Vedlegg til Miljøpakken handlingsprogram 2024-27

Prosjektark vedlagt etter tiltaksområde:

Prosjektbeskrivelser hovedveg
Prosjektbeskrivelser lokal veg
Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak
Prosjektbeskrivelser kollektivtransport
Prosjektbeskrivelser Metrobuss
Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkter
Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet
Prosjektbeskrivelser sykkel
Prosjektbeskrivelser gange
Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy
Prosjektbeskrivelser mobilitet
Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder

Prosjektbeskrivelser hovedveg

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

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	371,6	258,4	20			
Merknad:						

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

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



Bilde 1: Tanemstunellen, Søndre påhuggsområde



Bilde 2: Tulluankrysset

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

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

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

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

Merknad:			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1369,66	2020	10 %	2017	SVV-metodikk	2018
Merknad: Oppstartsbevilgning/bompenger i 2018. Ny godkjent sluttprognose i 2020 på 1390 mill kr. Godkjent sluttprognose nedjustert til 1369,66 mill 2020-kr pga. at tidligere godkjent sluttprognose var basert på prognoseindeks og ikke endelig indeks. Korrigert for endelig indeks.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1415,6	324	0	0	0	0
Merknad: Styringsramme 1739,6 mill 24-kroner med gammel prognoseindeks. Tilbakebetaling av forskudd (855 mill) skjer i perioden 2024-29.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

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

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

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

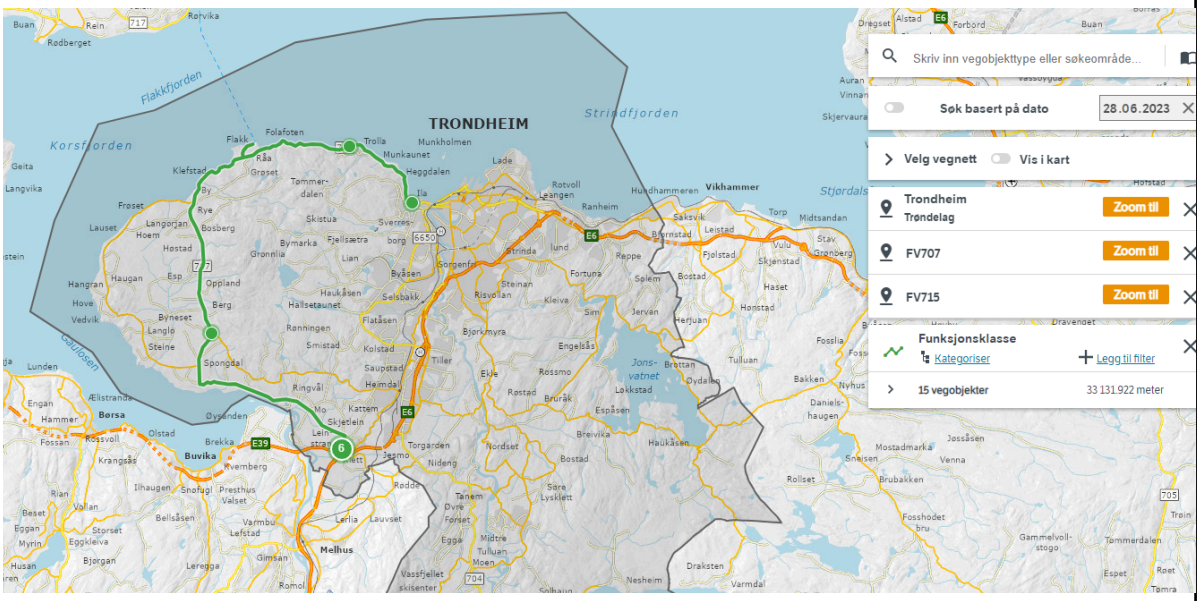
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

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

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

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

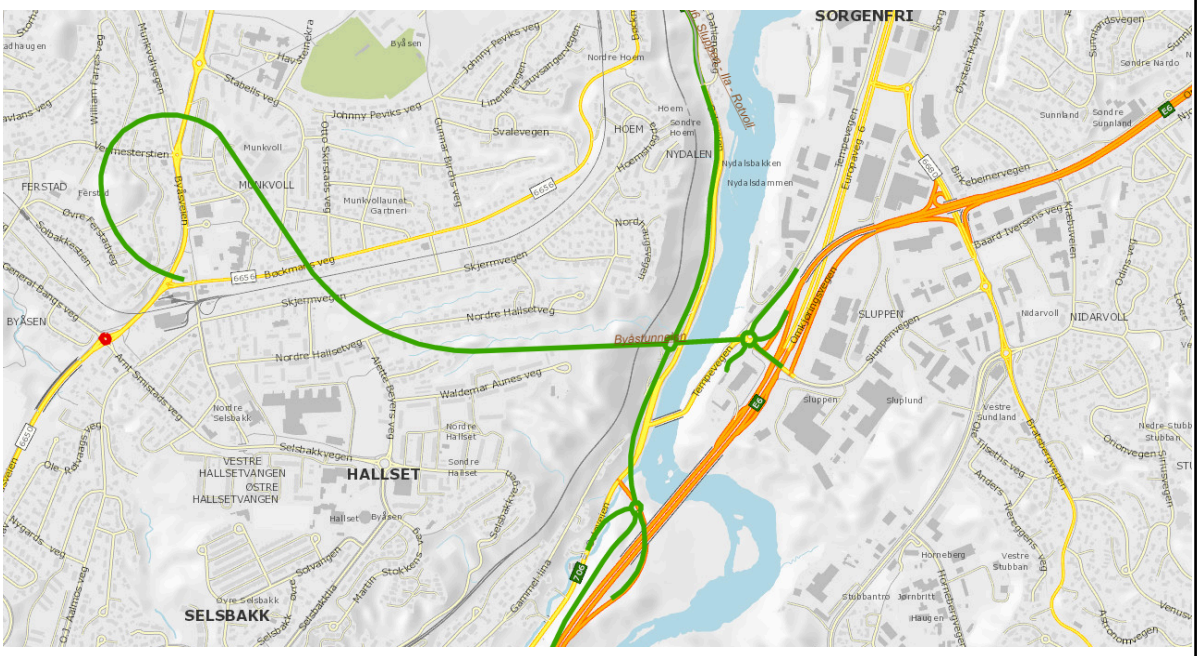
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



NB: Ikke avklart tunnelpåhugg Byåsen

Prosjektbeskrivelser lokal veg

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

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

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

	fram. Utbyggingsavtalen kan få betydning for hvor stor andel det vil søkes om midler til fra Miljøpakken.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
830	2023	20%	2024
Merknad: Anslaget omfatter all infrastruktur i reguleringsplanen, og dermed mer enn det som vil inngå i Miljøpakkeprosjektet. Avklaringer rundt omfang gjøres i innledende fase av byggeplanfasen. Før en kostnadsramme kan vedtas, skal det igangsettes forhandlinger med utbyggere som har rekkefølgekrav til prosjektet om mulig kostnadsdeling.			

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

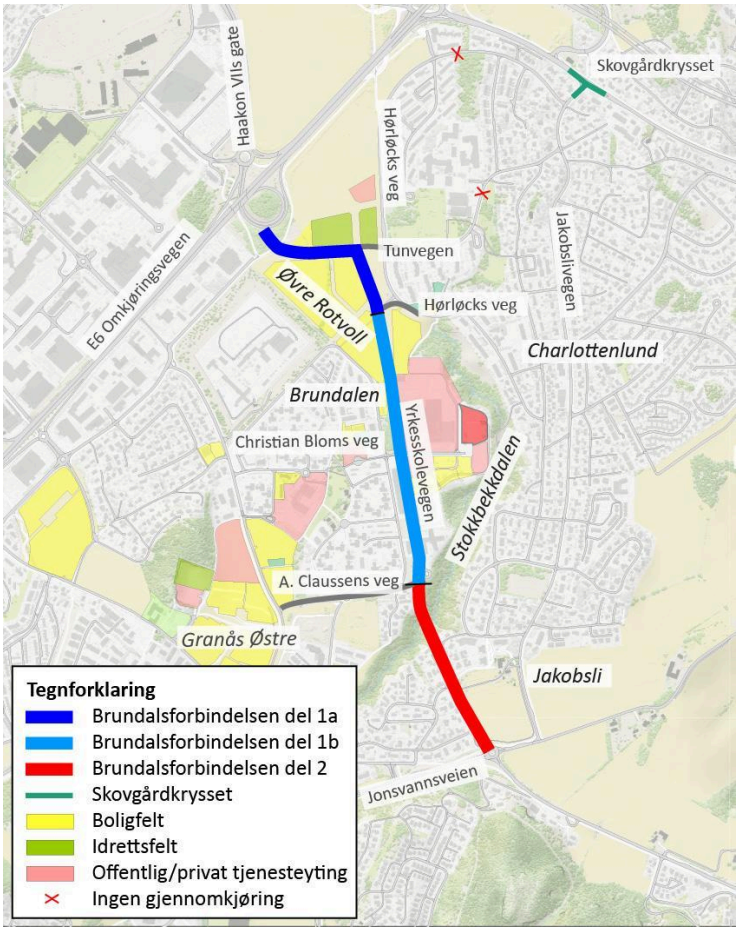
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

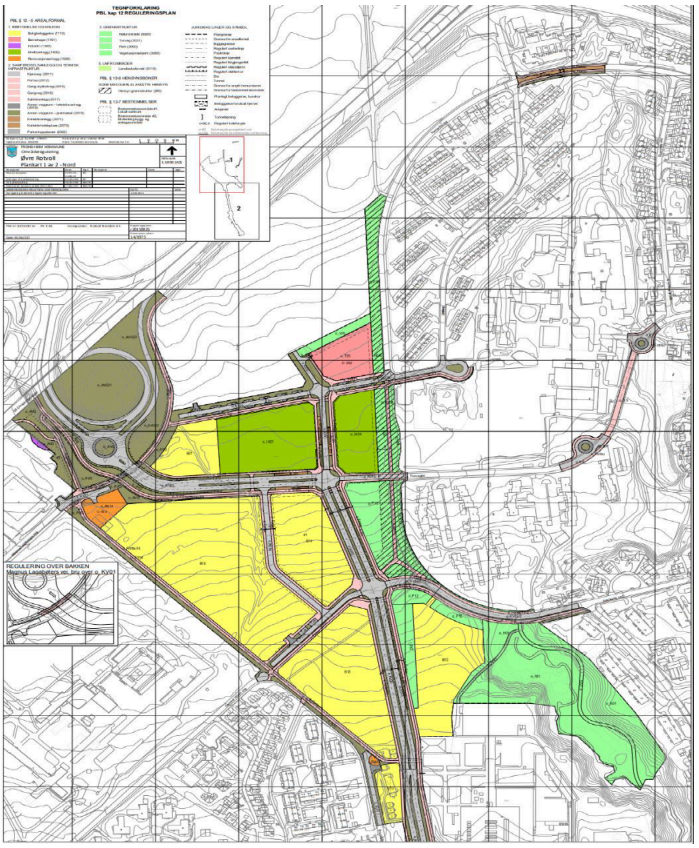
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE


Haakon VIIs gate
Hørløcks veg
Skovgårdkrysset
E6 Omkjøringsvegen
Tunvegen
Jakobslivegen
Øvre Rotvoll
Hørløcks veg
Charlottenlund
Brundalen
Yrkesskolevegen
Christian Bloms veg
Stokkbekkdalen
A. Claussens veg
Granås Østre
Jakobsli
Jonsvannsveien
Tegnforklaring
Brundalsforbindelsen del 1a
Brundalsforbindelsen del 1b
Brundalsforbindelsen del 2
Skovgårdkrysset
Boligfelt
Idrettsfelt
Offentlig/privat tjenesteyting
Ingen gjennomkjøring



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Johan Tillers vei del II**
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal bygges ny veg langs Johan Tillers vei som knytter sammen Johan Tillers vei del 1/Industriveien og Hårstadkrysset/E6. Vegen bygges med 7,5 m bredde og parallelt gang- og sykkeltilbud samt nødvendig støyskjerming. Tiltaket oppretter den manglende tverrforbindelsen mellom Heimdalsområdet og E6 som fører til en avlastning av Heimdal sentrum.
Prosjektutløsende:	I dag er det mye trafikk i Heimdal sentrum og øverste del av Bjørndalen. Dette fører til utfordringer, spesielt for kollektivtrafikken. Ved å bygge den manglende tverrforbindelsen mellom Heimdalsområdet og E6 blir Heimdal sentrum avlastet og fremkommeligheten for bussen forbedret. Tiltaket har også positive effekter for gående og syklende i Heimdal sentrum.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med målsetningene i Miljøpakken ved å tilrettelegge for kollektivtransport og gående og syklende. Prosjektet bidrar positiv til utvikling av sentrumsområdet på Heimdal.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har positiv effekt for kollektivtrafikk, gående og syklende og er dermed i tråd med nullvekstmålet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket er del av gjeldene kommuneplan og av høringsutgaven til ny kommuneplan.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan 2024-2026, byggeplan 2026/2027 og utbygging 2027/2028
Samordning andre tiltak:	Ingen per nå. Mulig sykkel langs KV3210 og KV8117
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv, infrastruktur i bakken

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
261	2023	+- 25	
Merknad: Styringsmål Prosjektarket og forslag til styringsmål gjelder alternativ 1. Alternativ er på innspills-tidspunkt ikke avklart.			

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

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

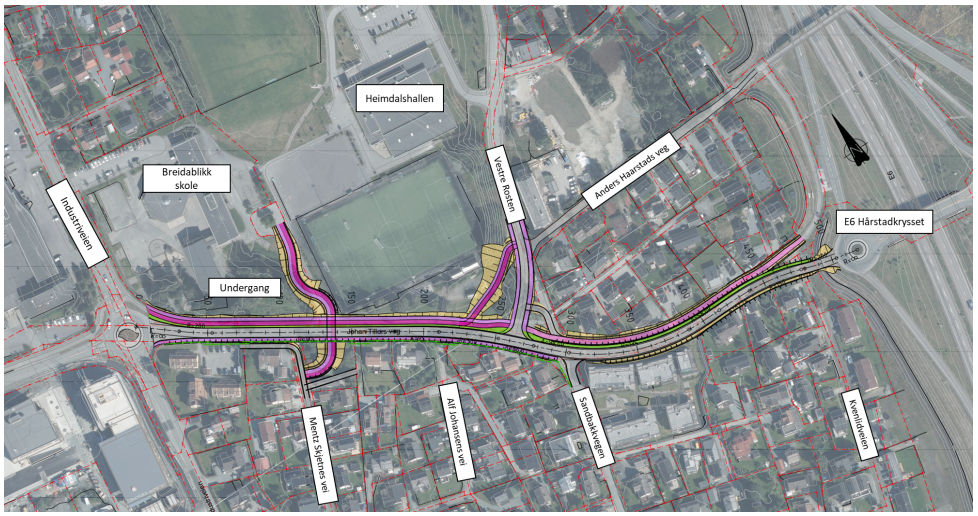
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	4	4	10	50	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





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

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

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

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

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

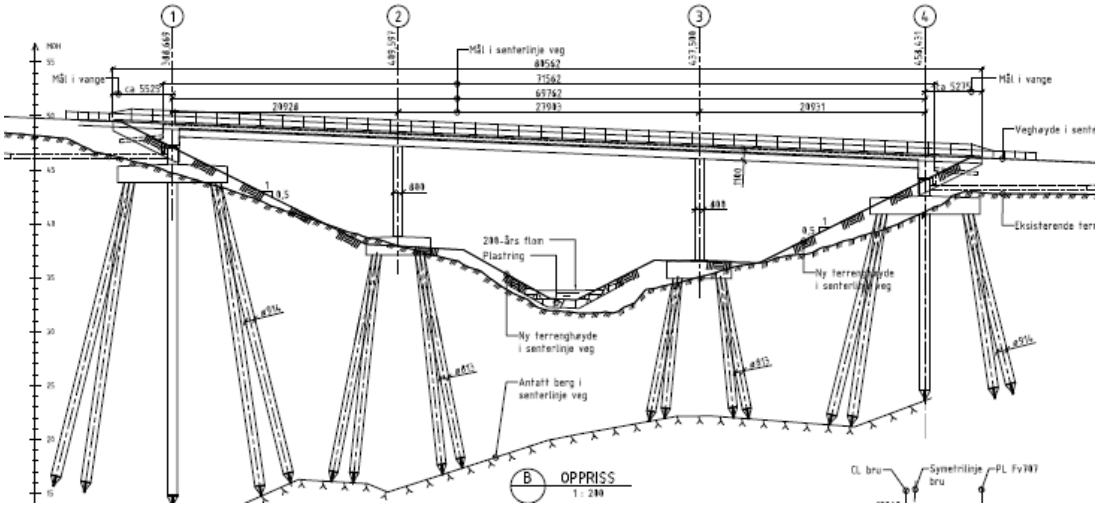
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
79,2	2021	6%			
Merknad:					

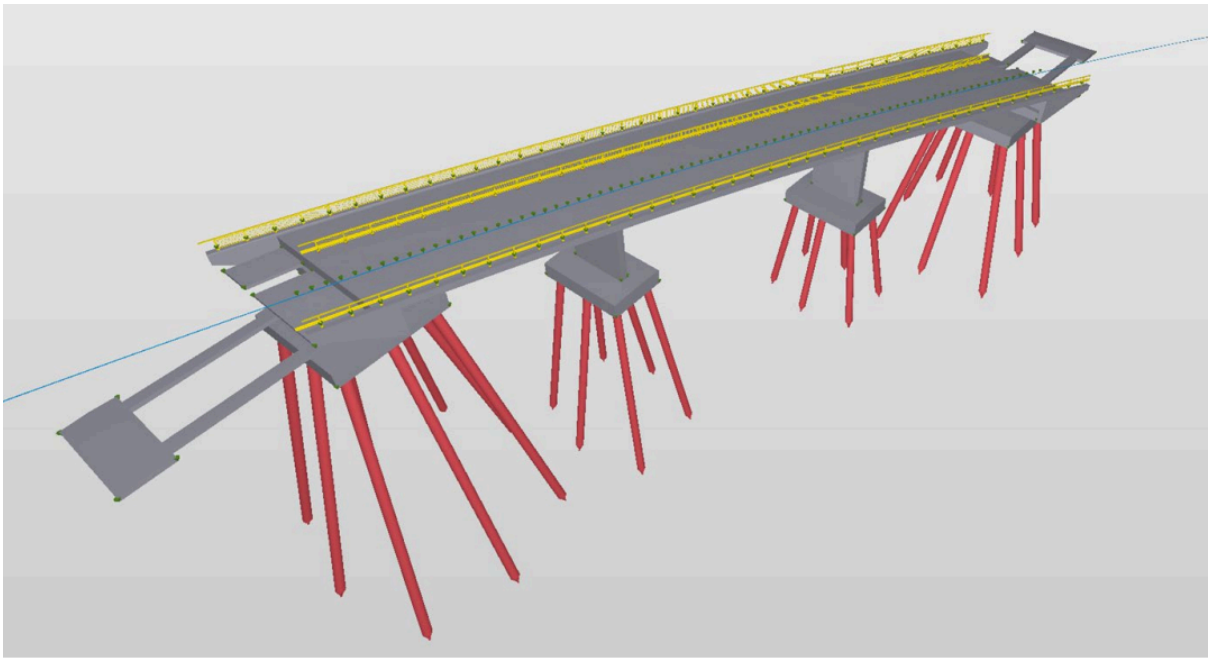
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

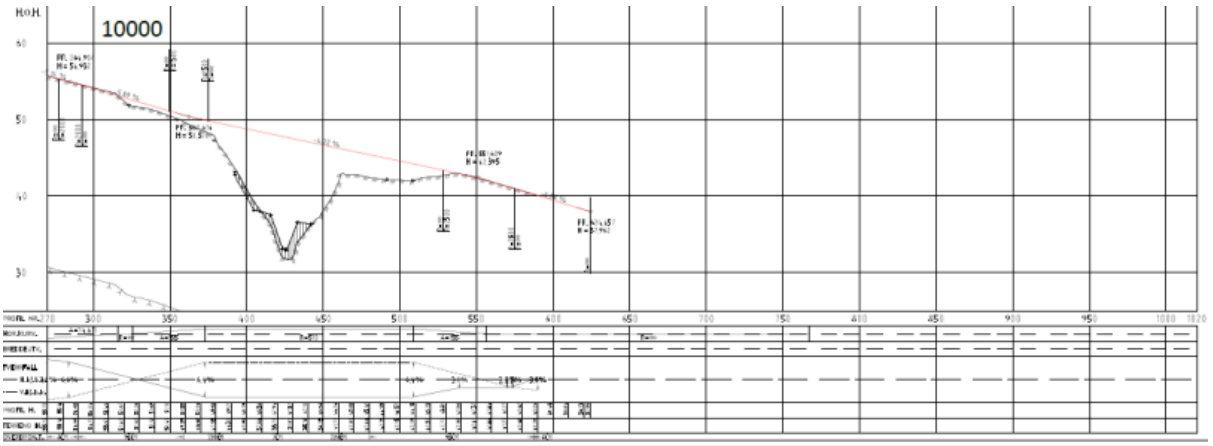
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	42,5	30,5	25,3			
Merknad:						

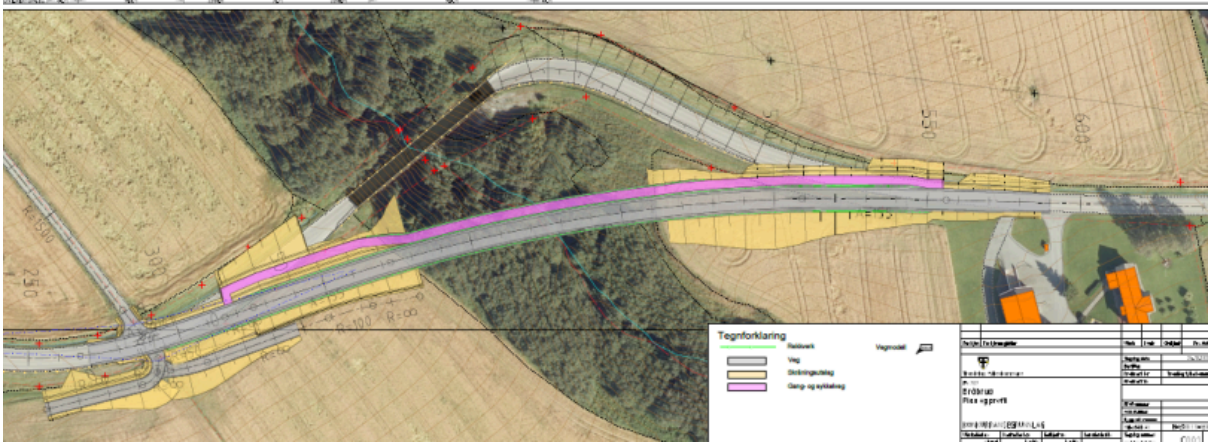
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE






10000


Tegnforklaring

Prosjektbeskrivelser gatebrukstiltak

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Ravelsveita**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

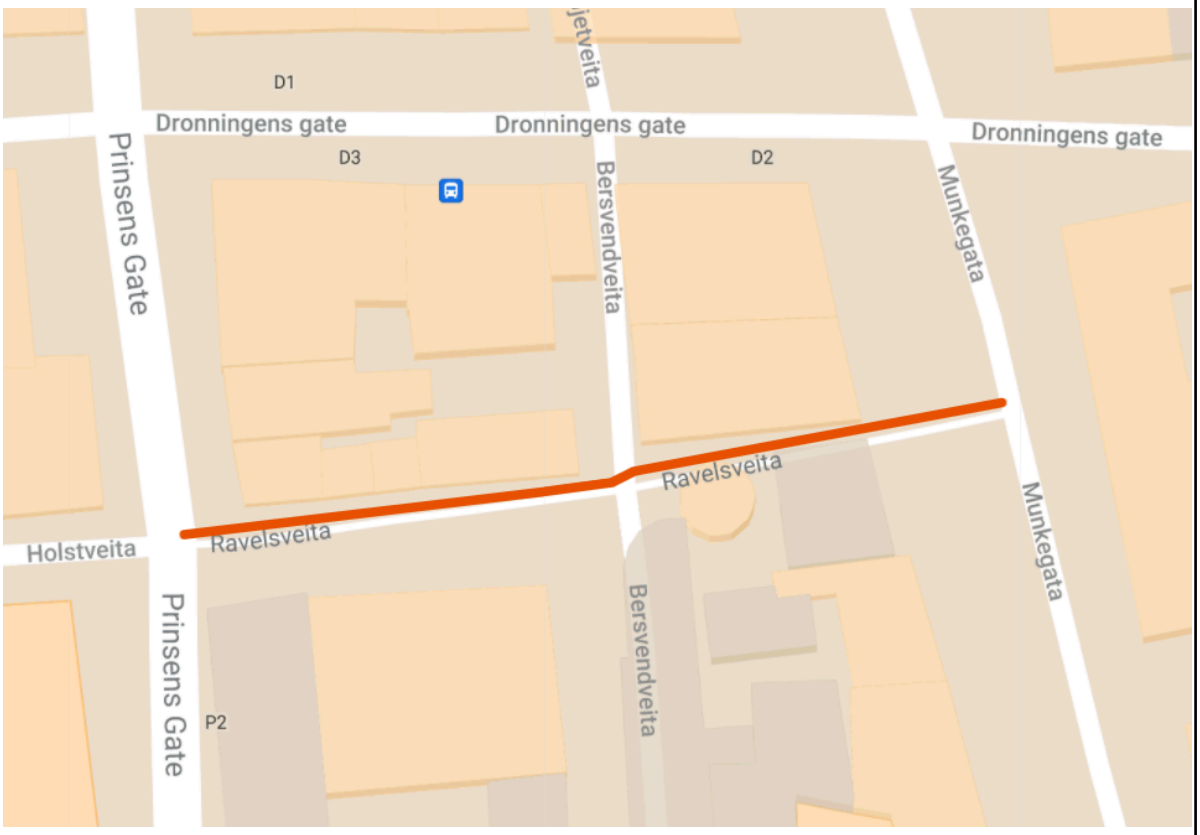
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Merknad:			

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Ravelsveita. Rød linje viser strekningen som dette prosjektet omfatter.



Dagens situasjon viser dårlig fremkommelighet for gående.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Vaterlandsveita og Gjelvangveita**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling

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

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
8,5*	2022	40 %	2023**
Merknad: * 17 millioner totalt, forutsetter 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken ** PS 0113/23 ble vedtatt av Trondheim kommune 18/4- 23			

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

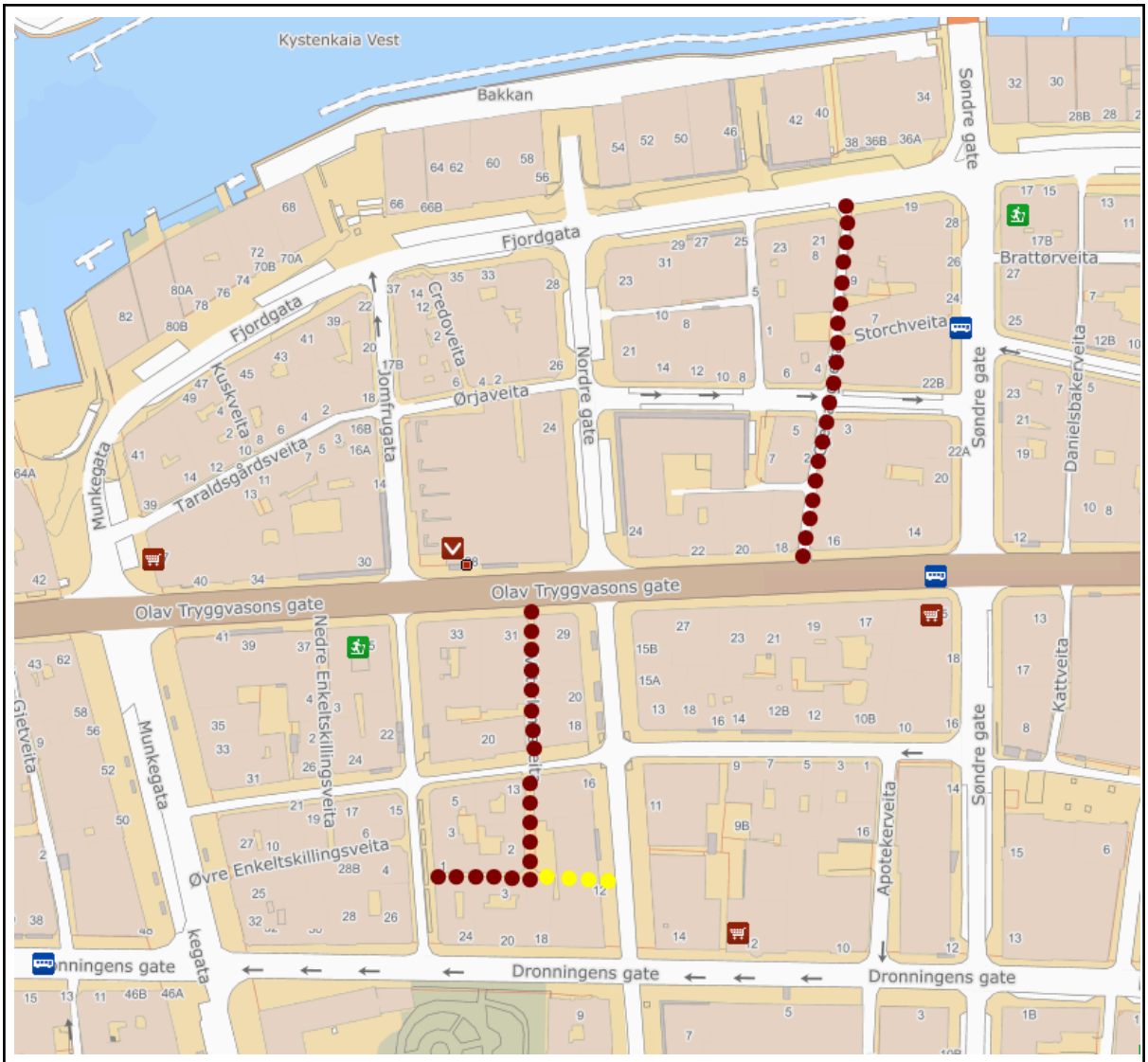
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	1,5*	7,0*			
Prosjektfase:		Detaljplan-legging	Utbygging			
Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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





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

Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Møteplasser Klefstadhaugen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

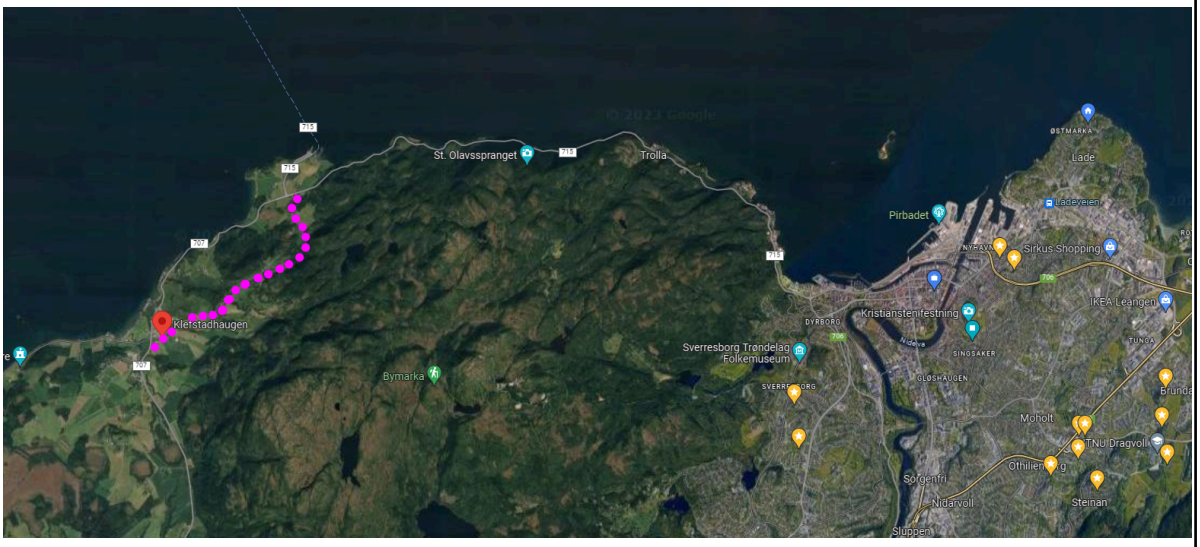
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
1,55	2023	20	01.04.23	Forenklet	Vedtatt i PR 39/23
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	0,55*				
Merknad: * Forskuttering av midler vedtatt i PR 39/23						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Holdeplasspakke 2**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Holdeplasser:
Bakkegata til sentrum
Bakkegata fra sentrum
Berg studentby til sentrum
Berg studentby fra sentrum
Bratsbergvegen til sentrum
Buran til sentrum
Buran fra sentrum
Byåsen skole til sentrum
Byåsen skole fra sentrum
Høgskoleringen til sentrum
Høgskoleringen fra sentrum
Havstadsenteret til sentrum
Havstadsenteret fra sentrum
Heimdal til sentrum
Heimdal fra sentrum
Hospitalkirka til sentrum
Hospitalkirka fra sentrum
Haakon VII til sentrum

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasspakke 5
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
21	2022	40 %	2023
Merknad:			

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

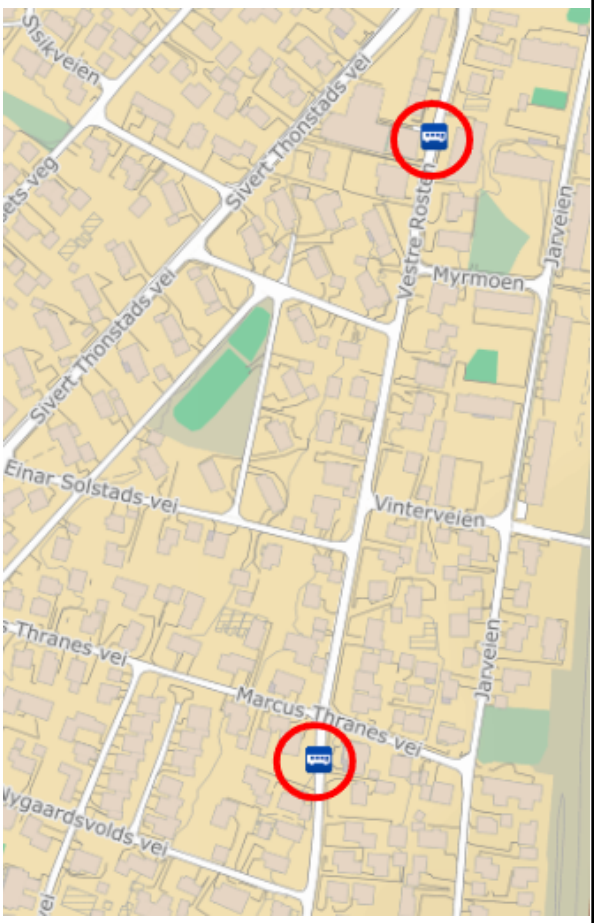
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

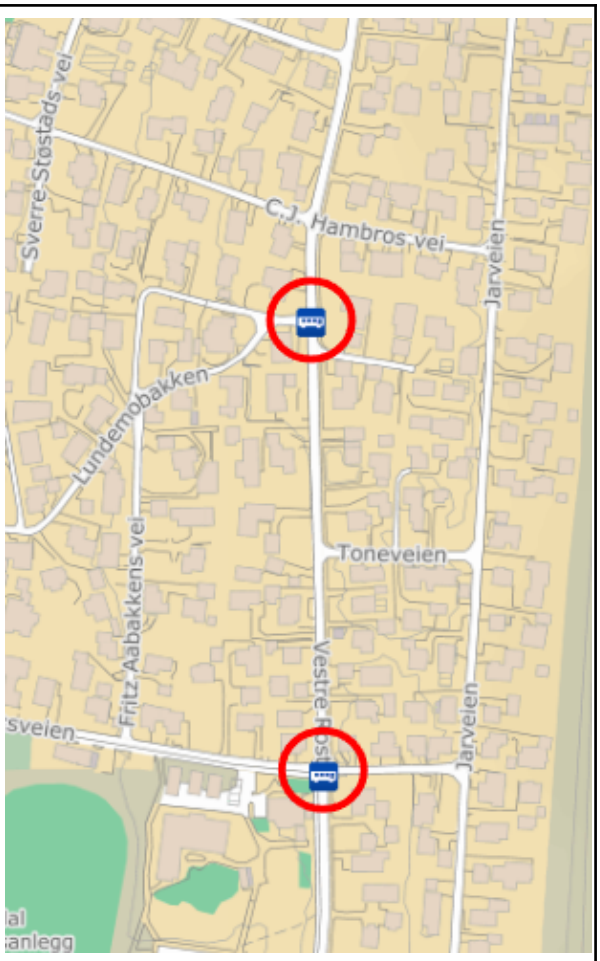
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	18				
Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,15 MNOK)						

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

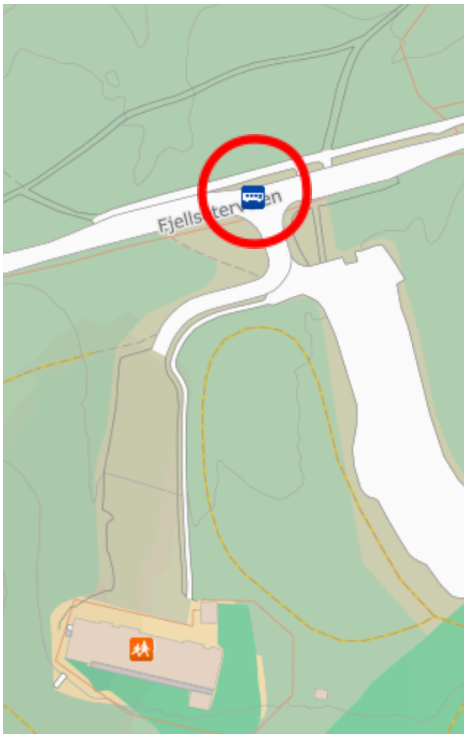
KART/PROSJEKTSKISSE



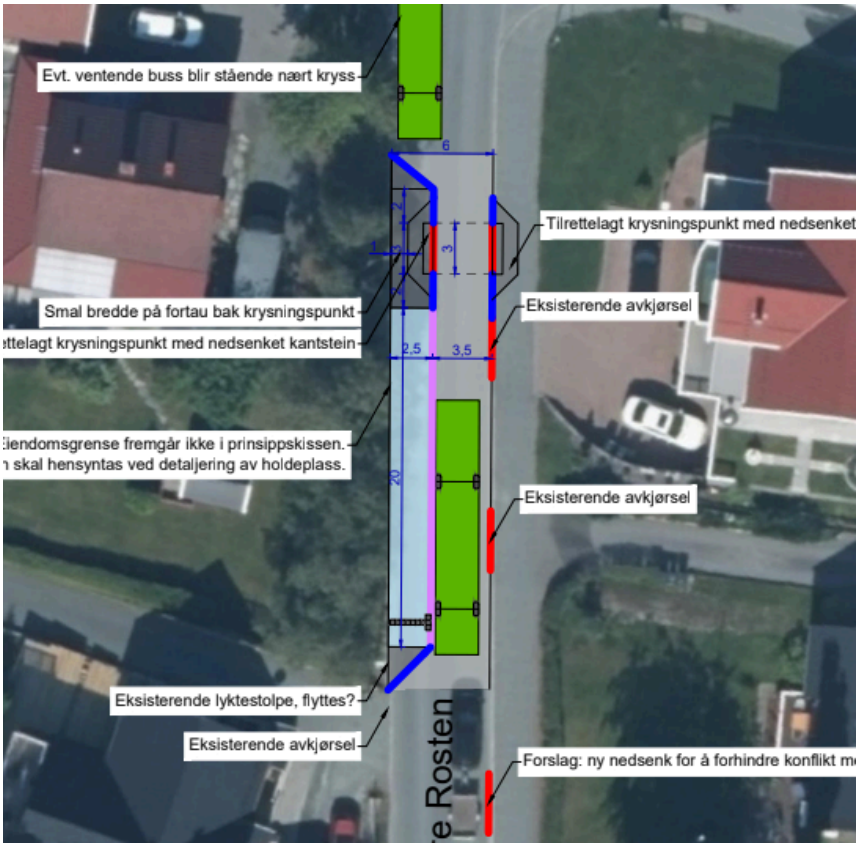
Holdeplassene Sivert Thonstads vei og Marcus Thranes vei.



Holdeplassene C. J. Hambros vei og Idrettsveien.



Snuplass Ferista.



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Holdeplasspakke 7**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

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

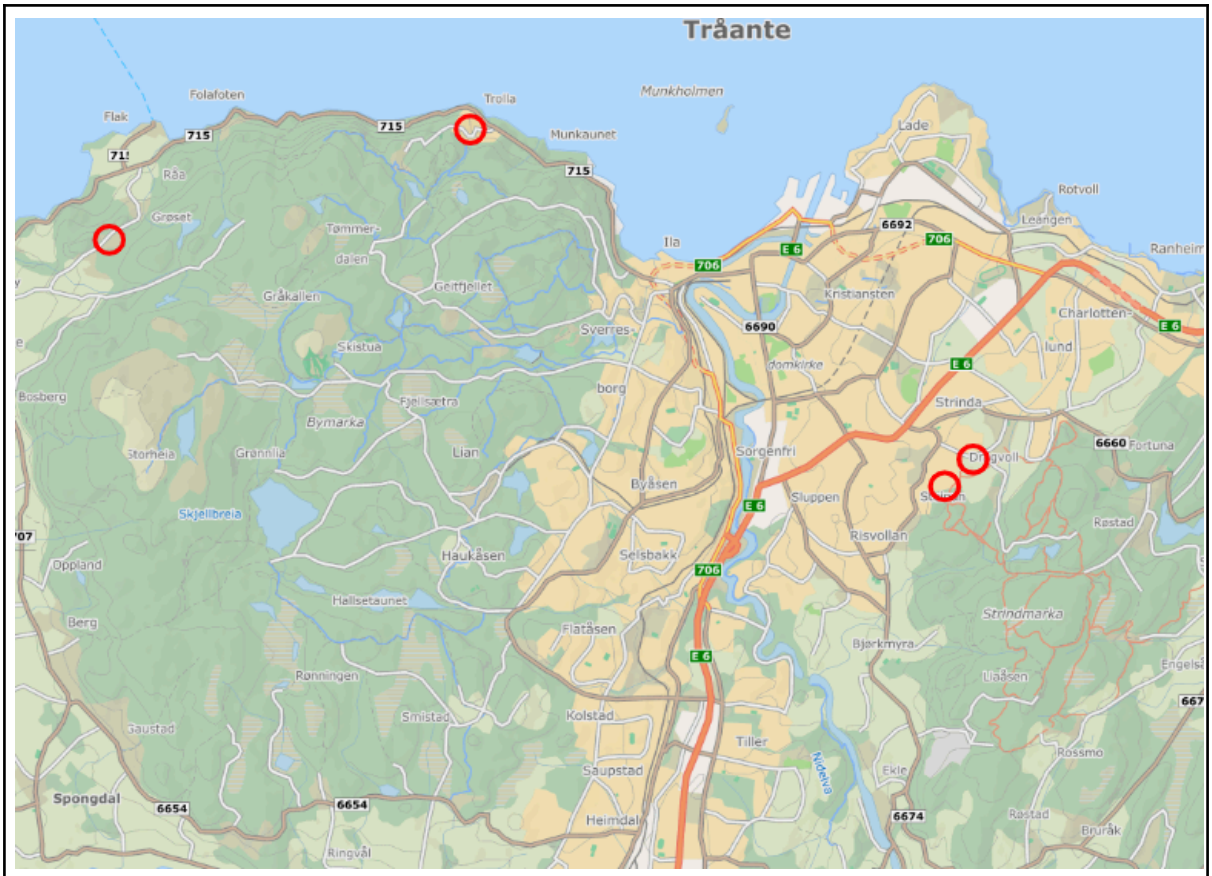
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

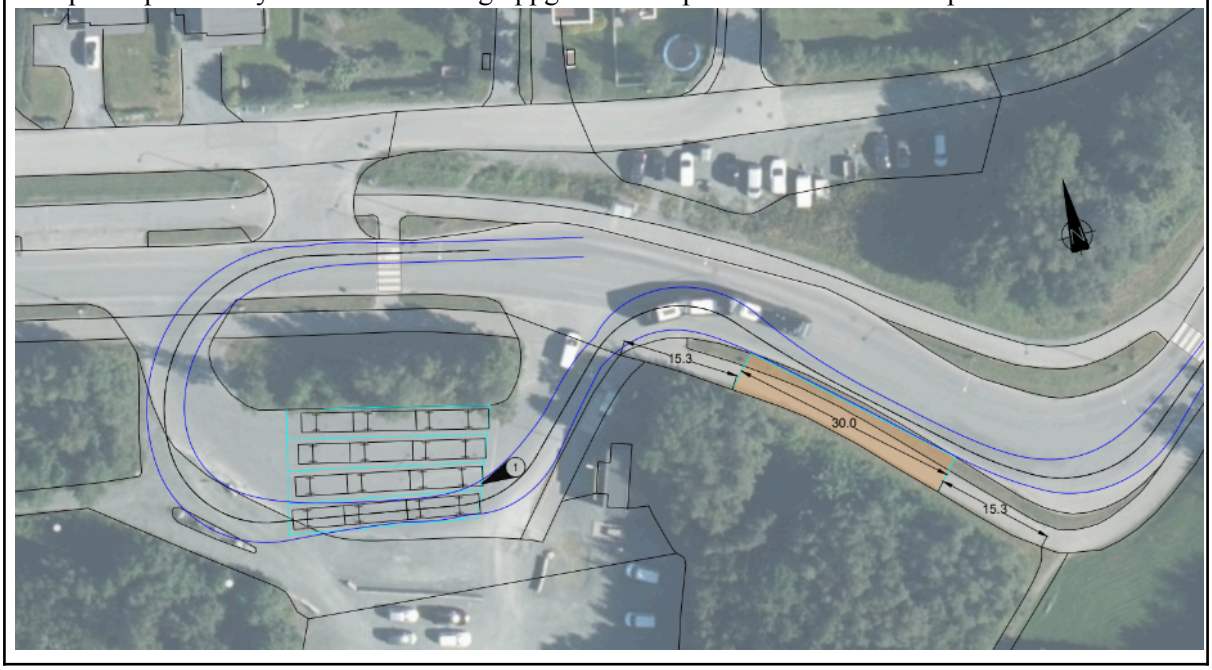
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2	20			
Merknad:						

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

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



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



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Holdeplasser Skjerdingsstad**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,7 mill kr ink mva	600 000				
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Hvilebodpakke**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Merforbruk Steintrøvegen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Kongsvegen ved Granåsen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		50,3				
Merknad: PR 50/23 forskutterte deler av beløpet						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



tiltak markert i gult

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**FV6650 KONGSVEGEN – TILTAK VM PÅ SKI**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	1 meter breddeutvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg på en strekning over 750 m mellom Stavset og Leirbruvegen inkl. Gatebelysning 3 kantstopp, hhv. 55 0g 60 meter lengde. 1 busslomme 40 meter.
Prosjektutløsende:	Behov for øke kapasiteten på bussholdeplasser og bedre kapasitet og belysning for gående og syklende i Granåsenområde i forbindelse med avvikling av ski-VM i 2025.
Helhet/sammenheng:	Prosjektene støtter opp under utbygging i Granåsen som legger til rette for mer omfattende bruk og større bredde i brukergrupper og kapasitet på store arrangement. Breddeutvidelse av GSV og standardforbedring på belysning kan ses i sammenheng med strekningsutredning og evt framtidige tiltak for gående og syklende mellom Munkvold og Huseby. Tiltaket understøtter omfattede bruk av kollektive løsninger i store arrangement, samt bedret kapasitet og trygghet for gående og syklende på Kongsvegen i området rundt Granåsen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt bruk av kollektivtrafikk og flere som sykler og går isteden for å kjøre bil.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan og utbygging
Innspill til prosjektfase:	-
Planstatus:	Byggeplanlegging er pågående
Forventet fremdrift:	Prosjektet skal være bygget innen utgangen av oktober 2024
Samordning andre tiltak:	Strekningsutredning GSV Munkvold-Huseby
Usikkerhet i prosjektet:	Tidlige kostnadsanslag er grovt beregnet, 30% usikkerhet. Samtidig utbygging av rundkjøring ved Granåsen i regi av Trondheim kommune, vil få konsekvenser for planlagte holdeplasser ved store P. Avklares med kommunen i april. Grunnforhold har en viss usikkerhet, forholdet til vannledning som må legges om kan berøre holdeplasser.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
7 mill ekskl. mva		30%	September 2023	Erfaringstall	2024
Merknad: Trøndelag fylkeskommune kommer tilbake til programrådet med et kvalitetssikret forslag til ramme i løpet av 1. halvår 2024.					

