



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Handlingsprogram 2024-27

Innhold

1. Oppsummering	2
2. Prosess og politiske vedtak	3
3. Miljøpakkens mål	8
4. Evaluering av måloppnåelse	9
5. Finansielle rammer for Miljøpakken	10
6. Porteføljestyling	16
7. Prosjektfaser og dokumentasjonskrav	19
8. Begrep og forkortelser i handlingsprogrammet	20
9. Hovedveger	22
10. Lokale veger	23
11. Gatebrukstiltak	24
12. Kollektivtransport	25
13. Metrobuss	28
14. Jernbane, stasjoner og knutepunkt	29
15. Trafikksikkerhet	30
16. Sykkel	32
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	55

1. Oppsummering

Miljøpakkens handlingsprogram 2024–2027 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Kontaktutvalget behandlet handlingsprogrammet i møte 26. januar 2024 (sak 4/24). Der ble kommunenes og fylkeskommunens lokalpolitiske behandling, og staten sin administrative behandling, samordnet til felles vedtak.

Første året i handlingsprogrammet utgjør Miljøpakkens årsbudsjett 2024, og partene er omforent om tiltak på totalt 1931 mill. Veiledende inntekter i 2024 er 1690 mill. kr, det vil si at for å finansiere omforente tiltak mangler 241 mill. kr. Det løses ved å benytte udisponert kapitalbeholdning (270 mill. kr), og det er ikke behov for låneopptak.

I forslag til statsbudsjett 2024 (Prop.1 S (2023–2024)) gis det ingen riksvegmidler til oppstart av nye prosjekt. Konsekvensen for Miljøpakken er at byggklare riksvegprosjekt ikke kan starte opp. Samtidig signaliseres det at planleggingsaktiviteten til Statens vegvesen skal reduseres. Dette vil påvirke evnen til å planlegge fremtidige byggeprosjekt og dermed evnen til å få omsatt midler fra den statlige forpliktelsen i byvekstavtalen.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 270 mill. kr og en forventet beholdning på omtrent 1260 mill. kr ved utgangen av 2027. Det betyr isolert at kostnadene er mindre enn inntektene i perioden, samtidig går gjeldende byvekstavtale kun frem til 2029. Det gjenstår dermed få år å fordele de statlige forpliktelsene knyttet til programområdene og metrobuss-prosjektene på.

For årene 2025–2027 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i 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. Det er mange prosjekter som er under detaljplanlegging og som i perioden forventes å legges frem for investeringsbeslutning for utbygging.

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 var 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon var 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Føringer ble drøftet i Programråd 08.03.23 og avklart i Kontaktutvalg 17.03.23.
2. Forslag til høringsutkast ble lagt fram for Programrådet 12.09.23. Deretter behandlet i Kontaktutvalg 06.10.23.

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 12. september	Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram. Forslag til handlingsprogram behandles i PR.
6. oktober	Forslag til handlingsprogram behandles i KU. Høringsutkast sendes til partene og brukerutvalg.
November	Høringssvar fra brukerutvalg sendes til partene.
Desember	Forslag behandles lokalpolitisk.
26. januar 2024	Samordning i KU.
9. februar 2024	Handlingsprogram behandles i politisk styringsgruppe.

Politiske vedtak

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

Vedtak hos Trøndelag fylkeskommune i Fylkestinget 06.12.2023:

1. Fylkestinget vedtar handlingsprogram Miljøpakken 2024-2027 som det foreligger i vedlegg 1 med endringer og presiseringer i henhold til nedenstående vedtakspunkt.
2. Fylkestinget vedtar at følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller (ut av hvit liste):
 - a. Ila-Flakk-Klett.
 - b. Berg-Høstad.
 - c. Drift kollektiv
 - Ekstra midler drift kollektiv
 - Aldersvennlig transport
 - Lokalbuss Malvik/Melhus
 - Mobilitetspakke
 - Utredningsarbeid mot anbud 2029
3. Fylkestinget ber om at Miljøpakkensamarbeidet reviderer tekst i kapittel 7, 8 og 9- 20.
4. Fylkestinget mener at partene i Miljøpakken må igangsette kraftfulle tiltak for å styrke konkurransekraften for kollektiv, sykling og gange for å snu trafikkutviklingen i byvekstområdet. Gjennom følgende tiltak:
 - a. Prisreduksjon for reisende med periodebilletten
 - b. Økt kapasitet i kollektivtrafikken
 - c. Arbeide for en økt utbyggingstakt av sykkelveier, og rapportere på dette til Kontaktutvalget
 - d. Flere restriktive tiltak mot personbiltrafikken
5. Reversering kutt 2022 søkes innarbeides i hovedtabeller, fra 2024
6. Økt kapasitetsutvidelse/tilbudsutvikling innarbeides i hovedtabeller og økes til 100 mill fra 2025.
7. Fylkestinget støtter en styrking på 360 millioner kroner for kollektivdrift i tråd med vedtak gjort i Trondheim kommune. Dette innebærer et samlet driftstilskudd på 3260 millioner kroner. Midlene skal legge til rette for en årlig økning på 9 prosent i antall kollektivreiser.
8. Det settes av 36 mill. i 2024 til reduksjon av pris på periodebillett med 25 % og det søkes innarbeides for resten av perioden.
9. Trikk infrastruktur innarbeides i hovedtabeller for å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet på Gråkallbanens infrastruktur
10. Fylkestinget ber om at det så raskt som mulig iverksette omskilting av kollektivtraseene slik at elbiler ikke lenger har adgang, samt skilte om Prinsenkrysset for å hindre gjennomkjøring for privatbil
11. Fylkestinget ber om en sak med resultater på effekt på nullvekstmålet og reisetall fra innføring av ulike billetterabatter ifbm. bompengeforliket
12. Fylkestinget gir fylkesordfører mandat til å fremforhandle et omforent handlingsprogram for 2024-27 i kontaktutvalget.

Vedtak hos Trondheim kommune i Bystyret 14.12.2023:

