nettside.
Prosjektutløsende:	Dekke behovet for informasjon i alle ledd, både internt og eksternt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Informasjonsarbeidet støtter opp under alle mål i byvekstavtalen, ikke minst delmål 2 (flere skal reise miljøvennlig) og delmål 9 (øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken).

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	55,7	1	5,6	5,6	5,6	
Prosjektet har et akkumulert mindreforbruk som må sees i sammenheng med pandemi og en periode med underbemanning i 2020-2022. Ubrukte midler finansierte store deler av prosjektets kostnader i 2023 og 2024. Fra 2025 tas det høyde for et finansieringsbehov på samme nivå som tidligere.						

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Posten inkluderer tilgang til og bearbeiding av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) og trondheimsindeksen samt innhenting, bearbeiding og fremstilling av annen tilgjengelig data (tall fra bomvegselskap, trafikkregistreringspunkter mm.). Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår. I tillegg inngår kostnader til årlig manuell telling av gående og syklende inn til sentrum.
Prosjektutløsende:	Bidrar med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfrir byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10,3	1,4	2,6	2,6	2,6	
Prosjektet har et akkumulert mindreforbruk. Ubrukte midler finansierer halvparten av prosjektets kostnader i 2024. Fra 2025 tas det høyde for et finansieringsbehov på samme nivå som tidligere.						