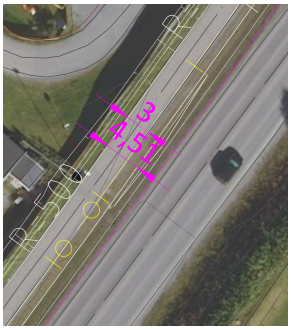
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

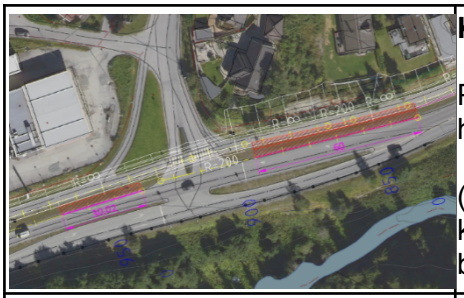
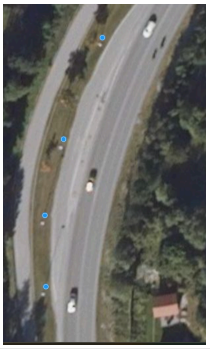
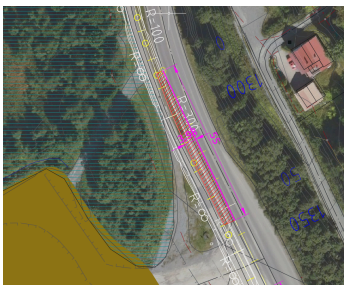
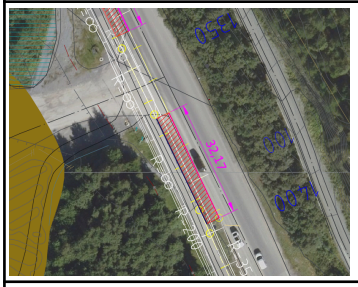
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			7 mill.			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Fylkesvegtiltak til VM på ski 2025

Tegning/bilde	**Navn og beskrivelse**
	**Gang- og sykkelveg, Stavset – Leirbruvegen ved Granåsen** På fv 6650 Byåsveien – Kongsveien gjøres en breddeutvidelse på 1 m, til tot. 4,5 m over en strekning på 750 m fra Stavset rundkjøring til Leirbrua. Kan utgjøre deltiltak av framtidig forsterket GSV Munkvold-Huseby. Inkl. utbedring av belysning på strekningen Stavset rundkjøring-Smistadvegen

	**Kantstopp, Leirbruvegen** På fv. 6650 Kongsveien etableres kantstopp ved høyresvingefeltet i lyskrysset. 60 meters lengde. (NB! Kantstopp som er illustrert på venstre side av krysset utgår, tiltaket erstattes med busslomme i nedlagt bomstasjon, se beskrivelse neste linje)
	**Busslomme i nedlagt bomstasjon** På fv. 6650 Kongsveien etableres busslomme i den nedlagte bomstasjonen. 40 meters lengde.
	**Kantstopp nord for Store P** På fv.6650 Kongsveien etableres kantstopp nord for Store P. 55 meters lengde.
	**Kantstopp sør for Store P** På fv.6650 Kongsveien etableres kantstopp sør for Store P. 60 meter, Fv.6650 Kongsveien.
Sum tiltak	**7 000 000 kr ekskl. mva** Omfatter: breddeutvidelse gang- og sykkelveg 3 kantstopp 1 busslomme gatebelysning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

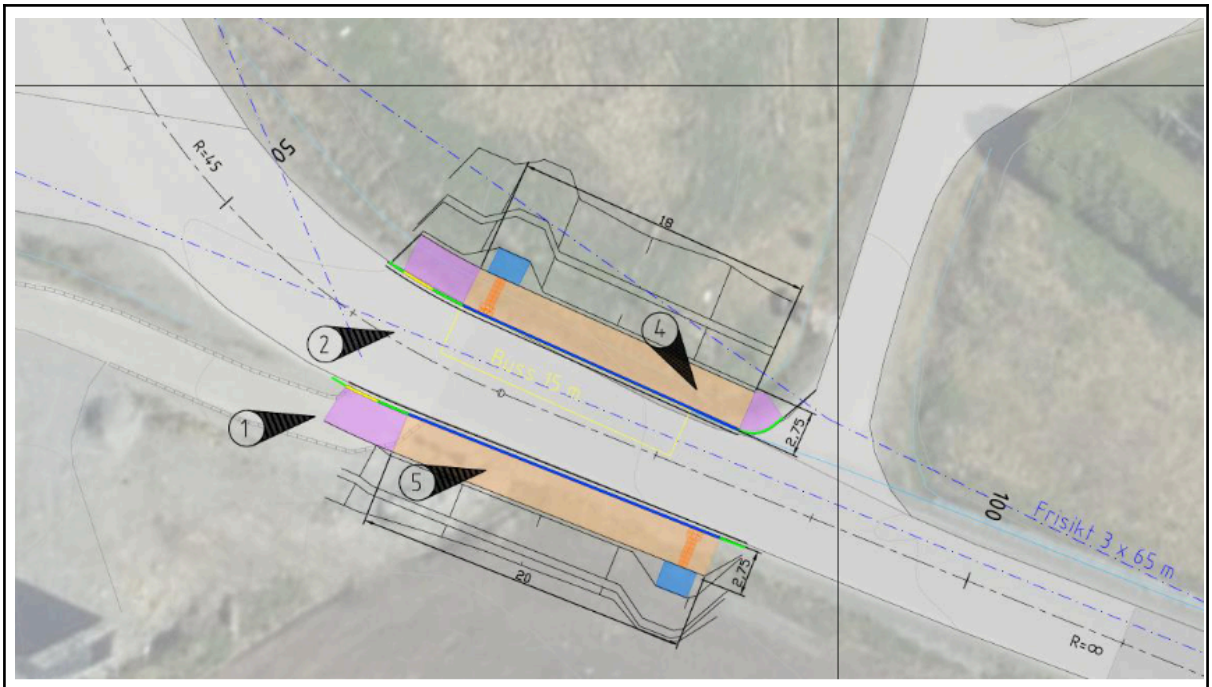
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

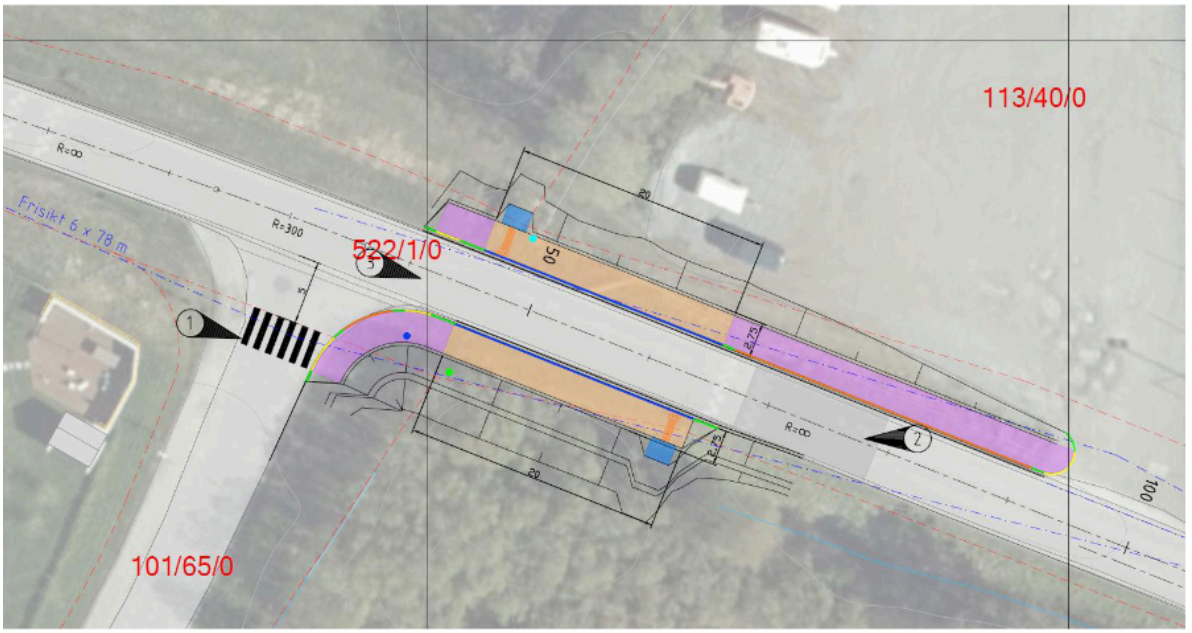
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		4,4 mill.				
Merknad: kr. 200.000, - til detaljplanlegging og 4,2 mill. til utbygging.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 7 Anbefalt løsning ved Husbyåsen



Figur 8 Anbefalt løsning ved Malmtunet

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

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

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

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

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

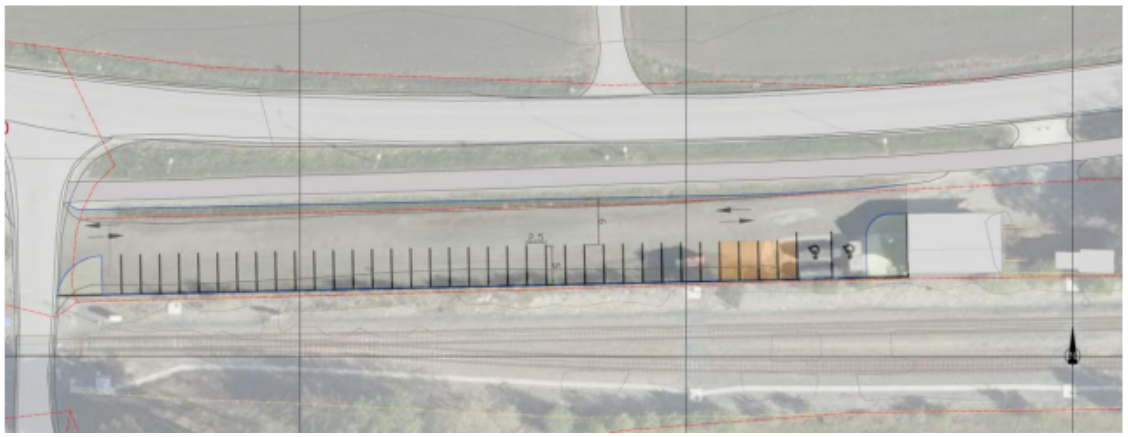
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

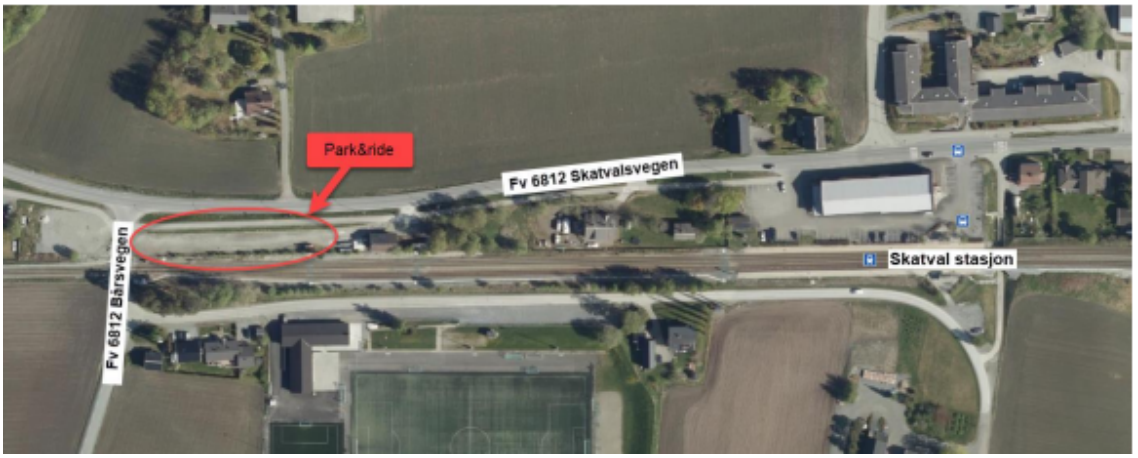
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,8 mill.				
Merknad: kr. 100.000, - til detaljplanlegging og 2,7 mill. til bygging.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





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

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

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

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

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

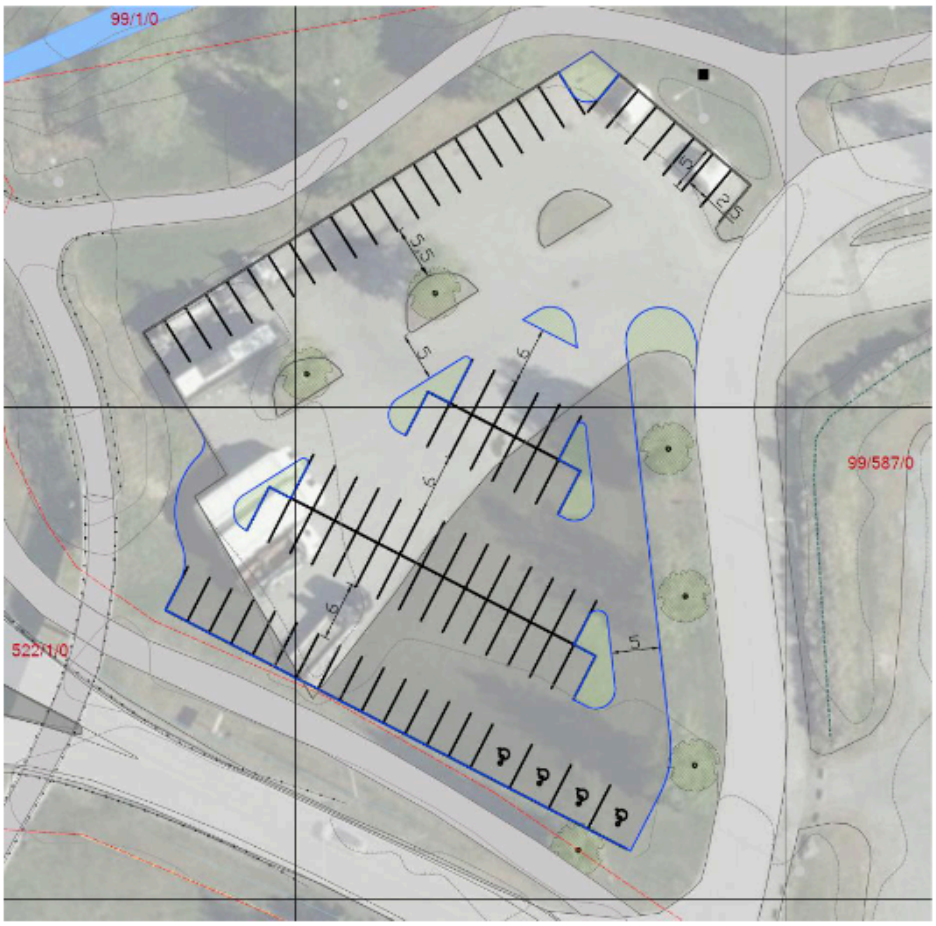
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3,45 mill.					
Merknad: kr. 150.000, - til detaljplanlegging og 3,3 mill. til utbygging.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,45 mill.				
Merknad: kr. 150.000, - til detaljplanlegging og 3,3 mill. til utbygging.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Snuplass for buss skal utbedres. Tiltaket vil bedre holdeplass for skoleskyss og legge til rette for to oppstillingsplasser for 15-meter busser. Dette vil gjøre det mulig å få på plass en ny bussrute som vil ha Muruvik som stopp og regulering. Tiltaket inkluderer hvilebod for bussjåfører og vil forholde seg til eksisterende eiendomsgrenser. Tiltaksområdet befinner seg innenfor et areal på 30 x 40 meter.
Prosjektutløsende:	Det er i dag ikke mulig å benytte området som to oppstillingsplasser for buss. Tiltaket vil gjøre det mulig for to 15-meters busser å komme og gå, uavhengig av hverandre.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er ikke en del av et vedtatt hovednett, men faller generelt inn under satsing på kollektivtransport.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil tilrettelegge for en økt andel kollektivtransport og slikt sett spille opp mot: ● Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO_2. ● Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. ● Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. ● Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder ● Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

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

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

4,8	2023	+/- 10%	
Merknad: Dato for anslag: 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag.			

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

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

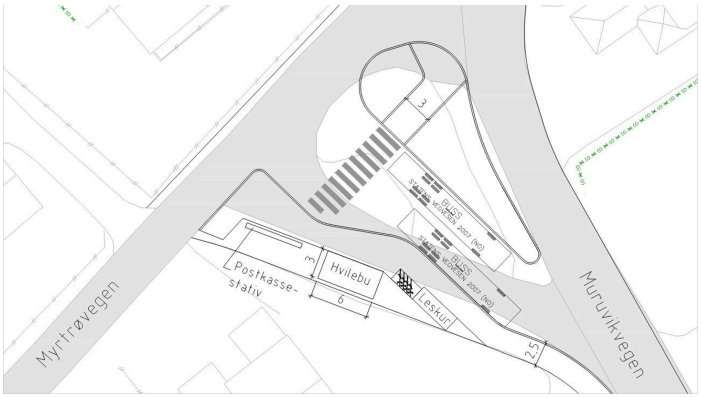
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA GS-veg gjennom Skaun	
Prosjektnavn:	Innfartsparkering E 39 - Buvika
Ansvarlig etat:	Plan og miljø, Skaun kommune, alternativt Trøndelag FK som er vegeier

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av innfartsparkering ved kollektivpunkt i Buvika. Dette prosjektet har vært «inne» i miljøpakkens portefølje tidligere men har av ulike grunner ikke blitt prioritert. Dette vurderes som en «lavt henende frukt» som et dot tiltak for å redusere personbiltrafikk til fra Buvika.
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil til og fra Trondheim/Orkanger. Redusert klimautslipp.
Helhet/sammenheng:	Dagens parkeringstilbud er fullt, og innbyggere velger å kjøre bil til jobb framfor bruk av kollektivtilbud
Bidrag til måloppfyllelse:	Erstatter biltransport,

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling,
Innspill til prosjektfase:	regulering
Planstatus:	Ligger inne i KPA
Forventet fremdrift:	2024-25
Samordning andre tiltak:	Bidrar til redusert pendlertrafikk til og fra Buvika med 3100 innbyggere. Videre er det satt av areal til utbygging for flere hundre boenheter
Usikkerhet i prosjektet:	Kapasitet hos prosjekteier/ansvarlig, går delvis over dyrka mark.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
1 500 000	2023	30	
Merknad: 11082023, forenklet anslag			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

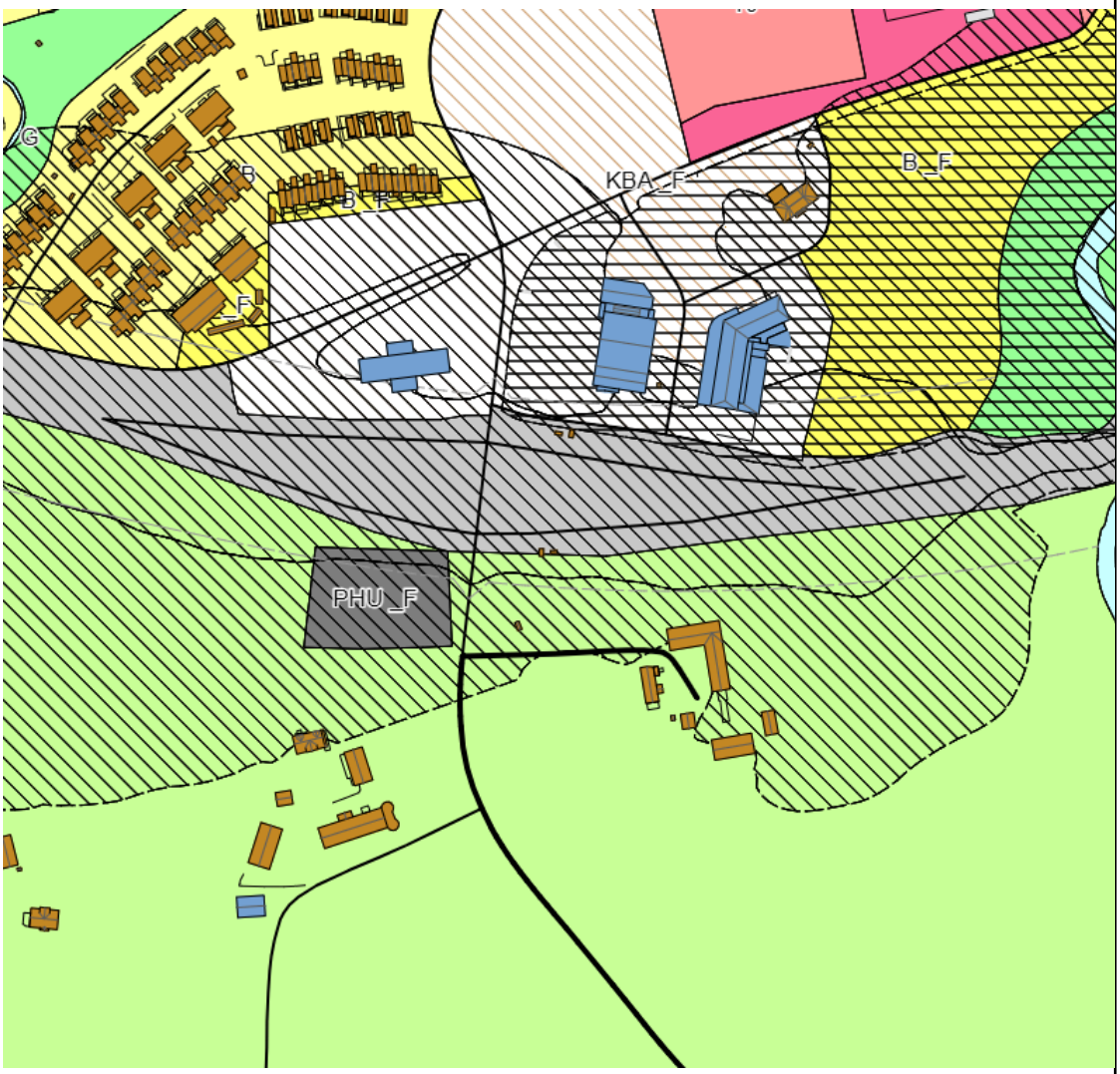
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	1 500 000				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



-

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

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

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

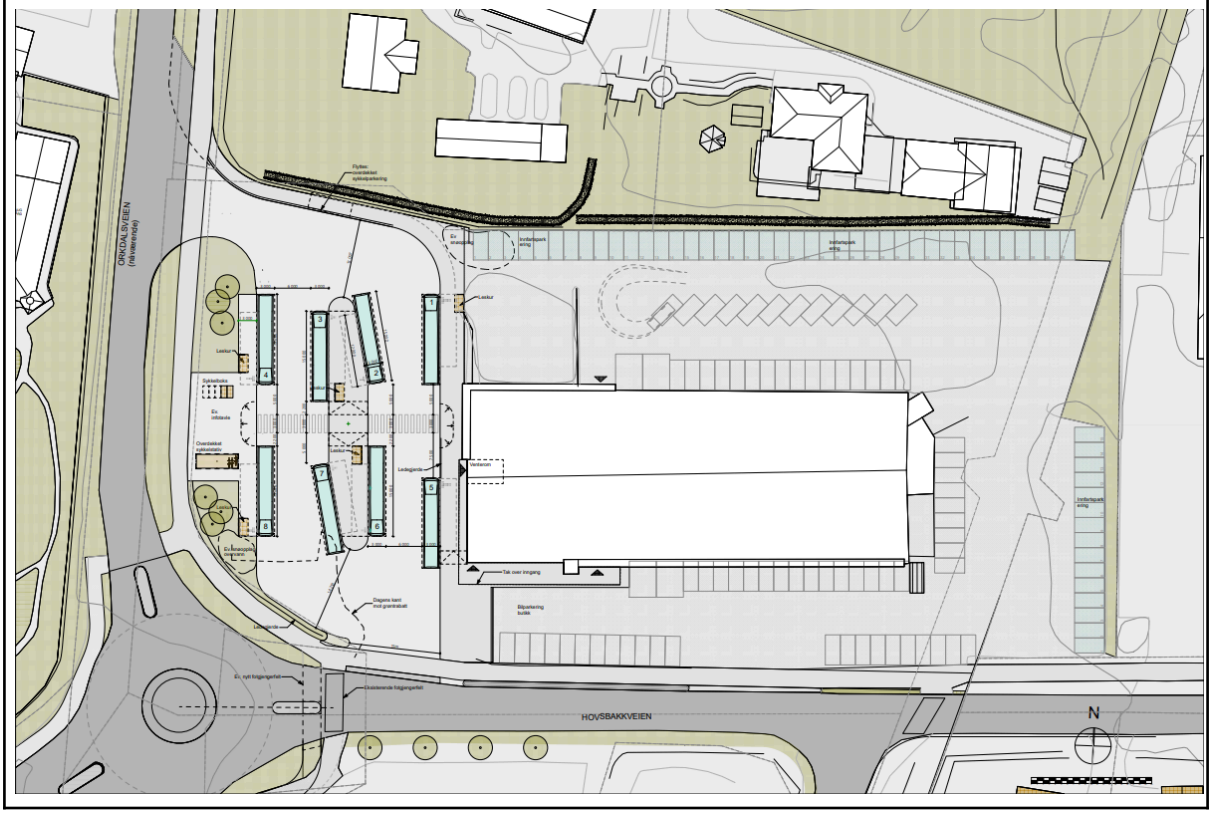
STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
20	2023	30	

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

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

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

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

Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

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

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

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

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

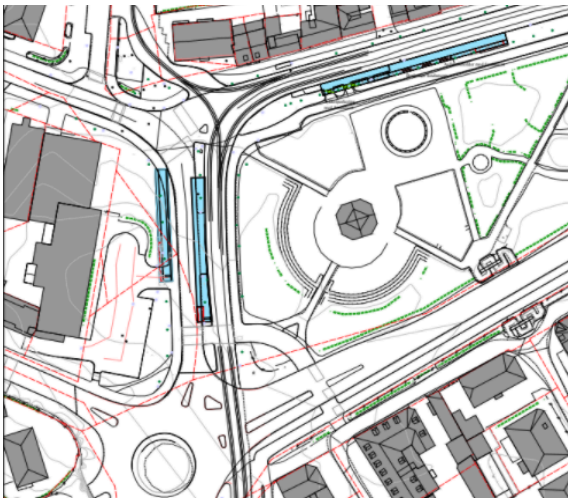
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
51,5	2020	10	16.11.2020	Svv-metode	2022
Merknad: Skjønnsmessig fordeling av samlet anslag med Trikkeprosjekt, totalt 111,5 mill. Indeksjustert ramme 65,4 millioner iht. HP 2023					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Trikk infrastruktur**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Årlig tilskudd til drift av trikken og investeringer på Gråkallbanen. En endring i praksis hvor mva. er inkludert i bevilgningen har økt denne posten de senere årene. Både driftstilskudd og tiltakspakke er nå inkl. mva. **Kostnader** **Tilskuddet til drift** skal iht. avtale med Boreal indeksreguleres. Indeksjustert beløp antas her basert på indeks i mai, mens avtalen bruker høst-høst for indeksjustering. **Tiltakspakken** Tiltakene i pakken er basert på en tilstandsrapport av Rambøll fra 2019. De konkrete tiltakene landes i en avtale mellom Trondheim kommune og Boreal før 2024.
Prosjektutløsende:	Sikre fremkommelighet og drift av trikken.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til trafikksikkerhet og til at flere kan reise miljøvennlig.

Deltilskudd	Beløp 2024
Tilskudd til drift infrastruktur	10,5 mill
Tiltakspakken inkl. adm	17,5 mill

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Modernisering av Gråkallbanen**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltak etter trasebefaring
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

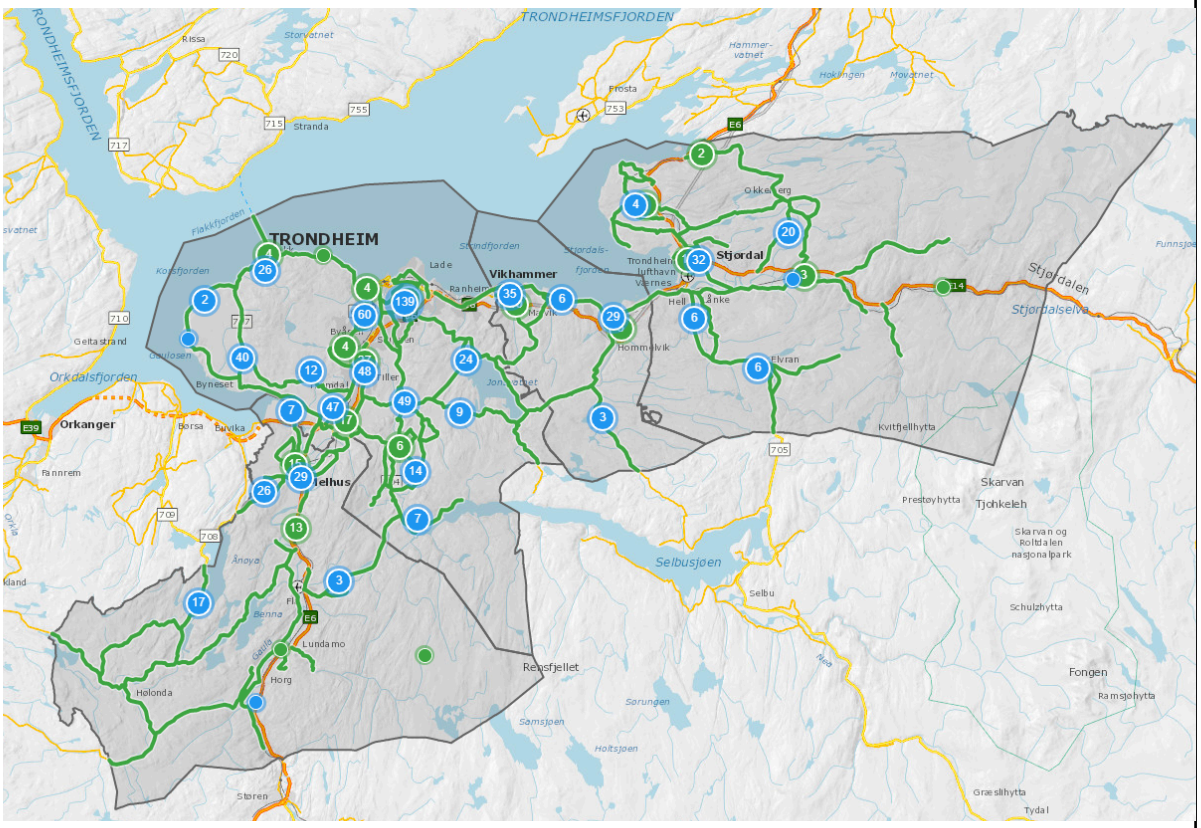
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

TILTAKSBESKRIVELSE

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bakgrunn Ny anbudsperiode for buss i stor-Trondheim starter 2029. Fra 1. januar 2025 er det krav om at alle nye bybusser skal være utslippsfrie[1]. Elektrisk drift framstår som det mest rasjonelle nullutslippsalternativet for busser i by. Ikke bare vil det være mest miljøvennlig, men det vil også bidra til å redusere driftskostnadene. En utfordring som oppstår ved elektrifisering av bussparken i stor-Trondheim er metrolinjene. Metrobussene som trafikkerer linjene er store og tunge, skal opp krevende motbakker med hastighetskrav minimum 50 km/t, og kjører opp mot 400 km per buss per dag. Dette gir et svært høyt energiforbruk. Tilgjengelig batteriteknologi er ikke i stand til å drifte metrobussene gjennom hele dagen ved bare nattlading. I 2022 iverksatte fylkeskommunen et pilotprosjekt for lading underveis mens bussen kjører, også kalt elektrisk vei. Vinteren og våren 2023 har det blitt jobbet med utarbeiding av kravspesifikasjon og anskaffelse av induktiv ladeteknologi. Anskaffelsesprosessen er iverksatt og i henhold til plan vil kontrakten signeres i juni 2023. Våren 2023 fikk Trøndelag fylkeskommune (Trfk) innvilget ENOVA-søknad om pilotprosjekt med etablering av induktiv lading på Sandmoen. Pilotprosjektet ble kostnadsberegnet til 28 mnok inkl. MVA, hvorav 20 mnok fra Miljøpakken (fordelt på 10 mnok i 2022 og 10 mnok i 2023) og 8 mnok fra ENOVA. Etter kunngjøring har pilotprosjektet fått stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt, og vært tema i diverse fagtidsskrifter og på konferanser; bl.a. NRK Midtnytt, Adressa, Teknisk ukeblad, Kollektivtrafikkforeningen i Norge, Kollektivtrafikkforeningen i Sverige og det europeiske BEST nettverket (Benchmarking in European Service of Public Transport). Pilotprosjektet er også spilt inn som mulig case i flere forskningsråd-søknader som er under utarbeiding. Tiltak Pilotprosjektet vil bestå av et 80 meter langt felt for induktiv lading i sør-enden av Kvenildstrøa på Sandmoen. Det induktive ladefeltet vil fungere både til dynamisk lading (buss i bevegelse) og statisk lading (stillestående buss). To busser vil bli tilpasset til å kunne motta induktiv lading. Av praktiske grunner vil disse for piloten være 12 meter busser, men teknologien på bussene er modulær slik at resultatene vil være overførbare til 24 meter busser. Gjennomføringen av pilotprosjektet vil bestå av kjøring og lading innenfor et testprogram med mål å teste, verifisere og evaluere teknologien mht. ytelse, stabilitet,

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

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

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

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

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

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Midlertidig ladeinfrastruktur bussdepot**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	Drift	233,3	233,3	233,3	233,3	
	Reduserte billettpriser	58,1 (2024 kr)	58,1 (2024 kr)	58,1 (2024 kr)	58,1 (2024 kr)	
Merknad: Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering.						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Reduserte takster**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	**Reduserte takster** Prisen på periodebilletter skal reduseres med 7,5 % for alle kategorier og produkter. Det betyr at månedsbillett for voksen settes ned til 899 kr. Enkeltbillett for voksen settes ned til 43 kr. Ved å senke prisen på periodebilletter kan det øke attraktiviteten blant befolkningen. Dette kan lede til at flere velger å ta bussen. Økonomisk effekt av reduksjon på 7,5 prosent på alle billettkategorier: A. Økning i inntekt som følge av økt antall som går over til å reise kollektivt B. Redusert inntekt per reise som følge av overgang fra enkeltbilletter til periodebillett. C. Økt kompensasjon til SJ Nord som følge av flere reisende med periodebillett på tog. D. Direkte tap av inntekt på periodebilletter. Tiltaket vil igangsettes senest august 2024. I tillegg skal AtB innføre mer fleksible billettprodukter, hvor kunden får økt rabatt jo mer den reiser, innen utgangen av august 2024. Dette innenfor de økonomiske rammene som ligger her. **Utvidelse av sone A (6,2 MNOK årlig)** Utvidelse av sone A til Orkland, billettprisene omfavner hele avtaleområdet. En utvidelse av sone A vil gi tapte billettinntekter ved at sonepåslaget for kryssing av sonene faller bort. Det er lagt til grunn at alle som reiser mellom sone A og B1 går fra å ha tosonereise til ensone reise. Videre, reisende fra sone C2/C3 til Trondheim går fra å ha tresonereise til tosonereise. Beregnet inntektstap på enkeltbillett når reisen går fra tre til to soner er 33% mens inntektstapet på periode er 20 %. Det er lokale reiser i sone C2 som i dag har tresonereise til Trondheim (Krokstadøra-Trondheim) og som med sonegrense på Orkland kommunegrense vil får ensonereise. Omfanget av disse reisestrømmene er lav og vurderes å ha lav konsekvens for inntektsvurderingen. Det er også verdt å belyse at reisende på strekningen Meldal-Berkåk som i dag ligger i C3 vil få en sonepassering og tosonereise mot ensonereise i dag og en dyrere reise. Omfanget av disse reisene blir som nevnt over av

	lavt omfang, men for individene det gjelder gir det en økt kostnad. Det vil ta inntill seks uker fra bestilling til AtB til at en utvidet sone A foreligger i AtB Reise (app) og øvrige systemer, her også forsvarlig tidsperiode for å informere kunder og operatørselskap/sjåfører.
Prosjektutløsende:	Trfk ser at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekst A. Reduksjon i prisen på periodebillett må sees i sammenheng med økt satsning på kollektivdrift i Miljøpakkenområdet, i tillegg til videre arbeid med bilrestriktive tiltak og samordnet parkeringspolitikk.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Reduserte priser på billetteer øker bussens konkurransefortrinn mot bilen og kan føre til at flere velger å reise kollektivt (mål 2). Periodebillettene i Trondheimsområdet er blant de dyreste i landet, en reduksjon i pris kan bidra til økt brukertilfredshet (mål 9). Sone A i hele avtaleområdet inngår som en helhetlig utvikling av kollektivtilbudet som vil bidra for å nå nullvekstmålet i biltrafikk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ikke relevant.
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant.
Planstatus:	Ikke relevant.
Forventet fremdrift:	Ikke relevant.
Samordning andre tiltak:	Reduksjon i pris på billettert må samordnes med kapasitetsøkningen i rush og tilbudsutvikling på bussruter på fritiden, med mål om å øke bussens konkurransekraft mot bilen.
Usikkerhet i prosjektet:	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		50*	50	50	50	
Merknad: * Forutsetter en årseffekt på 50 millioner som videreføres i perioden. Budsjettet justeres etter iverksettelse av reduserte takster. Inkluderer innlemmelse av Orkland i sone a.						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	**Kapasitetsutvidelse:** I bussanbudet for 2019–2029 ble det lagt inn en opsjon for å øke rutekapasiteten fra medio 2024 for å unngå for stor overkapasitet i starten av perioden, men samtidig ha mulighet til å øke kapasitet utover i perioden. Grunnet pandemi har det vært en forsinkelse i den forventede passasjerveksten. Passasjerveksten i 2023 har vært god, og AtB opplever kapasitetsutfordringer på flere av rutene i Trondheim. Derfor vil det være et behov for å kunne sette inn flere ruter fra tidlig i 2025, og med en styrking av reiser utenfor rush allerede fra 2024. Trfk mener at økt kapasitet i rush og utvidet tilbud for fritidsreiser er nødvendig for å nå målet om en passasjervekst på 5 prosent årlig, som er det estimerte nivået for å nå nullvekstmålet (dagens reisemiddelfordeling lagt til grunn). Basert på analyser av befolkningsvekst, bydelsutvikling og trengsel ser Trfk og AtB at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029. **Tilbudsutvikling utenfor rush:** Økt kapasitet av materiell og sjåfører legger også et bedre grunnlag for å styrke tilbudet utenfor rush. Hvis AtB ensidig styrker tilbudet i rushtidstrafikken, uten å styrke tilbudet på lav- og normaltrafikk, vil dette føre til en økonomisk ubalanse i kontraktene, der utnyttelsesgraden på materiell og sjåfører blir lav. For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB å styrke tilbudet også i lav- og normaltrafikkperiodene. Tiltak som er foreslått utenfor rush vil legge til rette for en økning i fritids- og handelsreiser, tiltakene er i stor grad basert på bydelsanalysene gjennomført høst 2021/vår 2022. Tilbudsutvikling utenfor rush innebærer økt frekvens på en rekke pendellinjer, som sammen med metrobusslinjene gir stor flatedekning i Trondheim. Nettverksmodellen bygger på et høyfrekvent tilbud, og det er ønskelig å øke frekvensen utenfor rush for å være konkurransedyktige mot bilen også utenfor rushperioden. Tiltaket vil være positivt for arbeidsreiser utenom «vanlig» kontortid.
Prosjektutløsende:	Trfk ser at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekstmålet.
Helhet/sammenheng:	Et styrket tilbud både i og utenfor rush vil styrke nettverkseffekten og redusere opplevelsen av trengsel på buss.

	En forutsetning for å nå en 5 prosent årlig passasjervekst er innføring av bilrestriktive tiltak og økt fremkommelighet for bussen. Det er viktig at iverksatte tiltak skaper en overføring fra bilbruk til kollektiv, ikke fra gange og sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	**Kapasitetsutvikling:** De fleste reiser på buss foretas i rushtiden. I Trondheim rapporter AtB kapasitetsutfordringer på flere viktige linjer. En økning i kapasitet er avgjørende for å imøtekomme årlig passasjervekst på 5 prosent. **Tilbudsutvikling:** I dag ser vi at mange benytter kollektivtilbudet i rushperioden, men velger bil for fritids- og handelsreiser utenfor rushperioden. Bydelsanalysene peker på områder der tilbudet til handels- og fritidsreiser er dårligere. Tiltaket legger til rette for økt frekvens i perioden når de fleste gjennomfører sine handels- og fritidsreiser, og vil gi et økt konkurransefortrinn mot bilen. Tiltaket vil også bedre operatørselskapenes innsats i forhold til rushtid som krever mange sjåfører og økt deltid. Med en bedre balanse i tilbudet vil flere sjåfører få økt stillingsandel og det oppnås flere hele og faste stillinger som er avgjørende for rekruttering.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	Midlertidig ladeinfrastruktur på Sorgenfri, sjåførfasiliteter og bilrestriktive tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Inflasjon, strømkostnader

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
	2024				
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		20	85	85	100	
Merknad:						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Ekstra driftstilskudd/garanti 2024**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale (nullpunktet). AtB sin indeksjusterte prisvekst har i 2023, og estimert videre i 2024, være langt over vekst i takster og kommunal deflator. Ekstra driftstilskudd er derfor nødvendig for å opprettholde rutetilbudet slik det fremkommer av rammeavtalen. I 2022 ble det kuttet i rutetilbudet for å tilpasse driften til økonomiske rammer. Ytterligere kutt vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene. Økning i driftstilskudd er en forutsetning for å oppnå nødvendig vekst i kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet. Driftstilskuddet gis for å unngå ytterligere rutekutt i avtaleområdet. Ekstra driftstilskudd vil utgjøre en erstatning for ev. garantibeløp, og AtB må styre risiko innenfor rammen.
Prosjektutløsende:	- KU-sak 39/23 rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen, ga et godt bilde av kostnadsutfordringer. - KU-sak 36/23 rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «bompengeforliket», ble inntektsutfordringer presentert. - I KU-sak 41/23 drift kollektiv ble det gitt en grundig gjennomgang av driften av kollektivtrafikken innenfor Miljøpakkeområdet. Her formidlet fylkeskommunen at “kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024” og at “kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.” - I KU-sak 51/23 ble det innvilget 10 MNOK for å dekke økte kostnader i 2024.
Helhet/sammenheng:	Merkostnader i drift, må ev. kutte i rutetilbud.
Bidrag til måloppfyllelse:	Ved økt driftstilskudd vil Trfk og AtB kunne opprettholde rutetilbudet slik det har vært i avtaleperioden.