1. Bystyret vedtar handlingsprogram Miljøpakken 2024-2027 som det foreligger i vedlegg 1 med endringer og presiseringer i henhold til nedenstående vedtakspunkt.
2. Bystyret vedtar at følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller:
 - a. Ila-Flakk-Klett.
 - b. Berg-Høstad.
 - c Eberg trafikkgård
 - d. Drift kollektiv
 - Ekstra midler drift kollektiv
 - Aldersvennlig transport
 - Lokalbuss Malvik/Melhus
 - Mobilitetspakke
 - Utredningsarbeid mot anbud 2029
 - e. Kollektiv drift som vist i tabell 4. Bystyret forventer økning i inntekter som følge av økt kollektivtilbud. Bystyret legger til grunn fylkets forventede økning i inntekter fram til 2029 (tabell 3) som et konservativt anslag. Disse midlene kan gjøre at behovet for tilskudd reduseres, at tilbudet kan styrkes ytterligere eller brukes til å redusere pris på billetter.
3. Bystyret ber om at Miljøpakkesamarbeidet reviderer tekst i kapittel 7, 8 og 9- 20.
4. Bystyret ber om at den overordnede prosessen med prioritering av tiltak og fordeling av midler i Miljøpakken gjenopptas, slik at partene får en felles forståelse av hvordan målene skal nås.
5. Bystyret mener at partene i Miljøpakken må igangsette kraftfulle tiltak for å styrke konkurransekraften for kollektiv, sykling og gange for å snu trafikkutviklingen i byvekstområdet, gjennom følgende tiltak: a. Prisreduksjon for reisende med periodebilletten b. Økt kapasitet i kollektivtrafikken c. Arbeide for en økt utbyggingstakt av sykkelveier, og rapportere på dette til Kontaktutvalget d. Flere restriktive tiltak mot personbiltrafikken som bidrar til 20 % reduksjon.
6. Reversering av kutt i 2022 søkes innarbeides i hovedtabeller fra 2024.
7. Økt kapasitetsutvidelse/tilbudsutvikling innarbeides i hovedtabeller og økes til 100 mill fra 2025.
8. Bystyret vedtar styrking på 360 millioner kroner for kollektivdrift. Dette innebærer et samlet driftstilskudd på 3260 millioner kroner. Midlene skal legges til rette for en årlig økning på 9 prosent i antall kollektivreiser. Bystyret ber Miljøpakken sette i gang en prosess for å omdisponere midler til dette.
9. Det settes av 50 mill. i 2024 til reduksjon av pris på kollektivtrafikken. Målet er økt attraktivitet og slik bidra til å realisere nullvekstmålet.
10. Infrastruktur for trikk innarbeides i hovedtabeller for å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet på Gråkallbanens infrastruktur.
11. Bystyret ber om at det så raskt som mulig iverksettes omskilting av kollektivtraseene slik at elbiler ikke lenger har adgang, samt skilte om Prinsenkrysset for å hindre gjennomkjøring for privatbil. Kommunale elkjøretøy og elbiler i næringstransport kan fortsatt bruke kollektivfelt, noe som evalueres etter en periode for å få vurdert virkningen på kollektivtrafikken.
12. Bystyret ber om en sak med resultater på effekt på nullvekstmålet og reisetall fra innføring av ulike billetterabatter, med utgangspunkt i bompengeforliket.
13. Bystyret gir ordfører mandat til å fremforhandle et omforent handlingsprogram for 2024-27 i kontaktutvalget.

Vedtak hos Stjørdal kommune i kommunestyret 28.12.2023:

1. Stjørdal kommune slutter seg til vedlagt forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:
 - a. Tiltaket to pendellinjer med høy frekvens på bylinje 90 tas inn i hovedtabellen «Finansiering kollektiv 2024-2027» i handlingsprogrammet.
2. Ordfører får fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendig budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

Vedtak hos Melhus kommune i kommunestyret 12.12.2023:

Melhus kommunestyre vedtar:

1. Det anbefales at det eksisterende tilbudet på lokalbuss (pendellinje) videreføres og at man ser på muligheten for en pendel fra Brekkåsen til Løvset i budsjettet for handlingsprogrammet
2. Det anbefales at det ikke benyttes alternative finansieringskilder der det er lagt til grunn statlige midler
3. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027.
4. Ordfører gis fullmakt til å forhandle på vegne av Melhus kommune.

Vedtak hos Malvik kommune i kommunestyret 11.12.2023:

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagt forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:
 - a. Malvik kommune har god fremdrift på egne prosjekter, og opprettholder porteføljen som går fram av handlingsprogrammet.
 - b. Vedtak i Kontaktutvalg gjort før politisk behandling av HP 2024-2027 som binder midler av ramma, må følges opp med tilsvarende reduksjon av andre tiltak for å komme innenfordisponibel ramme.
 - c. Arbeidet med langsiktig tiltaksplan må snarest fullføres for å få en samordnet plan for hele avtaleområdet.
 - d. Malvik kommune beklager sterkt at staten ikke følger opp sine avtaleforpliktelser med investeringsmidler til Miljøpakken på post 30 og post 66 i statsbudsjettet.
 - e. Malvik kommune fraråder forskuttering av statlige prosjekter som ikke får bevilgning gjennom statsbudsjettet, før man eventuelt får forsikring om at disse midlene blir refundert av staten.
 - f. Dersom det skal innføres nye bilrestriktive tiltak er det en forutsetning at det eksisterer et godt alternativt kollektivtilbud, også i omegnskommunene.
 - g. Basis i kollektivtilbudet må prioriteres foran supplerende tilbud som krever reduksjon i basistilbudet. Videre bør allerede ferdig planlagte og igangsatte tiltak i basistilbudet i størst mulig grad prioriteres. For Malvik innebærer dette at økningen i driftsmidler kollektivtrafikk disponeres slik at utvidet tilbud for lokalbuss 86 og forlengelsen av rute 70 til Muruvik inkluderes i grønn tabell.
2. Ordfører får fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendig budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

Vedtak i Skaun kommune i kommunestyret 12.12.2023:

1. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027.
2. Ordfører gis fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

Vedtak i Orkland kommune i kommunestyret 28.11.2023:

1. Orkland kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:

- Fortau Orkdalsveien: Forlengelse av fortau langs vestsiden av Orkdalsveien fra Allfarveien til rundkjøring ved Amfi på Orkanger. Fortauet vil bedre forholdene for myke trafikanter, redusere behovet for å krysse Orkdalsveien og gjøre viktige sentrumsfunksjoner lettere tilgjengelig for fotgjengere og syklist. Fortauet er vedtatt prosjektert med sikte på byggestart tidligst mulig i 2024. Kostnad kr 2,9 mill. (inkl. 100 000 til byggeplanlegging)
- Fortau Tverradkomsten: Fortau mellom Mostargata og Geilan på Orkanger. Tiltaket vil gi boliger vest for Tverradkomsten direkte atkomst til fortau, bedre forholdene generelt for myke trafikanter og gjøre viktige sentrumsfunksjoner lettere tilgjengelig for syklist og fotgjengere. Fortauet er regulert og vedtatt prosjektert med sikte på byggestart tidligst mulig i 2024. Kostnad kr 2,1 mill. (inkl. 100 000 til byggeplanlegging)

2. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendige budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

3. Miljøpakkens mål

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag, kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune har forhandlet fram en [byvekstavtale](#) for Trondheims-området for perioden 2023-2029. Avtalen avløser byvekstavtalen fra 2019, og utvides med kommunene Orkland og Skaun.

Nullvekstmålet er det overordnede målet for byvekstavtalen. Det skal sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. 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 pandemiestriksjoner. 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 handlingsprogram, 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 pandemiestriksjoner, 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 en prosess med "Tiltaksplan frem til 2029", og dette forventes å endre på fordelingen av rammene som er gjengitt videre.

5.1 Veiledende inntekts- og kostnadsrammer 2024–2027 (2029)

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 ble lagt frem for Stortinget 6. oktober.
- 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 Handlingsprogram 2024–2027:
 - Finansieringen av 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: 4,3 % (jfr. forslag til statsbudsjett 2024, Grønt hefte).
- Rv-midler: 4,6 % (ref. Statens vegvesen)
- Belønningsmidler og statlig investeringstilskudd: 4,4 % (ref. Statens vegvesen)

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

Inntekter	Før					2024-2028		2010-
	2024	2024	2025	2026	2027	2027	2029	2029
Kommunale midler	252	30	33	33	33	128	69	448
Fylkeskommunale midler	832	84	84	84	84	336	168	1336
Merverdiavgiftkompensasjon	645	108	152	101	52	413	166	1224
Rv-midler, store prosjekt	1448	90	0	102	0	192	639	2279
Rv-midler, programområder	883	58	586	474	654	1772	2070	4725
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	129	75	171	0	0	246	0	375
Belønningsmidler, byvekstavtale	2817	310	296	296	296	1200	566	4583
Belønningsmidler, red. kollektivtakst	210	58	58	58	58	232	116	559
Belønningsmidler, red. bomtakster	118	33	33	33	33	131	65	314
Belønningsmidler, Metrobuss	110	30	30	30	30	121	61	292
Investeringsstilskudd, Metrobuss	592	126	151	180	300	757	644	1993
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	1693	2327	2081	2230	8332	5969	29045
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-270	227	315	-101	-679	-238	496	-11
<i>Renteinntekt (1%)</i>	<i>56</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>18</i>	<i>77</i>
Sum inntekter inkl. finans	14529	1923	2643	1980	1551	8097	6484	29110

I handlingsprogrammet legges det til grunn årlige inntekter i perioden 2024-2027 på mellom 1,7 - 2,3 mrd. 2024-kr. Årlige avvik mellom veiledende inntekter og kostnader kommer frem som et lånebehov eller som økt kapitalbeholdning. Ved inngangen til handlingsprogramperioden 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.