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		10 + 40*	50	50	50	
Merknad: *I 2024 er det innvilget 10 MNOK i KU-sak 51/23, samt 40 MNOK i HP 2024-2027. Tilskudd i perioden 2025-2027 erstatter garantier.						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Drift lokalbuss omegnskommuner**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Høsten 2020 gjennomgikk AtB kollektivtilbudet i Melhus, Malvik og Stjørdal, og utarbeidet mobilitetsplaner for hver av kommunene. I planene er det foreslått ulike alternativer og tiltak for å bedre tilbudet. AtB må gjøre en beregning av kostnader innenfor den tildelte økonomiske rammen. Tiltak som har oppslutning fra tidligere vedtak: - Lokalbuss i Malvik og Melhus. Tiltaket er med på å muliggjøre en mer effektiv framføring for regionbussen, i tillegg til at et slikt lokaltilbud anses som svært positivt for reisende i Melhus og Malvik, og vurderes til å være et godt alternativt særlig for fritidsreiser. Trfk vurderer tiltaket som et minimumstilbud og foreslår det videreført. - PR-52/23: Direktebuss fra Trondheim S-Brekkåsen blir i perioden frem til høsten 2024 finansiert ved ekstra midler kollektivtransport (nå drift lokalbuss omegnkommuner). Denne skal fases over i pendellinje mellom Hesttrøa-Brekkåsen, og Melhus S-Trondheim S. Følgende tiltak må utredes opp mot effekter på nullvekstmålet: - Melhus: utvidet lokalbusstilbud Varmbu-Søberg. - Malvik: Forlenge linje 70 til Muruvik. Tilbudet skal gi et bedre tilbud for innbyggere mellom Muruvik og Hommelvik, særlig i forbindelse med fritidsreiser. «Busslomme Muruvik»-prosjektet der Malvik kommune er prosjekteier er et infrastrukturtiltak knyttet til dette området. Dette prosjektet vil få mindre relevans hvis utvidelsen av rutetilbudet ikke blir gjennomført. Dette tiltaket vil bedre holdeplass for skoleskyss og legge til rette for to oppstillingsplasser for 15- meter busser. Dette vil gjøre det mulig å få på plass en ny bussrute som vil ha Muruvik som stopp og regulering. Tiltaket inkluderer hvilebod for sjåfører. - Malvik: Fleksibel transport. - Stjørdal: To pendellinjer med høy frekvens. Stjørdal kommune har et Miljøpakkeprosjekt som skal utbedre to bussholdeplasser på ruten til bylinje 90. Tiltaket vil øke trafikksikkerheten generelt og dermed også gjøre det mer attraktivt å velge buss framfor bil. Tiltaket er også tenkt som en tilrettelegging for økt frekvens og pendelkjøring på bylinje 90. Dette prosjektet vil få mindre relevans hvis utvidelsen av rutetilbudet ikke blir gjennomført.
Prosjektutløsende:	Trfk ser at veksten i kollektivtrafikken uten tiltak vil være moderat og avtakende frem mot 2029, og ikke tilsvarende 5 prosent årlig passasjervekst som ligger til grunn for å nå nullvekstmålet.

Helhet/sammenheng:	En forutsetning for å nå en 5 prosent årlig passasjervekst er innføring av bilrestriktive tiltak og økt fremkommelighet for bussen. Det er viktig at iverksatte tiltak skaper en overføring fra bilbruk til kollektiv, ikke fra gange og sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegger til økt andel miljøvennlige reiser og økt brukertilfredshet.

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
	2024				
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		20	25	25		
Merknad:						

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Aldersvennlig transport**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fra 2029 skal kollektivtransporten i byvekstområdet ut på nytt anbud. Prioritering av mobilitet som tjeneste, og utforming av et helhetlig tilbud som komplementerer den tradisjonelle kollektivtransporten, vil ha flere fordeler. Et hovedmoment er å skape et mer attraktivt og kostnadseffektivt tilbud. I tillegg handler det om å gjøre grep for å øke kollektive transportformers konkurransekraft overfor bilen. Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er mye mer enn buss og båt, og omfatter i dag også nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En ny rapport anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitetstjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer[2]. For å støtte opp under målene i byvekstavtalen om nullvekst i persontrafikken, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitetstjenester, på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet. Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan - øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil. - gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. - redusere behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen.

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

	I 2023 piloteres nye mobilitetsløsninger og samarbeidsformer; - Mikromobilitet Melhus, Malvik og Stjørdal. - Samkjøring på Byneset. - Etablering av juridiske og tekniske rammeverk for billettsamarbeid med delingsmobilitetsaktører. - Utvikling av nye konsepter og (kortsiktige) integrasjoner i AtB-app. - Pilotperiode for billettsamarbeid med delingsmobilitetsaktører K3/4 2023. Mobilitetspakken har også startet på et mer langsiktig løp i samarbeid med Entur for å få integrert delingsmobilitet i AtBs app på en slik måte at brukeren ikke trenger å bytte mellom apper. Dette kan komme hele kollektivbransjen i Norge til gode, og vi vil prøve å få flere aktører med på finansieringen. AtB har inngått samarbeid med Ruter, Kolumbus og Skyss om utvikling av evalueringsrammeverk for tiltak. Målet er å lage et enhetlig rammeverk som gjør det mulig å sammenligne de samlede kostnadene og gevinstene fra mobilitetstiltak, infrastrukturinvesteringer m.m. og måle tiltakenes bidrag til oppnåelse av politiske mål som nullvekstmålet og lokale- og regionale klimamål. Plan for 2024: - Revidere og videreutvikle konsepter for billettsamarbeid etter pilotperiode i K3/4 i 2023. - Utforme nye og langsiktige avtaler med delingsmobilitetstjenester om billettsamarbeid. Aktiviteten inkluderer avtaleutforming, ev. anskaffelsesprosess, og utvikling av billettkonsept. Hensikten med tiltaket er å skape en mer sømløs og integrert reise for innbyggere som ønsker å kombinere mobilitetstilbud. - Videre arbeid med dypintegrasjon i AtB-app av delingsmobilitet (el-sparkesykler, bysykkel, delebiler, taxi og eventuelt samkjøring - betinget av utfall av pilot på Byneset) - Videreutvikle, justere og evaluere samkjøringspilot på Byneset. Pilotprosjektet har en varighet på to år med oppstart K4 2023. - Realisere prosjekt om evalueringsrammeverk for tiltak. - Etablere nye mobilitetspunkter (knutepunkt og omstigingspunkt) i samarbeid med Trondheim kommune.

	– Markedsføring av nye mobilitetstilbud. røndelag fylkeskommune foreslår at Miljøpakken gradvis trapper opp en bevilgning til mobilitetstiltak og nye mobilitetstjenester.
Formålet med tiltaket:	Etablering av nye, delte mobilitetstjenester som en integrert del av kollektivtransporten.

Bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til å nå nullvekstmålet

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

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

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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Evaluering av dagens kollektivsystem**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens kollektivsystem med metrobuss startet 3.august 2019. I arbeidet som ledet frem til dagens system, ble det valgt «revolusjon» i stedet for «evolusjon» i rutetilbudet; der tilbudet ble endret til pendeldrift og nettverkssystem, som baserer seg på at høy nok frekvens gir et fleksibelt tilbud der bussbytter oppleves effektivt. Tilbudet bidro til mange flere reisemuligheter og bedre forbindelser mellom steder utenfor sentrum. Kort tid etter oppstart av nytt anbud stengte landet ned på grunn av Covid-19. Landets innbyggere fikk beskjed om å unngå reiser med kollektiv, og pandemien har vært en stor utfordring i to år. Dagens rutestruktur og -drift har dermed hatt begrenset tid med normal drift, og har derfor ikke blitt evaluert enda. Miljøpakken er kjent med at Trfk har startet opp en prosess rundt mobilitetsanbudet i stor-Trondheim 2029 (MST2029). Resultater fra evalueringer må være med som underlag til politisk behandling av et mandat i arbeidet med MST2029, som planlegges behandlet hos partene medio 2024. Trfk har fått tilbakemeldinger om at det bør gjennomføres en ekstern evaluering av dagens system og tilbud. En viktig del av en slik ekstern evaluering, bør være å se på det helhetlige kollektivsystemet i byvekstavtaleområdet. Det innebærer både det som ligger innenfor AtBs portefølje, men også det som ligger utenfor. En ekstern part vil kunne gi en nøytral analyse, både av dagens system, hvordan det fungerer og hvordan det kan fungere bedre. Et eksternt fagmiljø vil også kunne se til andre byer, både norske og sammenlignbare mellomstore byer i Europa, og vise til hvordan disse forholder seg til tilbud, system, materiell, energi, autonomi osv.
Prosjektutløsende:	Mobilitetsanbud 2029
Helhet/sammenheng:	Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes grundig for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2029.
Bidrag til måloppfyllelse:	Kunnskapsgrunnlag inn mot mobilitetsanbud.

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

Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5				
Merknad: Forskuttert i PR-sak 51/23. Tallene er 2023-tall, ikke tatt høyde for indeksregulering for 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Prosjektbeskrivelser Metrobuss

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

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

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

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

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

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

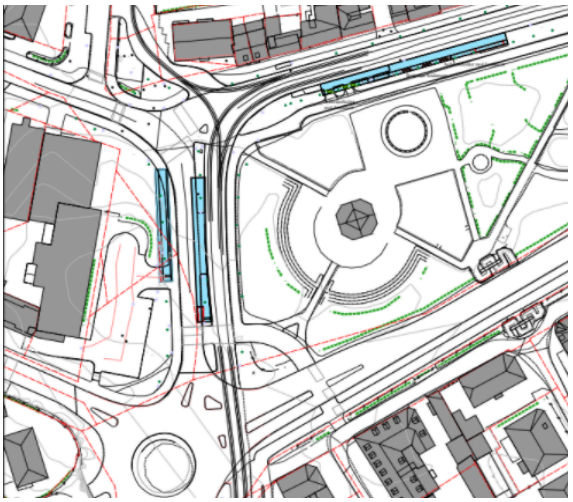
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
60	2020	10%	16.11.2020	Svv-metode	2022
Merknad: Skjønnsmessig fordeling av samlet anslag med Trikkeprosjekt, totalt 111,5 mill. Ramme justert til 73,8 pga. indeksjustering.					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

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

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

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

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

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

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

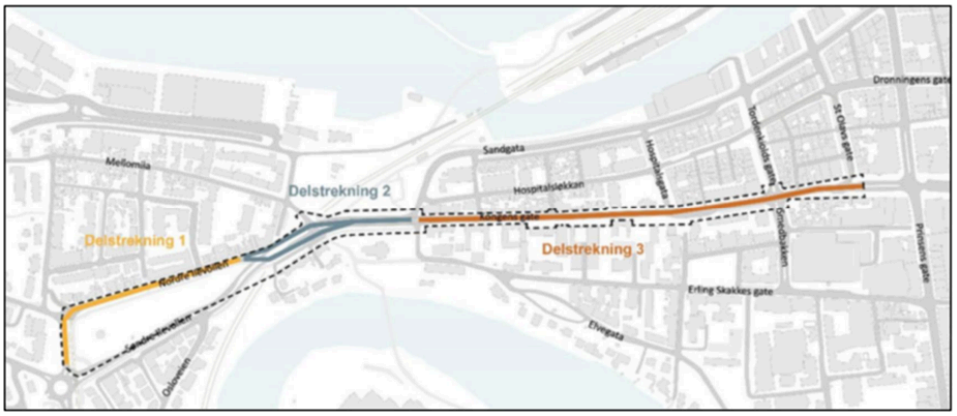
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	93,7		200	72,7		
Merknad: Forutsetningene for disse kostnadene, som stammer fra forprosjekt 2019, er ikke lengre gyldige. Ny kostnadsberegning må utføres. Byggeprosjektets styringsramme forutsettes å være det som er gitt i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026, dvs. 366,4 mill. kr. (inkl. mva, 2021 prisnivå).						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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



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

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

STATUS OG FREMDRIFT

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

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

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

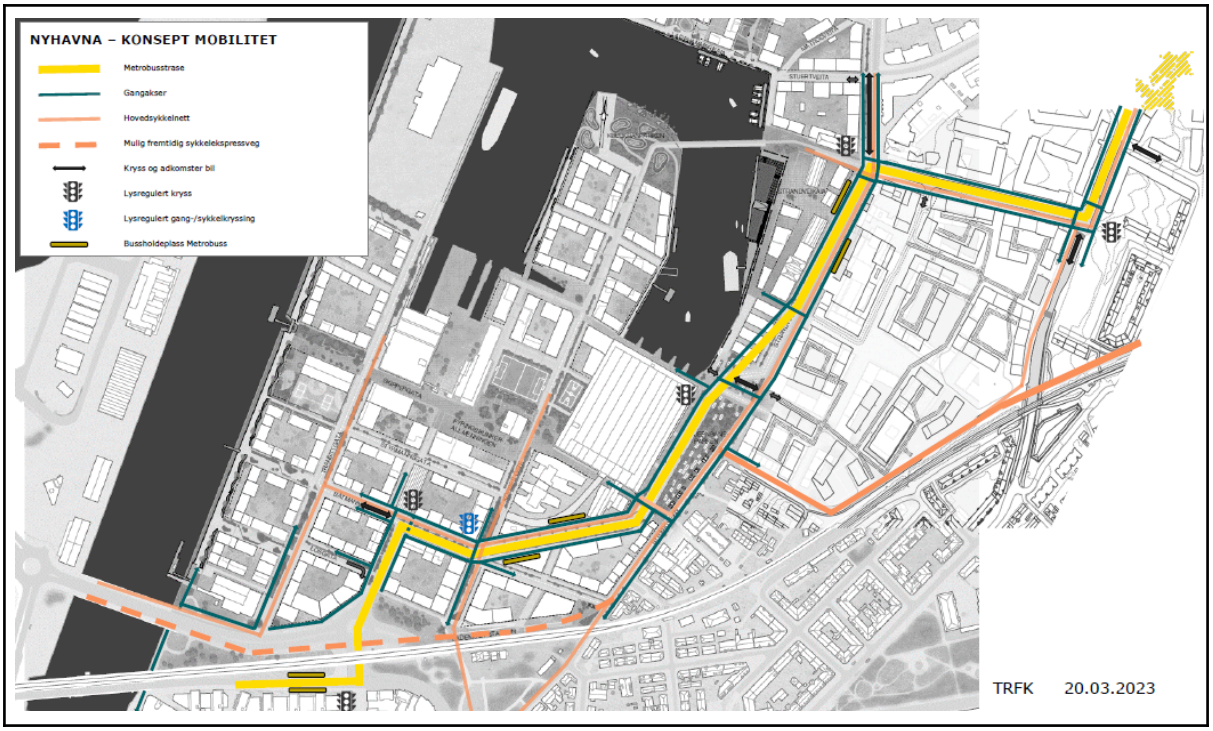
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE


NYHAVNA – KONSEPT MOBILITET
Metrobusstrase
Gangakser
Hovedsykkelnett
Mulig fremtidig sykkelekspressveg
Kryss og adkomster bil
Lysregulert kryss
Lysregulert gang-/sykkelkryssing
Bussholdeplass Metrobuss
TRFK 20.03.2023

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn høsten 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt første kvartal 2025.

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

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

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

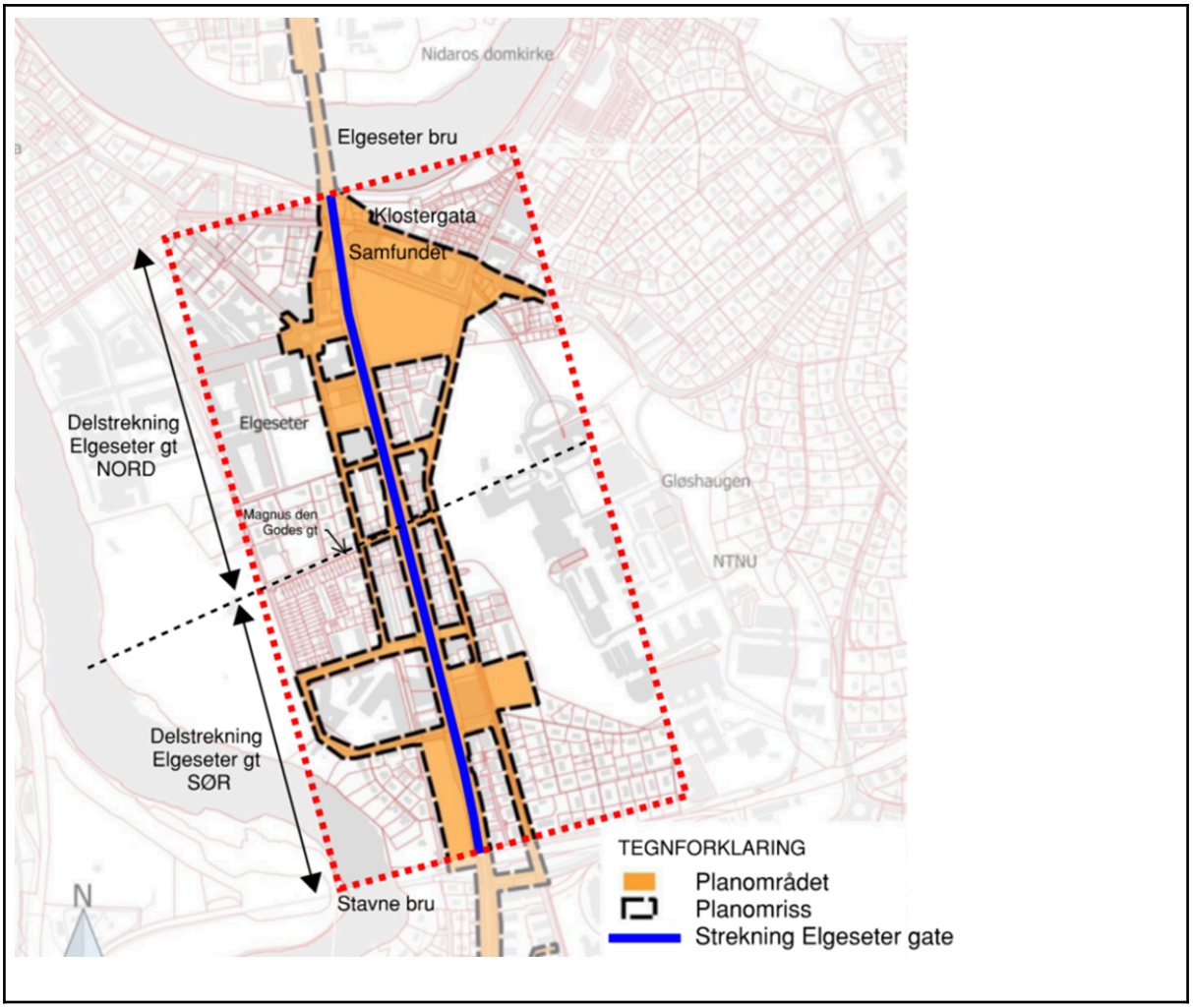
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE


Nidaros domkirke
Elgeseter bru
Klostergata
Samfundet
Delstrekning
Elgeseter gt
NORD
Elgeseter
Magnus den
Godes gt
Gløshaugen
NTNU
Delstrekning
Elgeseter gt
SØR
Stavne bru
N
TEGNFORKLARING
Planområdet
Planomriss
Strekning Elgeseter gate

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

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

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

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

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

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

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

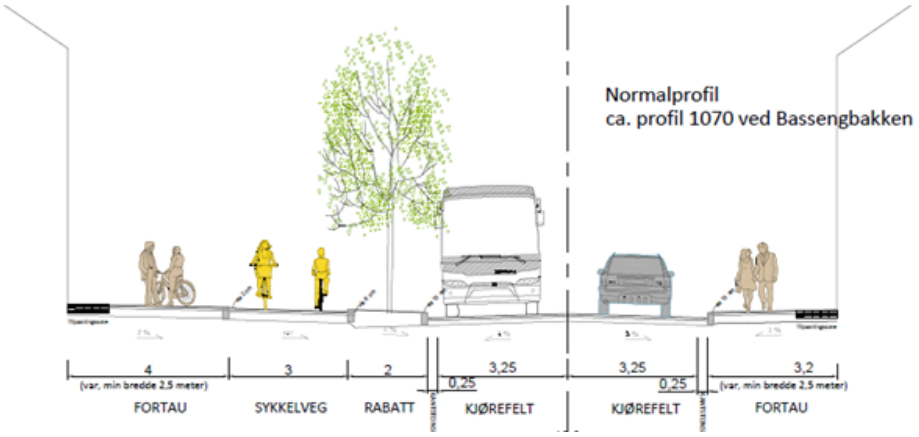
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	210,1	5	133,5	31,4		
Merknad:						

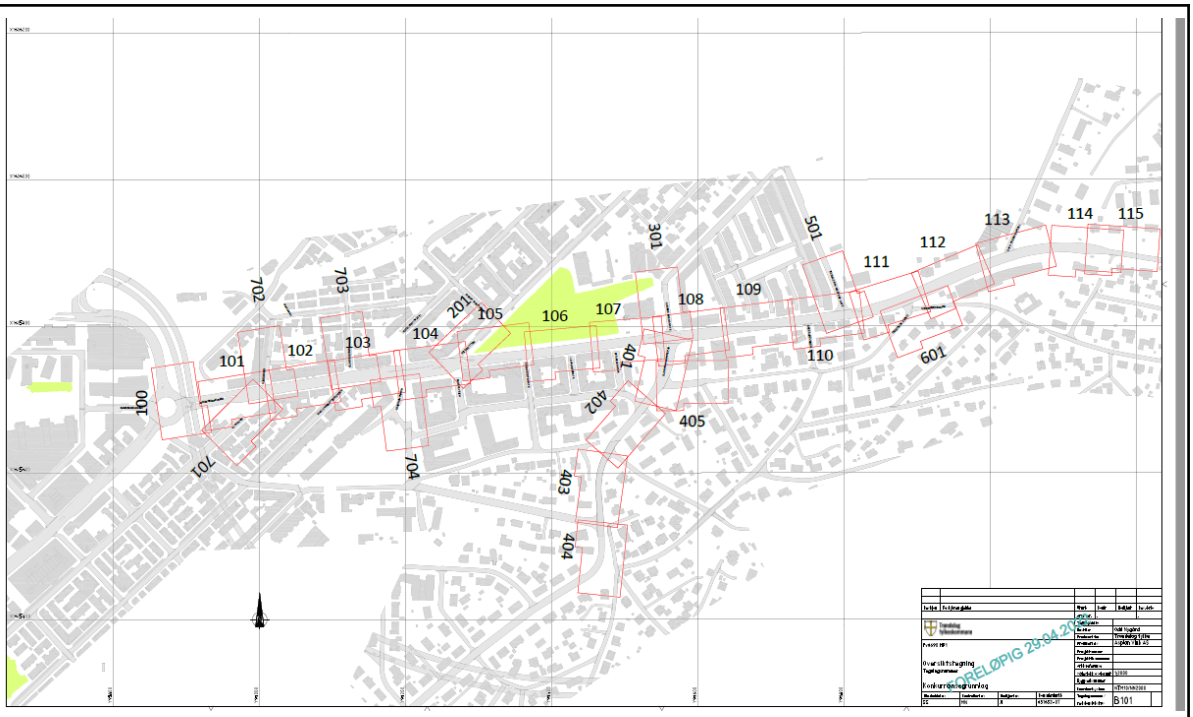
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

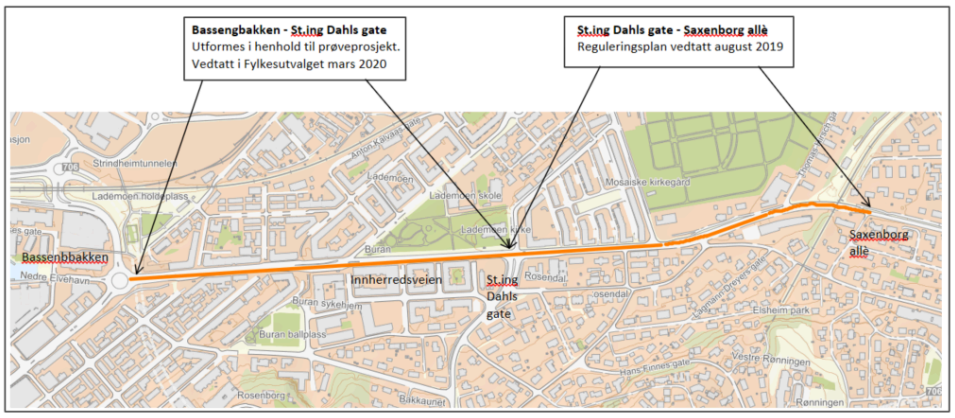
KART/PROSJEKTSKISSE

https://youtu.be/G3svIEau0JI






100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
201
301
401
402
403
404
405
501
601
701
702
703
704
PRELØPIG 29.04.21
B101


Bassengbakken - St.ing Dahls gate
Utformes i henhold til prøveprosjekt.
Vedtatt i Fylkesutvalget mars 2020
St.ing Dahls gate - Saxenborg allè
Reguleringsplan vedtatt august 2019
Strindheimtunnelen
Lademoen
Lademoen skole
Lademoen kirke
Mosaiske kirkegård
Bassenbbakken
Nedre Elvehavn
Buran
Innherredsveien
St.ing Dahls gate
Rosendal
Buran sykehjem
Buran ballplass
Saxenborg allè
Eisheim park
Vestre Rønningen
Hans Finnes gate
Rønningen
Rosenborg
Bakkaunet

Prosjektbeskrivelser jernbane, stasjoner og knutepunkter

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

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**22161J Hommelvik stasjon**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

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

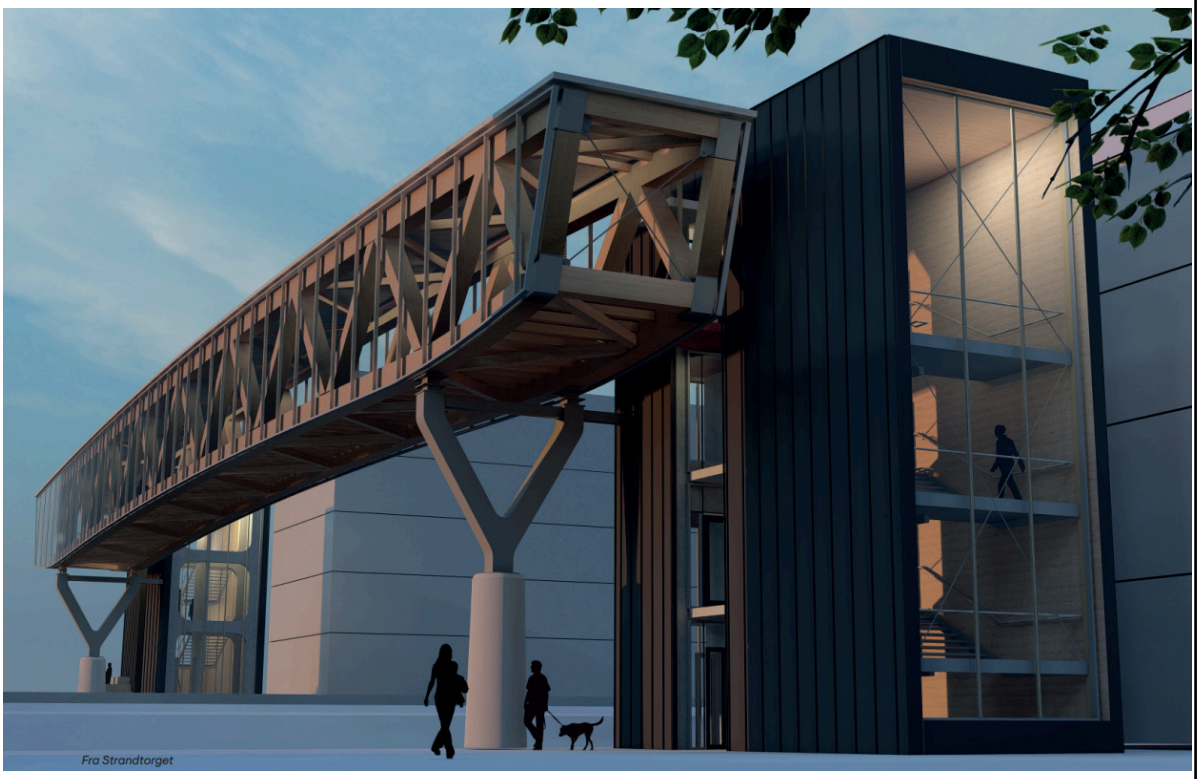
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan for Hommelvik stasjonsby forventes vedtatt høsten 2023.
Forventet fremdrift:	Byggestart i 2024 er avhengig av vedtatt reguleringsplan i 2023 og enighet om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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	41	-	-	-

Merknad: Tallene er angitt i 2023-kr. Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.

KART/PROSJEKTSKISSE



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

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Stjørdal stasjon**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan/bygging
Planstatus:	Detaljreguleringsplan vedtatt den 15.06.2023
Forventet fremdrift:	Avhenger av fremdrift reguleringsplan og framdrift i Bane NOR's stasjonsprosjekt som igjen henger sammen med framdrift på «To tog i timen». Antatt tidligste byggestart er 2025.
Samordning andre tiltak:	Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling
Usikkerhet i prosjektet	Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		-	42	-	-	-
Merknad: Tallene er angitt i 2023-kr. Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon fra mulighetsstudie for Stjørdal stasjonsområde (Bane NOR Eiendom)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Forprosjekt fv. 6806 omlegging Innherredsvegen og sanering planovergang**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forprosjektet skal planlegge og kostnadsberegne (anslag) to hovedelementer av ett prosjekt: 1. Omlegging av nordre del av Innherredsvegen i Stjørdal sentrum mellom krysset med Skolegata i sør og ringvegen i nord. Det etableres en helt ny vegtrase inkl. sykkelveg med fortau og som kobles på fv. 6804 i nord med en ny rundkjøring. 2. Sanering av jernbaneovergang med vurdering av løsning med kryssing for myke trafikanter hhv over og under jernbanen ved fv. 6806 I tillegg skal det arbeides med ny finansieringsplan for tiltaket, til framlegging av grunnlag for finansiering av et byggeprosjekt til MP
Prosjektutløsende:	Tidligere kostnadsvurdering av tiltaket, som ble framlagt for PR våren 2023, viste at usikkerheten var for stor til å gå videre med prosjektet. Det ble besluttet å få ned prosjektrisiko gjennom å utarbeide et forprosjekt som kostnadsberegnes, og fremme ny finansieringsplan for tiltaket. BaneNor har bevilget 50 millioner kroner som tilskudd for å sanere eksisterende jernbaneovergang som er trafikkfarlig, særlig for myke trafikanter. Med dette planlegges også en omlegging av Innherredsvegen på strekningen fra punktet ved planovergangen og nordover. Trøndelag fylkeskommune som vegeiere har inngått en intensjonsavtale med BaneNor og Stjørdal kommune om arbeid med forprosjektet og vil ha byggherrerollen for delprosjekt innenfor områdeplanen med omlegging av Fylkesvegen og sanering av jernbaneovergang. Før byggebeslutning tas, skal Fylkestinget m.fl. ta stilling til prosjektet.
Helhet/sammenheng:	Utvikling av Stjørdal stasjonsområde og den større områdeplanen som utarbeides i tilknytning til dette har en rekke tiltak som er med på å støtte opp under knutepunktsutviklingen; dette gjelder tilrettelegging for kollektivtransport ved knutepunktet, bedre løsninger for gående og syklende inkl tverrforbindelser og utbedret tilbud i aksen N_S forbi knutepunktet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt bruk av kollektivtrafikk og flere som sykler og går istedenfor å kjøre bil.

STATUS OG FREMDRIFT

Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt med anslag
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Forprosjekt for omlegging av Innherredsvegen og sanering av jernbaneovergang er igangsatt. Forprosjektet skal inngå i det pågående arbeidet med områdeplan for Stjørdal stasjonsområde i regi av Stjørdal kommune.
Forventet fremdrift:	Forprosjektet er estimert til å være ferdig des. 2025
Samordning andre tiltak:	Områdeplan for Stjørdal stasjonsområde
Usikkerhet i prosjektet:	Det gjøres kostnadsanslag med standardavvik 10-20 % i hht.anslagsmetode.

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
15 mill ekskl. mva		10-20%	September 2023	Erfaringstall	2024

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			5 mill.	10 mill		
Merknad: Trøndelag fylkeskommune kommer tilbake til programrådet med et kvalitetssikret forslag til ramme i løpet av 1. halvår 2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Lokaltog Trondheim**
Ansvarlig etat:	Jernbanedirektoratet

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Partene i byvekstavtalen er enige om å vurdere potensialet for å utvikle togtilbudet i sentrumsområdene ved bl.a. å ta i bruk Stavne-/Leangenbanen. Befolkningsrike områder på Leangen, Lilleby og Lademoen kan kobles til Trondheim Spektrum, Lerkendal stadion og arbeidsplassintensive områder som St. Olavs hospital, NTNU og Sintef. Det er derfor enighet om å finansiere en utredning av lokaltog i Trondheim og gjennomføre denne innen utgangen av 2024.
Prosjektutløsende:	Økt kollektivtilbud i sentrale Trondheim i form av å øke frekvensen på tog.
Helhet/sammenheng:	Jernbanen går gjennom svært sentrale byutviklingsområder i Trondheim. Økt frekvens i dette området vil stimulere til økt kollektivbruk og bygge opp under fortettingsstrategien til kommunen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere kollektivreiser og mindre personbilbruk.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling (Utredning?)
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Utredning ferdigstilles innen utgangen av 2024
Samordning andre tiltak:	«To tog i timen» på Trønderbanen og Mobilitetsanbud 2029 (TrFK/AtB)
Usikkerhet i prosjektet:	

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

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

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

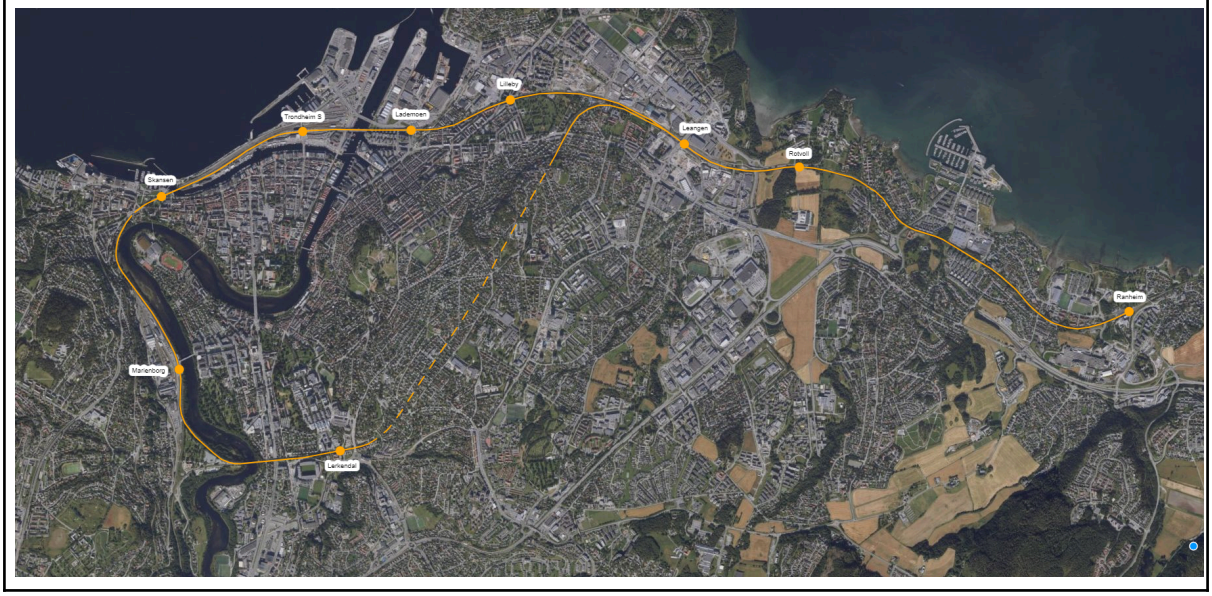
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Hans Finnes gate, fortau**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging (erverv)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, erverv pågår
Forventet framdrift:	Oppstart bygging vår 2024 - ferdig desember 2025
Samordning andre tiltak:	Tiltaket samkjøres med kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp.
Usikkerhet i prosjektet	Ervervsprosessen tar lang tid. Frivillige avtaler mangler og det er startet eksproprieringsprosess. Dette påvirker framdrift som vil påvirke kostnad pga. endringer i priser og marked.

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

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
35	2021	10%	30.04.2018 Oppdatert 04.05.2021*	Svv-metodikk	2020
Merknad: *Gjeldende anslag fra 2018 står fortsatt, men ble i mai 2021 gjennomgått for å justeres for noen endringer i ervervsprossesses, antatt ervervskostnader og prisstigning. Anslaget fra 2018 har heller ikke med seg byggherrekostnader (plankostnader) før byggeplanlegging og gjennomføring. Derfor er totalsummen økt for å sikre den totale prosjektkostnaden					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	25,1		9,9			
Prosjektfase:			UB			
Merknad: Styringsramme vedtatt i HP 2023-26: 36,6, det gir 11,5 i budsjett i 2025.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gammel-lina
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau langs Gammel-lina fra Bekkvegen og nordover til Gammel-lina 38 skal oppgraderes og utvides i bredden. Det etableres en opphøyd kryssing ved kryss Selsbakkvegen.
Prosjektutløsende:	Strekningen er uten fortau og brukes som skoleveg.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til tilgjengelighet i reduksjon av trafikkulykker, samt mål knyttet til miljøvennlig transport.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging (erverv)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan ferdig, erverv pågår
Forventet framdrift:	Oppstart bygging høsten 2023 pga. begrensninger i forbindelse med arbeider med Nydalsbrua. Ferdig bygging langs Gammel-lina høst 2024. Da frivillig avtale med en grunneier i Magasinvegen ikke ble oppnådd. ble reguleringsplan for del av Gammel-lina og Magasinvegen startet opp. Reguleringsplan forventes ferdig første halvår 2024. Bygging av fortau langs Magasinvegen kan starte når erverv er avtalt.
Samordning andre tiltak:	Kan ikke utføres før anlegg på Nydalsbrua er ferdig med å sperre veger i området. Utføres sammen med kommunalt prosjekt for utskifting av VA-anlegg.
Usikkerhet i prosjektet	Fremdrift på Nydalsbrua. Ervervsprosess (frivillige avtaler)

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

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

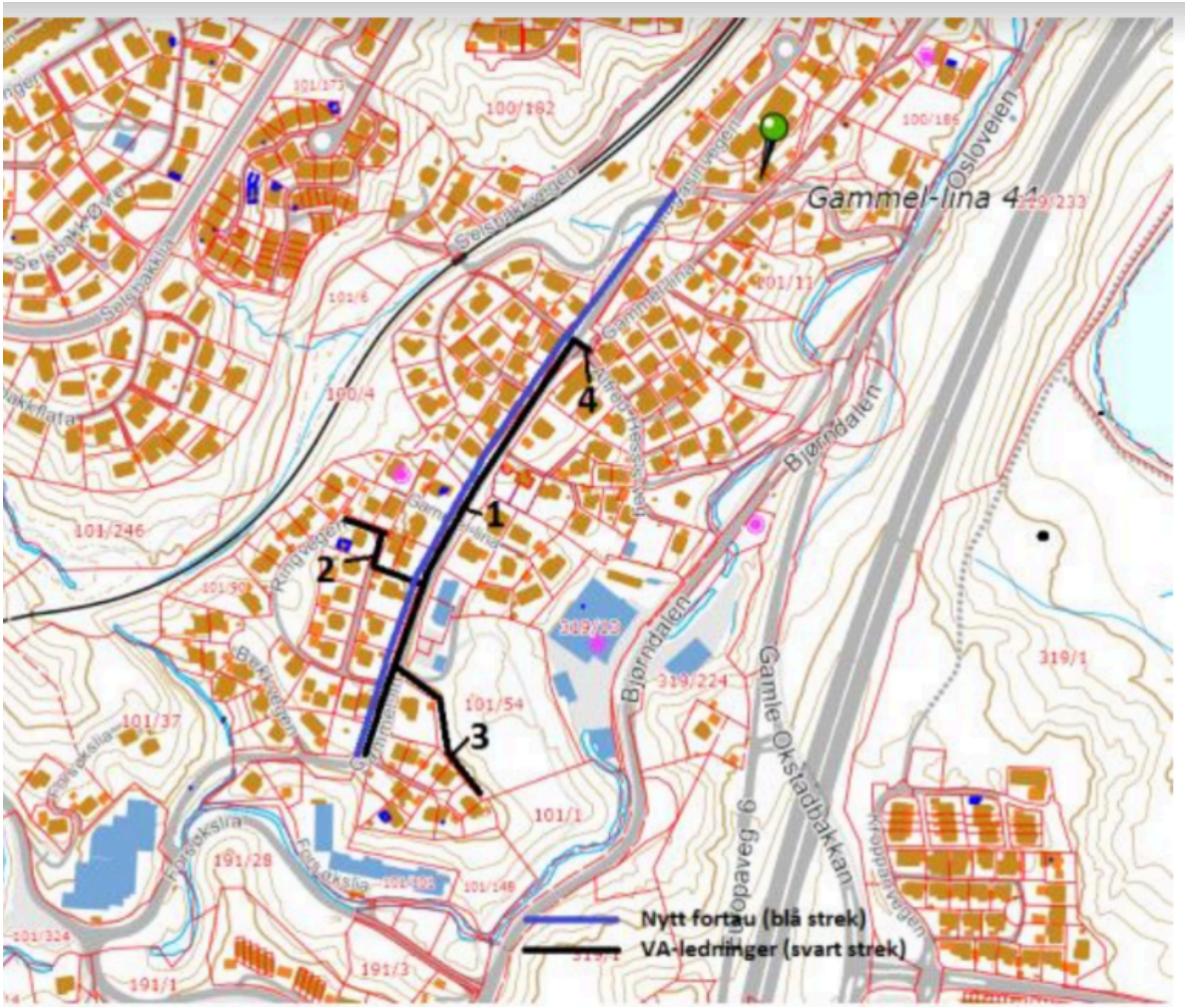
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
28,5	2023	10	03.12.2019	SVV-metodikk	2023
Merknad: Ramme indeksjustert i budsjett 2023, men det må gjøres en ny indeksjustering for 2024. Antar ny ramme på 32 mill ref. PR 140/22					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,2	8	6	6,8		
Prosjektfase:		UB	UB			
Merknad: Behov er oppdatert med antatt indeksjustering, til 32 millioner kroner totalt.						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Hjertesone pakke 2
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Dato (oppdatert)	12.05.2023
Utarbeidet av	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hjertesone-kampanjer iverksettes ved fem nye skoler i Trondheim kommune. Kampanjene skal redusere foreldrekjøring. Det undersøkes og gjennomføres mindre trafikktekniske tiltak i skolenes nærområde. Større tiltak spilles inn som selvstendige prosjekter. Aktuelle tiltak kan inkludere oppgradering av fortau, oppstramming av kryss, justering av vegbredder, fartsreduserende tiltak, tilpassede krysningspunkter, belysning, avslippslommer, m.m.
Formålet med tiltaket:	Tiltaket skal minimere de negative trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av at barn blir kjørt til skolen. Tiltaket vil også føre til måloppnåelse knyttet til redusert bilkjøring
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket skal primært bidra til oppfyllelse av mål knyttet til trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Utbyggingstiltak vil være innenfor reguleringsplanens formål
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	- mobilitetsrådgivning ved skoler - trygg skoleveg Charlottenlund skole - trygg skoleveg Flatåsen skole - mindre trafikktekniske tiltak
Usikkerhet i prosjektet	Det er usikkert hvilke muligheter for tiltak som foreligger før skolene har vært befart og analysert.

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

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

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
5,7	2023	25%	02.2023	Byggherreoversl ag	2023
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	2,7	0			
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Klæbuveien fortau**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hva bygges? Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc. Prosjektet omfatter etablering av fortau med bredde på 2,5 m. Lengen på fortauet er ca 450 m og går langs vestsiden av Klæbuveien samt en mindre strekning på 50 m langs Øystein Møylas veg. Dette arbeidet gjøres samtidig med at vann- og avløpsnettet fornyes.
Prosjektutløsende:	Beskriv behovet og problemet tiltaket skal bidra til å løse. Strekningen er en viktig forbindelse mellom sentrum og bydeler mot sør (Sunnland, Stubban etc.) for både syklende og gående, og er også en del av Klæburuta for sykkel. Barnetråkk fra 2016 viser at den aktuelle delen av Klæbuveien ikke er hyppig brukt som skolevei i dag. Det skyldes trolig at veien mangler trafikksikkert tilbud for gående. Mange skolebarn som går på Nidarvoll barneskole og Sunnland ungdomsskole vil ha stor nytte av tilrettelegging på denne strekningen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan, men på en mindre del av strekningen trengs det frivillig erverv for å få bygget tiltaket.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av utbygging i løpet av 2024.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under

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

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

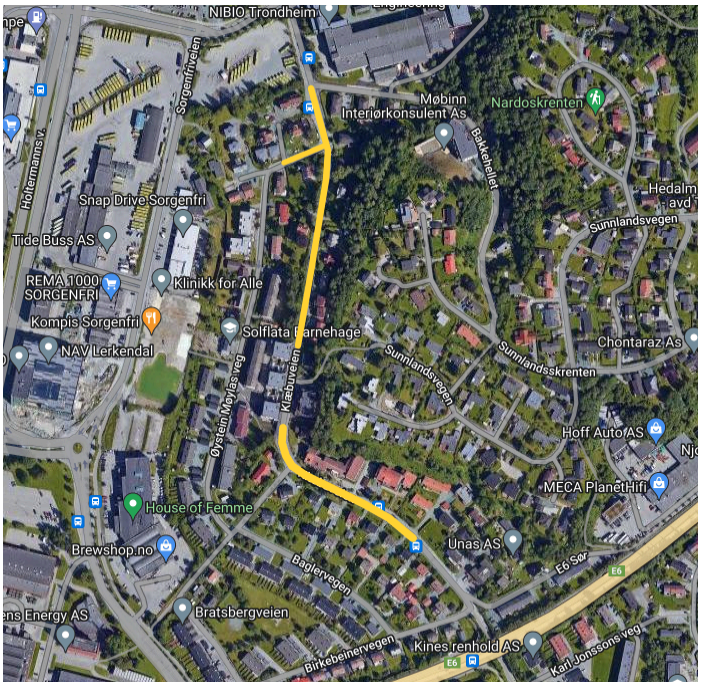
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
47 *	2023	10	01.01.2023	Anslag SVV metode **	vedtatt PR 25/23
Merknad: * Styringsramme vedtatt i PR 25/23 * * Anslaget fra 2018 er oppdatert av byggherre					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	27	10	10			
Merknad: Bevilgning vedtatt i PR 25/23						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule linjer viser hvor det skal bygges fortau. På strekningen i midten er det allerede bygget fortau i forbindelse med privat boligutbygging.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Kryssutbedring Forsøket-Romolslia
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppstramming av krysset mellom Forsøkslia og Romolslia. Det etableres et fortau på ca 75 meter lengde og 2,5 m bredde fra bussholdeplass Gammel-lina til dagens fortau i Romolslia. Det etableres også gangfelt for å krysse Forsøkslia. Vegen sideforskyves og det etableres en mur for å få plass til fortau.
Formålet med tiltaket:	Prosjektet utfyller en "missing link". Det mangler i dag gangforbindelse til bussholdeplass og mellom boligområder.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i tråd med gjeldende reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2023
Samordning andre tiltak:	Prosjektet må koordineres med utbygging i Forsøkslia.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

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

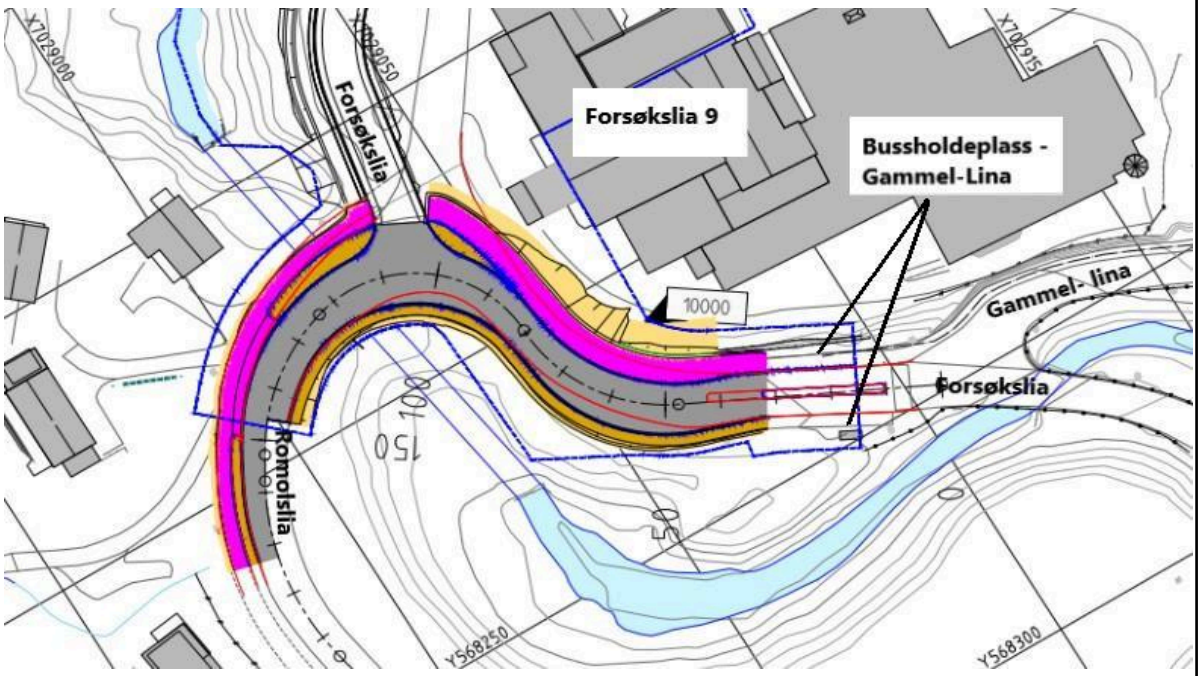
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
7	2023	10	januar 2023	Forenklet	Forskuttert PR 2/23

Merknad:

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023		2024	2025	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,2	5,8 *				
Merknad: * Forskuttering av midler vedtatt i PR 2/23						

KART/PROSJEKTSKISSE



Tegningen over viser fortau som skal bygges markert med rosa.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Adkomst Charlottenlund skole
Ansvarlig etat:	*Trondheim kommune*

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

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

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18,4	2022	40%	2023
Merknad: eks PU			

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

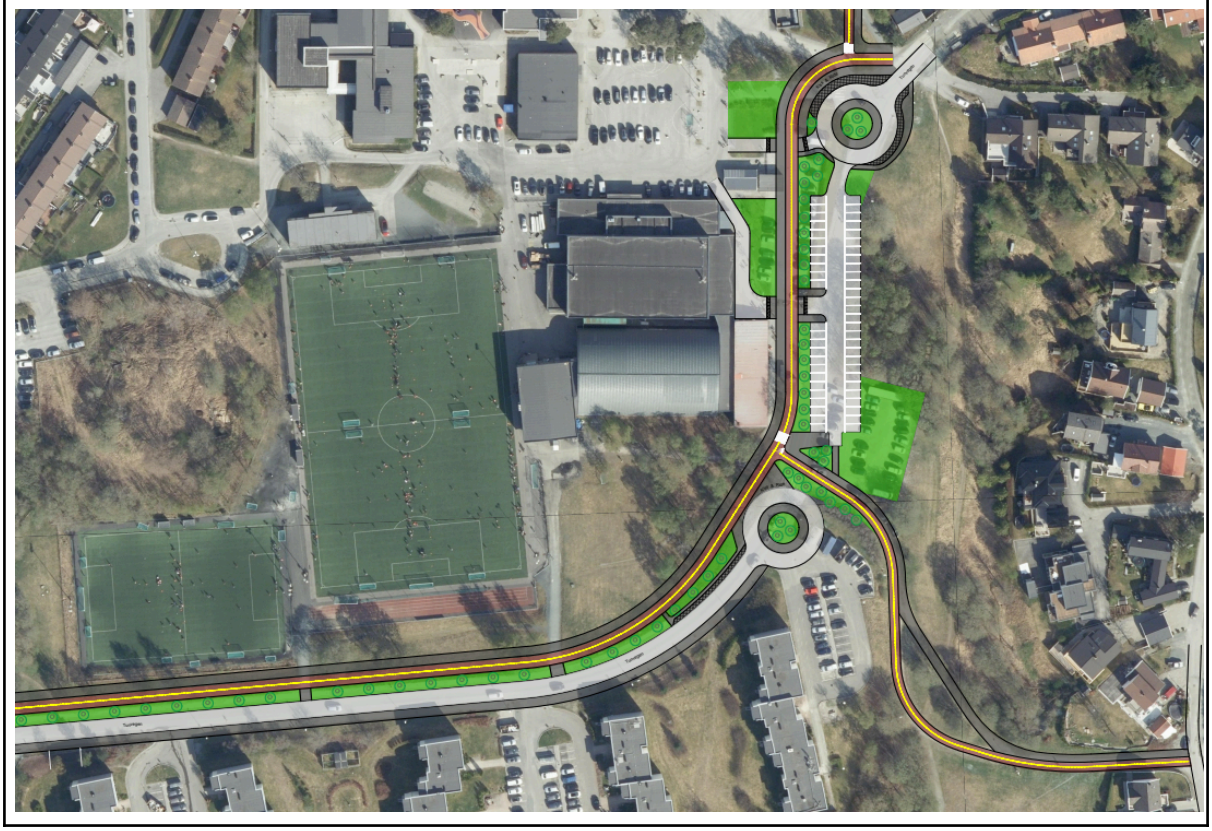
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
23,3	2023	40	2023	Forenklet	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,7	1,7	3,0	16,9		
Prosjektfase:		Regulering	Byggeplan	Bygging		
Merknad: eks. PU						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Kryss Orrevegen/Kongsvegen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Krysset strammes opp. Gang og sykkelveg forskyves for bedre sikt og det etableres ny fotgjengerovergang med rabatt over Kongsvegen Mindre fortausstrekk mellom Sørbruvegen og Kongsvegen Ny fotgjengerovergang fra sørsiden Orrevegen til flyttet gs - veg
Prosjektutløsende:	Krysset er svært utflytende og har svært dårlig sikt. Området benyttes av barn til og fra skole og barnehage og til/fra tur og skistadion vest for Tunnelvegen. Det har vært mange ulykker i området. Tiltaket inngår i kommunens kommunedelplan for trafikksikkerhet. Det er også fremmet innbyggerforslag som er behandlet i Bystyret med følgende vedtak: *Bystyret deler forslagsstillerens bekymring for trafikksikkerheten i området. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en sak for formannskapet med en vurdering av de konkrete forslag som foreligger for å bedre trafikksikkerheten så snart som mulig.*
Helhet/sammenheng:	Krysset inngår i hovednett for sykkel
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Tiltaket er i hovedtrekkene i tråd med gjeldende reguleringsplan. Mindre dispensasjon kreves, men dette gjelder off. grunn
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av utbygging ila 2024 dersom midler til detaljprosjektering forskutteres
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Tilgang til privat grunn for midlertidig anleggsområde.

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

Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2.8 MNOK	2023	+-40%	2024
Merknad:			

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

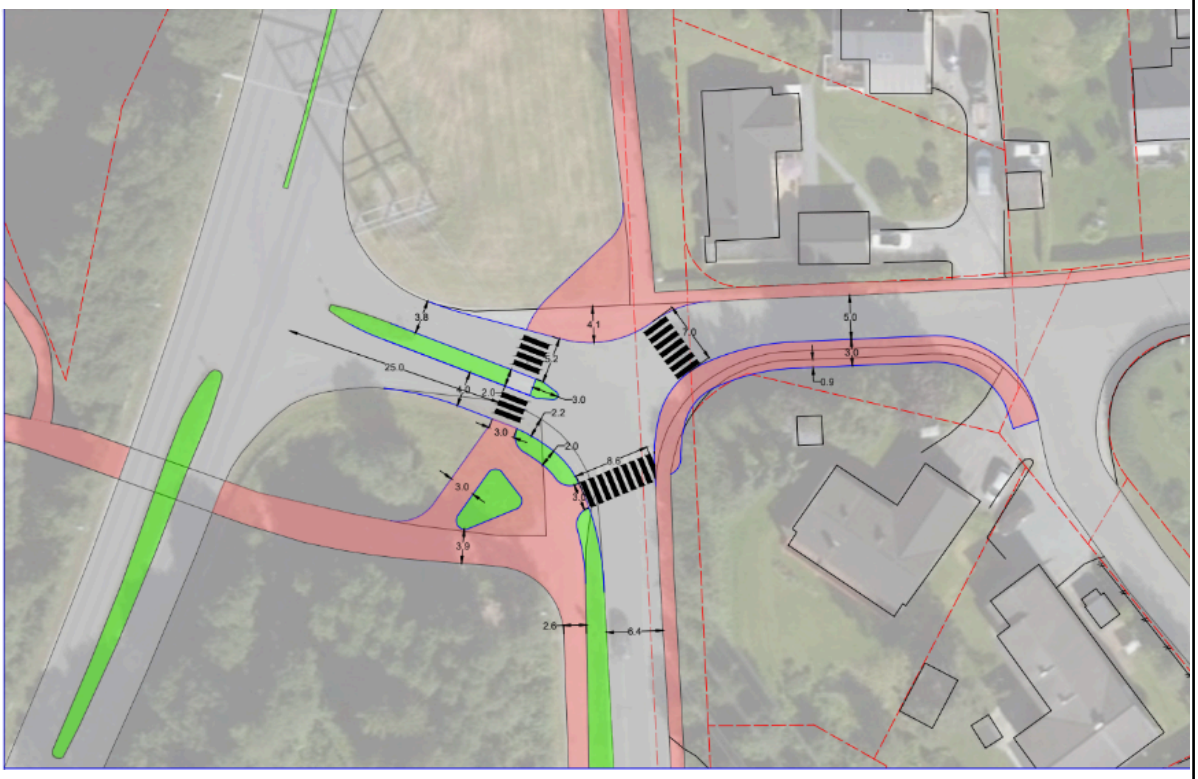
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	2.8				
Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,15 MNOK)						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skisse fra fase konseptutvikling. Merk at skissen er i behov av optimalisering.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nyheimsvegen fortau og krysstiltak
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) (og utbygging?)
Planstatus:	Ingen endring av reguleringsplanens hensikt eller arealbruk
Forventet framdrift:	Byggeplan høst 2023, bygging vår 2024
Samordning andre tiltak:	Samordnes med Fartsreduserende tiltak i kollektivtrasé ved at fartsreduserende tiltak i Hørløcks veg endres ved krysset. Samordnes med Hjertesone, ved at det gjennomføres kampanje ved skolen for reisevaneendring når fortauet er ferdigbygget.
Usikkerhet i prosjektet	Det er et spørsmål om det vil være nødvendig å bygge om snøopplaget på vegens vestside. I så fall vil det fort bli behov for å skifte ut dekke i kjørevegen. Det er et spørsmål om det lar seg gjøre å bygge om eksisterende fortau uten å påvirke privat grunn. Det er én eiendom som er tilliggende ved fortausprosjektet.

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,6	2022	40%	2023
Merknad: eks. PU			

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

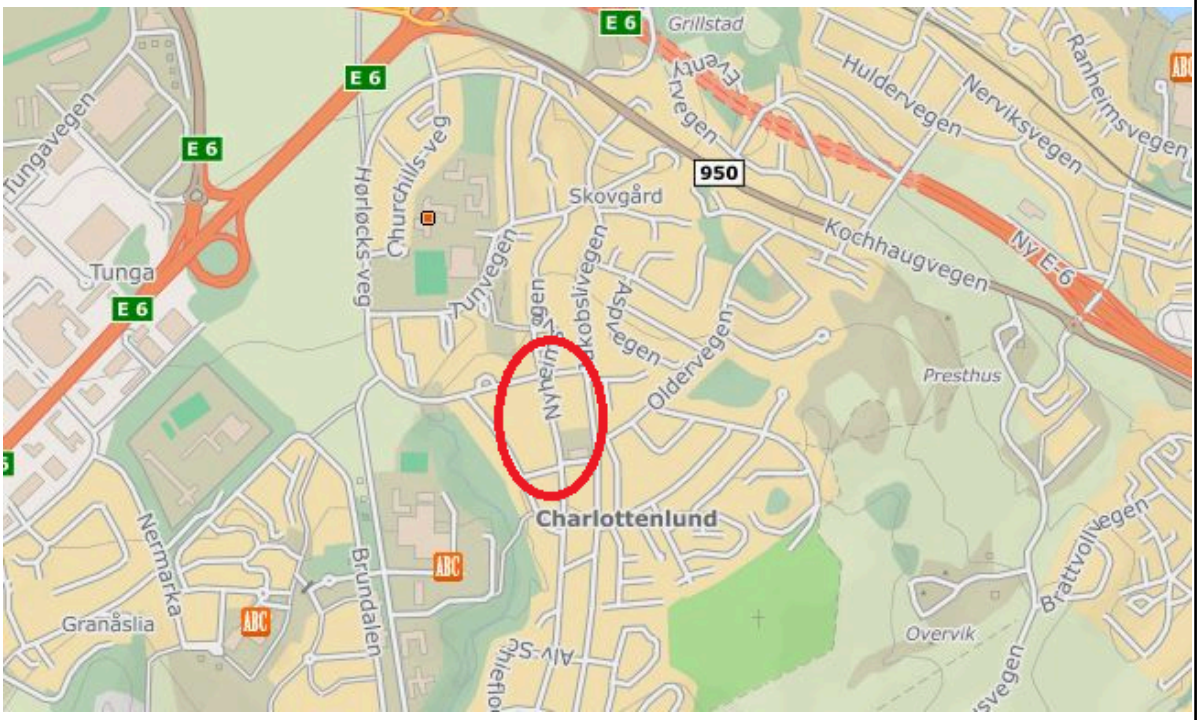
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
4.6	2022	40	2022	Forenklet	
Merknad:					

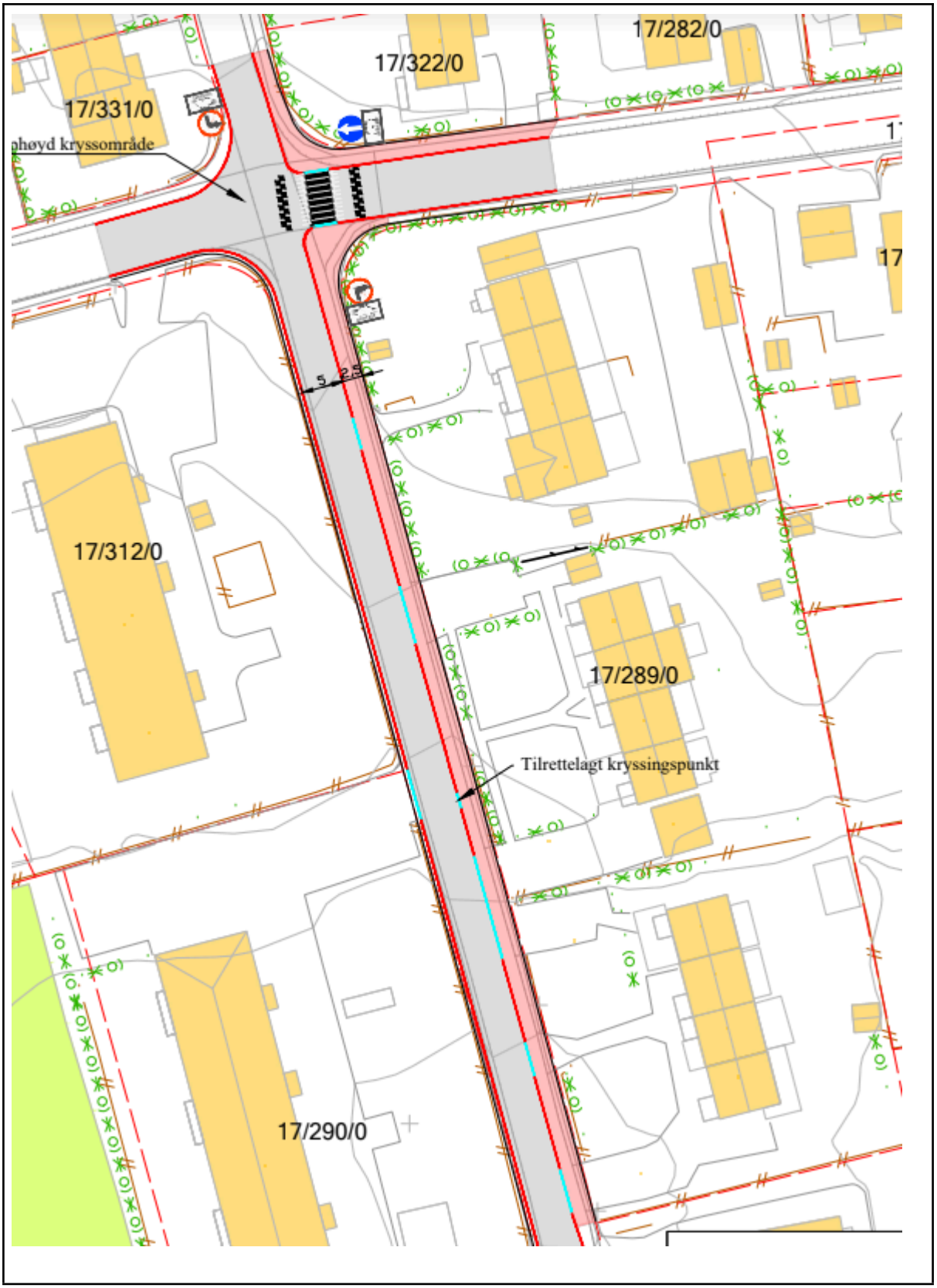
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,2	3,4			
Prosjektfase:	PU	Byggeplan	Bygging			
Merknad: Beløp "tidligere bevilget" angir 50% andel av prosjektet "Trygg skoleveg Charlottenlund" bevilget fra PU -pott, ikke inkl. i styringsmål.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE




17/282/0
17/322/0
17/331/0
høyd kryssområde
17/312/0
17/289/0
Tilrettelagt kryssingspunkt
17/290/0

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Eberg Trafikkgård
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket omfatter trafikkopplæring på sykkel for elever på 4. og 5. trinn i grunnskolen i hele Miljøpakkeområdet. Fylkeskommunen finansierer bruk av gården for kommuner utenfor Miljøpakkeområdet. Kostnadene i prosjektet gjelder drift og vedlikehold av anlegg/utstyr, opplæring av pedagogisk personell og bookinger og mottak av skoleklasser. Tiltaket omfatter for 2024 behov for en oppgradering av området, som består i: - oppmaling av all oppmerking for hele sykkelgården - erstatte skilt som er borte - lett opprusting av dekke med grundig renhold for å bedre sykkelforholdene For perioden 2024 og videre er det beregnet økte kostnader i prosjektet på knyttet til utvidelse av Miljøpakkeområdet der nye partnere har vært fakturert fylket tidligere. Det forventes også en økning i administrasjonskostnader da all aktivitet nå føres mot dette prosjektet.
Prosjektutløsende:	Kompetanse for økt trygghet for syklende barn.
Helhet/sammenheng:	Trygge syklister gir flere syklister Trygge syklister gir færre alvorlige ulykker
Bidrag til måloppfyllelse:	Flere reiser miljøvennlig ved at barns sykkeldyktighet og trafikkforståelse blir bedre. Gir barn bedre tilgjengelighet i nærområder. Økt trafikal forståelse gir færre ulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Drift. Pågående siden 1999 (tidligere i regi Statens vegvesen.
Innspill til prosjektfase:	Drift
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	Aktiviteten gjennomføres primært i perioden april-oktober.
Samordning andre tiltak:	Samarbeid med Trygg Trafikk om pedagogisk innhold. Fylkeskommunen ved FTU støtter økonomisk for å ivareta muligheten for at barn utenfor MPs ansvarsområde kan ta i bruk arenaen.

Usikkerhet i prosjektet	Faktisk kostnadsnivå usikkert. Ny organisering hvor Trondheim kommune overtar hovedansvar fra 2023

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	1	0,9	0,9	0,9	
Prosjektfase:	Drift, oppstart og overføring til TK					
Merknad: Tilstandsvurdering sykler vil avgjøre kostnad til innkjøp av nye sykler ila 2024(?). Dette må være et spleiselag med FTU.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

FORKLARING PÅ ØKTE UTGIFTER
Her er en kort forklaring på økte utgifter i prosjekt Eberg Trafikkgård siden kommunen overtok prosjektet: Utgifter til administrasjon har ikke vært en del av prosjektet tidligere. Det vil si at alt av administrasjon og planlegging knyttet til kursing av lærere, økonomistyring, ansettelser. vedlikehold og forefallende oppgaver, har vært utenom prosjektet og finansiert gjennom fylkeskommunens ordinære budsjett. Mobilitets- og samferdselsenhetens finansieringsmodell forutsetter at all

timebruk føres i det enkelte prosjekt. For 2023 og 2024 er dette en post det er vanskelig å beregne, da det ikke eksisterer erfaringstall. Vi antar at denne posten flater ut etter 2025 da mer erfaring gir mindre timebruk.

Videre er det et økt behov for vedlikehold av asfalt, skilt og oppmerking. Dette er forsøkt ivaretatt i 2023 gjennom midlertidige ordninger, men må gjøres mer økonomisk bærekraftig fra 2024. Det vil i tillegg komme kostnader på vedlikehold og evt nyinnkjøp av sykkelparken som er til utlån på sikt. Eventuelle mindreforbruk vil bli benyttet i prosjektet for oppgradering og enkelt vedlikehold av utstyr.

Til slutt er det et poeng at Eberg Trafikkgård har vært forsøkt overført til kommunen siden 2017. I denne perioden har det ikke vært høy aktivitet, verken for lærerkurs, pedagogisk læreplattform for skolen eller aktivitet i selve gården. Når kommunen overtar skal aktiviteten settes i system og målet er 100 % dekning i sesongen, samt mer intensiv rekruttering av lærere og instruktører og ikke minst timebruk på å sørge for at det skjer en systematisk trafikkopplæring i skolen fra 1. trinn. På den måten blir aktiviteten ved Eberg knyttet til kompetansebygging og ikke en enkelthendelse i 5. trinn.

Det ble i forkant av overtagelsen spesifikt bedt om erfaringstall fra fylket på medgått administrasjonstid i prosjektet og at dette burde komme fram i regnskapet til prosjektet før overføring. Det ble ikke fulgt opp.

PROSJEKTDATA		DATO. 28.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6654 Ringvålvegen, Lundvegen og vestover**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca. 350 meter gang- og sykkelveg inkludert kulvertutvidelse langs fv. 6654.
Prosjektutløsende:	Manglende tilbud for syklende og gående på nordsiden av Ringvålvegen i dag fra Lundåsen og vestover. Prosjektet tilrettelegger for bedre sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av handlingsprogrammet punkt 17. Sykkel, tabell 14: Sammenstilt info fra prosjektutvikling av sykkeltiltak (2).
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet tilrettelegger for bedre fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Reguleringsplan R20190006. Arbeid med byggeplan starter vår 23.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er ferdigstilt 2021. Det planlegges med at byggeplan kan ferdigstilles september 2023 og utbygging starter april 2024.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet koordineres med Fv. 6654 Ringvålv. Fortau ved Lund Snupl. VA for Solbergåsen/Heimdal Bolig.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold: Usikkert omfang av mengder ved uttak av løsmasser/berg for bergskjæring. Grunnerverv. Kostnad for erstatning til ATB i byggetiden .

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13,4	2019	10%	
Merknad: 17 mill i 2023-kr med reelle indekser tom 2022, og 2,8% som budsjettert indeks 2023			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

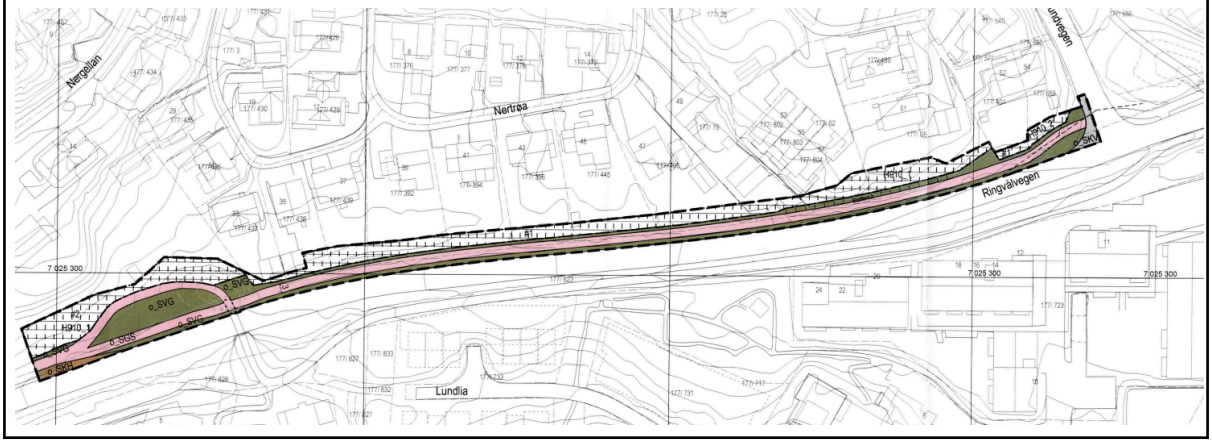
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	4	10			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Mindre trafikktekniske tiltak Trondheim (strakstiltak gå/sykkel/TS/Kollektiv)**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Planlegging og gjennomføring av mindre trafikksikkerhetstiltak som legger til rette for myke trafikanter. Tiltakene er så små at det ikke er hensiktsmessig å definere dem som egne prosjekt. Eksempler på type prosjekt: - Utbedring av overganger - Håndløpere og hvilebenker - Skilt og oppmerking - Mindre fortau og snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Justering av kantstein - Mindre utbedring av holdeplasser
Prosjektutløsende:	Enkle tiltak som ikke krever lange prosesser før gjennomføring, men som raskt vil bidra til økt fremkommelighet, trafikksikkerhet og trygghetsfølelse for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil i ulik grad understøtte kommunens planer og strategier som KPA, Sykkelstrategi, Gåstrategi og Byvekstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr: 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle. 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektidé
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Krever ikke reguleringsplan og vanligvis liten del av
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Må undersøkes i hvert enkelt tilfelle.
Usikkerhet i prosjektet	

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	13,2	5	5	5	5	-
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Dette er prosjekter som i liten grad vil avvike fra reguleringsplanens formål, og sjelden krever dispensasjon/omregulering. Tiltakene krever ikke en omfattende byggeplan.
Forventet fremdrift:	Planlegging og gjennomføring i 2024

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**P.4111 GS-veg mellom Fagottvegen og Vikhammeråsvegen**
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I Fagottvegen er det i dag ikke fortau, kun trafikkert veg som brukes som skoleveg. I øvre del av Fagottvegen er det regulert fortau fra sør og til Trompetvegen. Nedre del mangler det en løsning for, ettersom det her er boliger på begge sider og liten mulighet for breddeutvidelse. Alternative løsninger er utredet, og det er valgt å regulere gang- og sykkelveg mellom Fagottvegen og Vikhammeråsvegen, vest for boligene på nordsiden av Fagottvegen.
Prosjektutløsende:	Det er behov for fortau langs trafikkert veg som også er skoleveg.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil sikre en trygg forbindelse mellom bebyggelsen og skoleområdet
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1 Redusere CO_2 utslipp Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Konseptutredning ferdigstilt. Trasévalg er bestemt
Innspill til prosjektfase:	Planområdet ligger i LNF-område.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle tiltak i samme område
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet mht grunnforhold, og tomtekostnader

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
31	2023	+/- 25% (P50)	
Merknad: Dato for anslag 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag.			

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	1	1	15	14	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektbeskrivelser sykkel

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Øvre og Nedre Bakklandet**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Nye dekker i gate og fortau. Bredere fortau og innstramming av kryss.
Prosjektutløsende:	Dagens utforming gjør at både gående og syklende søker mot de delene av gateløpet som har jevnere underlag (sykkelheller og fortau), noe som gir et høyt konfliktnivå mellom gående og syklende, redusert framkommelighet og opplevd utrygghet. Dette gjelder spesielt for Nedre Bakklandet (delstrekning 4). Det er også vanskelig å ha høystandard vinterdrift med dagens utforming.
Helhet/sammenheng:	Strekningene er en del av hovednettet for sykkel på Klæburuta.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre framkommelighet for gående og syklende. Universell utforming. Økt attraktivitet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Bygging startet høsten 2023
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse våren 2026
Samordning andre tiltak:	Samkjøres med oppgradering av Bakklandsparken.
Usikkerhet i prosjektet:	Uventet funn i grunn. Hensyn til avvikling av VM på ski.

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

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

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

68,5	2022	10	13.06.2022	SVV-metodikk	2023
Merknad: 12% std.avvik på anslag					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	16	1,5	26,5	28		
Merknad: Justert med antatt prisstigning 5% fra anslag i 2022, total ramme 72 mill						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Klæbuveien mellom Hans Osnes gate og Gløshaugveien
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Siste oppdatert	25.05.2023

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljprosjekteringsfase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Området har ikke reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2024-2025
Samordning andre tiltak:	Koordineres med øvrige strekningstiltak i Klæbuveien. Koordineres med utbygging av NTNU-campus Koordineres med separasjon av avløp og rørfornying i regi av Trondheim kommune Kommunalteknikk Koordineres med Tensio, da de har vurdert å legge kabel langs vegen.
Usikkerhet i prosjektet	Forhold ved utskifting av rør Det kunne være behov for reguleringsplan på grunn av Tensio i prosjektet.

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

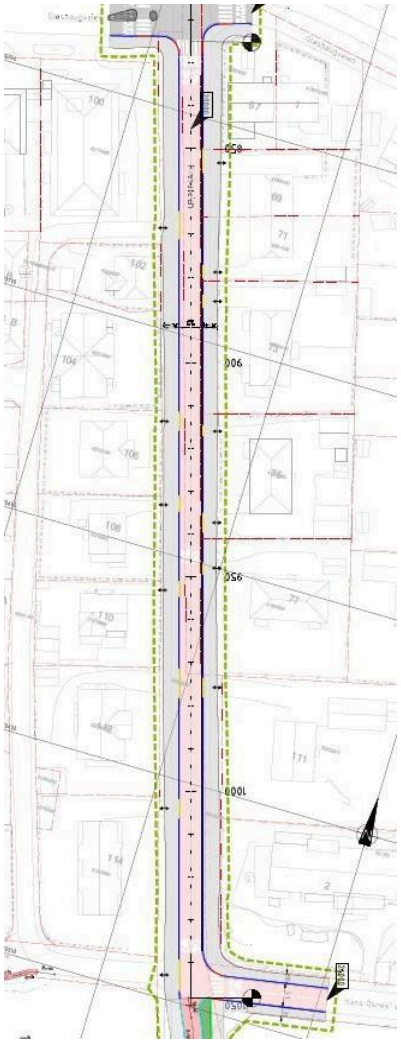
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,3	2022	40 %	2023
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
22,6	2023	20%	2023	Forenklet	
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,8	2	17,8			
Prosjektfase:			Utbygging			
Merknad: *Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2022 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Lerkendal (Klæburuta delstrekning 13-16A, Strindvegen - S.P. Andersens veg)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging til bredere sykkelfelt i sør, stenging for andersensgjennomgangstrafikk ved holdeplass *Valgrindvegen*i delstrekning 14, løsning av syklende i delstrekning 13, krysset med Strindvegen (sykkelsignal). Sykkelring på utside av rundkjøringen i kryss med S.P. Andersens veg (delstrekning 15) (trafikksikkerhetstiltak), og sør for denne (delstrekning 16A) ombygging av holdeplassene *Sorgenfri* mellom Bakkehellet og Øystein Møylas veg (kollektiv og sykkeltiltak), med sørgående sykkelfelt ført bak den vestre holdeplassen. Justering av holdeplass *Lerkendal 4* på sørsiden av Strindvegen, i delstrekning 13.
Prosjektutløsende:	Dagens sykkelfelt er for smale til å gi ønsket trygghet for alle syklende. Sykkelfelt opphører der det er bussholdeplasser. Løsning i kryss med Strindvegen (delstrekning 13) oppleves som uklar og farlig. Rundkjøringen i S.P. Andersens (delstrekning 15) veg er et ulykkespunkt der særlig tohjulinger er utsatt. Sør for rundkjøring og frem til Øystein Møylas veg er det busslommer, i strid med nylig vedtatte reguleringsplaner (delstrekning 16A).
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Anbefalte tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter. Kan også inngå i større ombygging av Klæburuta lengre nord (*Klæbuveien mellom Hans Osnes gate og Gløshaugveien*) og sør (*Klæbuveien fortau*).
Usikkerhet i prosjektet	Ombygging av kryss med Strindvegen (delstrekning 13) er fylkesveg, og krever utbyggingsavtale. TRFK Vegforvaltning har bekreftet at anbefalt løsning kan legges til grunn. Innføring av sykkelsignal i krysset krever godkjenning av Vegdirektoratet. Det er god dialog med Vegdirektoratet og TRFK omkring løsninger som kan godkjennes. Anbefalt løsning forutsetter vedtak i formannskapet. Dette gjelder stenging for gjennomgangstrafikk ved holdeplass *Valgrindvegen* midt

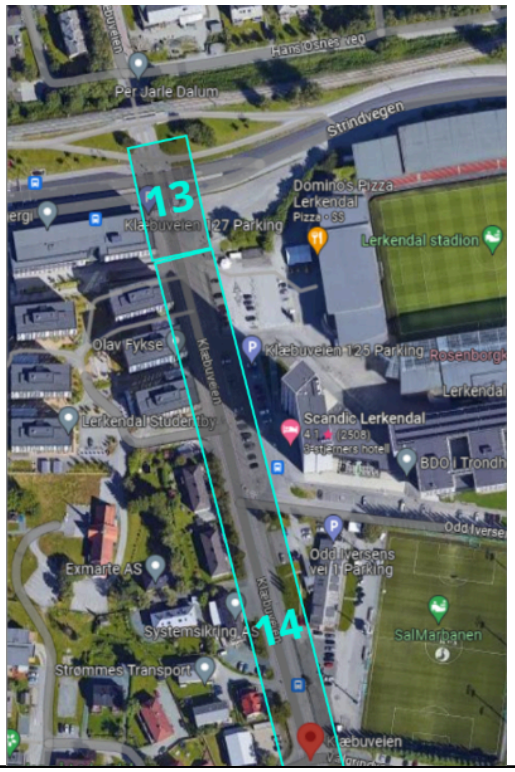
	i delstrekning 14, samt de innovative grepene med "Malmø-humper" i armene på rundkjøringen i delstrekning 15 og smal kjørefeltbredde på søndre del av delstrekning 14.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
36 mill kr	2022	+40 % / - 20 %	2024
Merknad: Alternativ med fullt normert løsning i delstrekning 14 koster ca. 10 mill kr mer.			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1.5	2				
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE



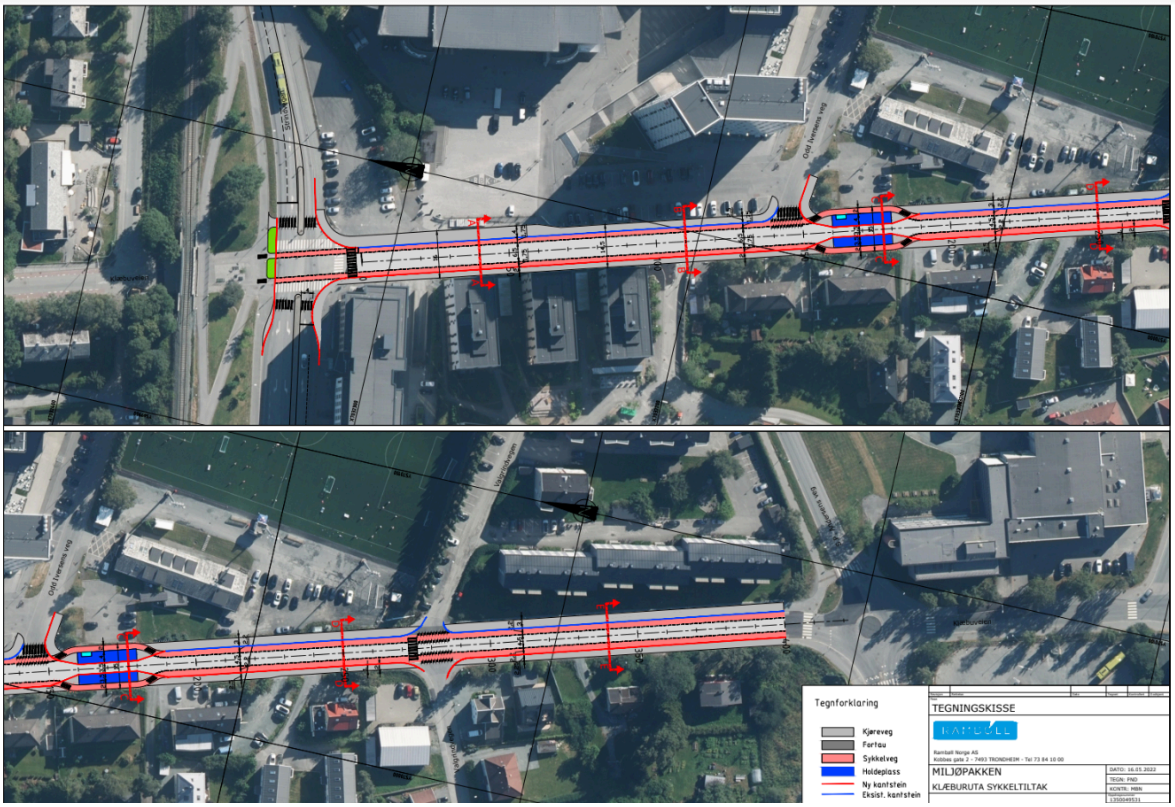
Delstrekning 13-16A i *Planavklaring Klæburuta (konseptvalgarbeid)*

13. Krysset Klæbuveien x Strindvegen

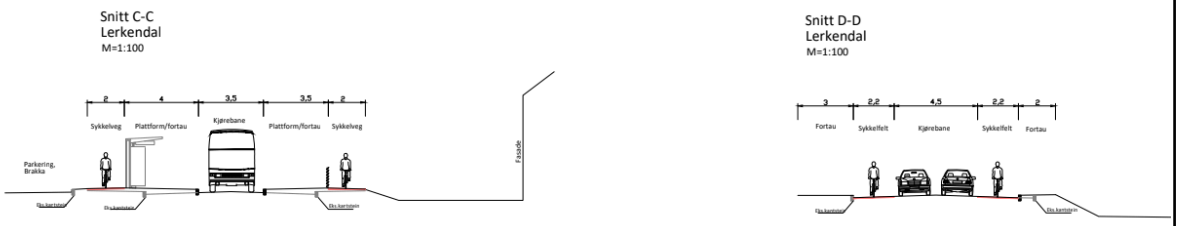
14. Klæbuveien mellom Strindvegen og S.P. Andersens veg

15. 36

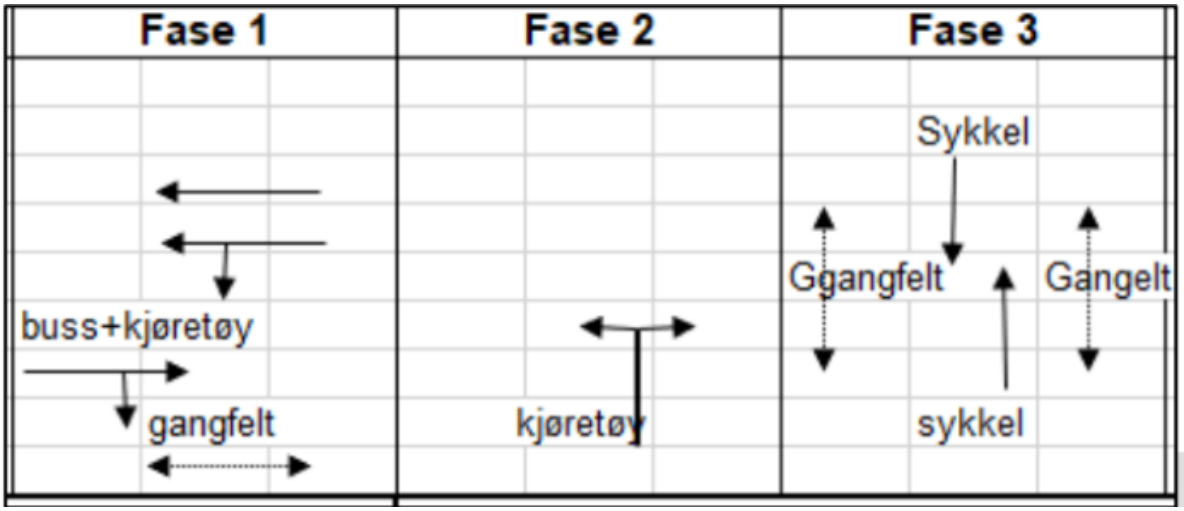
+ 16A: 150 meter av delstrekning 16, Klæbuveien mellom S.P. Andersens veg og Øystein Møylas veg (hele strekning 16 går frem til Baard Iversens veg), for å koble tilbudet sammen med TS-prosjektet som bygger fortau i Klæbuveien sør for Øystein Møylas veg.