Inntektene øremerket Metrobuss er i årsbudsjett 2024 høyere enn budsjettinnspillene, disse midlene kan ikke benyttes til å finansiere andre tiltak. Konsekvensen er at det blir et større behov for å finansiere de totale kostnadene med bompenger, enn det som går frem av tabell 1. I tillegg er det et samlet mindreforbruk på tidligere vedtatte prosjekter, dette skyldes hovedsakelig manglende fremdrift sett i forhold til budsjett/plan.

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

- Enkelte finansieringskilder gis som en fast årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på netto bominntekter fra bompunktene. Tilsvarende er det lagt til grunn estimer for kommunal- og fylkeskommunal merverdiavgiftkompensasjon og renteinntekter. Når de faktiske verdiene blir kjent erstattes estimatene, og dette blir ivarettatt 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. Tallene er indeksjustert med 4,3% til 2024-kr i tråd med den kommunale deflatoren som legges til grunn i statsbudsjettet 2024 (Grønt hefte). Den årlige avtalte forpliktelse kan skjevfordes mellom år, men slik at den totale forpliktelsen i byvekstavtalen 2023-2029 oppfylles.

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

	Mill. kr	Kommentar
Melhus kommune	0	a) Merverdiavgiftskompensasjon kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse, jfr. byvekstavtalen. b) Melhus kommune har gitt beskjed om at avtalt bidrag i 2024 vil bli tilført senere i perioden.
Orkland kommune	2,3	
Skaun kommune	1,7	
Trondheim kommune	21,7	
Malvik kommune	2,3	
Stjørdal kommune	2,3	
Trøndelag fylkeskommune	84,1	
Sum	114,4	

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, dette vil bli refundert i perioden 2024-2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning.

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 statsbudsjett 2024 er det bevilget 58,4 mill. kr fra riksvegmidler til utbygging av to 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. kr	Kommentar
Belønningsmidler byvekstavtale	310,4	Midlene kan benyttes på alle tiltak i byvekstavtalen og skal anvendes i tråd med nullvekstmålet. Midlene kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport.
Tilskudd til reduserte bompenger	32,7	Per i dag ingen samordning i Kontaktutvalget om øremerking av midlene, midlene er disponert i forbindelse med handlingsprogramprosessen i Miljøpakken.
Tilskudd til reduserte kollektivtakster	58,1	Øremerket på vedtatte kollektivtakstiltak. Sist rapportert i Kontaktutvalgets møte 22. september 2023, sak 36/23.
Tilskudd til økt kollektivsatsning, Metrobuss	30,3	Øremerket Metrobuss, jfr. Kontaktutvalgets møte 13. mai 2020, sak 17/20.
Tilskudd til økt kollektivsatsning, bussdepot	2,4	Øremerket fylkeskommunens bussdepot. I Kontaktutvalgets møte 15. februar 2019 ble det referert til at Statens vegvesen og fylkeskommunen skulle inngå en nærmere avtale. Omtalt i Kontaktutvalgets møte 13. mai 2020, sak 17/20.
Sum	433,9	

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 kollektivsatsning 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 Røddekrysset/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 forslag til statsbudsjett 2024 (Prop. 1 S 2023-2024)) legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen.

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.

Tabellen under viser de veiledende kostnadene lagt til grunn i handlingsprogrammet.

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

Kostnader	Før					2024-2028		2010-
	2024	2024	2025	2026	2027	2027	2029	2029
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	1533	325	0	0	0	325	0	1858
Fv. 704 Tanem - Tulluan	372	258	20	0	0	278	0	650
Hovedveg øvrige prosjekt	3251	4	0	0	0	4	0	3255
Lokale veger	408	39	44	10	100	193	235	835
Kollektiv, driftstilskudd	2168	401	469	469	233	1573	467	4207
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	210	58	58	58	58	232	116	559
Kollektiv, infrastruktur	1316	198	373	213	354	1138	1527	3982
Metrobuss	1435	46	539	325	85	994	810	3239
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	135	82	171	0	0	253	0	388
Gatebrukstiltak	99	9	16	16	12	53	24	175
Hovednett sykkel	2076	285	724	661	433	2103	833	5013
Gangveger	244	52	29	22	22	124	43	411
Trafikksikkerhet	558	50	84	80	106	321	44	922
Støytiltak	210	48	25	27	45	145	33	388
Mobilitet	93	31	30	21	21	103	31	227
Andre innsatsområder	421	38	40	38	39	154	73	648
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	20	27	34	81	160	242
Rentekostnad (5%)	1	0	0	14	9	23	0	25
Udisponert reserve						0	2087	2087
Sum kostnader	14529	1923	2643	1980	1551	8097	6484	29110

Tabellen viser en udisponert reserve på i underkant av 2,1 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).

Tabell 3 viser, med bakgrunn i tabell 1 og 2, utviklingen i lånebehov/endring i kapitalbeholdning for årene i handlingsprogrammet. Dette tar ikke hensyn til at det i enkelte år kan være tildelinger av øremerkede midler som ikke blir benyttet i årsbudsjettet.

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

Lånebehov (+)	Før					2024-
Kapitalbeholdning (-)	2024	2024	2025	2026	2027	2027
Utgående balanse		-43	273	171	-508	-508
Maksimalt i perioden	-270					-508

6. Porteføljestyling

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

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på tre måter:

- 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 tilfredsstille 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 hvorvidt 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:

- 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:

- 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:

- 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
- interessentanalyse – avdekke behov for avklaringer mot myndigheter og for samråd med berørte parter
- avklare behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erverv
- utsjekk av tekniske forhold for å avklare om tiltaket er gjennomførbart
- kostnadsanslag for prosjektet – fra detaljplanlegging til ferdig utbygd prosjekt

Resultatet fra arbeidet skal dokumenteres i et skjema utarbeidet for formålet og gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Noen nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold fra 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 porteføljestyring 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

TRFK = Trøndelag fylkeskommune

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 etter 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. 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.

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

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

Tabell 5 Finansiering hovedveger 2024-2027

Hovedveger	Styrings- ramme (Utreknings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024 -27	Merknad	Ansv. etat
18100HV Fv. 704 Tanem-Tulluan	650	258,4	20			278,4	UB	TRFK
17100HV Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1740	325				325	UB	SVV
24101HV Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	mangler	1,5				1,5	PU	TRFK
24100HV Byåstunellen	(2350)	2				2	PU	TRFK
Sum		586,9	20	0	0	606,9		
Veiledende kostnader (tabell 2)		582,4	20	0	0	602,4		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		4,5	0	0	0	4,5		

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).

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: Bevilges 4 mill. i 2024 til detaljplanlegging.

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 7 Finansiering lokale veger 2024-2027

Lokale veger	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
23102LV Brundalsforbindelsen, del 1	(712)	4				4	DP, KU-53/23	TK
24102LV Fv. 6686 Johan Tillersveg 2		4	4	10		18	DP	TRFK
18104TS Fv. 707 Brå bru		30,5	25,3			55,8	UB	TRFK
Rammeavsetning			15		100	115		
Sum		38,5	44,3	10	100	192,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		37,5	45,3	0	0	82,8		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		1	-1	10	100	110		

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 (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
24103GB Ravelsveita	8	7				7	UB, PR-27/23, KU-16/23	TK
24104GB Veiter i Midtbyen, Vaterlandsveita og Gjølvangveita	(8,5)	1,5	7			8,5	DP/UB	TK
Rammeavsetning			9	16	12	37		
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 52,5 mill. kr i rammeavsetninger innen gatebrukstiltak, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogram.

Tabell 9 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings- 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	
Gjølvangveita			Gjølvangveita 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: Tiltak etter trasébefaring fylkesveg er mindre tiltak utover ordinært vegeieransvar for å bedre fremkommelighetene for kollektivtransporten (sekkepost).

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. I tillegg dekker fylkeskommunens ekstra årlige driftstilskudd:

- Økt kollektivtilbud på basis av mobilitetsplaner i kommunene.
- Reduserte takster på periodebilletter og enkeltbilletter.
- Drift lokalbuss omegnskommuner.
- Aldersvennlig transport.
- Kapasitetsutvidelser/tilbudsutvikling kollektiv.
- Mobilitetspakke.
- Utredningsarbeid mot nytt anbud i 2029: "Mobilitetsanbud Stor-Trondheim" (MST29).

Reduserte billettpriser (avtalefestet) koster 58 mill. 24-kr.

Tabell 10 Finansiering kollektiv 2024-2027

Styrings- ramme (Utredning s- estimat)		2024	2025	2026	2027	2024 -27	Merknad	Ansv. etat
Kollektiv								
Knutepunkt og holdeplasser								
24104K 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
24106K Holdeplasspakke 7	(22)	2	20			22	DP/UB	TK
23109K Holdeplass Skjerdingsstad		0,6				0,6	UB	TRFK
24107K Hvilebodpakke (Ferista med flere)		3	1,5	1,5	1,5	7,5	DP/UB	TRFK
24108K Merforbruk Steintrøveien		0,8				0,8	DP forskuttet PR-61/23	TRFK
24109K Kongsvegen ved Granåsen	50,1	50,1				50,1	UB forskuttet PR-50/23	TK
24110K Kongsvegen tiltak for VM	8,5	8,5					UB, PR-128/23	TRFK
22146K Tilrettelegging for nye leskur Kv.	13,5	4				4	DP/UB	TK
24111K Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet, Bylinje 90	(4,4)	4,4				4,4	DP/UB	StjK
24112K Park&Ride Skatval	(2,8)	2,8				2,8	DP/UB	StjK
24113K Park&Ride Fjellhallen	(3,45)	3,45				3,45	DP/UB	StjK
24114K Busslomme Muruvik	(4,8)	4,5				4,5	UB	MaK
24115K Innfartsparkering E39 - Buvika		2				2	DP	SVV
24116K Orkanger skysstasjon	(20)	20				20	DP/UB	OrK
Trikk								
24114K Modernisering av Gråkallbanen - infrastruktur	(214)	6				6	DP forprosjekt	TK
22149K Trikk Bergslia-Skansen	(65,4)	13,9				13,9	UB	TK
10100K Trikk infrastruktur		14				14	UB	TK
24118K Trikk modernisering anskaffelse av materiell fase 2			118	118	118	354	Investering	TRFK
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 metabuss	20	10				10	DP/UB	TRFK
24119K Ladeinfrastruktur bussdepot	(10)	10				10	DP	TRFK
24120K 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		58,1	58,1	58,1	58,1	232,4	Avtalefestet	TRFK
24167K Reduserte takster		50	50	50		150		TRFK
24165K Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim		20	85	85		190		TRFK
24166K Ekstra driftstilskudd kollektiv		50	50	50		150		TRFK
22157K/22158K Drift lokalbuss omegnskommuner		20	25	25		70		TRFK
23113K Aldersvennlig transport		10	10	10		30		TRFK
23112K Mobilitetspakke		16	16	16		48		TRFK
24164K Evaluering av dagens kollektivsystem		1,5				1,5	Forskuttet PR-51/23	TRFK
Rammeavsetning			220	87	234,1	541,1		
Sum		656,6	900,9	740,9	645,0	2943		
Veiledende kostnader (tabell 2)		409,9	489	610	743	2251,9		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		246,7	411,9	130,9	-98,0	691,5		

Rammeavsetninger kollektivtransport

I fireårsperioden er det avsatt 541 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 11 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings- estimat	Fysiske størrelser	Antall brukere	Kostn kr/m	Kostnad pr. bruker
Holdeplasspakke 7	Oppgradere holdeplasser til universell utforming. Klefstadhaugen, Loholtbakken, Steintrøvegen, Trollahaugen + 2	22 mill	30-200 m	190 bussreisende (potensielt 1000)		
Modernisering av Gråkallbanen, mangler PU-rapport						
Bylinje 90	Holdeplasser Husbyåsen og Malmtunet	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

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 metrobusstopporteføljen fra Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate til Nyhavna og Haakon VII's gate. Nærmere avklaringer gjenstår.

Tabell 13 Finansiering metrobuss 2024-2027

Metrobuss	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
21111M Nordre Ilevollen	73,8	13,8				13,8	UB	TK
17102M Fv. 6650 Kongens gate	366,4	0	200	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	5	133,5	31,4		169,9	UB	TRFK
Rammeavsetning			200	220,4		420,4		
Sum		45,8	538,5	324,5	0	908,8		
Veiledende kostnader (tabell 2)		125,8	443,5	223,5	85	877,8		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-80	95	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 byvekstvtalen er fordelt på utvikling av Trondheim S (206 mill. 2019-kr) og planskilte tverrforbindelser i Stjørdal, Hommelvik og Melhus (77 mill. 2019-kr).

Tabell 14 Finansiering jernbane 2024-2027

Jernbane	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
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
24168J Innherredsvegen, Stjørdal		5				5	PU, PR-106/23	TRFK
24121J Lokaltog Trondheim		2				2	PU	JD
Sum		82	171	0	0	253		
Veiledende kostnader (tabell 2)		116	130			246		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-34	41	0	0	7		



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 15 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, forskuttert, PR-28/23	TK
20107TS Klæbuveien fortau	47	10	10			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
24122TS Orrevegen-Kongsvegen kryss	(2,8)	2,8				2,8	DP, forskuttert PR-76/23	TK
23114TS Nyheimsvegen fortau	4,6	1,2				1,2	DP	TK
21110TS Eberg Trafikkgård		1	0,9	0,9	0,9	3,7	Drift	TK
24123TS Fv. 6654 Ringvålveien, Lundvegen og vestover	(17)	4				4	DP	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
24124TS 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
24125TS Mindre trafikktekn. tiltak OrK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	OrK
Rammeavsetning			13,4	31,9	93,4	138,7		
Sum		50,2	57,8	51,6	106,3	265,9		
Veiledende kostnader (tabell 2)		86,5	103,8	75	55,3	320,6		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-36,3	-46	-23,4	51	-54,7		

Rammeavsetninger trafikksikkerhet

I fireårsperioden er det avsatt nesten 140 mill. kr i rammeavsetninger innen trafikksikkerhet, hvor prioritering skjer ved senere revisjoner av handlingsprogrammet. Eksempler på trafikksikkerhetstiltak som har kommet så langt i planavklaringen at de kan være aktuelle for utbygging i perioden 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 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 18 Finansiering sykkel 2024-2027