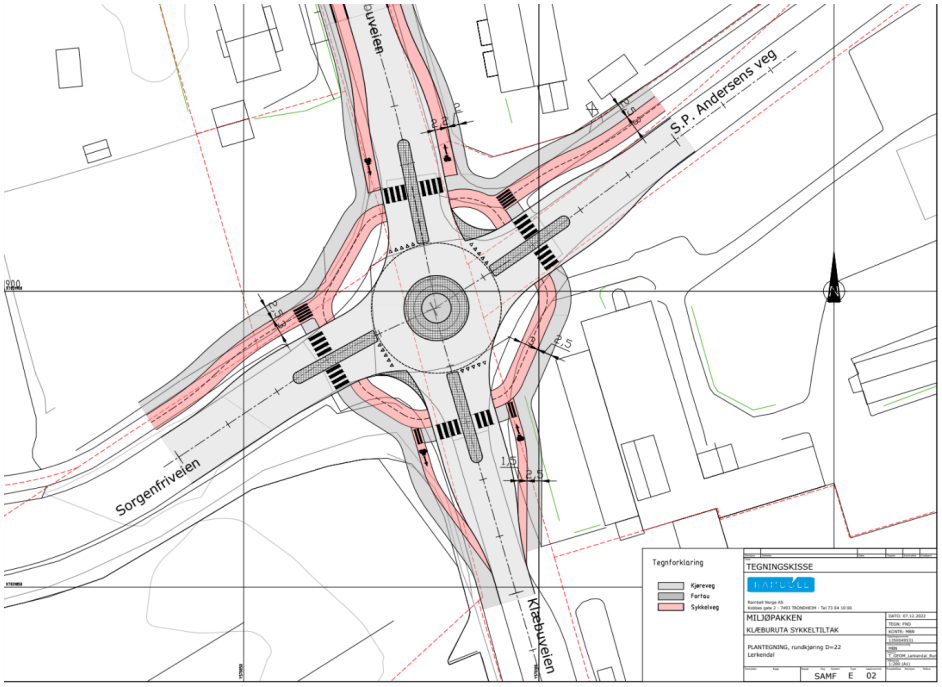
Plankart Lerkendal (delstrekning 13 og 14)



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



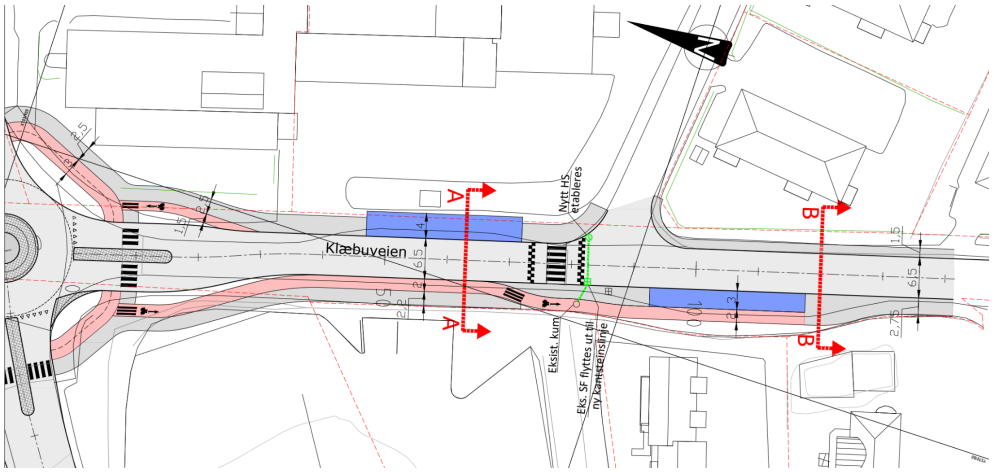
Faseplan for sykkelsignal i kryss med Strindvegen (delstrekning 13)



Plantegning rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15)



Illustrasjon rundkjøring med sykkelring (delstrekning 15) sett mot sør



Plantegning Klæbuveien fra rundkjøring til Øystein Møylas veg (150 meter av delstrekning 16)

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

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ombygging til bredt fortau på vestlig side for å muliggjøre god vinterdrift. Sykkelfelt sørover helt til kryss med fylkesveg, og sykling i blandet trafikk nordover.
Prosjektutløsende:	Smale fortau medfører at gående går i eksisterende sykkelfelt, spesielt på vinteren når snø ikke kan ryddes av fortau. Dagens sykkelfelt er for smale. Manglende sykkelløsning i siste del mot Klostergata/Chr. Fredriks gate.
Helhet/sammenheng:	Del av hovednett for sykkel i vedtatt sykkelstrategi
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Bedre forhold for gangtrafikk gjennom Bakklandet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	DP - byggeplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet framdrift:	Forventet oppstart bygging 3. kvartal 2024 Forventet ferdigstillelse 4. kvartal 2025 Avsluttende arbeider våren 2026.
Samordning andre tiltak:	VA-tiltak, tiltak i Bakklandet
Usikkerhet i prosjektet	

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

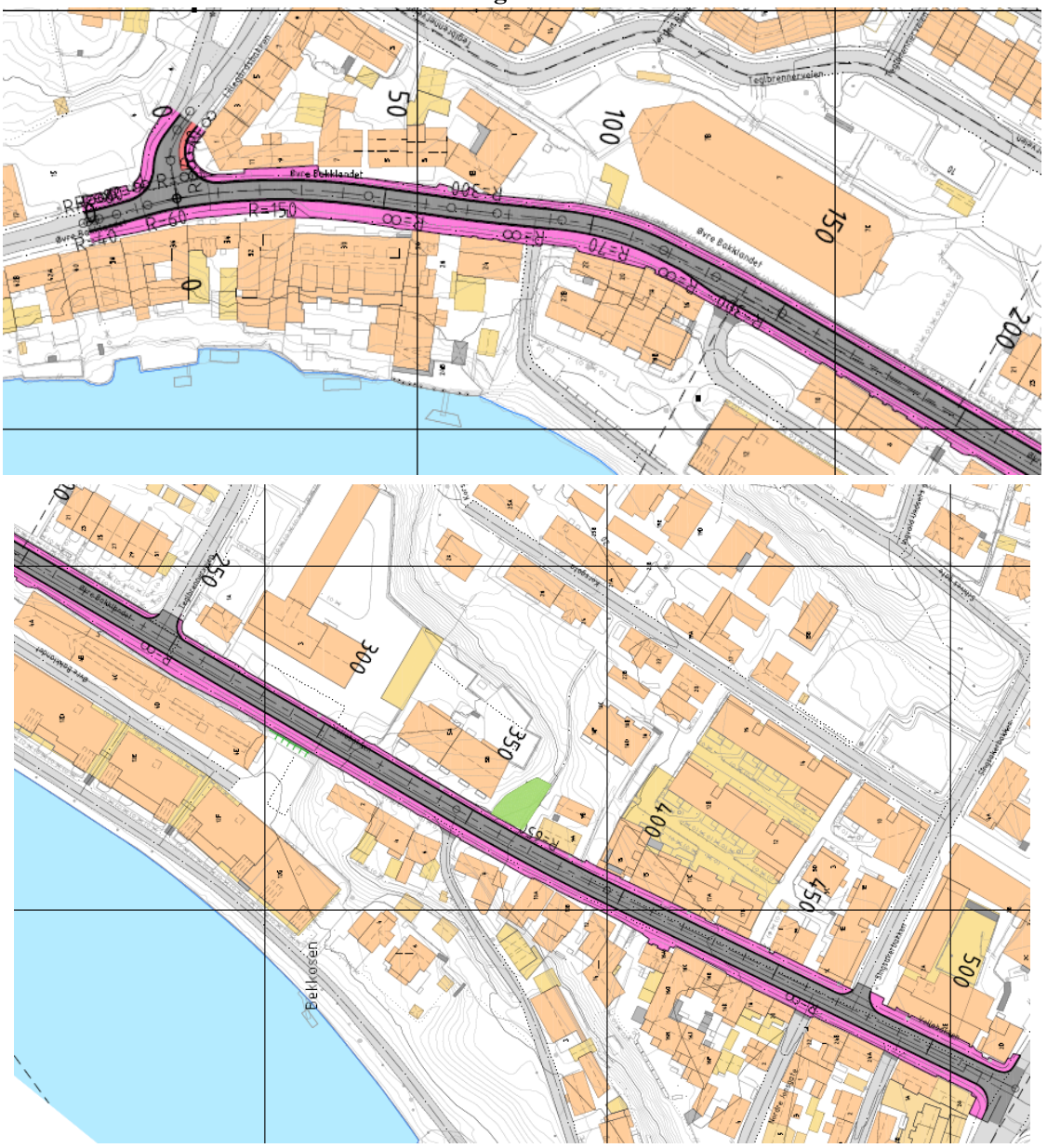
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
37,5	2023	10	23.10.2023	SVV-anslag	2024
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV

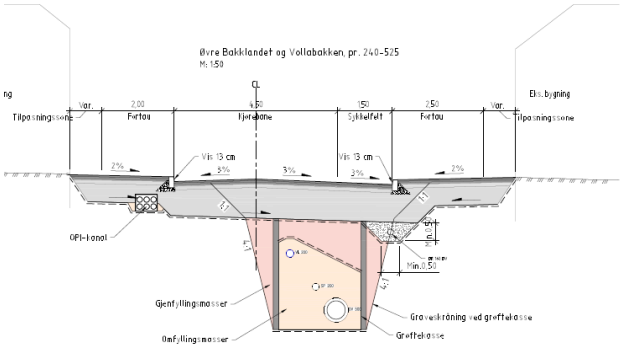
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	10	21,5	3,5		
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE

Delstrekning 7-8 Klæburuta



Plankart Øvre Bakklandet - Vollabakken



Snitt i sørlig del av strekningen

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Brøsetruta- Lillebergvegen- Brøsetvegen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca 900 meter med sykkelveg med fortau, samlet eller separert. Når det gjelder utforming er den delt inn i to delparseller: Lillebergvegen - Kong Øysteins veg og Kong Øysteins veg - Brøsetvegen. Strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er ca 300 meter. Tiltaket omfatter oppgradering av dagens fortau på nordsiden, etablering av separat sykkelveg på sørsiden. Deler av strekningen envegsreguleres. Strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er ca 600 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Deler av strekningen envegsreguleres. Enveisregulering er med for å unngå så store inngrep på privat eiendom, bevare trær samt gjøre det litt mer tungvint å kjøre bil, men enklere og mer attraktivt å gå og sykle. Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen som gir bedre forhold for myke trafikanter.
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. På strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er det kun fortau og sykling i blandet trafikk. På strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er det behov for separering av gående og syklende. Kryssingen over Brøsetvegen er i dag dårlig tilrettelagt for syklende. Strekningene inngår i skoleveg til Eberg skole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole. I følge kvalitetskartleggingen er strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg definert som “komfortabel for få”, mens strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er definert som “komfortabel for mange”. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket gjennomføres på en strekning som inngår i det vedtatte hovedsykkelnettet fra 2014. I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til

	Angelltrøa.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Komplett planforslag levert våren 2022. Planforslaget ble lagt ut på høring 1. desember 2022, med høringsfrist 23. januar 2023.
Forventet fremdrift:	Forventer vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023. Mulig bygging fra 2026-2028.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen, men det kan være aktuelt å samordne tiltaket på denne strekningen med øvrige planlagte tiltak for gående og syklende på Brøsetruta. Det er aktuelt å samordne byggeprosjektet med Trondheim kommunes behov for ledningsfornyelse på strekningen.
Usikkerhet i prosjektet:	Saksbehandlingen har tatt tid. Det er fortsatt usikkert når reguleringsplanen endelig vedtas. Grunnerverv Tilstøtende plan “Eberg skole og idrettsanlegg” påvirker utformingen av løsningen ifbm adkomsten til Eberg skole. Det er i dag en samlet adkomst, men skoleplanen legger opp til to adkomster.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Delstrekning 5 12,5 Delstrekning 6 28,3	2020 2016	40 ?	2021 2019
Merknad: Delstrekning 6; Sigurd Jorsalfars veg, mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen, var planlagt gjennomført i 2019 men det lykkes ikke å komme i mål med grunnerverv. Strekningen er derfor regulert sammen med en lengre strekning og løsninger er endret for å få til bedre sammenhenger og kryssløsninger.			

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

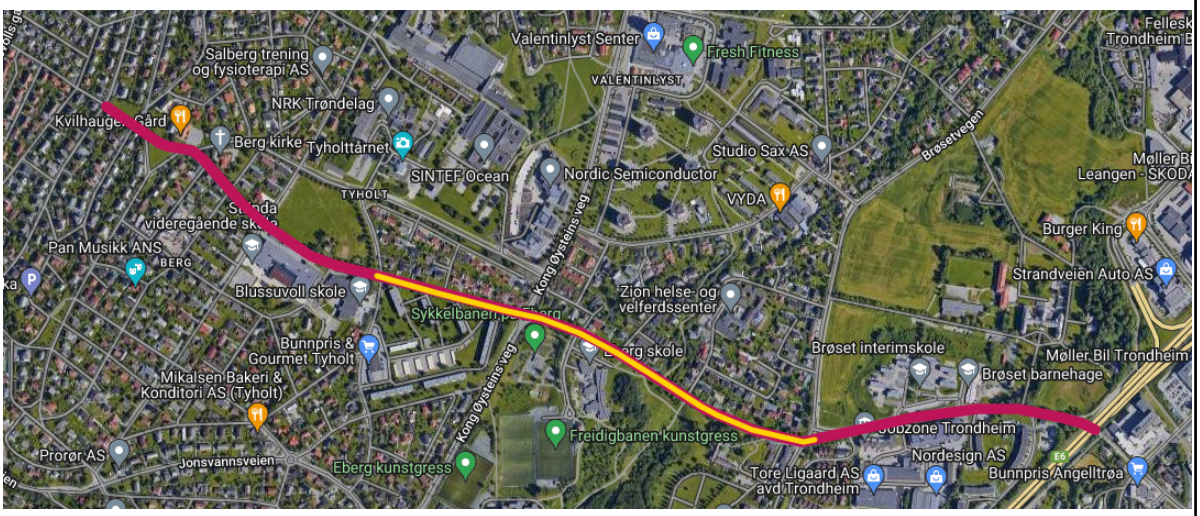
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
68,5	2023	10	08.05.2023	SVV	
Merknad: Anslag basert på reguleringsplan					

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

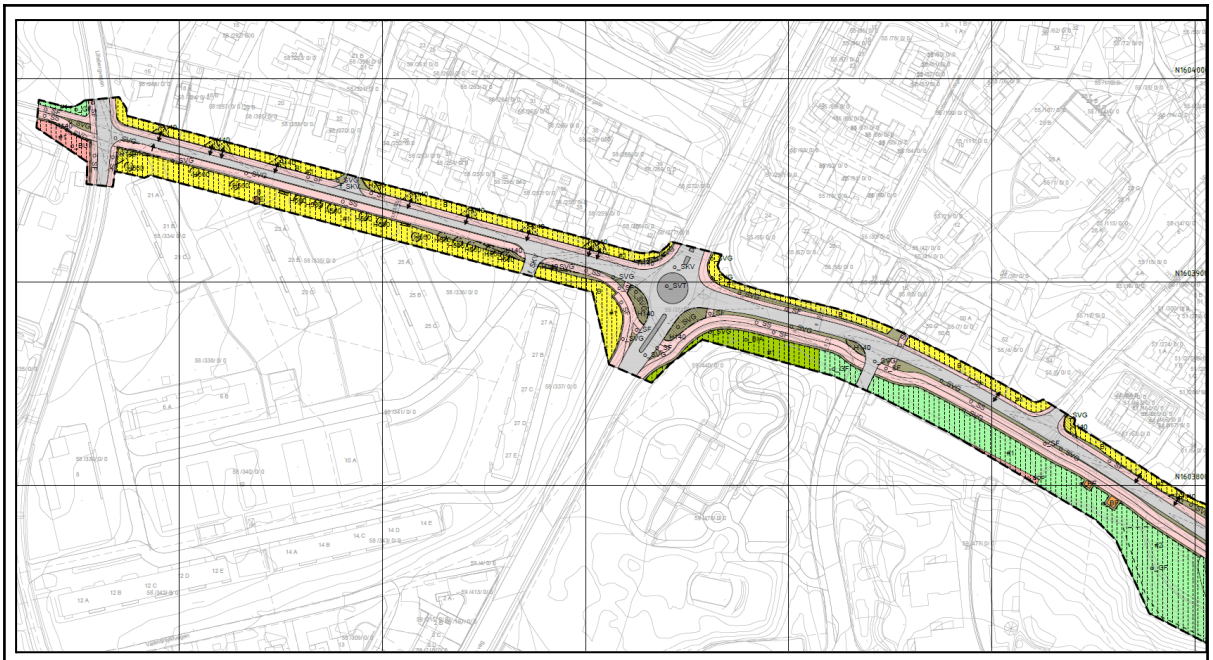
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	33,3 *	6	7,5			
Merknad: * Tildelt i budsjett 2019 for delstrekningen Sigurd Jorsalfars veg mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen.						

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

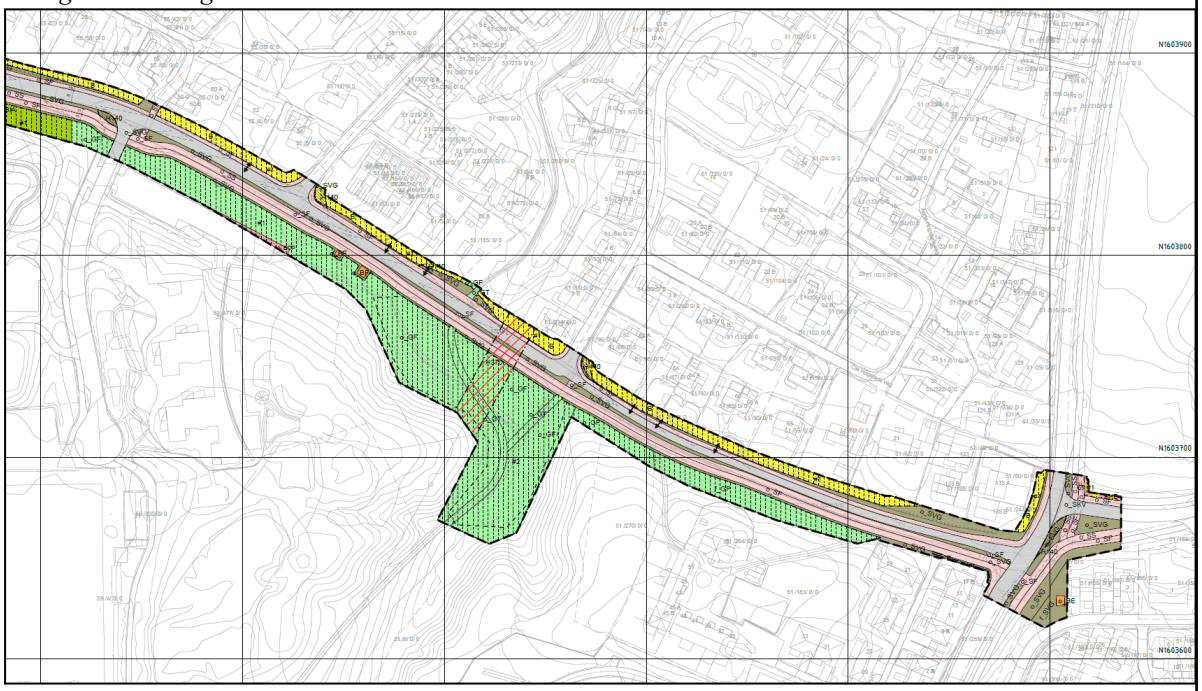
KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen som reguleres er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Planforslag Brøsetruta øst - del 1 datert 1.7.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring.



Planforslag Brøsetruta øst - del 2 datert 1.7.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Brøsetruta, Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Ca 300 meter sykkelveg med fortau, samlet eller separert. På ca 65 meter foreslås det sykling mot envegskjøring for å begrense inngrep i privat areal (hager og kirke).
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende. Det går buss på deler av strekningen. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for mange. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket gjennomføres på en strekning som inngår i det vedtatte hovedsykkelnettet fra 2014. I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Komplett planforslag levert våren 2022. Planforslaget ble lagt ut på høring 1. desember 2022, med høringsfrist 23. januar 2023.
Forventet fremdrift:	Forventer vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023. Mulig bygging fra 2026-2028.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen. Det er aktuelt å samordne byggeprosjektet med Trondheim kommunes behov for ledningsfornyelse på strekningen mellom Kong Inges gate og Harald Bothners veg.

	Det kan være aktuelt å samordne tiltaket på denne strekningen med øvrige planlagte tiltak for gående og syklende på Brøsetruta.
Usikkerhet i prosjektet:	Saksbehandlingen har tatt tid. Det er fortsatt usikkert når reguleringsplanen endelig vedtas. Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
13 mill	2020	40	2021
Merknad:			

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

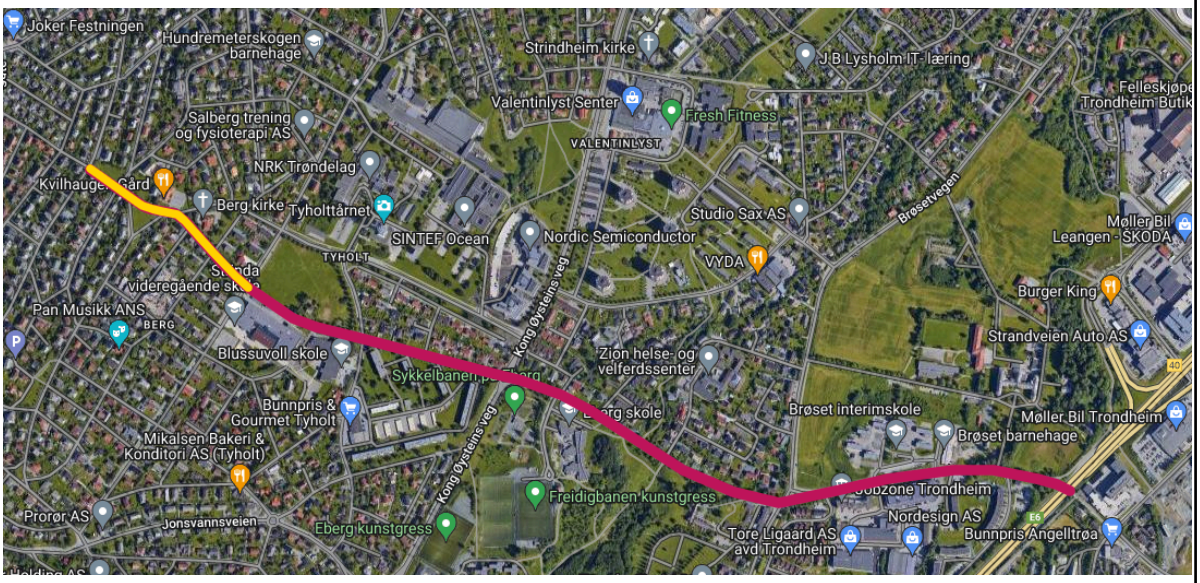
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
20	2023	10	08.05.2023	SVV	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	3		15		
Merknad: *						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart: Strekningen som reguleres er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Planforslag Brøsetruta vest datert 7.2.2022 (Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg) - plankartet som ble lagt ut til høring

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Brøsetruta - Granåsvegen: Brøsetvegen - Henrik Ourens veg**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Strekningen er ca 500 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau og etablering av sykkelkryssinger over tre boliggater og en større adkomst til et nytt boligområde. Strekningen er under regulering av privat utbygger. Løsning for sykkeltiltak er basert på Miljøpakkens forprosjekt.
Prosjektutløsende:	Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Sykkelveginspeksjonen i 2018 påpekte behov for oppgradering av kryssene på strekningen på grunn av uklare vikeforhold til sideveger og adkomster, slik at strekningen fremstår mer enhetlig og mer lesbar for trafikantene. Ombygging til sykkelveg med fortau bidrar til separering av gående og syklende. Strekningen inngår i skoleveg til Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole, samtidig som den knytter boligområder i Trondheim øst til Midtbyen/Tyholt.
Helhet/sammenheng:	I tillegg til denne strekningen er det tre andre reguleringsplaner som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa. Strekningen er en del av vedtatt hovedsykkelnett fra 2014.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)

Planstatus:	Reguleringsplanen “Granåsvegen 1,3 og 9” er under utarbeidelse. Høringsfristen gikk ut 13.3.2023. Privat utbygger.
Forventet fremdrift:	Det forventes vedtatt reguleringsplan i løpet av 2023, slik at arbeidet med byggeplan kan starte i 2024.
Samordning andre tiltak:	Avklares nærmere i byggeplanfasen. Det er per tiden fire reguleringsplaner som involverer sykkelveg med fortau som pågår, i noe ulik fase, inn mot krysset mellom Brøsetvegen/Sigurd Jorsalfars veg/Granåsvegen(Brøsetekra). I tillegg pågår reguleringsarbeid for Bromstadruta (Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen)
Usikkerhet i prosjektet:	Reguleringsplanen utarbeides av en privat forslagsstiller, og Miljøpakken/Trondheim kommune kan derfor i liten grad påvirke fremdriften i reguleringsarbeidet. Grunnlaget for anslaget er basert på materialet fra forprosjektet til Brøsetruta. Det er derfor iberegnet større usikkerhet i anslaget pga prosjektets modenhet.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18 mill *	2020	40	2021
Merknad: * Når det ble gjort kostnadsberegninger i forprosjektet var det med 200 meter som ikke lenger er inkludert i dette prosjektet, men i prosjekt Bromstadruta.			

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

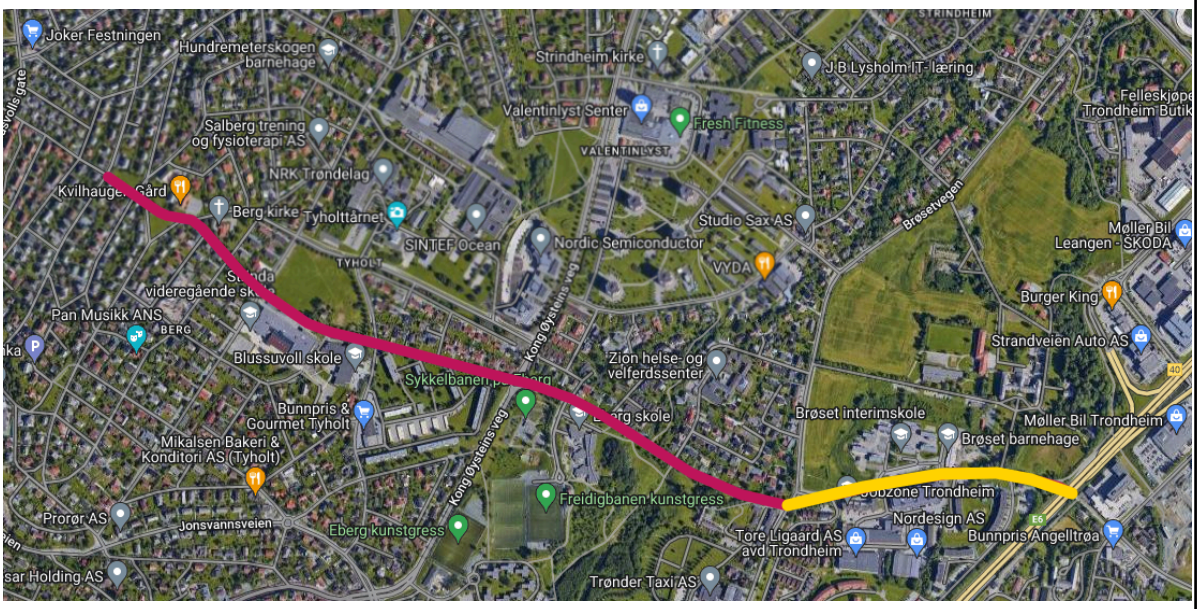
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
18,5	2023	10	08.05.2023	SVV	
Merknad:					

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

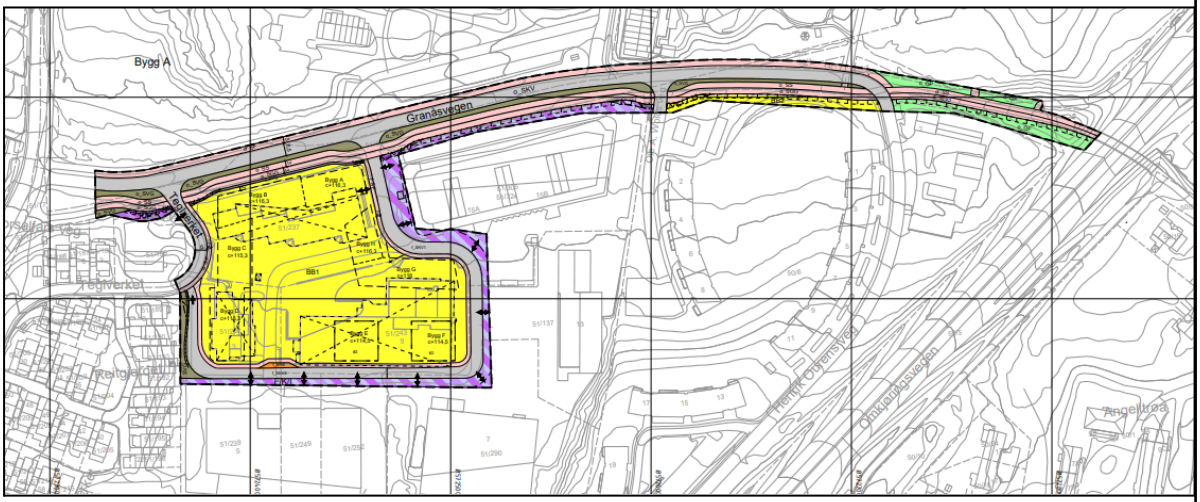
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	3		14		
Merknad: *Strekningen er regulert i privat regi “Granåsvegen 1,3 og 9”, men det foreligger ikke rekkefølgekrav til utbygger om utbygging av sykkelveg med fortau.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult. Strekningen er under regulering av privat utbyggere, men planen har ikke rekkefølgekrav om bygging av sykkelveg med fortau. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre reguleringsplaner under arbeid som til sammen bidrar til at man ved ferdig utbygd anlegg har ca 2 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa.



Reguleringsplankartet som ble sendt på høring og som ble brukt til underlag for anslaget.

PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen, Øst**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan, byggeplan og Utbygging)
Planstatus:	Varsel om oppstart er utført. 1. gangs behandling sommer 2023.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan ila 2023
Samordning andre tiltak:	Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsveien-Blaklivegen - Vest støyskjerming. Fv.6658 Torbjørn Bratts veg – Utleirvegen regulering av Sykkelveg med fortau.
Usikkerhet i prosjektet:	Planprosess og Grunnerverv

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65	2023		
Merknad: Styringsmål hentet i vedtatt HP 23-26. Ikke utført anslag på dette prosjektet			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	7	10	50	23		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA		DATO: 20.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6658 Utleirvegen, Nardokrysset-Steindalsveien**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder sykkelveg med fortau, avkjørsels- og krysssanering, samt etablering av kollektivfelt. Dagens gang- og sykkelveg-tilbud gjøres om til sykkelveg med fortau (bredder: sykkelveg = 4 m/fortau = 2,5 m). En viktig del av tiltaket er å vurdere kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen. Strekningen mellom Nardokrysset (omkjøringsvegen) og Steindalsvegen er på ca. 665 m. Eksisterende forprosjekt kvalitetssikres i 2023.
Prosjektutløsende:	Økt fortetting i området og en økt andel gående/syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen har en unaturlig utforming siden Othilienborgvegen er «gjennomgående», det er behov for å vurdere ulike løsninger i dette kryssområdet som en del av tiltaket. Valg i kryssområdet kan være førende for andre tiltak som f.eks. hvilken side av vegen sykkelvegen med fortau skal lokaliseres.
Helhet/sammenheng:	• Tiltak for å forbedre kryssområdet mellom Utleirvegen og Othilienborgvegen til kunne forbedre framkommeligheten og trafikksikkerheten i området, samtidig som det kan frigi areal til fortau og sykkelveg med fortau. • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). • Syklende vil få en mer effektiv og trafikksikker transportveg. • Avkjørselssanering/kryss-sanering vil forbedre trafikksikkerheten • Vurdering av støytiltak
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5.

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

Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn sommeren 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt desember 2024.
Samordning andre tiltak:	Andre tiltak langs Utleirvegen og Torbjørn Bratts veg (fv. 6658)
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
75,9	2019	+/- 40%	
Merknad: Styringsmålet er basert på anslag fra forprosjekt, 2019 (delstrekning 2 og 3). Gjelder utarbeidelse av byggeplan og bygging (ekskl. Kostnader til reguleringsplan).			

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

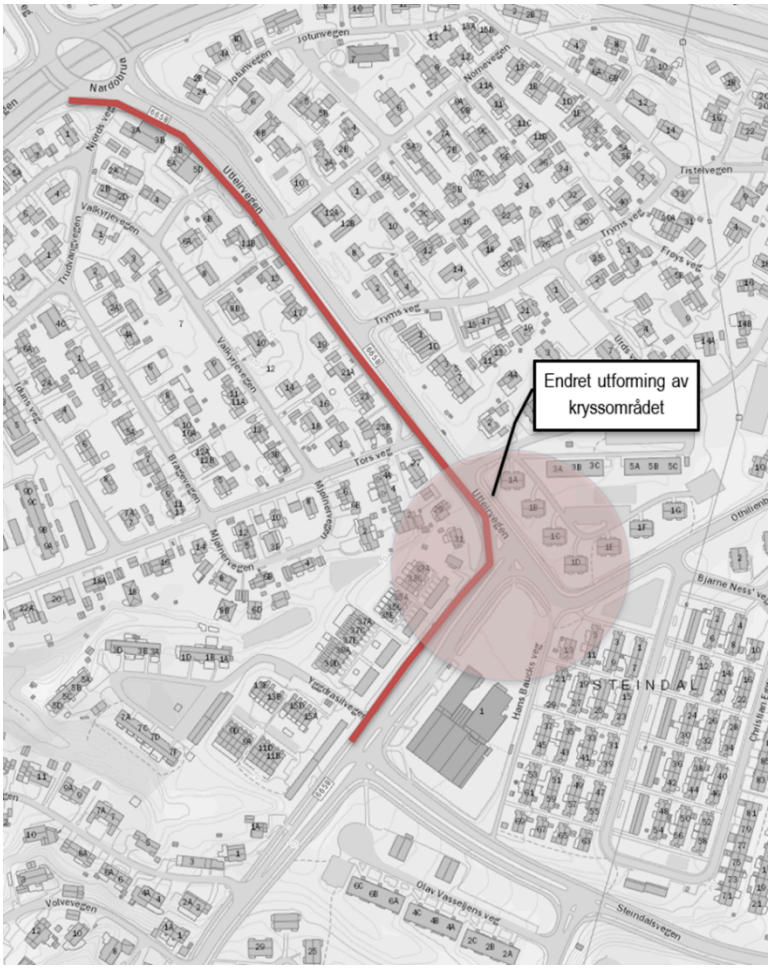
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	10				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE


Endret utforming av kryssområdet
Nordrute
Jotunvegen
Nomevegen
Tistelvegen
Ulbervegen
Valkyrievegen
Trymsvegen
Frøyvegen
Tors veg
Bjarne Ness' veg
Hans Beucks veg
Olav Vassetgens veg
Steindalsvegen
Volvevegen
STEINDAL

PROSJEKTDATA		DATO: 20.03.2023
Prosjektnavn:	**22113S Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Dagens gang- og sykkelveg-tilbud gjøres om til sykkelveg med fortau (bredder: sykkelveg = 4 m/fortau = 2,5 m). Strekningen er på ca. 830 m. Som en del skal det også vurderes bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken og utbedring av kryss og avkjørsler. Eksisterende forprosjekt kvalitetssikres i 2023.
Prosjektutløsende:	Økt fortetting i området og en økt andel gående/syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Holdeplasser må utbedres iht. TK/TRFK sin kollektivstrategi for denne ruta.
Helhet/sammenheng:	• Tiltaket vil kunne bedre/effektivisere kollektivtilbudet på strekningen. • Gående vil få en tryggere opplevelse (skille mellom gående og syklende). Syklende vil få en mer effektiv og trafikksikker transportveg.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til å nå delmål 1-5 i Byvekstavtalen.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Reguleringsplan ikke godkjent
Forventet fremdrift:	Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn i løpet av første kvartal 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt sommeren 2024.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med andre tiltak langs Torbjørn Bratts veg, Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg: • R20210040 • R20220032 • R20210036 • R20210030 Fv6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen (TRFK)
Usikkerhet i prosjektet:	Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser.

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

41,5	2019	+/- 40%	2022
Merknad: Styringsmålet er basert på anslag fra forprosjekt, 2019 (delstrekning 1). Gjelder utarbeidelse av byggeplan og bygging (ekskl. Kostnader til reguleringsplan).			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	10				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Industrivegen - Gang-/sykkeltilbud på vestsiden**
Ansvarlig etat:	*Trondheim kommune*

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utrede tilbud for gående og syklende på vestsiden av Industrivegen mellom Sivert Thonstads veg og Johan Tillers veg. Politisk bestilling i behandling av trafikksikkerhetsplanen for Trondheim i bystyret mai 2021.
Formålet med tiltaket:	Øke trafikksikkerheten og tilgjengeligheten for gående og syklende i området. Mindre deler av strekningen er allerede etablert med sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen og målet er å skape et mer sammenhengende tilbud for syklende og gående.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikksikkerhet og et sammenhengende tilbud. - Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	*Prosjektutvikling ferdig*
Innspill til prosjektfase:	*Detaljplanlegging - reguleringsplan*
Planstatus:	*Tiltaket krever reguleringsplan*
Forventet fremdrift:	*Oppstart reguleringsplan 2024.*
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	*Grunnforhold*

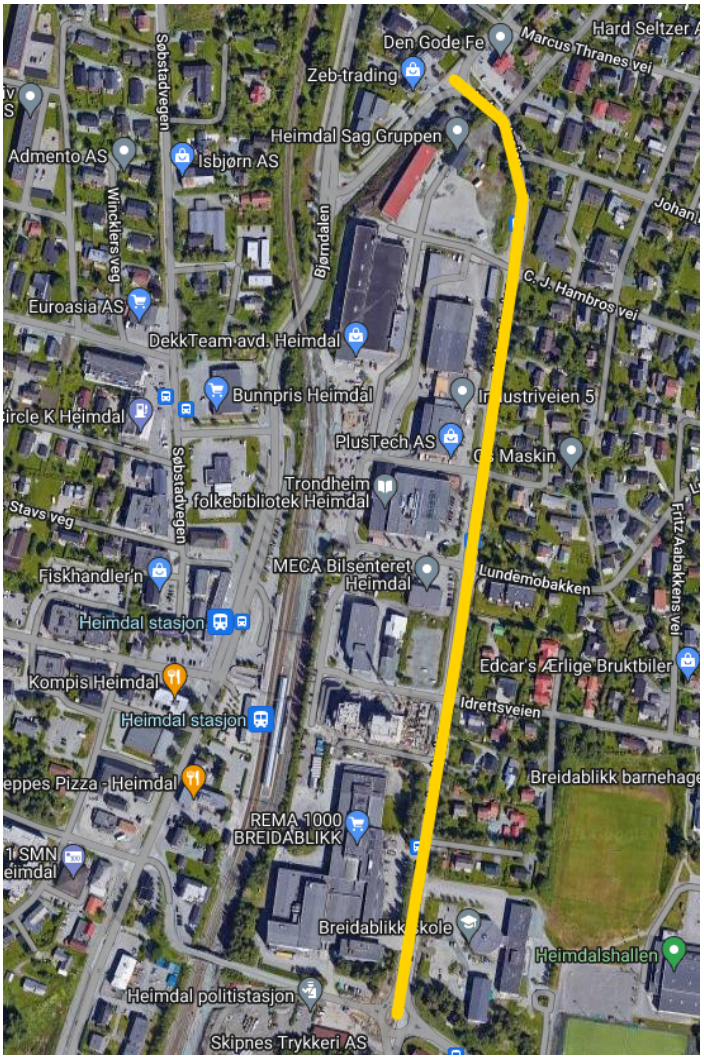
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
81,0	2022	40	PR januar 2023
Merknad:			

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,7	3,5	9,8	67		
Prosjektfase:	Prosjekt-utvikling	Regulering og	Detaljplanlegging - Byggeplan og Grunnerverv	Utbygging		
Merknad: Kostnadsestimat med 40 % usikkerhet.						

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen dette prosjektet gjelder er markert med gult.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Bro Rosenborgbassenget**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. To alternativer for plassering (se figur nederst) vurderes. Brua vil bli ca 90-100 meter lang. Ny bru vil gi en god tidsbesparelse sammenlignet med å gå i de omkringliggende gatene, og vil inngå i en fin trasé langs elva, uten biltrafikk.
Prosjektutløsende:	Formålet med brua er å gi trygg og effektiv gang- og sykkelforbindelse mellom Solsiden/Midtbyen og ny bydel på Nyhavna, samt øvrige bydeler i østbyen. Jernbanen og fylkesveg 706 ligger som en barriere mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn. Ny bru over Rosenborgbassenget vil gi en ekstra adkomst til Nyhavna fra sentrum, og vil bidra til bedre tilgjengelighet for nye beboere på Nyhavna til både Midtbyen og Nedre Elvehavn.
Helhet/sammenheng:	Brua er rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. Brua er vist som ny sykkelvei i forslag til ny kommuneplanens arealdel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Dette prosjektet vil bidra til måloppfyllelse for delmål knyttet til nullvekst og miljøvennlige reiser, og særlig mål om at by- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelige for alle. Ny bru vil inngå i elvepromenaden, langs Nidelva, og er en oppfølging av vedtak om Gåstrategi for Trondheim, om å øke andelen av befolkningen som går 30 eller 60 minutter til reisemål, og øke andelen av befolkningen som er aktive.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) inkludert plan og designkonkurranse.
Planstatus:	Tiltaket er under regulering. Brua er et rekkefølgekrav i kommunedelplanen for Nyhavna.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Reguleringsplan: Vår 2025 Byggeplan: 2025-2027 Utbygging: 2028-2029
Samordning andre tiltak:	Avklares i byggeplanfasen.
Usikkerhet i prosjektet:	Disse usikre faktorene påvirker kostnadsnivået på prosjektet:

	- Forurensede masser - Grunnforhold - Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
77	2020	-30% / +50%	2021
Merknad: Total kostnad avhenger av hvilket alternativ som velges. Alternativ 1: 71 mill Alternativ 2: 77 mill			

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

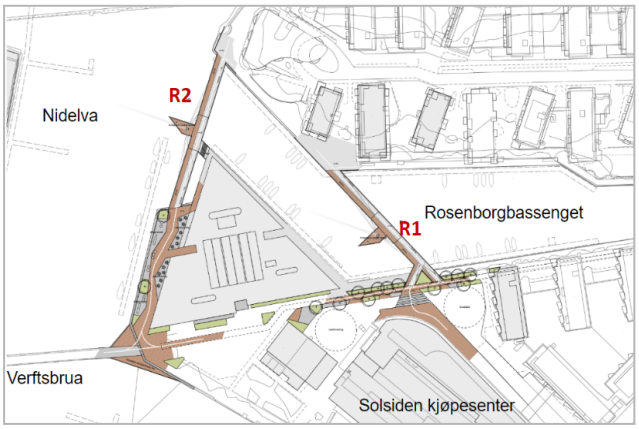
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	10,8*				
Merknad: * 3 mill er forskuttert i PR 55/22.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Skissen viser de to alternativene (R1 og R2) som er utredet i tidlig fase.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Nidarø bru
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Universelt utformet løsning for bru over Nidelva fra Nidarø. Lengde avhenger av konseptvalg: 50-250 meter. **Bakgrunn** I Miljøpakkens årsbudsjett 2018 er det satt av planmidler til oppgradering av eksisterende gangbru over Nidelva ved nye Spektrum på Øya. Dagens bru er ikke universell utformet. Bygging av bruer som gir god tilgjengelighet for gående og syklende til Spektrum og Øya er et viktig tiltak for å begrense bilkjøring i Klostergata og i Trondheim generelt. Strekningen inngår som en delstrekning av hovedruta på sykkel mellom Ila og Elgeseter (Øyaruta). **Oppgave og krav til innhold** Utredning av alternative utforminger av ny bru med kostnadsberegninger. Nytten og kostnaden med ny bru sammenlignes med en enklere løsning hvor universelt tilbud ivaretas med tilrettelegging i terrenget på siden av eksisterende gangveg. Utredningen fremlegges for Programrådet. Forprosjektet vil kunne danne grunnlag for videre arbeid med reguleringsplan for ny bru.
Prosjektutløsende:	Adkomst til Nidareid bru på Øya-siden ble oppgradert i forbindelse med byggingen av Spektrum, og ivaretar universell utforming. Adkomst til brua på Ila-siden, ved Ilen kirke, ivaretar ikke universell utforming. Tiltaket skal løse dagens situasjon med at eksisterende bru ender i en bratt bakke som ikke oppfyller krav til universell utforming. Tiltaket skal gi bedre og mer direkte gang- og sykkelforbindelse mellom Ila og Øya.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Tiltaket vil gjøre det bedre å benytte gange, sykkel og kollektiv (både tog og buss) til Trondheim Spektrum, et besøksintensivt reisemål i Trondheim, og er slik i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen. Tiltaket vil gi en bedre forbindelse mellom Ila, som har en høy andel studenter bosatt, og Øya/Gløshaugen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Dette prosjektet vil bidra til måloppfyllelse for delmål knyttet til nullvekst og miljøvennlige reiser, og særlig mål om at by- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelige for alle.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Ikke regulert
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Reguleringsplan: Vår 2025 Byggeplan: 2025-2027 Utbygging: 2028-2029
Samordning andre tiltak:	Prosjektet må ta hensyn til ev. prosjekter i tilknytning til jernbanen. Det bør også sees i sammenheng med, men er ikke avhengig av, tiltak i Kongens gate og Vollgata.
Usikkerhet i prosjektet:	Omfang av prosjektet (kostnad, kompleksitet, fremdrift) avhenger av valg av alternativ. Prosjektet vil legges fram for politisk vedtak tidlig, for å ev. nedskalere antall alternativer. For enkelte av alternativene er det en risiko for å få innsigelse til reg.plan, pga mange verneverdier. Enkelte interessenter ønsker ny bru som dimensjoneres for større kjøretøy (leveranser til Spektrum, utrykningskjøretøy). Finansiering for økt omfang i prosjektet er ikke avklart.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
180	Mars 2022	-30 % / + 50 %	2021
Merknad: Total kostnad avhenger av hvilket alternativ som velges. Dyreste alternativ for ny bru er oppført som utredningsestimat. Prisvekst i materialer og transport er inkludert i beregnet kostnad. (Notasjon N0 etc. henviser til navn på alternativene i konseptrapporten.) Beregnet prosjektkostnad per alternativ er: N0: 37 mill N1: 114 mill N2: 111 mill N3: 180 mill N4: 121 mill			

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

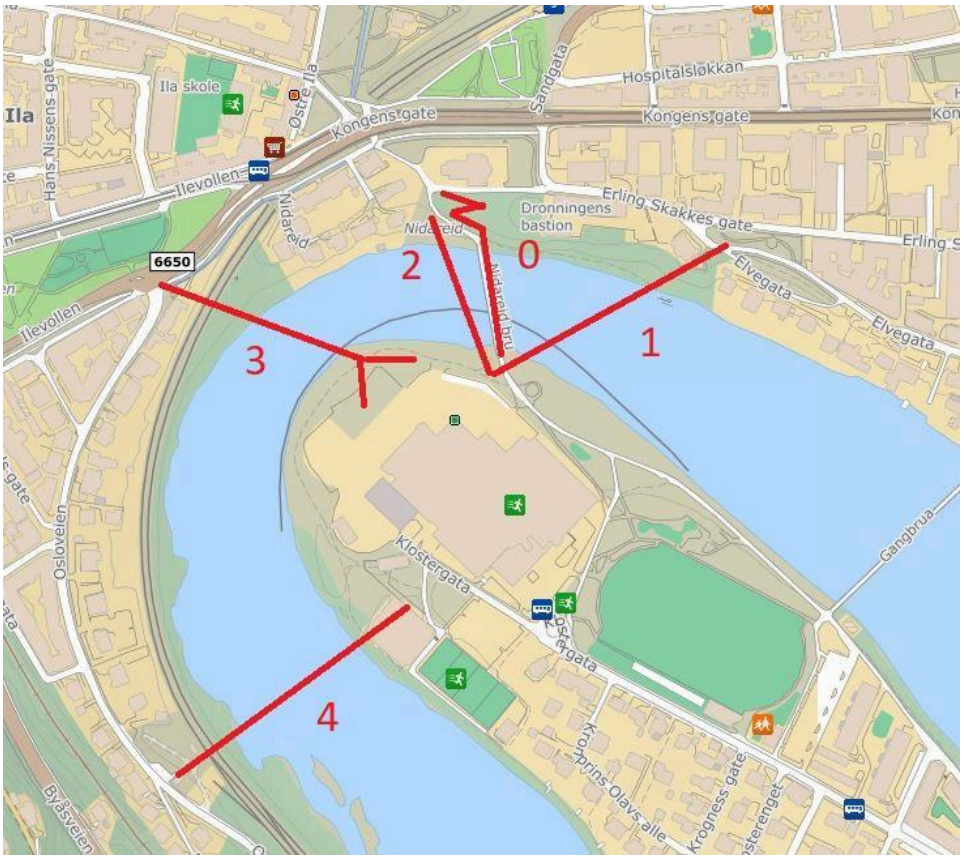
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	12,5*				
Merknad: * 1 mill kr (bompenger) er forskuttert i PR 55/22 fra årsbudsjett 2023 til finansiering av reg.plan. Total kostnad for reg.plan er estimert til 12,5 mill. kr. 0.5 mill kr tidligere bevilget for prosjektutvikling.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Kartet viser konseptene (omtrentlig plassering) som er behandlet i konseptrapporten. Tallene i figuren refererer til navnene på alternativene - N0, N1, N2, N3 og N4.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Kongsvegen og nedre/øvre Flatåsveg**
Tiltaksområde:	TS/Sykkel
Vegkategori:	Kommunal
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune
Siste oppdatert	20.04.2023

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Tiltaket gjelder Kongsvegen fra Saupstadringen(nord) til Nedre Flatåsveg. Denne strekningen binder Saupstad og Flatåsen sammen, men er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, på tross av et manglende tilbud. Det er etablert en metrobussholdeplass på strekningen som trolig genererer mer gangtrafikk enn tidligere. Fartsgrensen er 60 km/t og trafikkmengden er 14.000. Høyt fartsnivå og høy trafikkmengder er ingen god kombinasjon trafikksikkerhetsmessig med dårlig/ingen tilrettelegging for myke trafikanter.
Formålet med tiltaket:	Denne strekningen skal bli trafikksikker og trygg å ferdes på for myke trafikanter.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet bidrar til at det blir enklere og tryggere å reise miljøvennlig. Oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafikksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - regulering
Planstatus:	Tiltaket utløser behov for ny reguleringsplan.
Mulig utbyggingsperiode:	2025-2026
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet	- ervervskostnader og kostnader til midlertidig beslag og istandsetting - endring i omfang og kvalitet - klimakrav, fossilfri drift evt. utslippsfritt - eventuelt forurenset grunn - eller kostnader på grunn av vanskelige grunnforhold - markedssituasjon

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

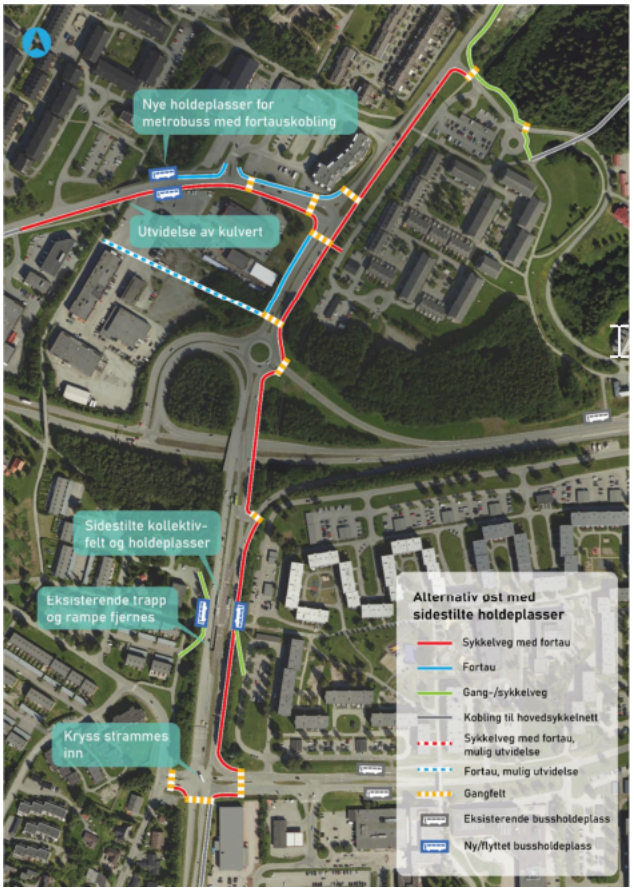
(mill. kr):			
125,4	2023	40%	2024
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**		
Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		2,5	2,5			120,4
Merknad: 1,5 millioner tidligere bevilget til PU er ikke inkludert i tabell						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Tordenskiolds gate / Smedbakken**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 380 meter sykkelveg: ● Erling Skakkes gate (Delstrekning (DS) 1): 100 m sykkelveg med fortau nordre side mellom Smedbakken og sykkelhotellet ved teateret ● Smedbakken (DS 2): 130 m sykkelveg med fortau vestre side ● Tordenskiolds gate (DS 3 og 4): 150 m sykkelveg med fortau vestre side ● Stenging av kryss C, Hans Hagerups gate ● Trapeshump ved kryss B, Smedbakken ● Ombygging av kryss med Kongens gate (Kryss D): kortere gangfelt nordre side, sykkelsignal over vestre arm av krysset ● Ombygging av kryss med Sandgata (Kryss F): kortere gangfelt søndre og østre side, sykkelsignal over vestre arm av krysset.
Prosjektutløsende:	*Plan for sykkeltiltak på kommunal veg* (Bystyret 25. mars 2021) *Gatebruksplan for Midtbyen* (Bystyret 25. mars 2021).
Helhet/sammenheng:	Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt *Gatebruksplan for Midtbyen*. Tiltak (5a) i *Plan for sykkeltiltak på kommunal veg*.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. Bedre framkommelighet for gående med universell utforming av fortau og kryss.

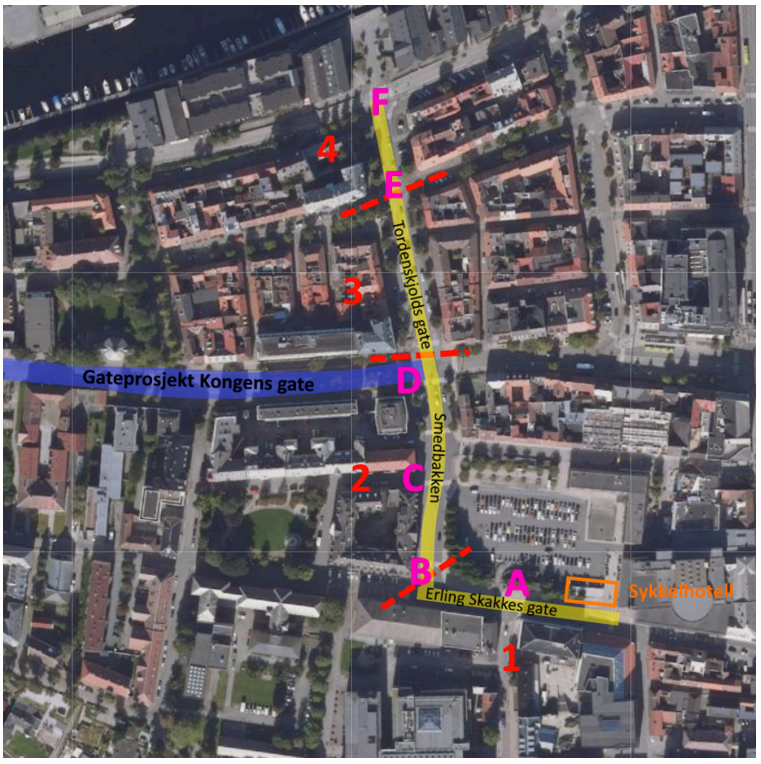
STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2026
Samordning andre tiltak:	Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann). TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR)
Usikkerhet i prosjektet:	Kulturminner i grunnen ifm VA-tiltak og og øvrige vegtiltak. Forutsetter vedtak i formannskapet, da prosjektet er lokalisert i Midtbyen. Vedtak om finansiering kommer tidsnok til at muliggøre totalentreprise i gateprosjektet Kongens gate.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
58	2023	+40 % / - 20 %	2024
Merknad:			

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

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

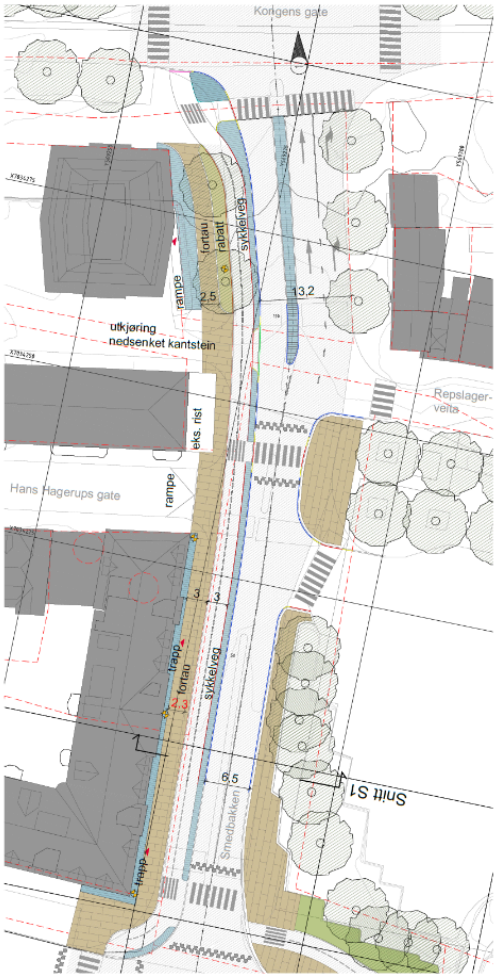
KART/PROSJEKTSKISSE

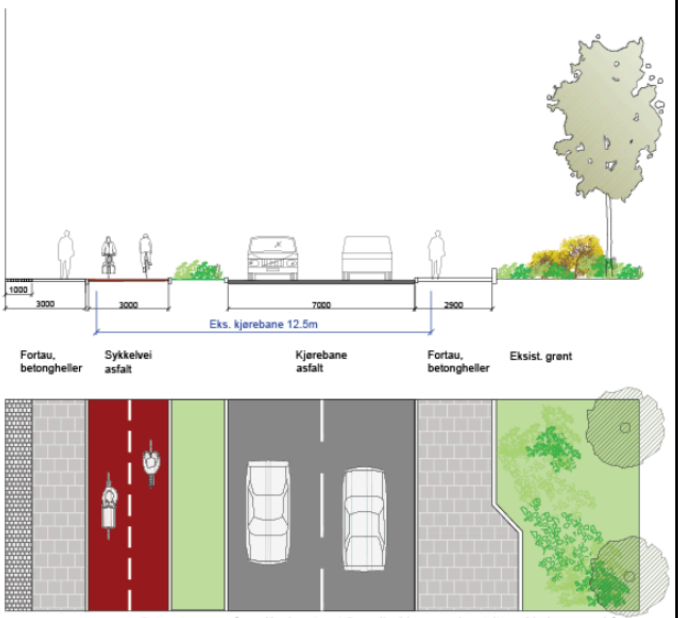


Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken



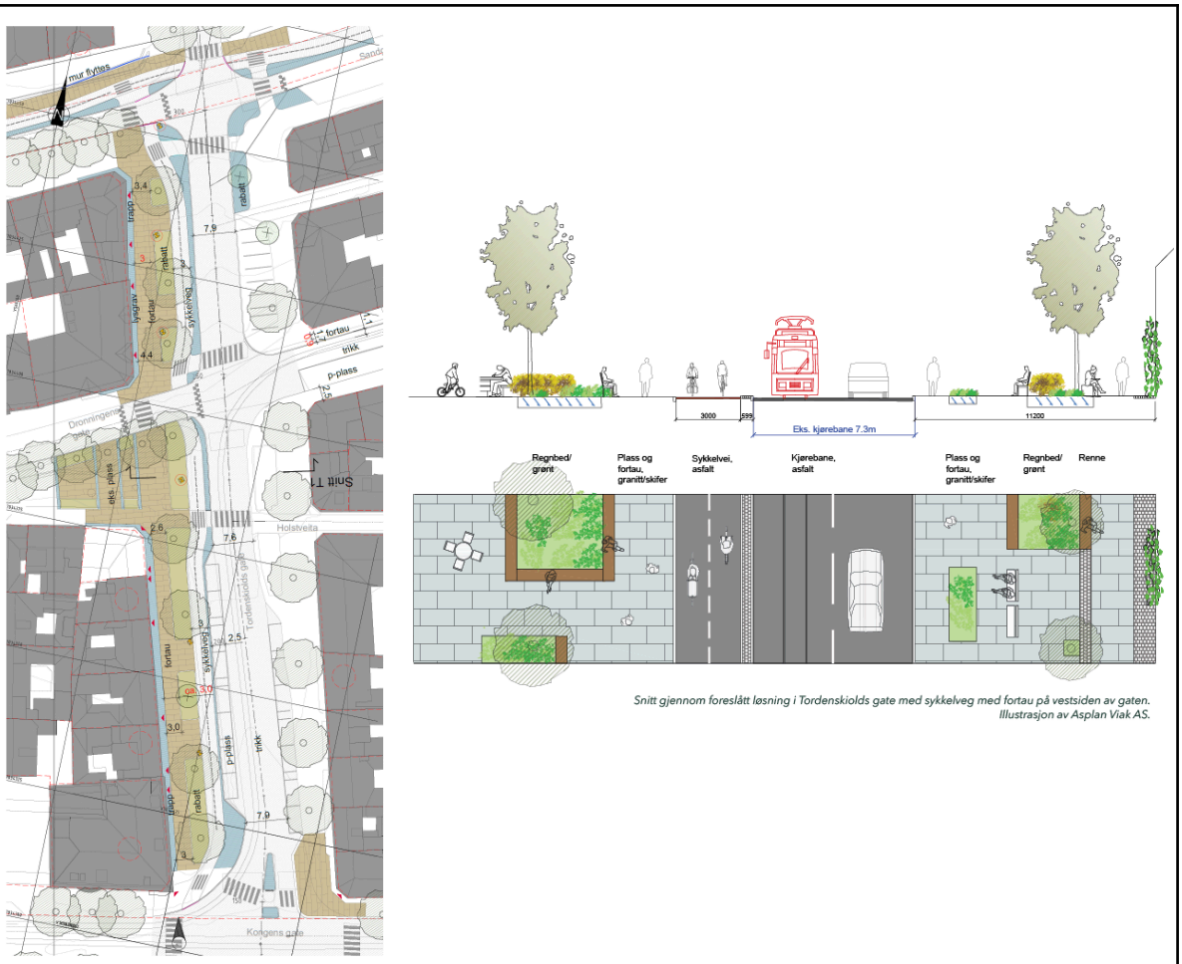
Figur : Delstrekning 1: Erling Skakkes gate vest for Trøndelag teater





Snitt gjennom foreslått løsning i Smedbakken med tosidig sykkelveg med fortau. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur : Delstrekning 2: Smedbakken: Sykkelveg på vestre side



Snitt gjennom foreslått løsning i Tordenskiolds gate med sykkelveg med fortau på vestsiden av gaten. Illustrasjon av Asplan Viak AS.

Figur: Parsell 3-4: Tordenskiolds gate: Sykkelveg på vestre side

PROSJEKTDATA		DATO: 31.03.2023
Prosjektnavn:	**22121S/22122S/22123S Hovedsykkelveg, Heimdal-Selsbakk**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen en strekning på ca 4,2 km blir delt opp i to delstrekninger med en reguleringsplan for hver (I årsbudsjett 2022 lå dette som tre delstrekninger. Del 1 og del 2 fra 2022 er nå slått sammen til Søbstadvegen - okstadøy, og Del 3 fra 2022 er Okstadøy - Selskbakk): ● Søbstadvegen – Okstadøy ● Okstadøy - Selsbakk Strekningen er en del av hovedsykkelruta “Heimdalsruta” Det planlegges ny hovedsykkelveg med fortau som omfatter en utvidelse av dagens gang- og sykkelveg som skiller gående og myke trafikanter med lav hastighet fra syklende i Bjørndalen. Bredder og utforming planlegges med utgangspunkt i Håndbok N100 Veg og gateutforming og «Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim». Prosjektet vil vurdere flere bredder på sykkelvegen og på fortauet. Maksimal bredde vil være 4 meter på sykkelvegen og 2,5 meter på fortauet. Smalere løsning kan være aktuelt. Prosjektet skal vurdere planfri kryssing med sykkelbru i Forsøkslia.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud, for å nå fylkestingets mål om at Trondheim skal være landets beste sykkelby. Økt fortetting i området, en økt andel gående/syklende og tilstøtende strekninger med oppgradert/forbedret tilbud for gående og syklende medfører at dagens tilbud er underdimensjonert mht. dagens behov. Det er mange syklende på strekningen og ruta inngår som en del av de mest brukte pendelrutene til/fra Trondheim sør. Fall/stigning på strekningen (og el-syklister) gir høy hastighet på syklistene, som ikke er separert fra gående. Dette i sammenheng med den høye andelen syklende gir svært utrygge forhold for gående. Farlige kryssområdet ved Nyveilia og ved Forsøkslia.

Helhet/sammenheng:	Strekningen er den del av hovedvegnett for sykling i Trondheim. Sykkelveg med fortau vil bidra til et sammenhengende system (uten systemskifte) mellom Heimdal og Trondheim. Tiltaket følger opp Fylkestingets vedtok i sak 76/20 om økt sykkelsatsing i Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Rammebetingelser i Byvekstavtalen for 2019-2029 gir føringer for sykkelsatsingen. Det er et overordnet mål i Byvekstavtalen at all vekst i persontransport i storbyområder skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette målet bidrar til å redusere klimagassutslipp, luftforurensing, kø og støy, og har stor betydning for å utvikle byer og tettsteder til å bli mer attraktive og bærekraftige. Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5. Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafikksikkerhet og færre forsinkelser. Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å sykle, og at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Dette vil være et ledd i å oppnå Miljøpakkens mål. Strekningen er også i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging
Planstatus:	Det er utarbeidet planinitiativ og bedt om oppstartsmøte med Trondheim kommune for reguleringsplanen. Byggeplan ikke igangsatt.
Forventet fremdrift:	Vedtatt reguleringsplan del nord 2024 og del sør 2025.
Samordning andre tiltak:	Koordineres med Statens vegvesen sin regulering i nord mot Sluppen, reguleringsplan for Forsøkslia og Trondheim kommune sine planer for gang- og sykkelveg langs Forsøkslia.
Usikkerhet i prosjektet:	Dårlige grunnforhold - resultatet av grunnundrsøkelser kan ha stor betydning for økonomi og valg av løsning. Marked, grunnerverv, anleggsgjennomføring og uskkerheter knyttet til reguleringsplanprosesser. Leirelva er viktig bekkedrag for anadrome laksefisk.

	STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
	Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
Søbstadvegen - Okstadøy	354	2023	40%	2022
Okstadøy - Selsbakk	298	2023	40%	2022
	Merknad:			

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

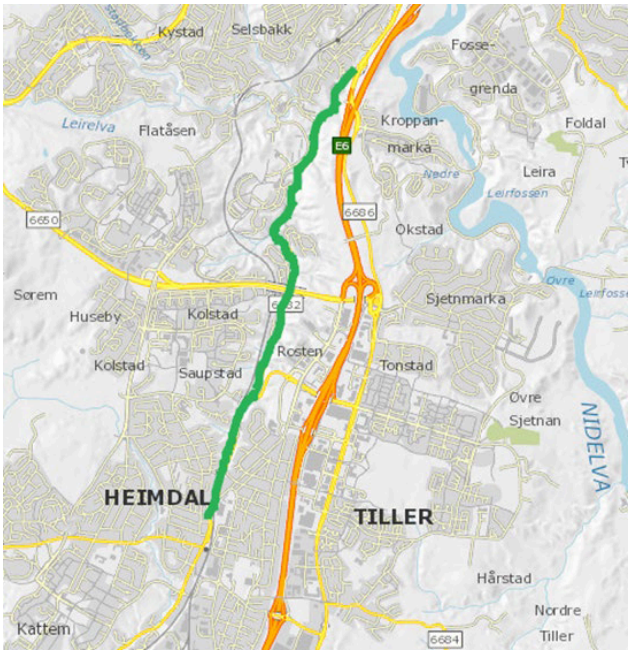
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad: gjelder for reguleringsplanlegging.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
Beløp (mill):	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Søbstadvegen - Okstadøy	3,5	2	10	163	175	
Okstadøy - Selsbakk	3,5	20	100	163	12	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen Heimdal – Selsbakk markert med grønn farge.

PROSJEKTDATA		DATO: 28.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fv. 6660 Jonsvannsveien på Dragvoll er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim. For å nå ønsket kvalitet på strekningen er det behov å oppgradere dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Tiltaket inkluderer forkjørsregulerte sykkelkryssinger i tråd med oppdaterte retningslinjer fra Vegdirektoratet. Strekningen går langs NTNU sin eiendom fra Bergheim til kryss Stokkanhaugen. Tiltaket vil passere nylig bygd stasjon for metrobuss på Dragvoll som har tatt høyde for sykkelvegen. Tiltaket vil gå gjennom nytt signalanlegg i krysset Jonsvannsveien x Loholt allé. Signalanlegget har tatt høyde for sykkelvegen og vil inkludere eget sykkelsignal. Utbygging av disse to prosjektene bør samkjøres
Prosjektutløsende:	Bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport, tilgjengelighet og trafikksikkerhet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket kan gjennomføres uten reg.plan med frivillig avtale med NTNU
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse byggeplan 2024
Samordning andre tiltak:	Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé
Usikkerhet i prosjektet:	Fremdrift: Byggeplan kan utløse behov for reguleringsplan.

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

Merknad:			

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

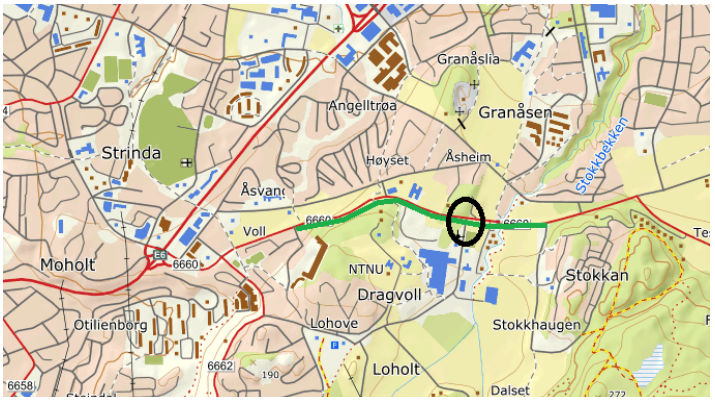
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

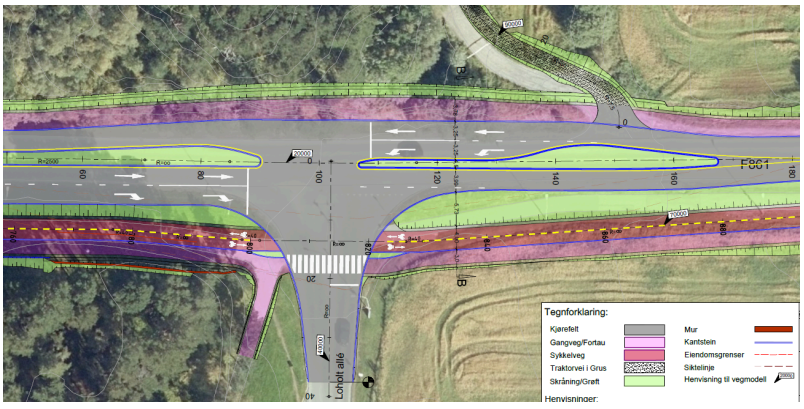
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1	5				
Merknad: 5 mill til detaljplanlegging i 2024						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Signalanlegget er markert med ring, mens planlagt sykkelveg er markert med grønn strek



Planlagt utforming av krysset Jonsvannsveien x Loholt allé med eget sykkelsignal

PROSJEKTDATA		DATO: 31.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 950 GS Reppe-Være**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	1800m Gang og sykkelvei, med 25 meter G/S kulvert under Reppekrysset, nytt løp i kulvert under Fv. 950 for Reppesbekken, støyskjerming mot Fv. 950 av boliger på Være. Ny G/S knyttes sammen med park & ride på Være.
Prosjektutløsende:	Manglende G/S vei langs FV950, 80 sone på deler av strekket som er skolevei for barne, ungdomskole og vidregående, høy ådt krav om støyskjerming av boligfelt på Være, tilknytting av park & ride på Være.Sykkelveien er ønsket av Malvik Kommune.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket en del av satsing i Miljøpakken for bedring av gang og Sykkelveinettet samt bedre tilgang mot park & ride Være Understøtter av arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedrer område for syklende , sikrere skolevei, bedrer tilknyttningen mot Malvik.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan godkjent, byggeplan ferdig
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse 3. kvartal 2023
Samordning andre tiltak:	Trafikkavvikling mot Nye Veier
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv og kvikleiresoner, trafikkmengde opp mot E6 prosjekt.

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

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

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

69,3	2021		01.12.2021	Byggherreoverslag	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	39,9	41,5				
Merknad: Med reelle indekser, og 2,8% som budsjettert indeks for 2023, blir styringsramme i 2023-kr 81,4. Finansieringsbehov baseres på dette						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Fv. 6680 Bratsbergveien, Baard Iversens Veg – Leirfossveien
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Sykkelveg med fortau, 400 meter lang, 3,0 meter + 2,5 meter bredde ihht. Formingsveileder for Trondheim kommune. Del 1: Baard Iversens veg-Sluppenvegen. Del 2: Sluppenvegen-Klæbuvegen/Leirfossvegen.
Prosjektutløsende:	Bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende. Øket sikkerhet for skoleelever, Nidarvoll skole dobler antall elever.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende. Ny KPA for Trondheim skal redusere transportbehovet gjennom mer fortetting i sentrumsområder. Helhetlig og separert sykkelveg med trygge krysningspunkter vil føre til at flere velger å sykle. Mindre foreldrekjøring til skole og fritidstilbud.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging for del 1. Neste fase er Detaljplanlegging (Byggeplan) del 2.
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging
Planstatus:	Vedtatt reguleringsplan R20180026. Byggeplan for del 1 er ferdigstilt.
Forventet fremdrift:	Utbygging del 1 er forventet utført innen 3.kvartal 2024. Detaljplanlegging del 2 kan starte i 2024. Utbygging del 2 tidligst 2025.
Samordning andre tiltak:	Trondheim Kommune og åpning av Fredlybekken, gangfelt og trafikksikkerhet for skoleelever.
Usikkerhet i prosjektet:	Trondheim Kommune og åpning av Fredlybekken, gangfelt og trafikksikkerhet for skoleelever.

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

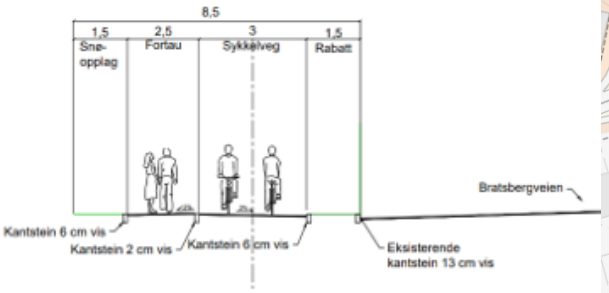
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):		0,5	9,5 + 1	9		

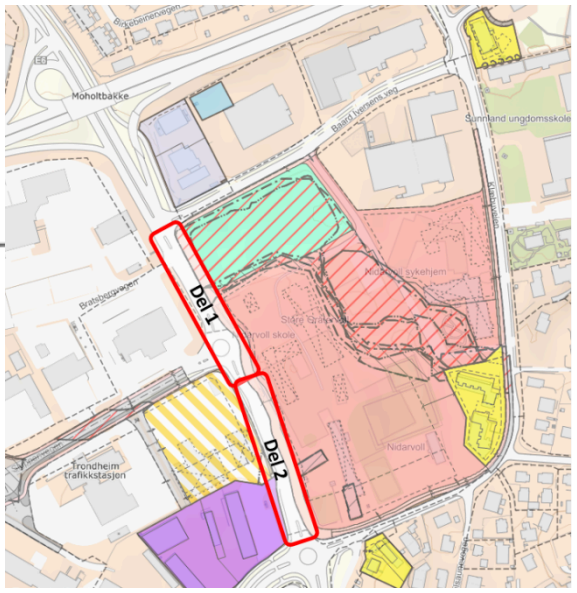
Merknad:

År	**Fase**	**Kostnad**
2023	Planlegging	0,5 mill
2024	Byggeplan og utbygging del 1	9,5 mill
2024	Byggeplanlegging del 2	1,0 mill
2025 (tidligst)	Utbygging del 2	7,0 mill

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

KART/PROSJEKTSKISSE





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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Det er ikke behov for reguleringsplan
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging og utbygging 2024-2027
Samordning andre tiltak:	Avklares under detaljplanleggingen
Usikkerhet i prosjektet:	Politiske vedtak av plassering Løsninger for sikker sykkelparkering, så som sykkelhotell og sykkelskap, før ofte med seg økt driftskostnad for Trondheim Parkering.

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

(mill. kr):			
Merknad:			

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

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

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

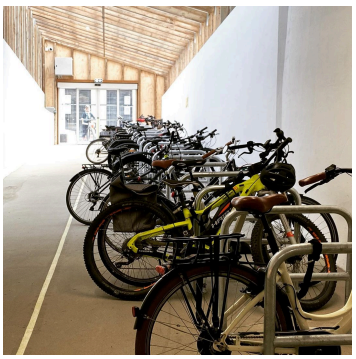
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	5	5	5	5	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - 8 sykkelskap ved Pirbadet



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - Leütenhaven sykkelhotell





Eksempler på smarte/sikre sykkelstativ som man ønsker å pilotere innenfor disse midlene. I første omgang er sykkelhotellet på Leuthenhaven aktuell.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Vinterdrift sykkel kv**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter på kommunal veg for å sikre god framkommelighet og opplevd trygghet i vinterhalvåret. Fra og med årsbudsjett 2014 har forsterket vinterdrift inngått i Miljøpakken som et ledd for å nå målene om økt sykling. Siden 2014 har antall kilometer forsterket drift langs kommunal veg økt årlig. Tiltaket er en videreføring av nivået for vinterdrift fra 2021/22-sesongen (44 km, 7 mill kr) i tillegg til et forslag til økning på 1,5 mill for å drifte totalt 59 km (8,5 mill kr). En relativt stor økning i antall km pga. nye avtaler på vinterdrift fra høsten 2022. For vinteren 2023/2024 foreslås det forsterket drift på drøyt 59 kilometer (ca 18 km GsA og 41 km GsB), se figur 1. Utkast for økning året etter (2024/2025) er også foreslått, se figur 2. Omfang avhenger av når prosjekter blir ferdig. Fortsatt gjenstår over en tredjedel (30 km) av vedtatt hovednett for sykkel langs kommunal veg som ikke har forsterket drift. Mange kilometer sykkelanlegg utenom vedtatt hovednett har også dårlig vinterdrift. Tidligere avtalt for vinteren 2021/2022 (kostnad 7 mill kr/år): GsA 17700 meter GsA GsB 26300 meter GsB Sum 44000 meter forsterket drift 2023/2024 med foreslåtte tillegg (14,7 km GsB): GsA 17700 meter GsA GsB 41000 meter GsB Sum 58700 meter forsterket drift
Prosjektutløsende:	Framkommelighet og opplevd trygghet er dårlig ved ordinær kommunal vinterdrift av fortau, GS-veg og sykkelveg (der brøyting starter først ved snødybde 5 cm, og gjennomføringstid er 10 timer.). Forsterket drift praktiseres etter to standarder ihht håndbok R610: ● Barvegstandard (GsA): Kosting og salting brukes for å oppnå bar asfalt. Gjennomføringstid 2 timer mellom klokka 06-23. ● Vintervegstandard (GsB): Brøyting for å oppnå maks 1 cm løs snø. Gjennomføringstid er 3 timer mellom klokka 06-23. ● Forbedring opp til GsB og GsA finansieres av Miljøpakken.
Helhet/sammenheng:	Sikrer sammenheng i sykkeltilbudet året rundt
Bidrag til måloppfyllelse:	Enklere å velge miljøvennlig transport. Bedre framkommelighet og

	opplevd trygghet å sykle og gå langs viktige sykkelruter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	-
Innspill til prosjektfase:	Gjennomføring
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	Vinterdrift sesongen 2023/24 og de påfølgende sesongene.
Samordning andre tiltak:	Forsterket drift på kommunal veg samordnes hvert år med drift på fylkesveg og riksveg for å oppnå sammenhengende kvalitet.
Usikkerhet i prosjektet	Snømengde og prisøkninger kan påvirke faktisk kostnad.

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	41,6	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	8,5 (+1,5)	
Prosjektfase:						
Merknad: lagt inn planlagt økning i parentes.						

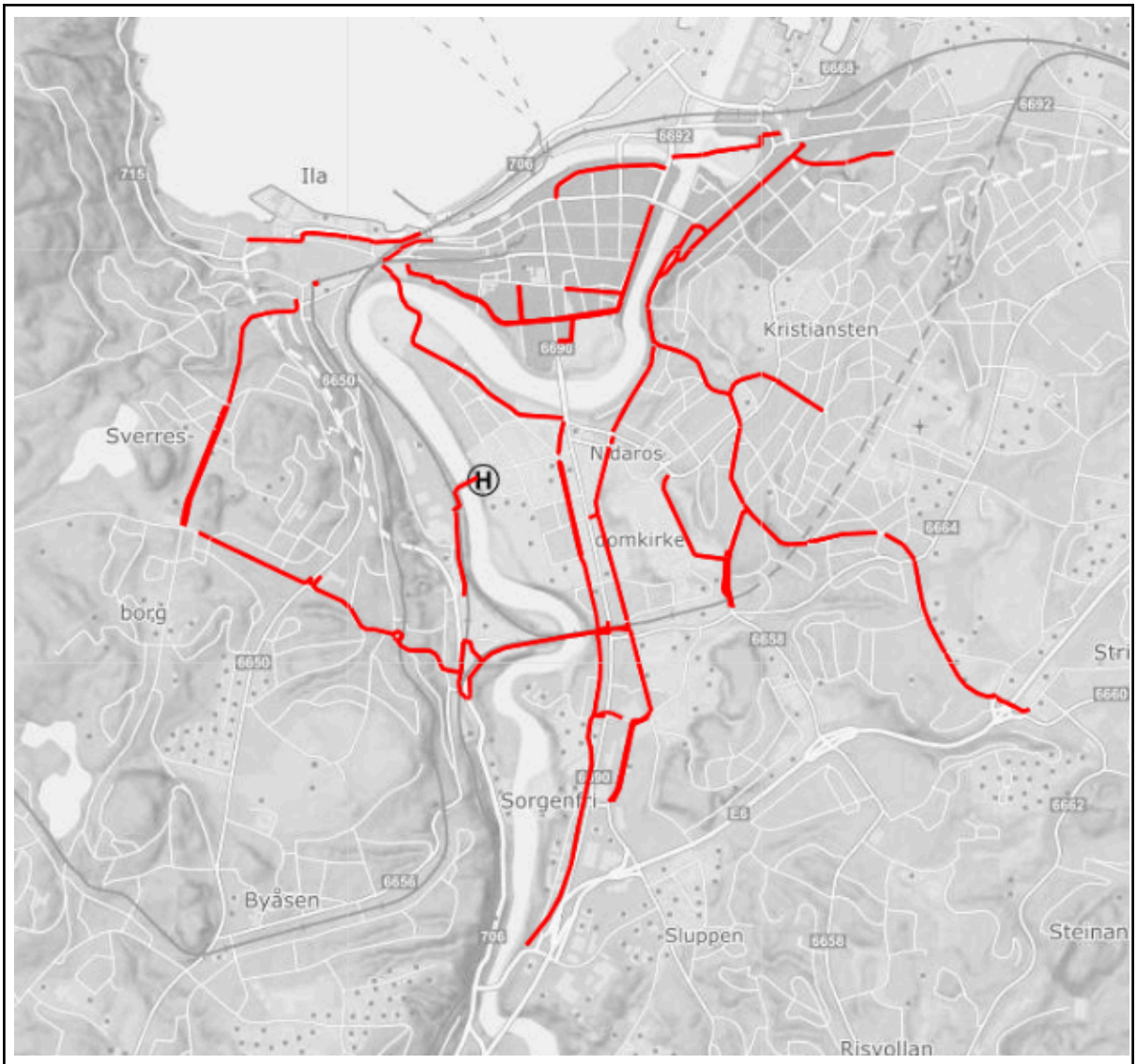
**Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2024 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

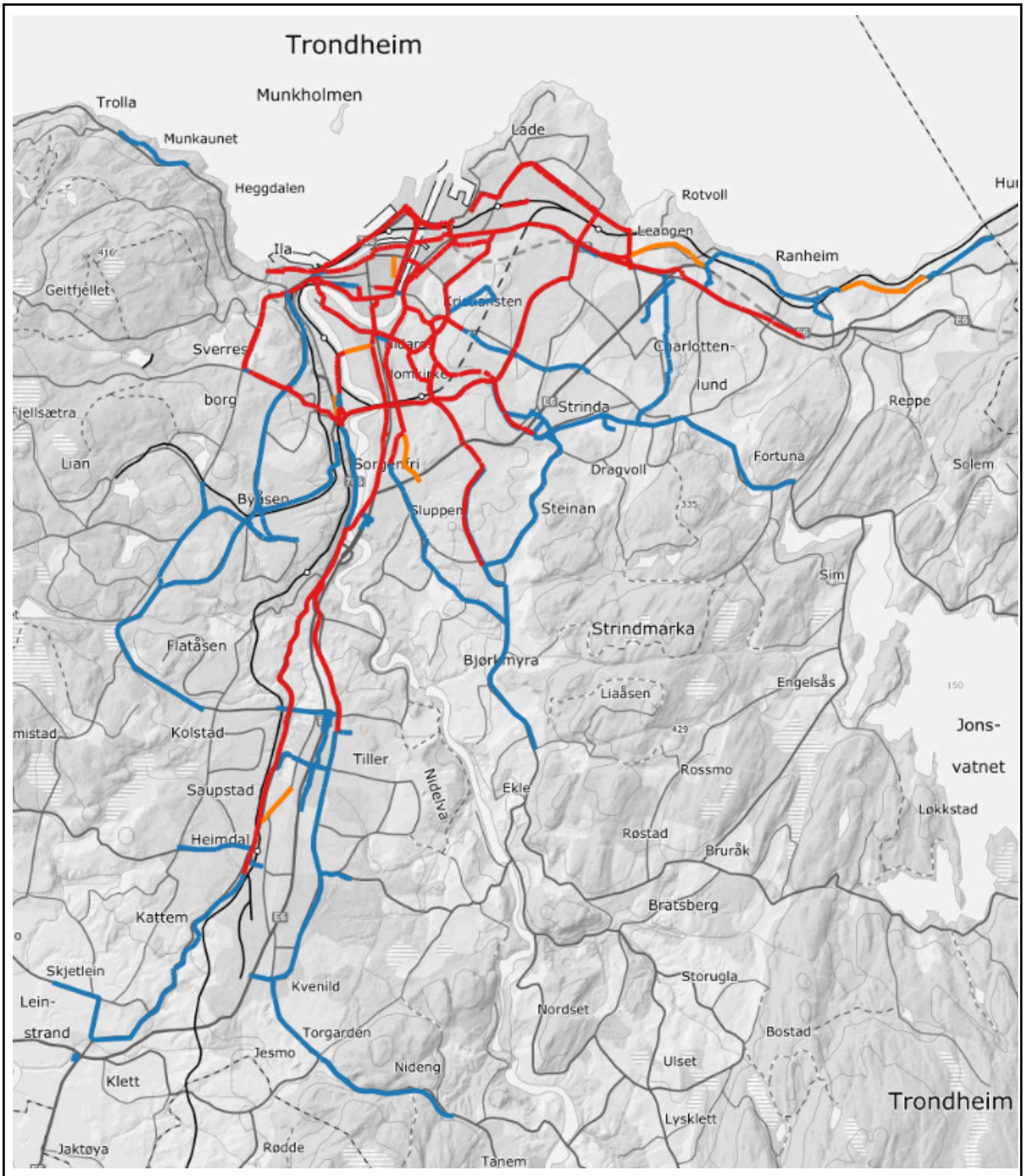


Figur 1: Foreslåtte utvidelser 2023/24 ift 2021/22

Nye strekk med Vintervegstandard GsB: Strandveien (0,6 km), Singsakerruta nord (0,5 km), Rotvollruta (Strandveien - Persaunvegen 1,9 km), Lade allé vest (0,4 km), Dalenbrua - Haakon VIIs gate (0,7 km), Rønningsbakken (0,2 km), Mellomila (0,4 km), Koefoedgeilan (0,4 km), Moholtruta (6 km), Blomsterstien (0,7 km), Saupstad (0,4 km), Industriveien (1,9 km), Sandmoen (3,7 km), . Totalt 14,7 km



Figur 2: Kommunal veg med barvegstandard (GsA) fra 2022: 17,7 km



Figur 4: Samlet oversikt over forsterket vinterdrift for stat, fylke og kommune 2022/2023
kart.trondheim.kommune.no/map/forsterket_vinterdrift_sykkel/



Figur 5: Kandidater til utvidelse av forsterket drift 2024/2025 ift året før (ca. 7 km)

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Forsterket vinterdrift DkA standard på gang og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

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

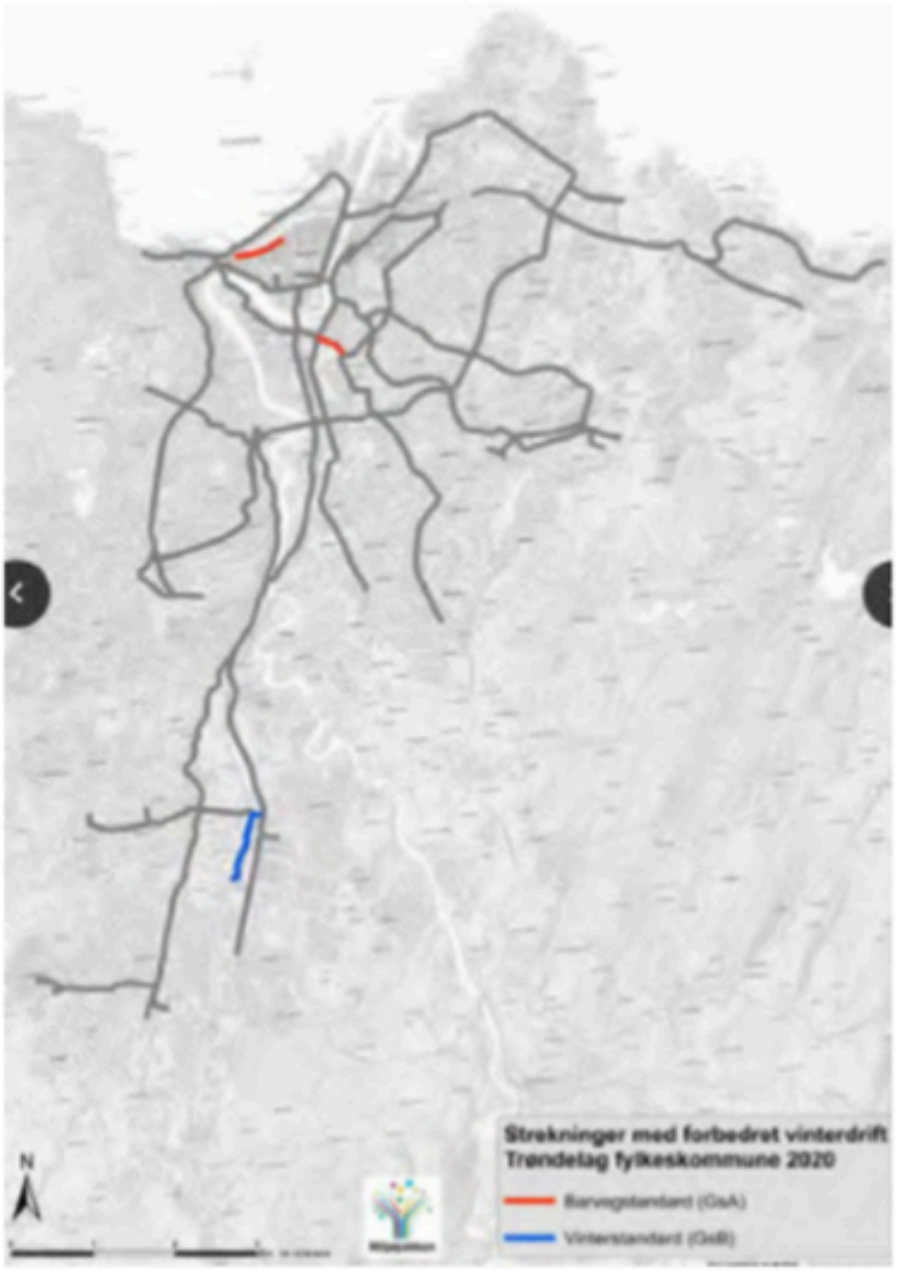
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
10	2022	0			2022
Merknad: Foreslått 13 mill. 11 mill. Følger prisutvikling. 2 mill. Foreslått som følge av dyrere gjennomføring (kostnadeøkning større enn prisvekst).					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		13	13	13	13	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mindre tiltak sykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	-
Innspill til prosjektfase:	detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	-
Samordning andre tiltak:	Utføres som regel i sammenheng med andre tiltak
Usikkerhet i prosjektet	-

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

Merknad:

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

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

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltak etter GS-inspeksjoner FV
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

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

Merknad:

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

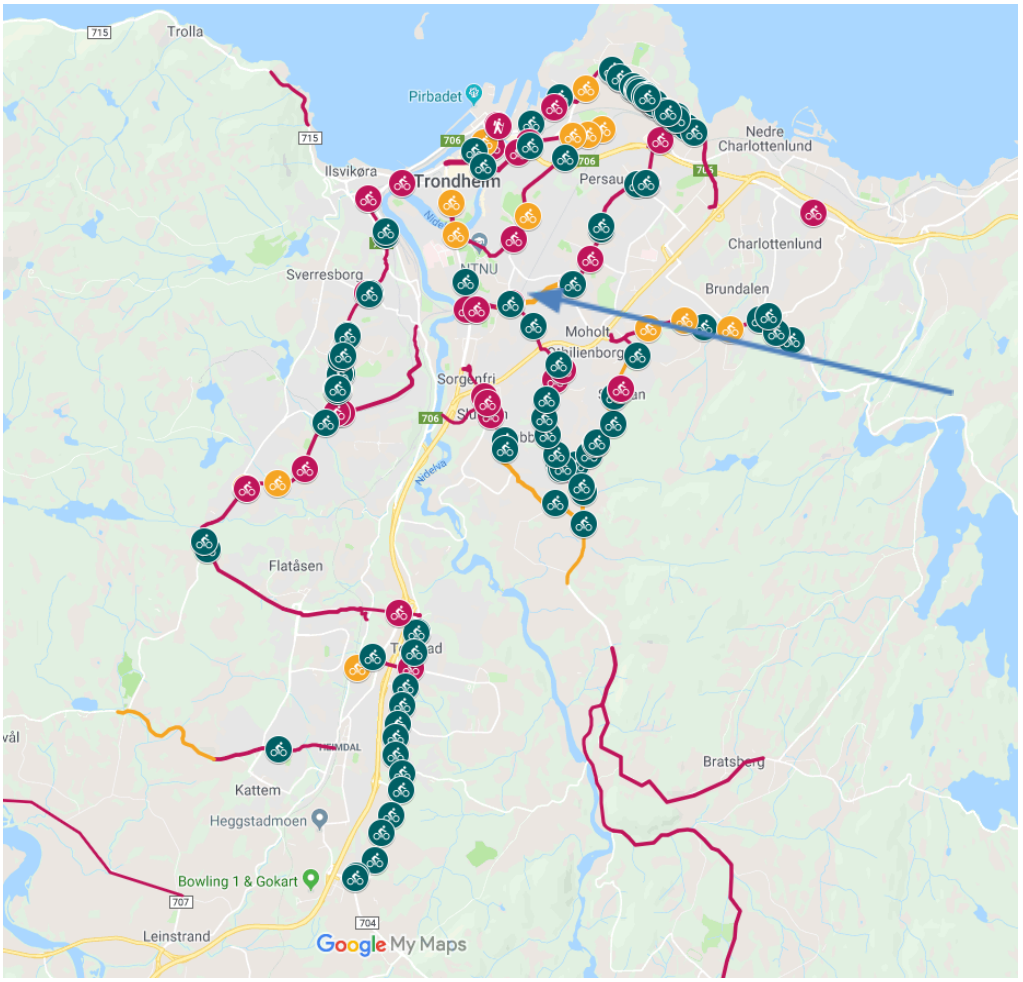
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

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

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tiltak etter GS-inspeksjoner FV med RV-funksjon
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Mindre tiltak for oppgradering av GS-nettet på fylkesveg i byvekstområdet. Typiske tiltak er mindre kryssutbedringer, mindre strekningsforbedring, justering av kantstein, etablering av opphøyde sykkelkryssinger, forbedring av opplevd trygghet gjennom separering og skjerming. Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid. Oppdaterte inspeksjoner for fylkevegnett med riksvegfunksjon er gjennomført høsten 2022. Behovet overstiger foreslåtte 3,5 mill. Det rapporteres på utførte tiltak årlig.
Prosjektutløsende:	Forbedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter.
Helhet/sammenheng:	Hovedsykkelnett
Bidrag til måloppfyllelse:	Forbedre det etablere tilbudet for myke trafikanter gjennom mindre tiltak gir økt fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet. Andelen myke trafikanter forventes dermed å øke noe i tråd med nullvekstmålet.