Styrings- ramme (Utrednings- estimat)		2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Sykkel								
Klæburuta								
22166S Øvre og Nedre Bakklandet (del 4 og 6)	72	1,5	26,5	28		56	UB	TK
22112S Klæbuveien, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	10,3	2				2	DP	TK
24126S Klæburuta, Lerkendal (del 13-16A)	(36)	2				2	DP	TK
24127S Klæburuta, Vollabakken (del 7-8)	37,5	10	20	3,5		33,5	PR-131/23	TK
Brøsetruta								
24128S Lillebergvegen - Brøsetvegen (del 5-6)	68,5	6	7,5			13,5	DP, KU-52/23	TK
24129S 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								
24130S Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen øst	(65)	10				10	DP	TRFK
24131S 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								
24132S Industriveien sykkelveg	(81)	3,5	9,8			13,3	DP	TK
24133S Rosenborgbassenget bro	(77)	6	4,8			10,8	DP, forskuttet, PR-55/22	TK
24134S Nidarø bro		1				1	Forskuttet 2023, PR-55/22	TK
24135S Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg	(125,4)	2,5	2,5			5	DP, PR-41/23	TK
24136S Tordenskiolds gate/Smedbakken	(58)	5				5	DP	TK
24137S Fv. 6682 Søbstadvegen-Okstadøy	(354)	2	10			12	DP	TRFK

22123S Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk	(298)	20				20	DP	TRFK
24138S 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
24139S Fv. 6680 Baard Iversens veg-Leirfossvn		11				11	DP/UB, PR-105/23	TRFK
Andre sykkeltiltak i Trondheim								
23124S Sykkelparkering		5	5	5	5	20	Sekkepost	TK
18101S Vinterdrift sykkel KV		10	10	10	10	40	Drift	TK
18102S Vinterdrift sykkel FV		13	13	13	13	52	Drift	TRFK
23125S Mindre tiltak sykkel		3	3	3	3	12	Sekkepost	TK
22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv.		5	5	5	5	20	Sekkepost	TRFK
22115S Tiltak etter GS-inspeksjoner fv. med rv.-funksjon		3,5				3,5	Sekkepost	TRFK
24140S Tellere		1,5	1,5	1	0,5	4,5	UB	TK
Hovedsykkelveg riksveg								
24141S E6 Selsbakk-Sluppen, hovedsykkelveg	(200)	3				3	DP forutsetter statlig bev.	SVV
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen	63,5	5,4				5,4	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
Malvik kommune								
23130S Fv. 950 Homla bru	(60)	5	10			15	DP	TRFK
24142 GS-veg Granholtvegen-Ålivegen	(11)	1				1	DP	MaK
24143S GS-veg Smiskaret-Sveberg	(29)	1	1			2	DP	MaK
Melhus kommune								
23129S E6 Melhus sentrum - Jaktøyen	(200)	3	2			5	DP avh av statlig plan bev	SVV
23132S Fv. 708 Vollmarka	(5)		4			4	DP	TRFK
20103S Gang/sykkelbro over Gaula	(192,5)	5	50			55	DP	MeK
21105S GSV Monsstufata-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								
24144S Sykkelparkering Stjørdal	(4,3)	4,3				4,3	DP/UB	StjK
24145S GSV langs Ringvegen	(65)	1,5	1,5			3	DP	StjK
Skaun kommune								
24146S GSV Hårrisdalen - Nygården	(2)	2				2	DP	SkK

Orkland kommune								
24147S GSV FV 6490 - Blåsmoen	(22)	7	15			22	DP/UB	OrK
Rammeavsetning			481,8	575,6	397	1454,4		
Sum		291,2	725,9	660,6	433,5	2111,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		554,8	462,3	660,6	433,5	2111,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		-263,6	263,6	0	0	0		

Rammeavsetninger sykkel

I fireårsperioden er det avsatt drøyt 1 454 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
- Lillebergvegen - Brøsetvegen (Brøsetruta del 5-6)
 - Styringsramme 68,5 mill. 2023-kr.
- 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.

Tabell 19 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 sykkelse.	50 mill	1000 m	Estimert ca 200-300 syklister 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 20 Finansiering gange 2024-2027

Gange	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Trondheim kommune								
24148G Snarvei Granåsvegen - Gamle Jonsvannsvei	2,5	2,5				2,5	UB forskuttet PR-40/23	TK
24149G Nyhavna - Ormen Langes vei	5	5				5	DP/UB	TK
22129G Snarvei Berg skole	9,2	4,9				4,9	UB	TK
22128G Snarveipakke 9	(18)	15				15	UB	TK
24150G Snarveipakke 10	(12,5)	6,2	6			12,2	DP/UB	TK
24151G Snarvei Østmarka	(2,5)	2,5				2,5	UB	TK
24152G Venusveien	(29,6)	2,5				2,5	DP	TK
20104G Lundvegen fortau	19,5	4,9				4,9	UB, PR-94/23	TK
20127G Ringvålvegen fortau Lund snuplass	15	1,5				1,5	UB	TRFK
Malvik kommune								
24153G Fortau langs Saksvikkorsen	(12,5)	1				1	DP	MaK
Melhus kommune								
24154G Fortau fv. Lyngenvegen	(2,5)	0,5		2		2,5	DP	MeK
24155G Snarveg Gruva	2	0,5				0,5	UB	MeK
Orkland kommune								
24156G Fortau Tverradkomsten	2,1	2,1				2,1	DP/UB	OrK
24157G Fortau Orkdalsvegen	2,9	2,9				2,9	DP/UB	OrK
Rammeavsetning			23,1	19,5	21,5	64,1		
Sum		52	29,1	21,5	21,5	124,1		
Veiledende kostnader (tabell 2)		47,6	33,5	21,5	21,5	124,1		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		4,4	-4,4	0	0	0		



Rammeavsetninger gange

I fireårsperioden er det avsatt 64 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 21 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 22 Finansiering av støytiltak 2024-2027

Tiltak mot støy	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
20126ST Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen vest	(45)	25	11,3			36,3	UB	TRFK
24158ST Fv. 6650 Kongsvegen	(10,5)	1,7				1,7	DP	TRFK
22142ST Odd Husbys veg	12,5	11				11	UB	TK
23133ST Støypakke 1	16,5	10,5				10,5	UB, PR-3/24	TRFK
Rammeavsetning			13,8	26,9	44,5	85,2		
Sum		48,2	25,1	26,9	44,5	144,7		
Veiledende kostnader (tabell 2)		37,7	42,8	19,7	44,5	144,7		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		10,5	-17,7	7,2	0	0		

Tabell 23 Informasjon fra prosjektutviklingsrapport

Tiltak	Beskrivelse	Utrednings- 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 (forskuttet 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 24 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
24159MO Tilskudd el-lastesykkel		7,5	3,5			11	forskuttet PR-70/23		TK
21123MO 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		31,3	29,6	21	21	102,9			
Veiledende kostnader (tabell 2)		30,3	29,6	21	21	101,9			
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		1	0	0	0	1			

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

Oppgaver 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 25 Finansiering av andre innsatsområder 2024-2027

Tabell 204 Innføring av andre innsatsområder 2024-2027								
Andre innsatsområder	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024-	Merknad	Ansv. etat
						27		
Prosjektutvikling								
22137A Prosjektutvikling TRFK		1				1		TRFK
22136A Prosjektutvikling TK		8				8		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
24160A Prosjektutvikling Orkland		1,5	1	1	1	4,5		OrK
24161A 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
24162A Koordinering og adm. Orkland		0,5	0,5	0,5	0,5	2		OrK
24163A 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
Rammeavsetning			7,5	6	6,5	20		
Sum		37,7	40	38	38,5	154,2		
Veiledende kostnader (tabell 2)		37,2	40,5	38	38,5	154,2		
Avvik fra veil. kostnader (tabell 2)		0,5	-0,5	0	0	0		

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 26 Tiltaksplan Stjørdal kommune 2024-2027

Stjørdal	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
24111K Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet, Bylinje 90	(4,4)	4,4				4,4	DP/UB	StjK
24112K Park&Ride Skatval	(2,8)	2,8				2,8	DP/UB	StjK
24113K Park&Ride Fjellhallen	(3,45)	3,45				3,45	DP/UB	StjK
24144S Sykkelparkering Stjørdal	(4,3)	4,3				4,3	DP/UB	StjK
24145S GSV langs Ringvegen	(65)	1,5	1,5	31	31	65	DP	StjK
21116J Stjørdal stasjon			42			42	UB, forutsetter statlig bev.	JD
21116J Stjørdal stasjon planlegging		5				5	PU, PR-106/23	TRFK
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		23,95	45,5	33	33	135,45		

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikken i Stjørdal kommune. Trøndelag fylkeskommune administrerer dette.

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen administrerer enkelte sekkeposter som inneholder tiltak som kan komme i tillegg til det som står oppført i tabellen over.

Malvik kommune

Tabell 27 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	10			15	DP	TRFK
24114K Busslomme Muruvik	(4,8)	4,5				4,5	UB	MaK
24142 GS-veg Granholtvegen-Ålivegen	(11)	10				10	DP	MaK
24153G Fortau langs Saksvikkorsen	(12,5)	1	6	5		12	DP	MaK
20109TS Fortau langs Fagottvegen	(31)	1	15	14		30	DP	MaK
24143S 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	47	34	2	108		

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikken i Malvik kommune. Trøndelag fylkeskommune administrerer dette.

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen administrerer enkelte sekkeposter som inneholder tiltak som kan komme i tillegg til det som står oppført i tabellen over.

Melhus kommune

Tabell 28 Tiltaksplan Melhus kommune 2024-2027

Melhus	Styrings- ramme (Utreknings- 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	TRFK
23129S E6 Melhus sentrum - Jaktøyen	(200)	3	2			5	DP avh av statlig plan bev	SVV
20103S Gang/sykelbro over Gaula	(192,5)	5	50			55	DP	MeK
21105S GSV Monsstuflata-Gimsvegen	(7)	1	3,5			4,5	DP	MeK
22126S GSV Skolebakken Ler	(3,5)	1,5	1,5			3	DP	MeK
24154G Fortau fv. Lyngenvegen	(2,5)	0,5		2		2,5	DP	MeK
23131S GSV Gammelbakkan	6,5	1,5				1,5	DP/UB	MeK
24155G 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		

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikken i Melhus kommune. Trøndelag fylkeskommune administrerer dette.

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen administrerer enkelte sekkeposter som inneholder tiltak som kommer i tillegg til det som står oppført i tabellen over.

Skaun kommune

Tabell 29 Tiltaksplan Skaun kommune 2024-2027

Skaun	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)						2024- 27	Merknad	Ansv. etat
		2024	2025	2026	2027				
24146S GSV Hårrisdalen - Nygården	(2)	2				2		DP	SkK
24115K Innfartsparkering E39 - Buvika		2				2		DP	SVV
24124TS Mindre trafikktekn. tiltak SkK		0,5	0,5	0,5	0,5	2		UB, sekkepost	SkK
24161A Prosjektutvikling Skaun		1,5	1	1	1	4,5			SkK
24163A Koordinering og adm. Skaun		0,5	0,5	0,5	0,5	2			SkK
Sum		6,5	2	2	2	12,5			

Avklaring i statsbudsjettet: I tråd med lokale parters ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen (ref. Prop. 1 S 2023-2024).

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikken i Skaun kommune. Trøndelag fylkeskommune administrerer dette.

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen administrerer enkelte sekkeposter som inneholder tiltak som kan komme i tillegg til det som står oppført i tabellen over.

Orkland kommune

Tabell 30 Tiltaksplan Orkland kommune 2024-2027

Orkland	Styrings- ramme (Utrednings- estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
24116K Orkanger skysstasjon	(20)	20				20	DP/UB	OrK
24147S GSV FV 6490 - Blåsmoen	(22)	7	15			22	DP/UB	OrK
24156G Fortau Tverradkomsten	2,1	2,1				2,1	DP/UB	OrK
24157G Fortau Orkdalsvegen	2,9	2,9				2,9	DP/UB	OrK
24125TS Mindre trafikktekn. tiltak OrK		0,5	0,5	0,5	0,5	2	UB, sekkepost	OrK
24160A Prosjektutvikling Orkland		1,5	1	1	1	4,5		OrK
24162A Koordinering og adm. Orkland		0,5	0,5	0,5	0,5	2		OrK
Sum		34,5	17	2	2	55,5		

Avklaring i statsbudsjettet: I tråd med lokale parterers ønske legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompenger kan brukes i hele avtaleområdet for den nye byvekstavtalen (ref. Prop. 1 S 2023-2024).

I tillegg til rammene oppgitt i tabellen over, benyttes også deler av tilskuddet til drift av kollektivtrafikken i Orkland kommune. Trøndelag fylkeskommune administrerer dette. Fylkeskommunen har foreslått å utvide takstsone A til hele Orkland kommune, og foreslår at dette blir et tiltak finansiert som del av "bompengeforliket" /tilleggsavtale til byvekstavtalen (2020).

Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen administrerer enkelte sekkeposter som inneholder tiltak som kan komme i tillegg til det som står oppført i tabellen over.

22. Fordeling av finansieringskilder 2024

Miljøpakken finansieres av 12 ulike finansieringskilder, som hver har føringer på hvilke tiltak de kan finansiere. Grovt sett er dimensjonene knyttet til vegkategori/ansvarsområde (riksveg, fylkesveg og kommunal veg), drift vs investering, prosjektfase (prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging) og tiltakskategori (sykkel, kollektiv osv).

I tillegg er enkelte av finansieringskildene øremerket på tiltak, dette gjelder:

- Belønningsmidler til reduserte kollektivtakster
- Belønningsmidler til bedre kollektivtilbud -> Metrobuss
- Statlig investeringstilskudd til store kollektivtiltak -> Metrobuss
- Rv-midler, store prosjekt -> Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Med bakgrunn i prosjektrammene fra hovedtabellene (omforente tiltak) i kap. 9.-20. vises videre en fordeling av hvordan disse tiltakene finansieres.

Tabell 31 Veiledende fordeling av finansieringskilder 2024 (tall i mill. kr) pr prosjektansvarlig etat.

Statens vegvesen:

Område	Prosjekt	Rv-midler, store prosjekt	Rv-midler, program-områder	Bom-penger	BM: Byvekst-avtale	Sum
Hovedveg	17100HV Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger*	90,0		235,0		325,0
Kollektiv	Innfartsparkering E39 - Buvika			2,0		2,0
Sykkel	21103S Rv. 706 Leangenbrua-Dalenbrua (2)		53,0			53,0
Sykkel	23126S Rv. 706 GS-tiltak Sluppen		5,4			5,4
Andre innsatsområder	22138A Prosjektutvikling SVV				2,0	2,0
Andre innsatsområder	20115A Koordinering og adm. SVV				2,1	2,1
Sum		90,0	58,4	237,0	4,1	389,5

*Ved eventuelle budsjettekniske avvik i finansieringskildene mellom Miljøpakkens årsbudsjett og statsbudsjett forholder Statens vegvesen seg til statsbudsjettet, men innenfor avtalt ramme for tiltaket.