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

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

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

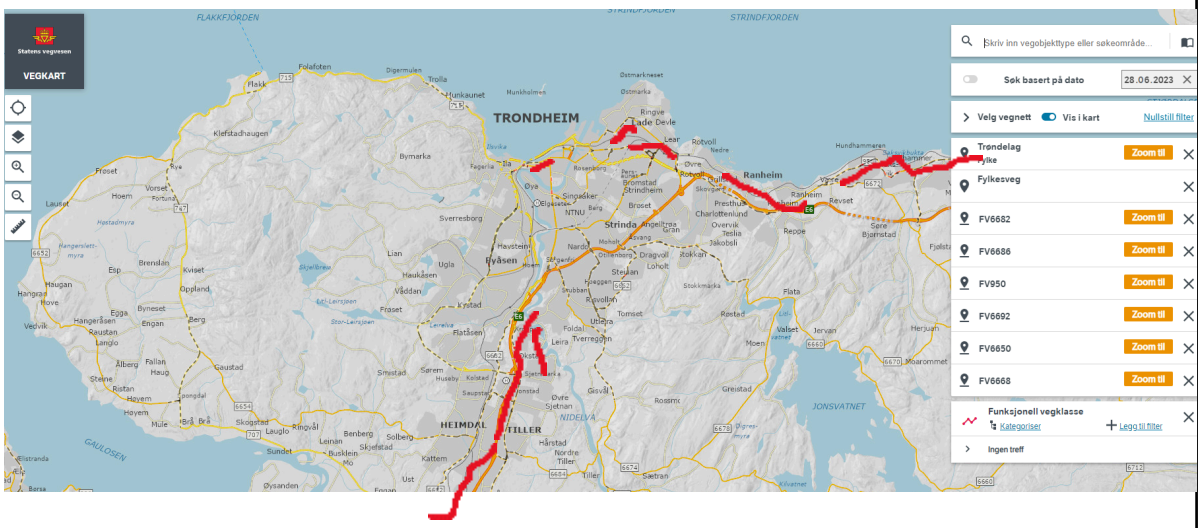
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
3,5 mill.	2023				
Merknad: Sekkepost					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		3,5				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Tellere**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Innkjøp av gang- og sykkeltellere. Midler som spilles inn til budsjett 2024 skal brukes til å sette opp flere tellere på faste tellepunkter. Tellerne måler både antall syklende og gående og kan enkelt skille mellom dem. De faste tellepunktene gir et godt kunnskapsgrunnlag over hvordan folk ferdes. Jo flere tellere jo bedre blir kunnskapsgrunnlaget. Dette vil igjen være et godt verktøy for å identifisere problem og prioritere prosjekt for å oppnå Miljøpakkens mål og god samfunnsøkonomi. For motorisert ferdsel har en lenge hatt data over trafikkmengde som er tilgjengelig gjennom digitalt vegkart. Ønsket er at tellere skal gi et godt bilde av folks reisevaner i de ulike områdene i byen. Målet er at de faste tellerne fra de tre vegeierne skal kunne inngå i et "sykkelindeks" for Trondheim som Statens vegvesen har ansvar for. Det fordrer at tellepunktene er mange nok, godt plassert, med godkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %). Leverandøren for tellerne Amparo Solutions har en nettside for publikum som viser målinger. Se link: https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359# I tillegg har vi en administratortilgang som gir flere muligheter til å hente ut data. Midler til dette prosjektet skal også dekke drift av de faste tellerne.
Prosjektutløsende:	Innkjøp av tellere skaffer tall på gang- og sykkeltrafikken og gjør det mulig med før- og ettertellinger når det bygges tiltak for å kunne måle effektene av disse. Det vil og gi data på sesongvariasjoner for de 2 trafikantgruppene.
Helhet/sammenheng:	Ikke relevant
Bidrag til måloppfyllelse:	Innhenting av kunnskap som viser endringer i reisevaner, som igjen vil gi indikasjon på om de tiltakene vi bygger gir god effekt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Rammeavtale for anskaffelse av tellere gjennomført.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging og noe drift

Planstatus:	Ikke relevant
Forventet framdrift:	Anskaffelse 2024-2027
Samordning andre tiltak:	Samordnes med faste tellere som eies av Statens vegvesen og TRFK.
Usikkerhet i prosjektet	Inkludering i sykkelindeks fordrer at tellepunktene har typegodkjent utstyr som teller nøyaktig nok (>90 %).

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

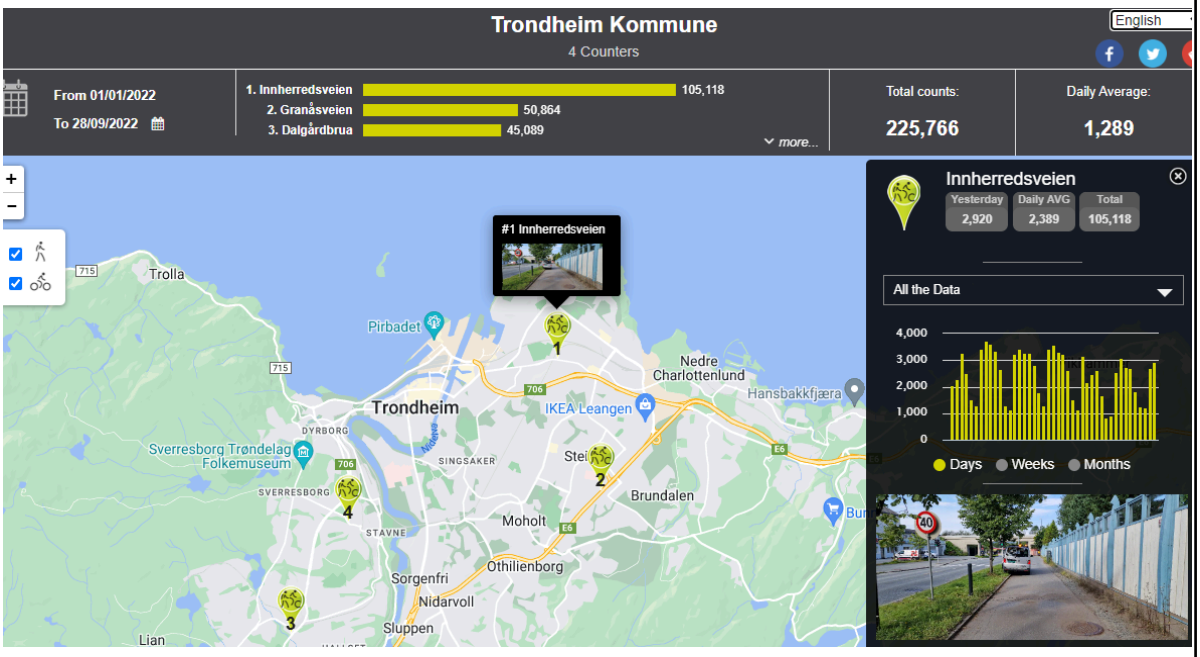
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3,0	1,5	1,5	1,0	1,0	
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur til venstre: Mulige nye faste tellepunkter 2024 (6 kombinerte gang- og sykkeltellere)
Figur til høyre: Mulige nye faste tellepunkter 2025 (5, derav 4 avanserte tellere)



Figur over viser publikumsløsningen for tellepunktene. Her ser man hvor i byen det er satt opp tellere per mai 2023. På høyre side ser man et eksempel på en graf som viser hvor mange som går og sykler i Innherredsveien. En kan enkelt skille mellom gående og syklende.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**E6 Selsbakk - Sluppen**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan des 2024
Samordning andre tiltak:	Nei
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler i 2024 er usikker.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
200 mill	2022	+/-40 %	
Merknad: UTB midt vil gjennomføre Anslag og evt. søke om styringsmål internt i SVV om Anslaget tilsier det.			

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

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

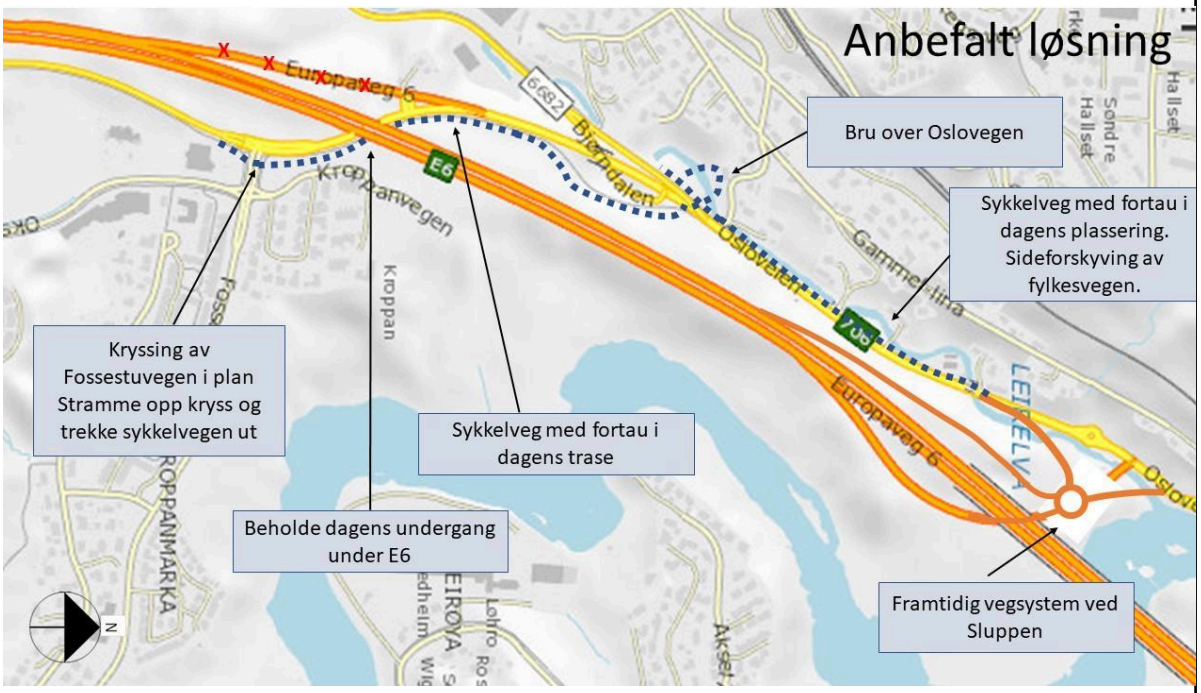
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2	4	0	0	0	0
Merknad: Statlige planmidler						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

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

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

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

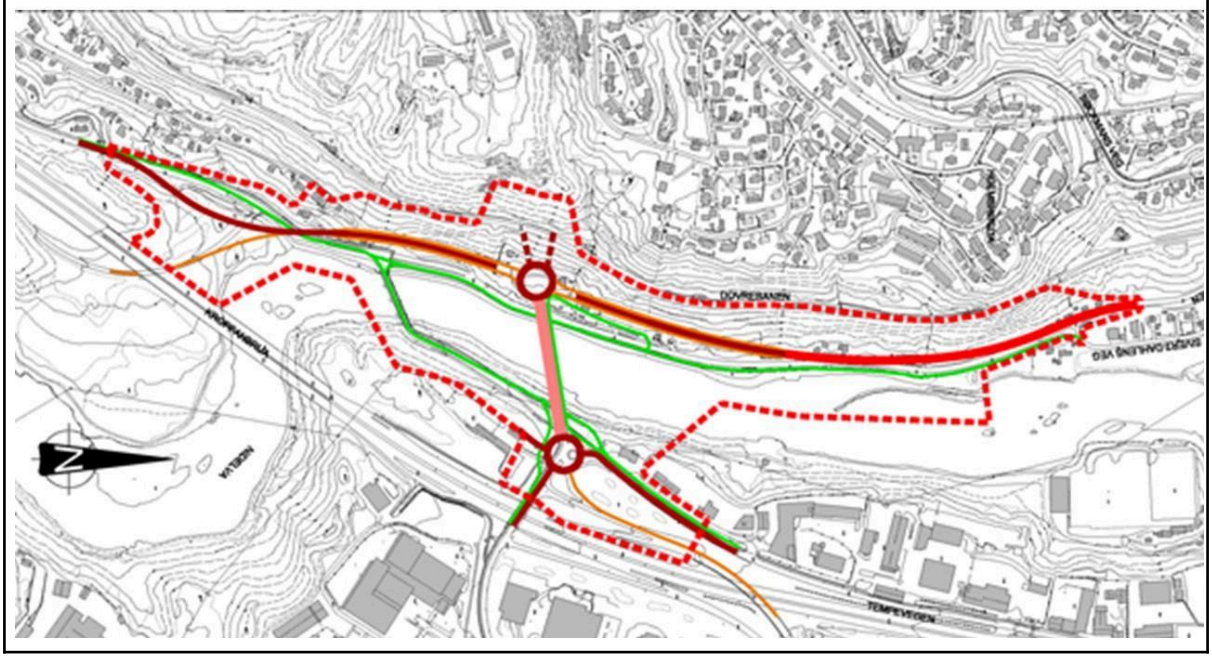
(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
50	2020	-	-	-	2023
Merknad: Tilsvarer 63,5 mill 2024-kroner med gamle prognoseindekser.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	57,1	6,4	0	0	0	0
Merknad: Sluttfinansiering innspilt til B2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Rv. 706 Leangbrua – Dalenbrua (2)**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger: 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Bygging) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Åpnet) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Forprosjekt) Prosjektet omfatter delstrekning 2 Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.
Prosjektutløsende:	Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud
Helhet/sammenheng:	Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim
Bidrag til måloppfyllelse:	Planen vil være et positivt bidrag til at målene i Byvekstavtalen lettere kan nås. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggefase
Innspill til prosjektfase:	Byggefase
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt 21.06.2018 (BaneNOR)
Forventet fremdrift:	Forventes åpnet august 2023. Hangarbrua heises på plass sept. 2024. Full åpning over spor Leangen våren 2025.
Samordning andre tiltak:	De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim-Leangbrua og Dalenbrua-Pirbrua. Prosjektet er utvidet med Hangarbrua, som tidligere lå på Gildheim-Leangbrua. Hangarbrua finansieres med varige mindreforbruk på andre deler av Leangbrua-Dalenbrua samt mindreforbruk på Dalenbrua-Lilleby skole.
Usikkerhet i prosjektet:	Nytt Anslag gjennomføres når priser på Hangarbrua er mottatt.

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

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

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

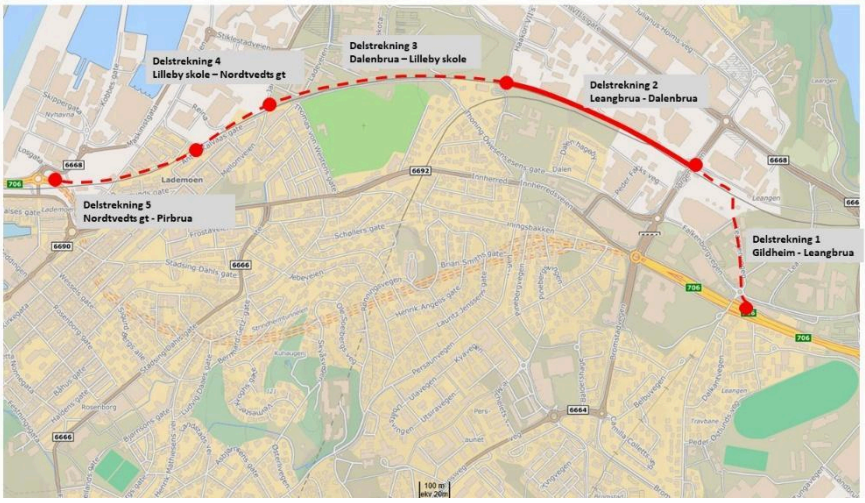
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
136,9	2020	10 %	03.06.2020	SVV-metodikk	2022
Første bevilgning på statsbudsjett 2022. Prosjektet er i 2023 utvidet med Hangarbrua, som tidligere lå på Gildheim-Leangbrua. Hangarbrua finansieres med varige mindreforbruk på andre deler av Leangbrua-Dalenbrua samt mindreforbruk på Dalenbrua-Lilleby skole. Prognose sluttkostnad er 27 mill over styringsramme, tilsvarende det varige mindreforbruket på Dalenbrua-Lilleby skole. **Miljøpakken har i PR-sak 38/23 akseptert økt ramme fra 167 mill 22-kr til 194 mill 22-kr.** Nytt Anslag for det utvidede prosjektet må likevel gjennomføres så snart priser på entreprisen på Hangarbrua er mottatt. Det vil bli søkt om ny godkjent sluttprognose internt i SVV og evt. hos Miljøpakken om anslaget tilsier det.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	95	53	37	16,5	0	0
Finansieringsbehov er inkludert Hangarbrua og i tråd med UTB midt sin innmelding til B2024. (194 mill 2022-kroner, tilsvarende 201,5 mill 2024-kroner med gamle indekser). Ref. PR-sak 38/23 – der Miljøpakken vedtok å øke prosjektets «styringsramme» fra 167 mill 22-kroner til 194 mill 22-kroner (med gammel prognoseindeks 2%).						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Dataljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Forprosjekt
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan er under oppstart. Ferdig planforslag forventes medio 2024.
Samordning andre tiltak:	Kan samordnes med tiltak på Nordlandsbanen (elektrifisering eller dobbeltspor).
Usikkerhet i prosjektet:	Nærhet til jernbanen, kryssing av vassdrag, marked, planprosessen, anleggsgjennomføring (beredskapsveg for E6)

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
52,5 mill.	2022	+/-20%	2023
Merknad: Feil i KU-vedtak samordning budsjett 2023. Omregnet kroneverdi ink mva er 60 mill.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	6,3	5	40	10		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4103 Gang-/sykkelveg Granholtvegen - Ålivegen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det mangler 170 meter GS-veg strekningen, som utgjør et brudd i det ellers sammenhengende riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal og Trondheim. Fortau på denne strekningen vil gi en mer trafikksikker adkomst til bussholdeplassene på Vikhammer.
Prosjektutløsende:	Hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim må i dag dele areal med biltrafikk i Ålivegen.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket utgjør en del av hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil separere trafikk og tilrettelegge for en økt trafikksikkerhet og en potensiell økning i andel syklende. Tiltaket spiller dermed opp mot: ● Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO_2. ● Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. ● Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. ● Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. ● Mål 5: Redusere antall trafikkulykker. ● Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket er innenfor gjeldende regulering. Prosjektet går nå inn i en detaljplanleggingsfase hvor det vil utarbeides en byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Forhold til teknisk infrastruktur avklares. Forhold til, og begrensninger i Malvikvegen må avklares.
Planstatus:	Byggeplan skal utarbeides/oppgraderes. Tiltaket er innenfor eksisterende regulering.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse byggeplan november 2023. Utbygging kan tidligst finne sted etter påske 2024. Anleggstid vurdert til ca 6 måneder.
Samordning andre tiltak:	Det er et sannsynlig behov for samordning med utbygging av ny E6 da Malvikvegen er omkjøring for dagens E6.
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet er knyttet til geoteknikk, og eksisterende teknisk infrastruktur. Samordning med E6-utbygging.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
11	2023	+/- 10%	

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

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

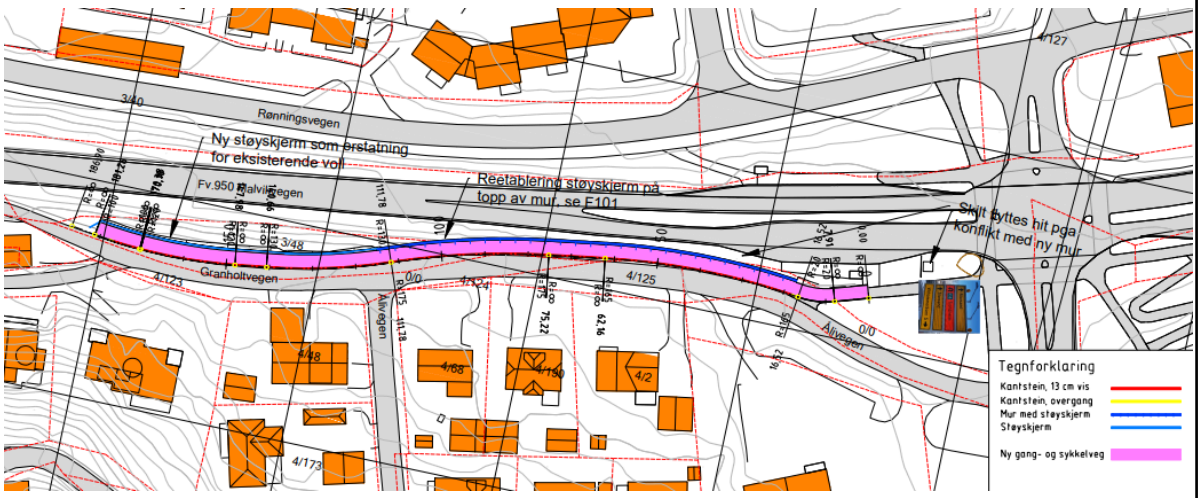
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

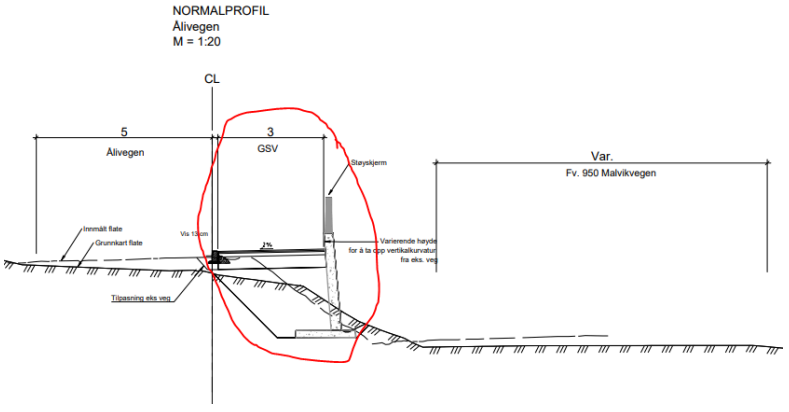
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	7,3	1	10			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**P.4110 GS-veg mellom Smiskaret og Sveberg**
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres ny gang- og sykkelveg mellom Smiskaret og Sveberg. Området er svært bratt, og det er behov for en bedre løsning for syklister. Tiltaket er ca. 1100m og går gjennom skogsterreng og langs i utkant en av landbruksareal.
Prosjektutløsende:	Forsterke forbindelsen for fotgjengere og syklister mellom Smiskaret (stort boligområde) og Sveberg (bolig-, skole- og sentrumsområde) og skape en helårs gang- og sykkelveg som gjør skolebuss og kjøring av elever med privatbil overflødig.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket vil sikre en helårs gang- og sykkelforbindelse mellom bebyggelsen i Smiskaret og Sveberg skole- og senterområde
Bidrag til måloppfyllelse:	Mål 1 Redusere CO_2 utslipp Mål 2 Miljøvennlig reise. Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle. Mål 9 Økt brukertilfredshet

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Konseptutredning ferdigstilt. Trasévalg er bestemt. Prosjektet går inn i fase med teknisk utsjekk og inn i en detaljplanleggingsfase hvor det skal utarbeides en reguleringsplan og en byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Planområdet ligger i LNF-område. Søke samlokalisering med mulig bekkeåpning fra Kinnsettjønna.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen aktuelle tiltak i samme område.
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervskostnader og deling av dyrket mark, innsigelser fra Statsforvalteren

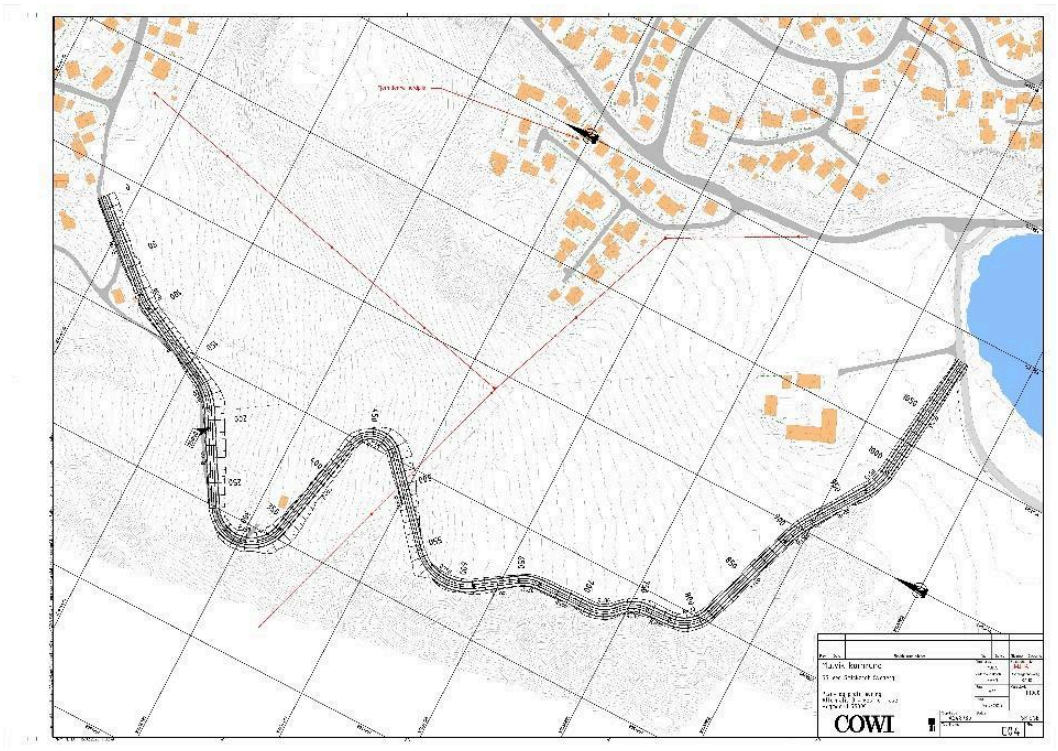
UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
29	2023	+/- 25%	
Merknad: dato for anslag 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag			

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	1	1	14	13	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**E6 Melhus nord (Melhus sentrum-Jaktøyen)**
Ansvarlig etat:	Statens vegvesen

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Reguleringsplan (PU-prosjekt overføres fra ToS 2023)
Innspill til prosjektfase:	Reguleringsplan
Planstatus:	Ingen planer pr 2023
Forventet fremdrift:	Forventet vedtak av reguleringsplan i 2025
Samordning andre tiltak:	Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR som utarbeider reguleringsplan for kapasitetsøkende tiltak
Usikkerhet i prosjektet:	Tildeling av planmidler er usikkert.

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

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

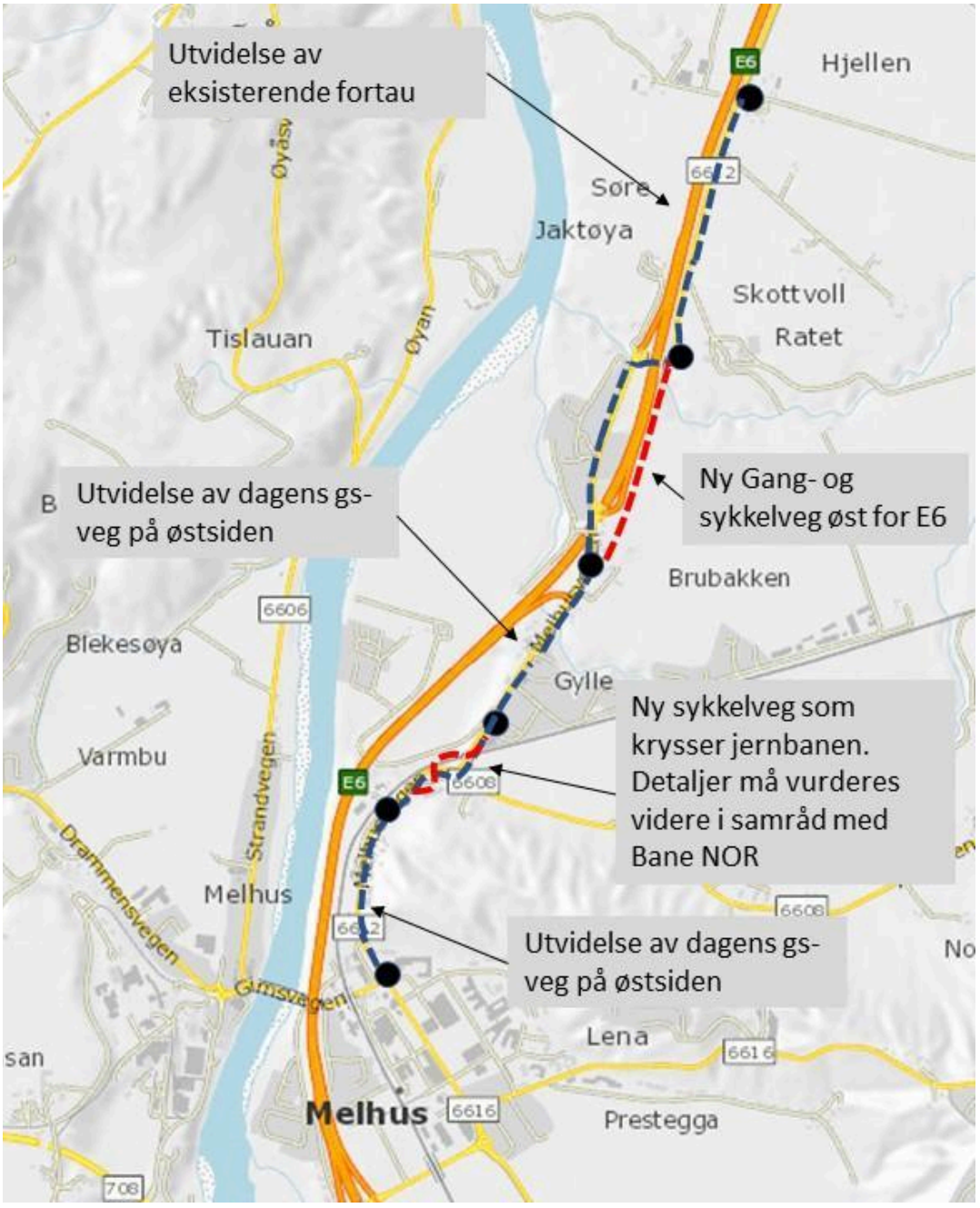
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad: Styringsramme ikke fastsatt.					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	3	2	0	0	0
Merknad: Spilt inn behov for statlige planmidler til B2024.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**GSV Fv. 708 Vollmarka**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

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

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

UTREDNINGSESTIMAT- Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5	2023	50	2023
Merknad: Prosjektet er utredet og kostnadsberegnet av Melhus kommune. Trøndelag fylkeskommune foreslår styringsmål i starten av byggeplanleggingen.			

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

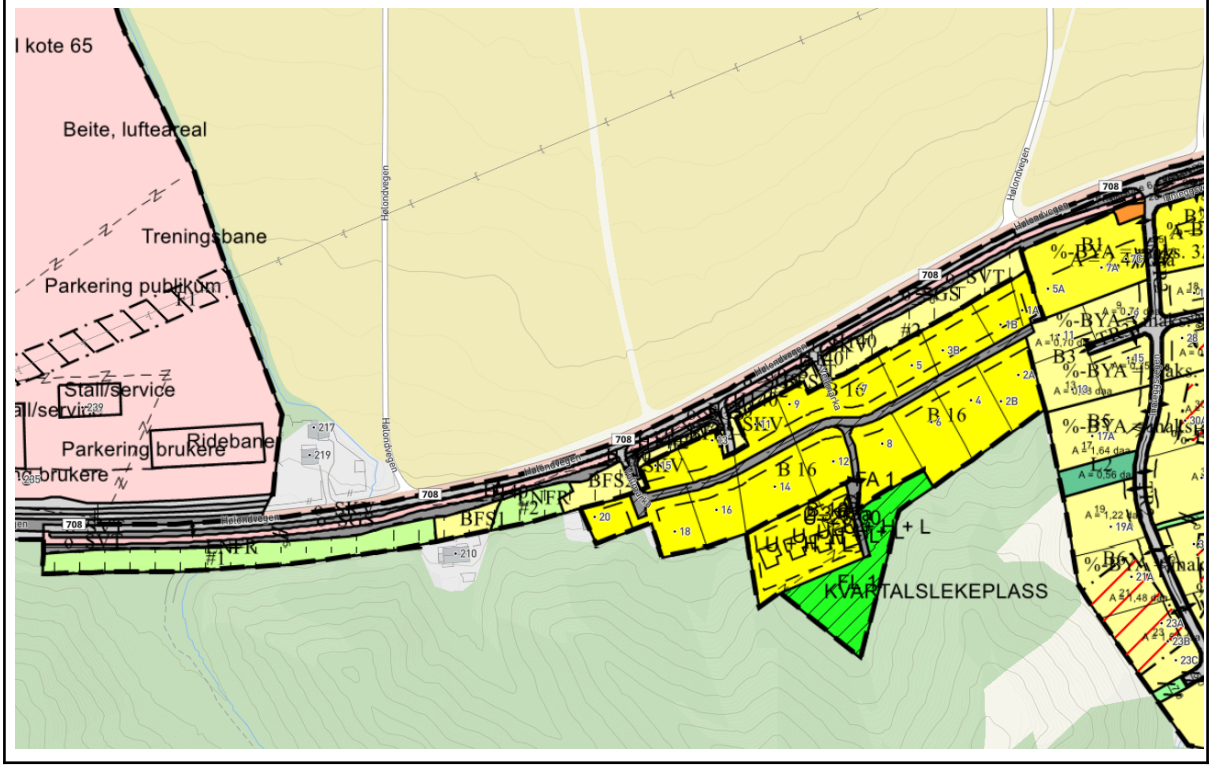
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1		4			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Gang og sykkelbro over Gaula**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging.
Planstatus:	Forslag til ny plassering enn eksisterende i områdeplan for Melhus sentrum medfører gjennomføring av detaljregulering.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan og byggeplan tidligst 2024. Utbygging tidligst 2026.
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil kunne være en naturlig videreføring av gangbru over E6, samt bygging av parkeringshus på vestsiden av Gaula. I tillegg til gang- og sykkelveg fra Monstuflata til Gimsvegen.

Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold, hensyn til elven (NVE), kostnader, sikkerhet.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
192,5	2024	40	
Merknad: Foreløpig styringsmål basert på forenklet anslag fra 09.09.2019. Endelig styringsmål fremlegges etter ferdigstilt prosjektutvikling.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5,7	5	50	120	11,8	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Mulighetsstudie Gang- og sykkelbru Gaula 22.09.2022



Figur 58 Ny gangbru vil binde sammen to sentrumsringer på hver side av elva, som igjen fanger opp mange av tilbudene i sentrum: handel og service, offentlige tjenester, idrett og friluftsliv. Disse ringene fanger også opp alle adkomstvegene fra de ulike boligområdene rundt sentrum.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**GSV Monstuflata – Gimsvegen**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Behov for reguleringsplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan, byggeplan tidligst 2024. Utbygging tidligst 2025.

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7	2024	50 %	2022
Merknad:			

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

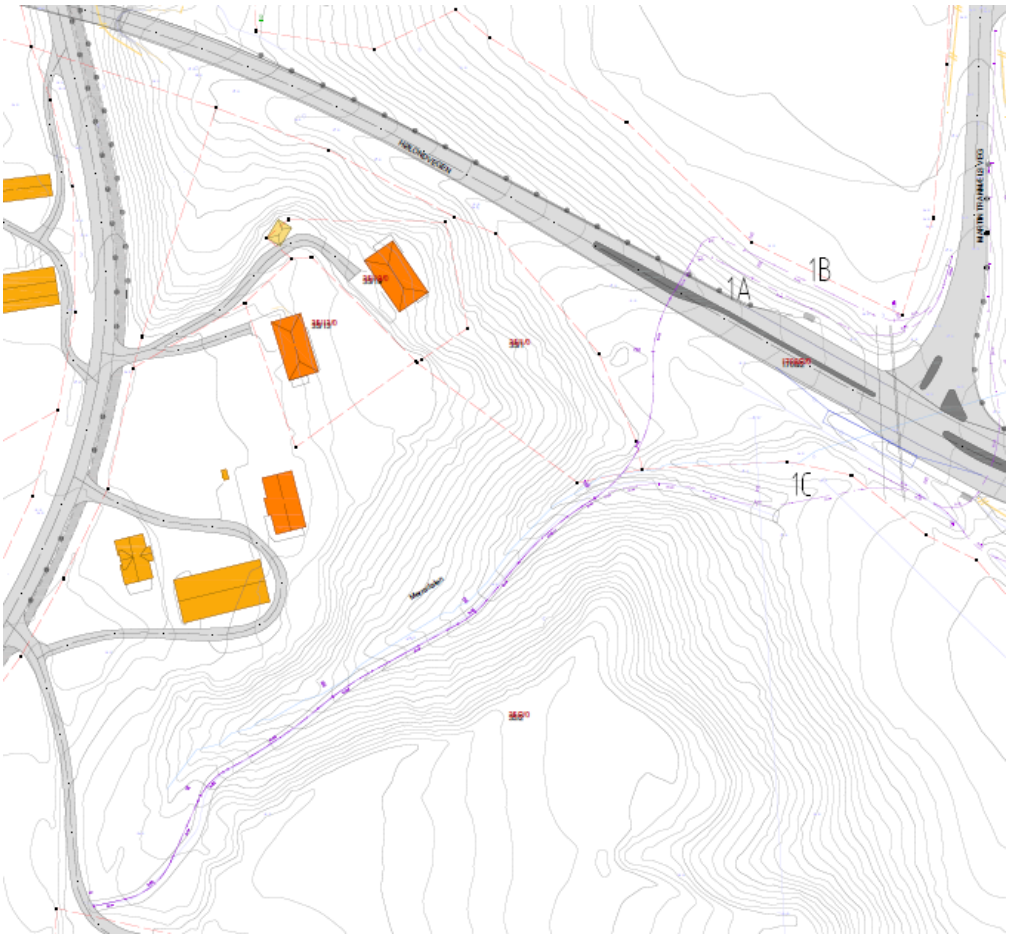
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

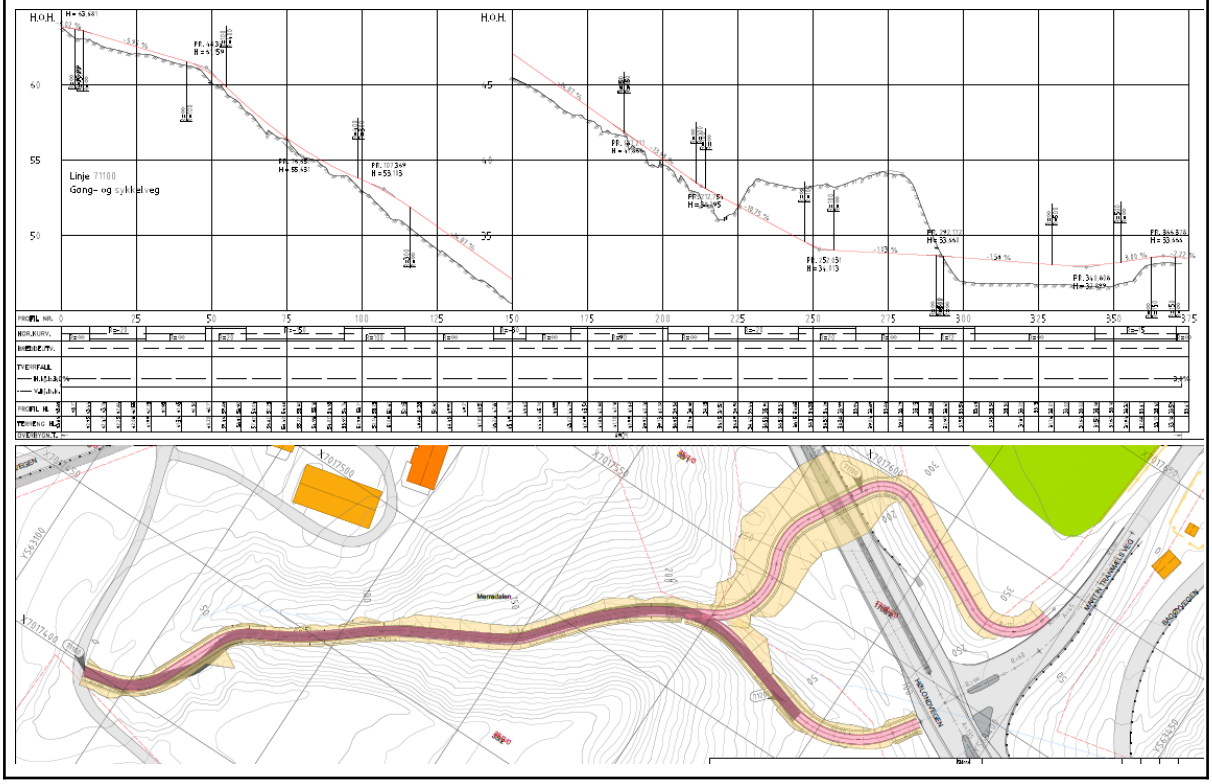
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5	1	3,5			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Skolebakken Ler**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	150 meter ny gang- og sykkelveg like ved Flå skole på Ler. Vegen skal følge kommunens veg- og veglysnorm.
Prosjektutløsende:	Det er i dag behov for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6594 (Fremovegen). Vegen vil bidra til et mer attraktivt gangnettverk og knytte deler av skole- og boligområde med resten av Ler sentrum. Utbygging vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnett fra kollektivknutepunkt og til skole/bolig.
Helhet/sammenheng:	Gang- og sykkelveg er en del av vedtatt områdeplan for Ler sentrum.
Bidrag til måloppfyllelse:	Gang- og sykkelveg bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. Vegen er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil bidra til å gjøre Ler mer tilgjengelig særlig rundt skoleområdet.