Følgende tiltak forutsetter finansiering fra statlige planleggingsmidler (utenom byvekstavtalen):

- E6 Selsbakk-Sluppen, hovedsykkelveg, 3 mill. kr
- E6 Melhus sentrum - Jaktøyen, 3 mill. kr

Jernbanedirektoratet:

Område	Prosjekt	Stasjons- og knutepkt.*	BM: Byvekst- avtale	Sum
Jernbane	22130J Trondheim S, byggetrinn 2	75,0		75,0
Jernbane	Lokaltog Trondheim		2,0	2,0
Sum		75,0	2,0	77,0

*I statsbudsjettet 2024 (tabell 4.21) ble det bevilget 116 mill. kr til "Stasjons- og knutepunktsutvikling på jernbane". Det er 41 mill. kr over behovet i oppført Miljøpakkens årsbudsjett. Midlene disponeres av Bane Nor og porteføljestyres innenfor en større ramme, men slik at den totale forpliktelsen i byvekstavtalen oppfylles.

Trondheim kommune:

Del 1 Område	Prosjekt	Bom- penger	Invest. tilskudd Metrobuss	BM: Byvekst avtale	Kommunale midler	Mva-komp. (estimat)	Sum
Lokale veger	23102LV Brundalsforbindelsen, del 1	4,0					4,0
Gatebrukstiltak	Veiter i Midtbyen, Vaterlandsveita og Gjelvangveita	1,5					1,5
Gatebrukstiltak	Ravelsveita	6,0				1,0	7,0
Kollektiv	Møteplasser Klefstadhaugen	0,6					0,6
Kollektiv	23105K Holdeplasspakke 5	15,3				2,7	18,0
Kollektiv	Holdeplasspakke 7	2,0					2,0
Kollektiv	Kongsvegen ved Granåsen	43,1				7,0	50,1
Kollektiv	22146K Tilrettelegging for nye leskur Kv.	4,0					4,0
Kollektiv	10100K Trikk infrastruktur	12,0				2,0	14,0
Kollektiv	Modernisering av Gråkallbanen - infrastruktur				5,1	0,9	6,0
Kollektiv	22149K Trikk Bergslia-Skanssen	11,9				2,0	13,9
Metrobuss	21111M Nordre llevollen		11,7			2,1	13,8
Trafikksikkerhet	12100TS Hans Finnes gate fortau						0,0
Trafikksikkerhet	15100TS Gammellina fortau	6,8				1,2	8,0
Trafikksikkerhet	22132TS Hjertesone pakke 2	2,7					2,7
Trafikksikkerhet	20107TS Klæbuveien fortau	8,0				2,0	10,0
Trafikksikkerhet	22131TS Forsøkslia-Romølslia kryss	4,9				0,9	5,8
Trafikksikkerhet	23115TS Charlottenlund skole	1,7					1,7
Trafikksikkerhet	Orrevegen-Kongsvegen kryss	2,8					2,8
Trafikksikkerhet	23114TS Nyheimsvegen fortau	1,2					1,2
Trafikksikkerhet	21110TS Eberg Trafikkgård				1,0		1,0
Trafikksikkerhet	20107TS Mindre trafikktekniske tiltak kv. Trondheim	4,3				0,7	5,0
Sykkel	22166S Øvre og Nedre Bakklandet (del 4 og 6)	1,5					1,5
Sykkel	22112S Klæbuveien, Hans Osnes veg-Gløshaugveien	2,0					2,0
Sykkel	Klæburuta, Strindvegen - S.P. Andersens veg	2,0					2,0
Sykkel	Klæburuta, Vollabakken	8,0				2,0	10,0
Sykkel	Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg (del 1-3)	3,0					3,0
Sykkel	Lillebergvegen - Brøsetvegen (del 5-6)	5,0				1,0	6,0
Sykkel	22107S Brøsetvegen - Henrik Ourensveg (Granåsvegen)	3,0					3,0
Sykkel	Industriveien sykkelveg	3,5					3,5
Sykkel	Rosenborgbassenget bro	5,0				1,0	6,0
Sykkel	Nidarø bro	1,0					1,0



Del 2 Område	Prosjekt	Bom- penger	Invest. tilskudd Metrobuss	BM: Byvekst avtale	Kommunale midler	Mva-komp. (estimat)	Sum
Sykkel	Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg	2,5					2,5
Sykkel	Tordenskiolds gate/Smedbakken	4,3				0,7	5,0
Sykkel	18101S Vinterdrift sykkel KV			7,6	2,4		10,0
Sykkel	23124S Sykkelparkering 2023	5,0					5,0
Sykkel	23125S Mindre tiltak sykkel	3,0					3,0
Sykkel	Tellere	1,5					1,5
Gange	Snarvei Granåsvegen - Gamle Jonsvannsvei	2,5					2,5
Gange	Nyhavna - Ormen Langes vei	4,3				0,7	5,0
Gange	22129G Snarvei Berg skole	4,2				0,7	4,9
Gange	Snarveipakke 9	13,0				2,0	15,0
Gange	Snarveipakke 10	5,2				1,0	6,2
Gange	Snarvei Østmarka	2,5					2,5
Gange	Venusveien	2,5					2,5
Gange	Lund fortau	4,0				0,9	4,9
Tiltak mot støy	Odd Husbys veg	9,0				2,0	11,0
Mobilitet	19100MO HjemJobbHjem			7,7			7,7
Mobilitet	10101MO Mobilitetsrådgivning			3,0			3,0
Mobilitet	Tilskudd el-lastesykkel			7,5			7,5
Mobilitet	Mobilitetspunkt				1,0		1,0
Andre innsatsområder	22136A Prosjektutvikling TK				8,0		8,0
Andre innsatsområder	20113A Koordinering og adm. TK				4,2		4,2
		230,3	11,7	25,8	21,7	34,5	324,0

Melhus kommune:

Område	Prosjekt	Bom- penger	BM: Byvekst- avtale	Mva- kompensasjon (estimat)	Sum
Trafikksikkerhet	20122TS Mindre trafikktekn. tiltak MeK	0,5			0,5
Sykkel	23132S Fv. 708 Vollmarka				0,0
Sykkel	20103S Gang/sykkelbro over Gaula	5,0			5,0
Sykkel	21105S GSV Monsstuflata- Gimsvegen	1,0			1,0
Sykkel	22126S GSV Skolebakken-Ler	1,5			1,5
Gange	Fortau fv. Lyngenvegen	0,5			0,5
Sykkel	23131S GSV Gammelbakkan	1,5			1,5
Gange	Snarveg Gruva	0,5			0,5
Andre innsatsområder	23137A Prosjektutvikling MeK		1,5		1,5
Sum		10,5	1,5	0,0	12,0



Malvik kommune:

Område	Prosjekt	Bom- penger	Kommunale midler	Mva- kompensasjon (estimat)	Sum
Kollektiv	Busslomme Muruvik	3,8		0,7	4,5
Trafikksikkerhet	20109TS Fortau langs Fagottvegen	1,0			1,0
Trafikksikkerhet	20121TS Mindre trafikktekn. tiltak	0,5			0,5
Sykkel	GS-veg Granholtvegen-Ålivegen	1,0			1,0
Sykkel	GS-veg Smiskaret-Sveberg	1,0			1,0
Gange	Fortau langs Saksvikkorsen	1,0			1,0
Andre innsatsområder	23136A Prosjektutvikling MaK		1,5		1,5
Andre innsatsområder	20117A Koordinering og adm. MaK		0,5		0,5
Sum		8,3	2,0	0,7	11,0

Stjørdal kommune:

Område	Prosjekt	Bom- penger	Kommunale midler	BM: Byvekstavtale	Mva- kompensasjon (estimat)	Sum
Kollektiv	Holdeplasser Husbyåsen og Malmtnet, Bylinje 90	3,7			0,7	4,4
Kollektiv	Park&Ride Skatval	2,8				2,8
Kollektiv	Park&Ride Fjellhallen	3,0			0,5	3,5
Jernbane	21116J Stjørdal stasjon, planlegging			5,0		5,0
Trafikksikkerhet	20120TS Mindre trafikktekn. tiltak StjK	0,5				0,5
Sykkel	Sykkelparkering Stjørdal	3,7			0,6	4,3
Sykkel	GSV langs Ringvegen	1,5				1,5
Andre innsatsområder	23135A Prosjektutvikling StjK		1,5			1,5
Andre innsatsområder	20116A Koordinering og adm. StjK		0,5			0,5
Sum		15,2	2,0	5,0	1,8	24,0

Orkland kommune:

Område	Prosjekt	Bom- penger	Kommunale midler	Mva- kompensasjon (estimat)	Sum
Kollektiv	Orkanger skysstasjon	17,0		3,0	20,0
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekn. tiltak OrK	0,5			0,5
Sykkel	GSV fv. 6490 - Blåsmoen	6,0		1,0	7,0
Gange	Fortau Tverradkomsten	2,1			2,1
Gange	Fortau Orkdalsvegen	2,9			2,9
Andre innsatsområder	Prosjektutvikling Orkland		1,5		1,5
Andre innsatsområder	Koordinering og adm. Orkland		0,5		0,5
Sum		28,5	2,0	4,0	34,5

I henhold til Prop. 1 S (2023-2024) kan bompenger benyttes i hele avtaleområdet.



Skaun kommune:

Område	Prosjekt	Bom- penger	Kommunale midler	Mva- kompensasjon (estimat)	Sum
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekn. tiltak SkK	0,5			0,5
Sykkel	GSV Hårrisdalen - Nygård	2,0			2,0
Andre innsatsområder	Prosjektutvikling Skaun		1,5		1,5
Andre innsatsområder	Koordinering og adm. Skaun		0,5		0,5
Sum		2,5	2,0		4,5

I henhold til Prop. 1 S (2023-2024) kan bompenger benyttes i hele avtaleområdet.

Trøndelag fylkeskommune:

Del 1/2 Område	Prosjekt	Bom- penger	Invest. tilskudd Metrobuss	BM: Byvekst- avtale	BM: Reduserte kollektiv- takster	BM: Reduserte bomtakster	Fylkes- kommunale midler	Mva- komp. (estimat)	Sum
Hovedveg	Byåstunellen	2,0							2,0
Hovedveg	Fv. 715 Ila-Flakk-Klett						1,5		1,5
Hovedveg	18100HV Fv. 704 Tanem- Tulluan	198,1					23,1	37,2	258,4
Lokale veger	Fv. 6686 Johan Tillersveg 2	4,0							4,0
Lokale veger	18104TS Fv. 707 Brå bru	26,0						4,5	30,5
Kollektiv	23108K Holdeplasspakke 2 fv. metrobustasjoner						5,0		5,0
Kollektiv	23109K Holdeplass Skjerdingsstad			0,6					0,6
Kollektiv	Hvilebodpakke (Ferista med flere)						3,0		3,0
Kollektiv	Merforbruk Steintroveien			0,8					0,8
Kollektiv	Kongsvegen tiltak for VM						7,0	1,5	8,5
Kollektiv	23110K Modernisering av Gråkallbanen			4,0					4,0
Kollektiv	Trikk modernisering anskaffelse av materiell fase 2								0,0
Kollektiv	22145K Tiltak etter trasébefaringer fv.	5,0							5,0
Kollektiv	23111K Lading for metrobuss			10,0					10,0
Kollektiv	Midlertidig Ladeinfrastruktur bussdepot						10,0		10,0
Kollektiv	Regulering Bussdepot Stor- Trondheim						5,0		5,0
Kollektiv, drift	Drift av kollektivtransport	143,5		224,6		32,7			400,8
Kollektiv, drift	21114K Reduserte billettpriser				58,1				58,1
Metrobuss	17102M Fv. 6650 Kongens gate								0,0
Metrobuss	22163M Metrobusstrasé Nyhavna		12,8					2,2	15,0
Metrobuss	17103M Fv. 6690 Elgeseter gate		10,2					1,8	12,0
Metrobuss	20110M Fv. 6692 Innherredsvegen, øst		5,0						5,0
Metrobuss	Haakon VII gate								0,0
Metrobuss	Innherredsvegen, vest								0,0
Metrobuss	Olav Tryggvassons gate								0,0
Trafikksikkerhet	Fv. 6654 Ringvålveien, Lundvegen og vestover						4,0		4,0
Trafikksikkerhet	Fv. 707 Høstadkorsen-Berg								0,0
Trafikksikkerhet	20108TS Mindre trafikktekniske tiltak fv.						4,5		4,5



Del 2/2 Område	Prosjekt	Bom- penger	Invest. tilskudd Metrobuss	BM: Byvekst- avtale	BM: Reduserte kollektiv- takster	BM: Reduserte bomtakster	Fylkes- kommunale midler	Mva- komp. (estimat)	Sum
Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen øst	8,5						1,5	10,0
Sykkel	Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsvegen	8,5						1,5	10,0
Sykkel	22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg	8,5						1,5	10,0
Sykkel	Fv. 6682 Søbstadvegen- Okstadøy	2,0							2,0
Sykkel	Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk	17,0						3,0	20,0
Sykkel	Fv. 6660 Dragvoll, sykkelveg med fortau						4,3	0,7	5,0
Sykkel	18106S Fv. 950 Røppe-Være gang- og sykkelvei	35,5						6,0	41,5
Sykkel	Fv. 6680 Baard Iversens veg - Leirfossveien	9,0						2,0	11,0
Sykkel	18102S Vinterdrift sykkel fv			13,0					13,0
Sykkel	22115S Tiltak etter GS- inspeksjoner fv.	5,0							5,0
Sykkel	Tiltak etter GS-inspeksjoner fv. med rv.-funksjon						3,5		3,5
Sykkel	23130S Fv. 950 Homla bru						5,0		5,0
Gange	20127G Ringvålvegen fortau Lund snuplass						1,5		1,5
Tiltak mot støy	20126ST Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen vest	21,5						3,5	25,0
Tiltak mot støy	Støypakke 1	9,0						1,5	10,5
Tiltak mot støy	Fv. 6650 Kongsvegen						1,7		1,7
Mobilitet	Teknologiprojektene			5,0					5,0
Mobilitet	23134MO Mobilitetslab Stor- Trondheim			7,1					7,1
Andre innsatsområder	22137A Prosjektutvikling TRFK						1,0		1,0
Andre innsatsområder	20114A Koordinering og adm. TRFK						4,0		4,0
Sum		503,1	28,0	265,1	58,1	32,7	84,1	68,4	1039,5

Sekretariatet:

Område	Prosjekt	Bom- penger	BM: Byvekst- avtale	Sum
Andre innsatsområder	10102A Informasjon		1,0	1,0
Andre innsatsområder	20111A Evaluering og trafikkdata	1,4		1,4
Andre innsatsområder	20119A Sekretariatet		4,5	4,5
Sum		1,4	5,5	6,9



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.

Kong 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 kollektivtraséen 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.