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

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
3,5	2024	50	2023
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme	Kroneverdi	Usikkerhet i	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i

(mill. kr):	(år):	anslag (%):			årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,5	1,5	1,5			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**GSV Gammelbakkan**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging.
Planstatus:	Tiltak regulert i områdeplan for Melhus sentrum. Byggeplan ferdigstilt.
Forventet fremdrift:	Byggeplan ferdigstilt. Utbygging forventet ferdig tidligst 2024.
Samordning andre tiltak:	Det vil i forbindelse med opparbeidelse av tiltak gjort oppgradering og utskifting av VA-ledninger i samme trase.
Usikkerhet i prosjektet:	Økning av byggekostnader, grunnforhold

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

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

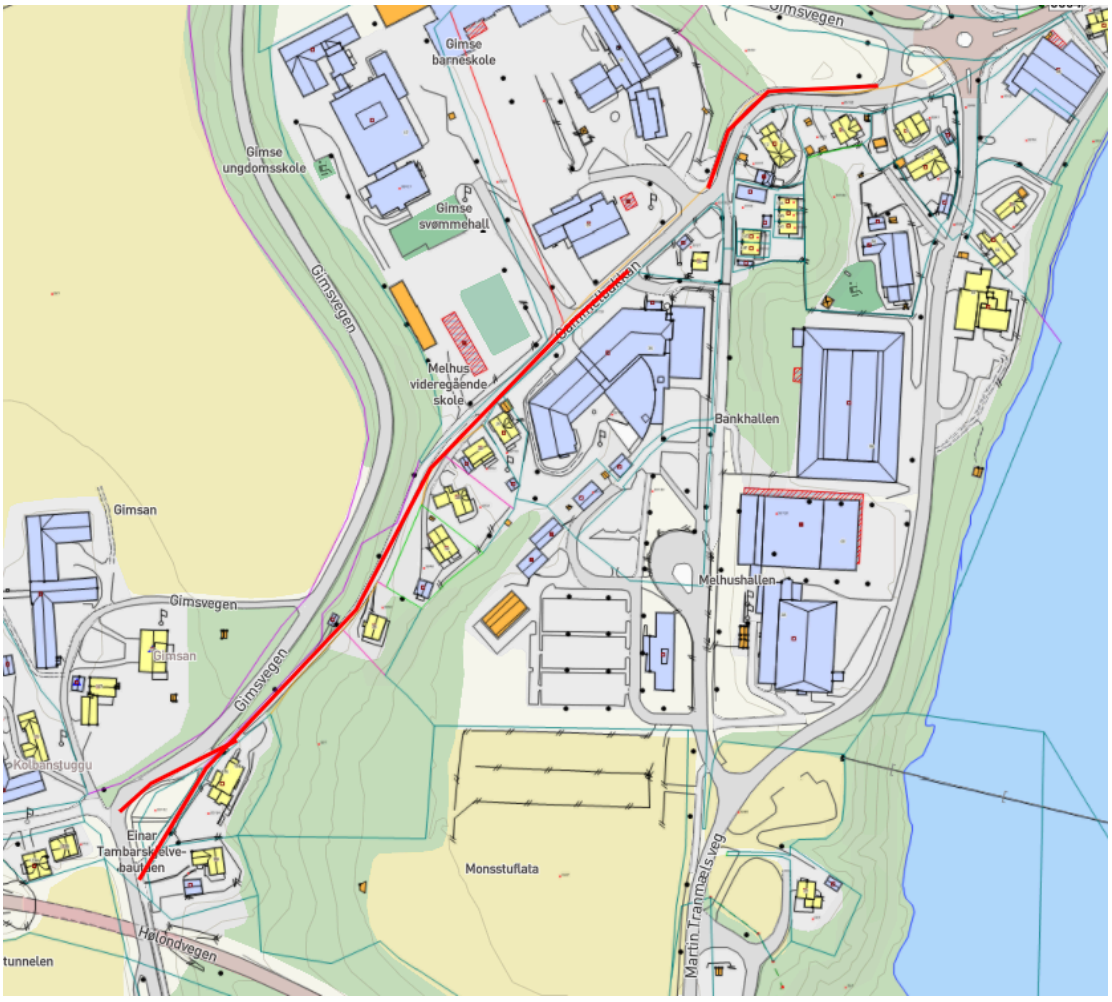
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
6,5	2024	50 %	27.04.2024	Forenklet anslag	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	5	1,5				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Sykkelparkering med tak**
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Stjørdal kommune ønsker å etablere sykkelparkering med tak på utvalgte steder for å legge til rette for økt sykkeltrafikk. Alle sykkelturer starter og slutter med en parkert sykkel og det er viktig at det tilrettelegges for tilgjengelige og trygge sykkelparkeringer nært aktuelle reisemål.
Prosjektutløsende:	Få sykkelparkeringer med tak i sentrumsnære områder. Tiltaket vil tilrettelegge parkering med tak slik at flere velger å sykle.
Helhet/sammenheng:	Tilrettelegging for økt sykling.
Bidrag til måloppfyllelse:	Økt sykling, mindre forurensing

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Krever ikke regulering.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan og utbygging 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
4,25 mill		+/- 40 %	
Merknad: Kr. 50.000, - er detaljprosjektering og 4,2 mill. til utbygging.			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		4,25 mill				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Ringvegen. Fra E-14 til Fjellhallen**
Ansvarlig etat:	Stjørdal kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Et nytt, sammenhengende G/S-nettverk langs Ringvegen fra E14 til Fosslia Fjellhall og alternative kryssløsninger ved Ole Vig vgs og Husbyberga. Kryssing av Ringvegen for myke trafikanter ved avkjøring E14. Det skal legges til rette for sykkelveg med fortau langs hele strekningen. Kryssingssteder for myke trafikanter skal vurderes særskilt.
Prosjektutløsende:	Det er behov for et sammenhengende G/S-nettverk og alternative kryssløsninger ved Ole Vig vgs, Husbyberga og kryssingsbehov ved Ringbanen for å bedre trafikksikkerhet. Ønske om å tilrettelegge bedre for buss. Store boligområder ved Ringvegen gjør at mange går /sykler langs og krysser Ringvegen til fots eller sykkel for å komme til barnehager, skoler, idrettsanlegg, svømmehall og bysentrum.
Helhet/sammenheng:	Hovednett for sykkel.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk, trafikksikkerhet og kollektivreiser.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling.
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - reguleringsplanlegging
Planstatus:	Gamle planer med varierende standard.
Forventet fremdrift:	Fase 1 Prosjektutvikling forventes ferdig i 2023. Videre arbeid med reguleringsplan og detaljplanlegging fra 2024.
Samordning andre tiltak:	Behov for samkjøring og koordinering med TRFK.
Usikkerhet i prosjektet:	

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
65 mill.		+/- 40 %	
Merknad: 3 mill. til regulering og detaljplanlegging. 62 mill. til utbygging.			

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

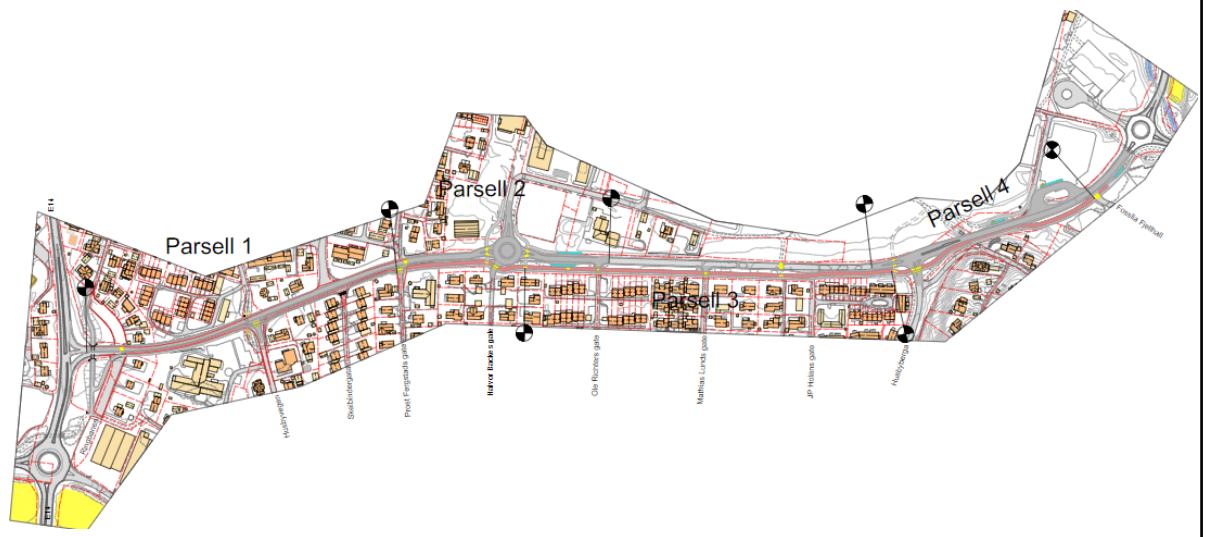
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1,5	1,5	31	31	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA GS-veg gjennom Skaun FV800	
Prosjektnavn:	Hårrisdalen – Nygården 3,1 km, gang og sykkelveg
Ansvarlig etat:	Plan og miljø, Skaun kommune, alternativt Trøndelag FK som er vegeier

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang og sykkelveg langs del av FV800, gammelvegen, langs fjorden. Dette er en del av strekningen mellom Viggja og Børsa som mangler GS-veg i dag.
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil for å transport mellom Viggja og Børsa. Muliggjør bruk av gange og sykkel til/fra skole og busstilbud langs E39. Trafikksikker løsning. Reduserer sikringsskyss for elever, bidrar til bedre folkehelse. Det er 356 innbyggere i Viggja i dag med potensial for utbygging av ca 300 boenheter.
Helhet/sammenheng:	En del av planlagt sammenhengende gang og sykkelveg gjennom kommunen langs FV 800. Videreføring av gsv fra Melhus i vest langs fjorden og til Orkland kommune
Bidrag til måloppfyllelse:	Erstatter biltransport, gjør tettsteder mer tilgjengelige, letter adkomst uten bil til kollektiv ved E39. FV 800 er farlig for myke trafikanter, særlig når denne brukes som omkjøring ved tunellstengninger. Reduserer trafikkulykker.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling,
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan),
Planstatus:	Ligger inne i KPA
Forventet fremdrift:	2024-25
Samordning andre tiltak:	Bidrar til trygg gsv langs fjorden mellom Viggja og Børsa
Usikkerhet i prosjektet:	Kapasitet hos prosjekteier/ansvarlig, går delvis over dyrka mark.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2 000 000	2023	30	
Merknad: 11082023, forenklet anslag			

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

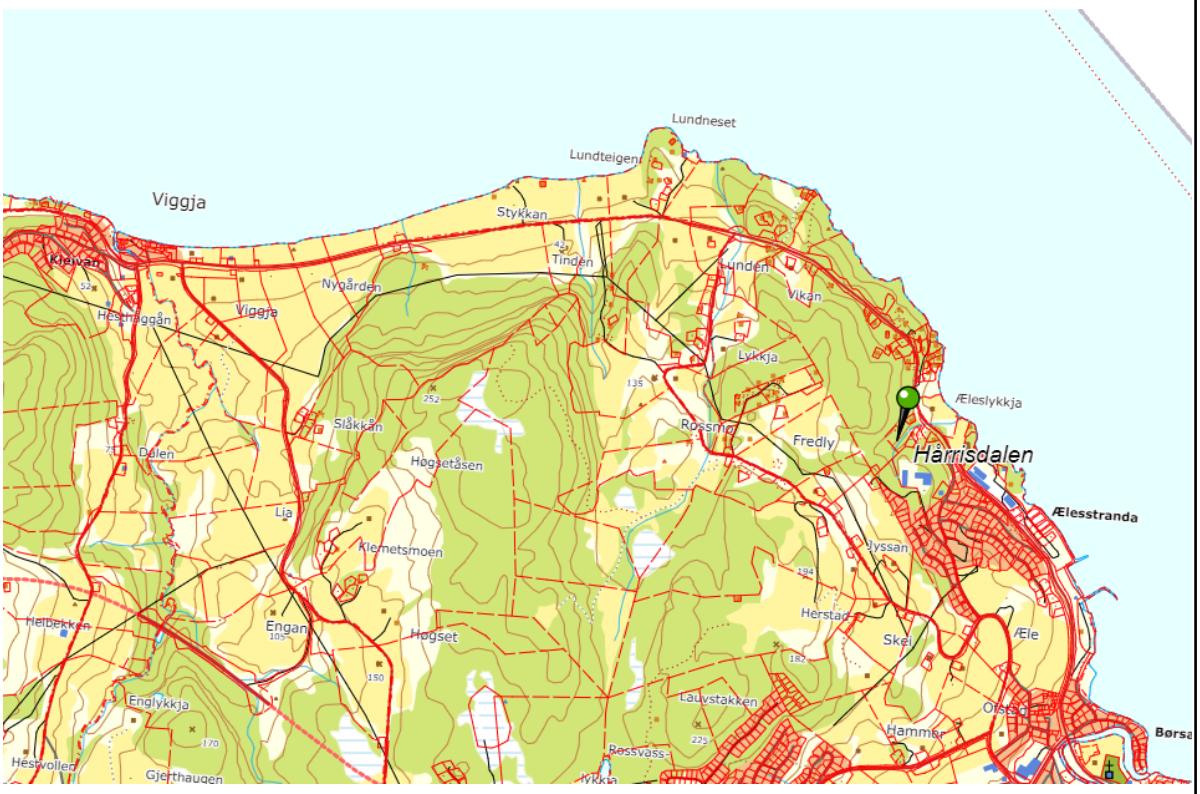
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	2 000 000				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang- og sykkelbane på del av FV 6490 - Blåsmoen
Ansvarlig etat:	Teknisk etat Orkland kommune, alternativt Trøndelag FK *som er veieier

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av ca.1,7 km gang- og sykkelbane fra krysset Tråvparkvegen/Gryttingvegen og sørover langs FV 6490 og fram til der hvor Blåsmovegen krysser Thamshavnbanen
Prosjektutløsende:	Erstatter bruk av bil og eliminerer behovet for skoleskyss for elever som bor langs strekningen. Redusert klimagassutslipp. Sikringsskyss opphører.
Helhet/sammenheng:	Strekningen er i dag farlig for skoleelever og andre myke trafikanter
Bidrag til måloppfyllelse:	Tryggere skoleveg og redusert bilbruk

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Under regulering
Innspill til prosjektfase:	* Vesentlig at fylkeskommunen står som byggherre med tanke på refusjon av MVA
Planstatus:	Ligger inne i KPA som framtidig gang/sykkelvei. Sluttbehandling av reguleringsplan i kommunestyret 060923
Forventet fremdrift:	
Samordning andre tiltak:	Tilgjengelige steinmasser i forbindelse med at Orkdal trafostasjon skal utvides (STATNETT-prosjekt)
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
22	2023	30	

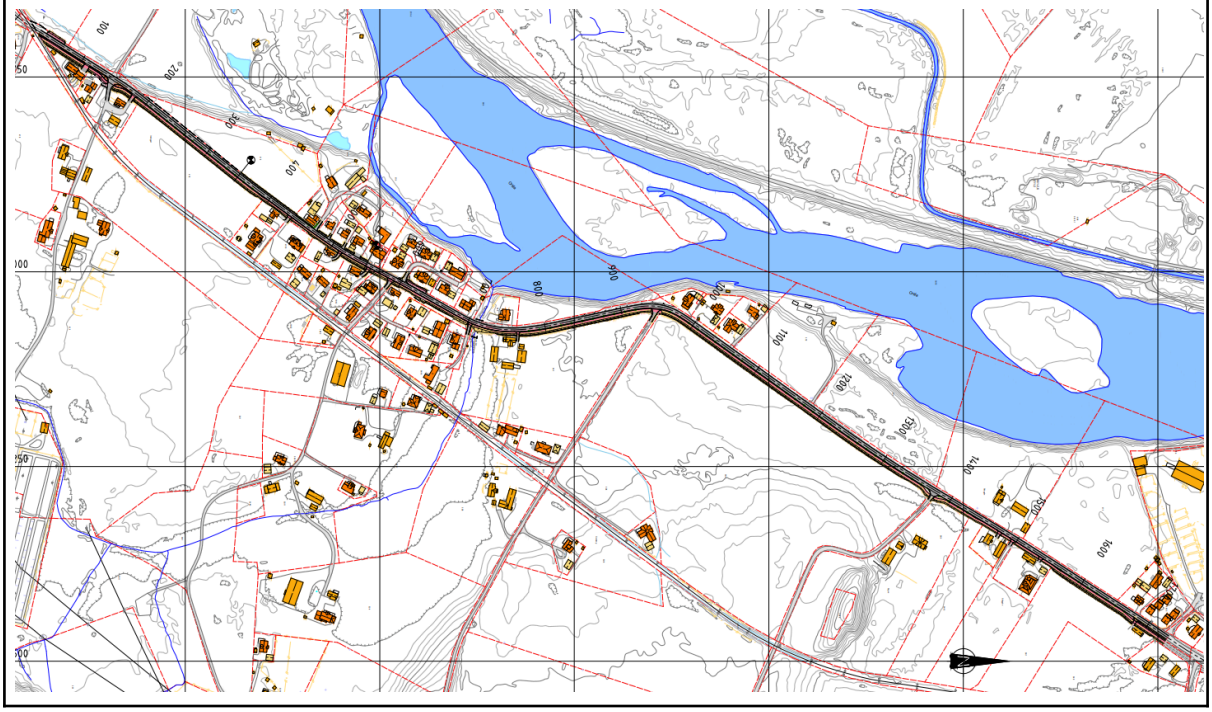
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	7	15			

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektbeskrivelser gange

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarvei Granåsvegen- Gamle Jonsvannsvei**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Snarvei på 450m. Oppgradering med belysning og brøytestandard.
Prosjektutløsende:	Turvegen mangler i dag belysning og er lite fremkommelig på vinterstid.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltaket er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Planlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltakene er i tråd med gjeldende reguleringsplaner.
Forventet framdrift:	Forventet ferdigstillelse utbygging 2023
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	-

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

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

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

Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
2,85*	2023	20	04/1- 23	Forenklet anslag	
Merknad: *Styringsramme vedtatt i PR 40/23					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,35	*2,5 mill				
Prosjektfase:	Planlegging	Utbygging				
Merknad: *Vedtak om forskuttering i PR 40/23						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød strek viser snarveien som skal oppgraderes. Strekningen er 450 m lang.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Nyhavna - tiltak Ormen Langes**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	I forbindelse med prosjektet Nyhavna (budsjett 2021) er det gjennomført en idékonkurranse i samarbeid med Nyhavna Utvikling, for å se på hvordan en kan få til en attraktiv gangforbindelse gjennom Nyhavna på kort sikt, før endelig utbygging og transformasjon av området skjer. Et av tiltakene som viste seg å ha stort potensial var Ormen Langes vei. I dag preges området av store asfalterte flater og mye lastebiltrafikk. Det er gjennomført et forprosjekt på denne strekningen. Lengden på tiltaket er i underkant av 350 meter. **Prosjektet** Prosjektet går ut på å øke attraktiviteten på gangtilbudet i Ormen Langes vei. Dette skal skje før området er ferdig utbygd i tråd med Kommunedelplan og kvalitetsprogram for Nyhavna. Hovedgrepet er å gjennomføre enkle tiltak som gjør det attraktivt, trygt og trafikksikkert for myke trafikanter å ferdes her. På deler av strekningen smale kjørebanen inn og fortausbredden utvides. Ved Weber sitt lagerlokalet krysser ca 80 trucker gata daglig og her vil det bli anlagt en løsning som gjør det mer trafikksikkert for både syklister og gående. Det etableres vegetasjon som fungerer som ledelinje og buffer mellom gangsone og kjørebane. Vegetasjonen skal i positiv forstand øke bevisstheten omkring naturmangfoldskrisen samtidig som det er et estetisk godt grep. Hensikten med prosjektet er å både gi gående et godt tilbud på kort sikt samt høste erfaringer for hvordan ulike midlertidige løsninger kan inkluderes i den endelige transformasjonen. Vegetasjon som plantes her kan eksempelvis gjenbrukes i permanente løsninger. **ClimaGen-prosjektet** Dette prosjektet er en del av Trondheim kommunes søknad om midler fra ClimaGen som er et EU prosjekt. Trondheim kommune samarbeider både med Sintef, NTNU, Nyhavna Utvikling og flere aktører om å få være med på dette EU prosjektet. Målet med kommunens ClimaGen-prosjekt er å øke naturmangfoldet og biologisk mangfold. Dersom prosjektet blir en del av ClimaGen vil man kunne utvide prosjektet til å se på hvordan økt bruk av naturlig vegetasjon styrker naturmangfold og biologisk mangfold i et byområde, og høste flere erfaringer frem mot framtidig utbygging av Nyhavna.
Prosjektutløsende:	Området er i dag svært bilbasert med brede veier hvor det kjører store lastebiler som henter varer i området. Dette oppleves som svært lite attraktivt for myke trafikanter.

Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en del av en fremtidig sammenhengende gangrute gjennom Nyhavna. I området er det to gamle spissbunkere fra 1943 som nylig har fått ny belysning i regi av Trondheim kommunes kunstordning. Dette prosjektet skal bidra positivt til belysningsprosjektet.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten Tiltaket er i tråd med Trondheimsløftet (KPS) og Trondheim kommune sin mobilitetsstrategi og gåstrategi.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ferdig forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i detaljplanleggingsfasen.
Usikkerhet i prosjektet	Tilgang på passende planter/vegetasjon. Ukjent hva som ligger under bakken.

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
5,0	2023	20	2024
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
5,0	2023	20		Forenklet	
Merknad:					

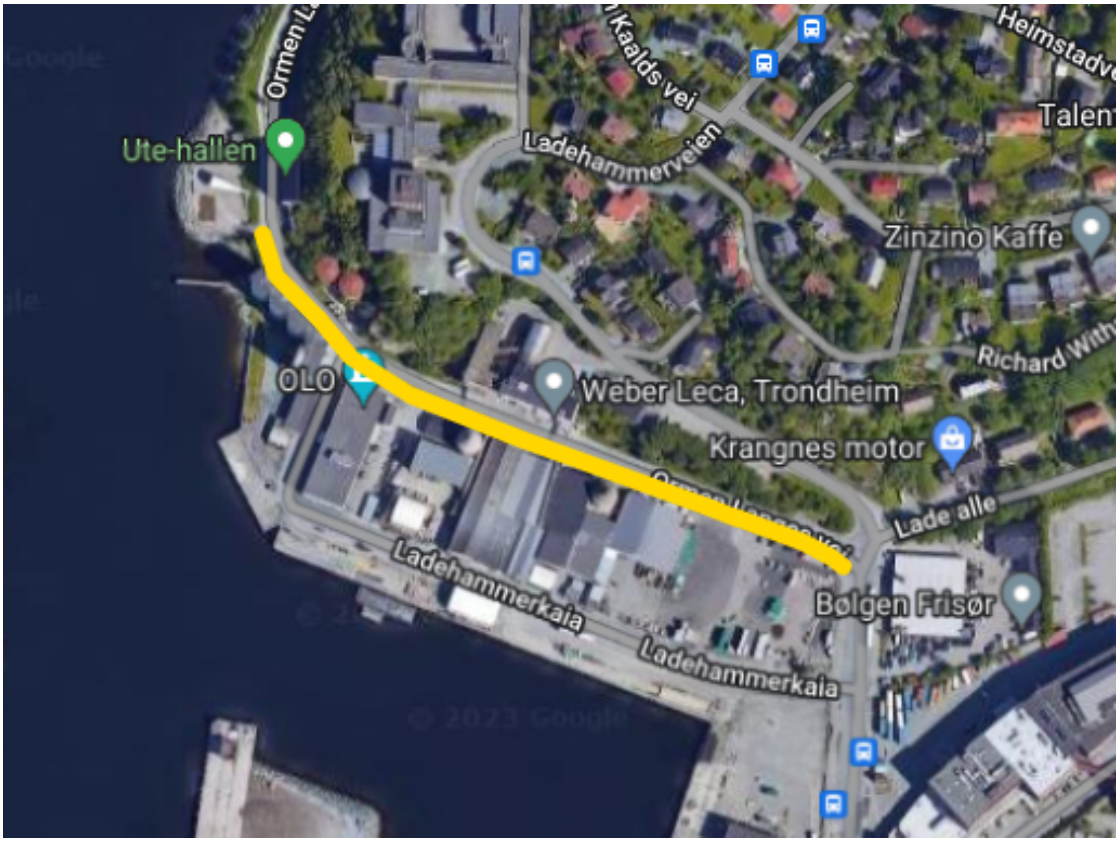
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		5,0				

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markering viser hvilke gangforbindelsen som skal utbedres.



Eksisterende situasjon i Ormen Langes vei. Svært bred kjørebane hvor det legges opp til kjøring i høy hastighet. Fortau med utydelig overgang til kjørebanen.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarvei til Berg skole**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Byggeplan og grunnerverv.
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for snarveien. Byggeplan og erverv igangsatt men det trengs mer midler til å fullføres..
Forventet framdrift:	Grunnerverv ferdig i løpet av 2023. Utbygging i 2024.
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	Grunnerverv

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5	2022	40	2023

Merknad: PR sak 119/22

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

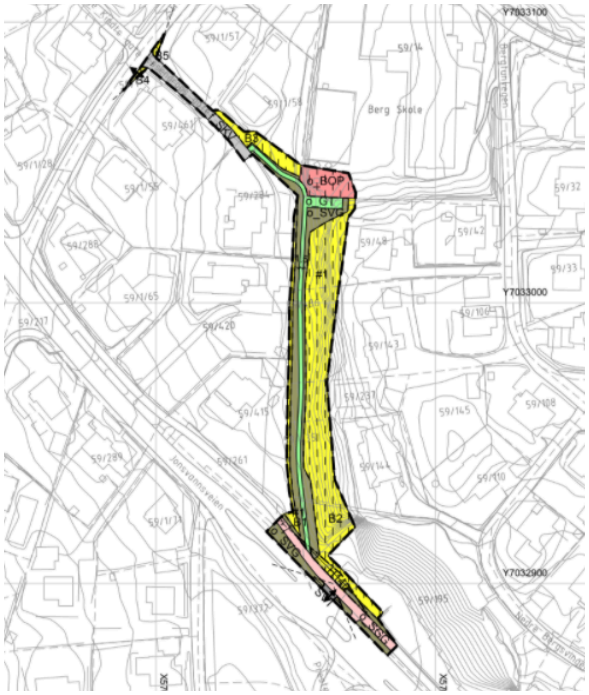
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
9,2	2023	10	30.03.23	Forenklet	
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	4,33	4,9				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Vedtatt reguleringsplan for snarvei mellom Jonsvannsveien og Berg skole.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarveipakke 9**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av følgende snarveier ● Snarvei til Flatåsen skole og idrettsanlegg ● Snarvei til Nissekollen idrettsanlegg (3 snarveier) ● Snarvei Enromveien på tvers ● Snarvei fra Fossegrenda til Leirfosvegen ● Snarvei til Rosten skole (Lysløypa på tvers) Stiene har en totallengde på ca 1,5 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær viktige reisemål. God tidsbesparelse i stedenfor å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltak er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket krever ikke reguleringsplan
Forventet framdrift:	Utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet	Økonomi

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
18	2023	20 %	2024
Merknad:			

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

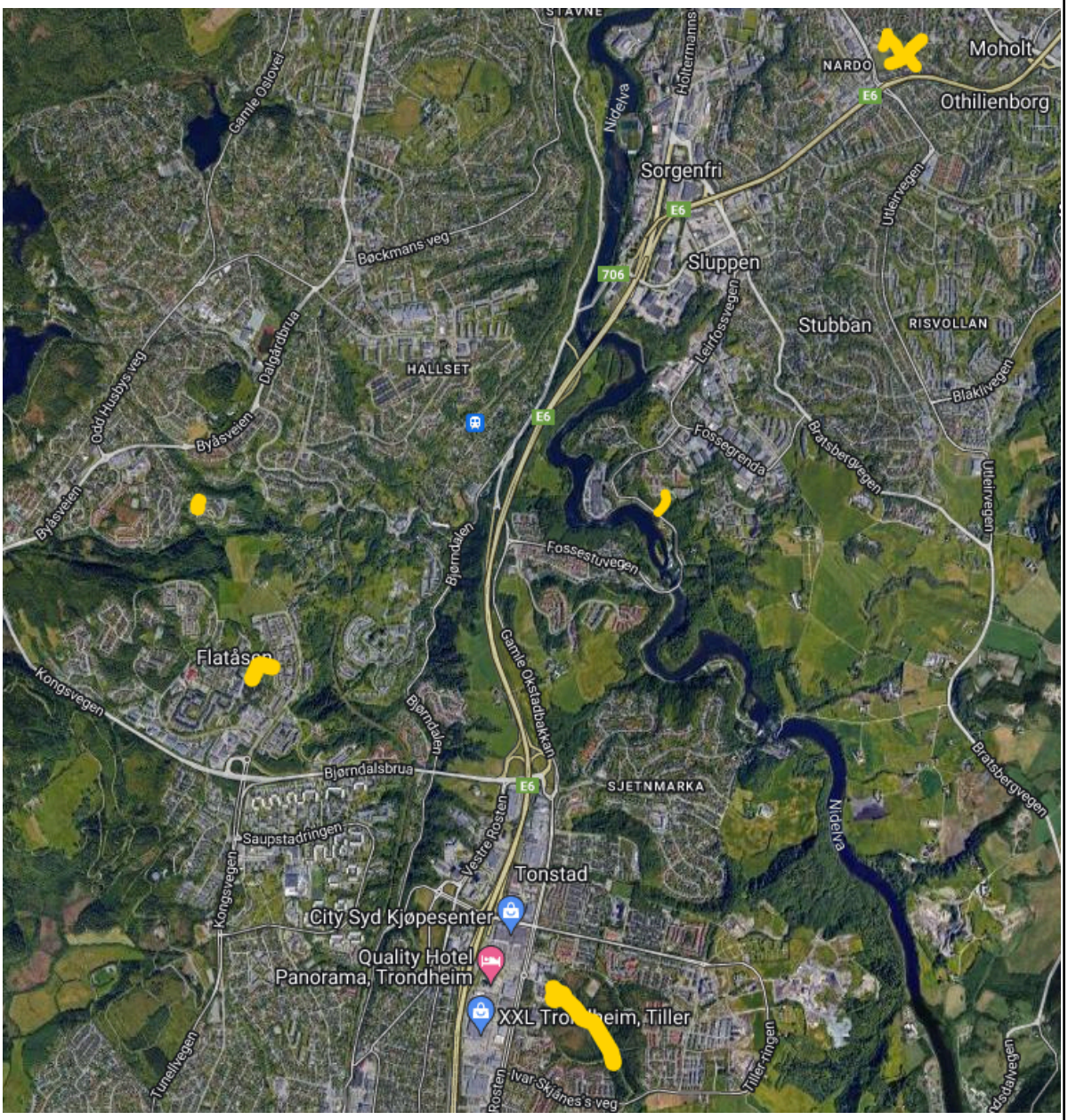
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	3	15				
Prosjektfase:	PU og Detaljplan-legging.	Utbygging				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert. [Link kart]

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarveipakke 10**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av følgende snarveier ● Snarvei ved Havsteinekra ● Snarvei ved Søndre Husebytun ● Snarvei ved Steindal skole ● Snarvei til Gjørtlervegen ● Snarvei Nordre Husebytun Stiene har en totallengde på ca 0,9 km. Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytestandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.
Prosjektutløsende:	Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær mange viktige reisemål. God tidsbesparelse i stedenfor å gå rundt og stor nytte for mange folk.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltakene er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Snarveiene krever ikke reguleringsplan.
Forventet framdrift:	Detaljplanlegging 2023 og utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i planleggingsfasen
Usikkerhet i prosjektet	Avklares i planleggingsfasen

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

Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
12,5	2023	40	
Merknad:			

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

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

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

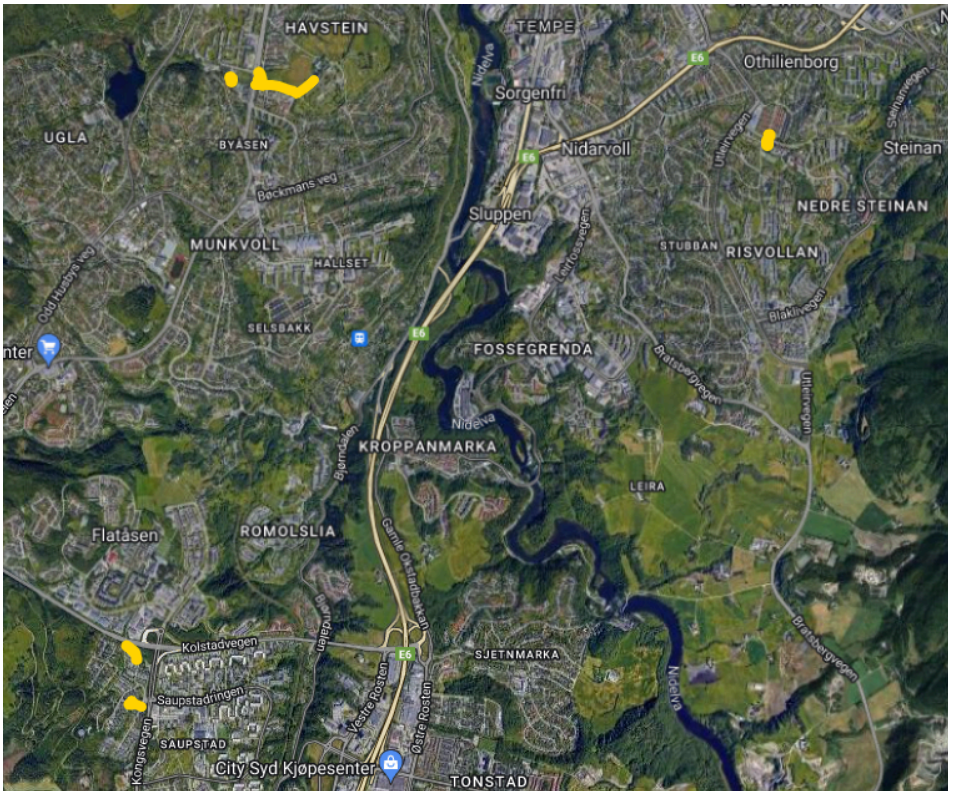
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,3	6,2	6			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert. Link kart.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarvei Østmarka**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Detaljplanlegging og bygging av snarvei på Østmarka. Stiene har en totallengde på ca 0,11 km. Stien forbinder gir kortere og bedre forbindelse til bussholdeplass og skole. Snarvei på ca 2,0 m bredde. Tiltak som planlegges er nytt bærelag og toppdekke, belysning, flytting av lekeapparat, etablering av gjerde, trapp eller rampe og håndløper.
Prosjektutløsende:	Tidligere måtte en gå igjennom uteområdet til barnehagen som ikke er åpen for allmennheten i åpningstiden til barnehagen. Stien har for mange god tidsbesparelse i stedet for å gå rundt.
Helhet/sammenheng:	Snarveiprosjektet ble besluttet igangsatt som et satsingsområde innenfor programområdet gåing i 2014. Tiltakene er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging og utbygging
Planstatus:	Snarveien krever ikke reguleringsplan og grunnerverv.
Forventet framdrift:	Planlegging og utbygging 2024
Samordning andre tiltak:	Avklares i planleggingsfasen. Kan trolig bygges samtidig med nytt bofellesskap.
Usikkerhet i prosjektet	Avklares i planleggingsfasen

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,5	2023	40	
Merknad:			

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

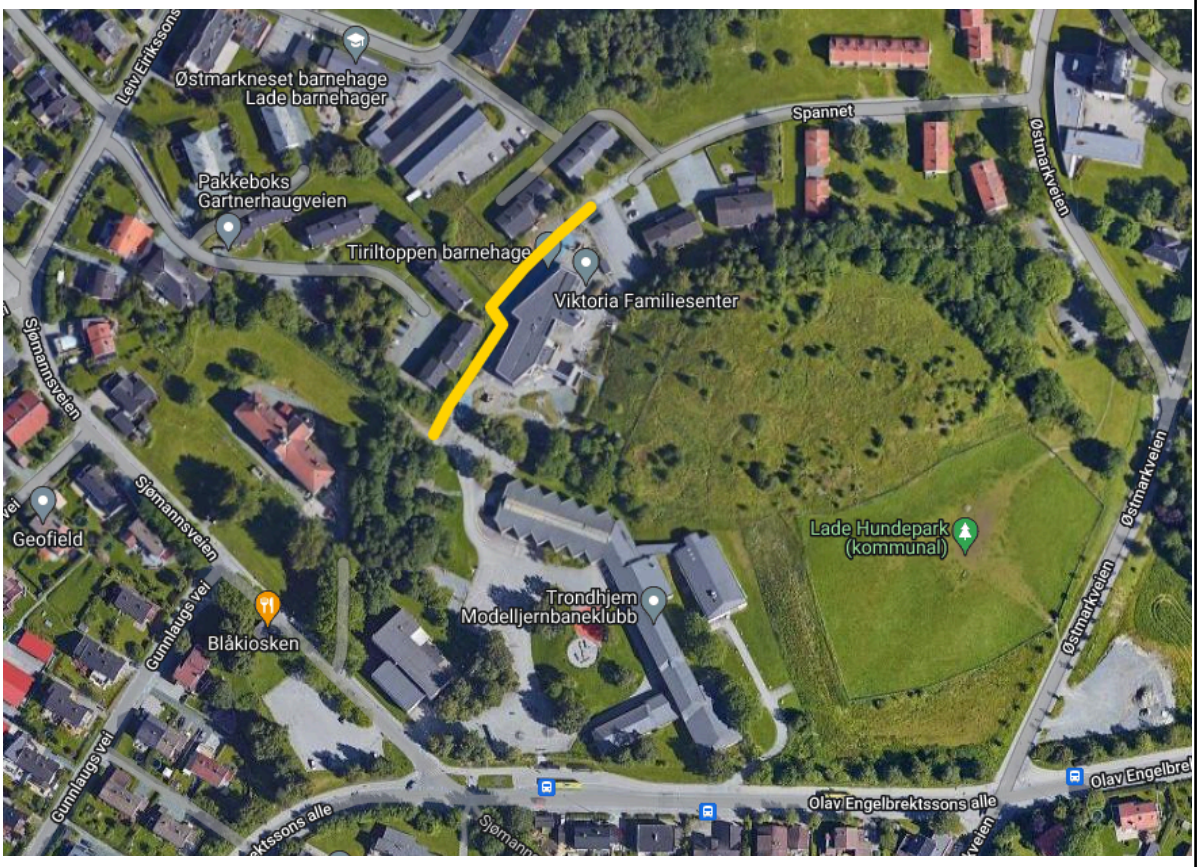
STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	2,5 mill				
Prosjektfase:						
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Venusvegen fortau**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	970 m fortau i normert bredde. Oppstramming mindre kryss. Ombygging mindre rundkjøring/snuplass til omr. for grønt og opphold.
Prosjektutløsende:	Strekningen har kun et smalt "sommerfortau" på sørsiden og fortau på ca 2.0 m på nordsiden. Fortauet på nordsiden vinterdriftes, men i beskjeden grad da det er smalere enn normert og fordi fortauet har svært dårlig bæreevne. Strekningen er skoleveg og det er under vurdering om buss skal kunne trafikkere strekningen i fremtiden
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er i tråd med Trondheim kommune sin gåstrategi og miljøpakken sine mål.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. - 1. Lavere CO2 utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan)
Planstatus:	Tiltaket må reguleres.
Forventet fremdrift:	Reguleringsplan: des. 2025 (gitt oppstart vår 2024) Byggeplan: des 2026 Utbygging: des 2027
Samordning andre tiltak:	-
Usikkerhet i prosjektet:	Geotekniske forhold (kvikkleire i området) Behovet for erverv er beskjedent men dette kan alltid forsinke og fordyre. Det vil bli behov for midlertidig tilgang til mange boligeiendommer i anleggsperiode

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
29,6	2023	-20/+40	
Merknad:			

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

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

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

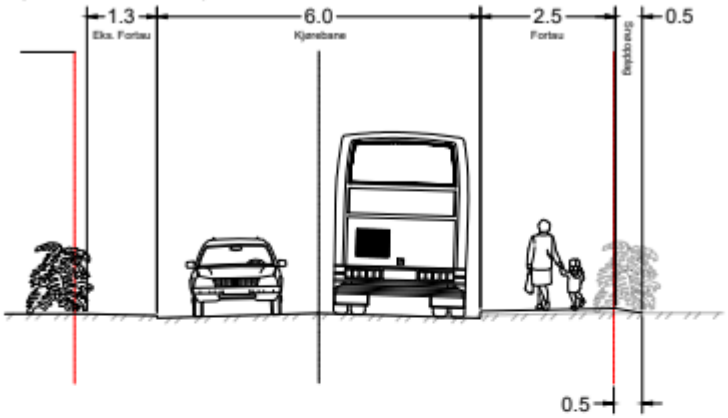
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	-	2,5				
Merknad: Prosjektutvikling (PU) finansiert av avsatt ramme til TK til PU i 2023 (0,2 MNOK)						

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

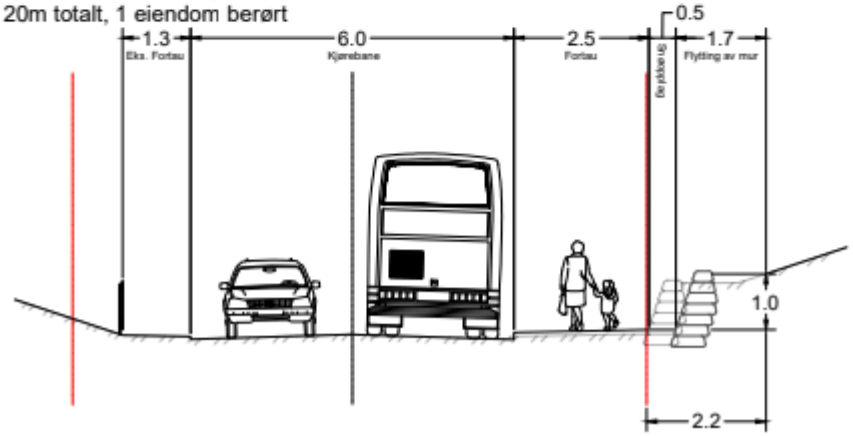
KART/PROSJEKTSKISSE



Utvidelse av fortau inn i hage - 600m totalt,
23 eiendommer berørt



Utvidelse av fortau og flytting av mur -
20m totalt, 1 eiendom berørt



Utvalgte snitt

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fortau Lundvegen**
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

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

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

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

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

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

STYRINGSRAMME **Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging**					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
16,3	2023	10	november 2023	byggherreoverslag	2024
Merknad: Styringsramme økt i PR-sak 94/23					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,4	4,9				
Prosjektfase:		Utbygging				
Merknad: PR-sak 94/23 *Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2022 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*						

KART/PROSJEKTSKISSE

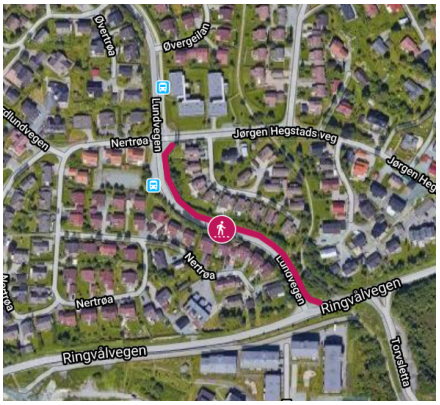




Dagens situasjon uten fortau.

Lundegen sett østfra/nedenfra

Lundvegen sett vestfra/ovenfra



PROSJEKTDATA		DATO. 27.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund Snuplass**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	200m Gang og sykkel veg og 160m støyskjerming langs Ringvålvegen fra Kryss ved Lundvegen til bru i Tunnelvegen. Det etableres ny holdeplass.
Prosjektutløsende:	Fortau langs Ringvålvegen i tilknytting til snuplassen ble ikke etablert i metrobussprosjektet pga. utfordringer med erverv og prinsipp om kostnadsramme.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er del av en vedtatt sammenheng tilbud og vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byveksavtalen.
Bidrag til måloppfyllelse:	I dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen Det blir og støyskjerm for 12 boliger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging Byggherreoverslag for prosjektet per august 2022 er på 15 mill. Det mangler 1,5 mill. for bygging av prosjektet.
Innspill til prosjektfase:	Kontrakt signert med entreprenør.
Planstatus:	Reguleringsplan vedtatt i 2018.
Forventet fremdrift	Byggestart mai 2023. Det meste av anleggsvirksomheten blir ferdig i 2023. Grøntarbeider ferdig vår 2024.
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnervervet er ikke fullført, men antar at det ikke byr på problemer.

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

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

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

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	13,5	1,5				
Merknad: Restbevilgning for å nå byggherreoverslag som ble utført august 2022. For sent for innmelding av HP 2023-26, og kommer derav nå						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	P.4109 Fortau langs Saksvikkorsen
Ansvarlig etat:	Malvik kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau mangler i ca. 180 meters lengde i Saksvikkorsen, fram til bussholdeplasser ved Markabygdvegen og over kommunegrense til Trondheim. Veien er ca. 185m og bredden på selve kjørebanen med skulder og fortau varierer fra 8.5 til 11.5
Prosjektutløsende:	Aktuell strekning mangler i sin helhet et trygt tilbud til gående og syklende.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket binder sammen gang-/sykkeltrafikk mellom deler av Malvik og Trondheim kommuner.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil separere trafikk og tilrettelegge for en økt trafikksikkerhet og en potensiell økning i andel syklende og gående. Tiltaket spiller dermed opp mot: ● Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO_2. ● Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. ● Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. ● Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. ● Mål 5: Redusere antall trafikkulykker. ● Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Tiltaket må reguleres. Prosjektet går nå inn i en detaljplanleggingsfase hvor det vil utarbeides en reguleringsplan og et teknisk underlag for denne. Parallelt med videre ferdigstilling av regulering vil det også utarbeides byggeplan.
Innspill til prosjektfase:	Inngrep i dyrket mark må avklares med statsforvalter.
Planstatus:	Reguleringsplan og Byggeplan skal utarbeides.
Forventet fremdrift:	Ferdigstillelse reguleringsplan medio september og byggeplan i november 2024. Anleggsstart ultimo april 2025, ferdig bygget månedsskiftet juni/juli 2026
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet:	Usikkerhet er knyttet til tilgjengelighet for arealbeslag i boliggrunn og dyrket mark. En potensiell usikkerhet ligger også i aksept fra Trondheim kommune.

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

12,5	2023	+/- 25%	
Merknad: Dato for anslag: 06.06.23. Anslagsmetode: Forenklet anslag			

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0,8	0,5	1	6	5	
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



19.06.23

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Fortau Fv. Lyngenvegen**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektide
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging tidligst 2025.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnforhold

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2,5	2024	50	2023
Merknad:			

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

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

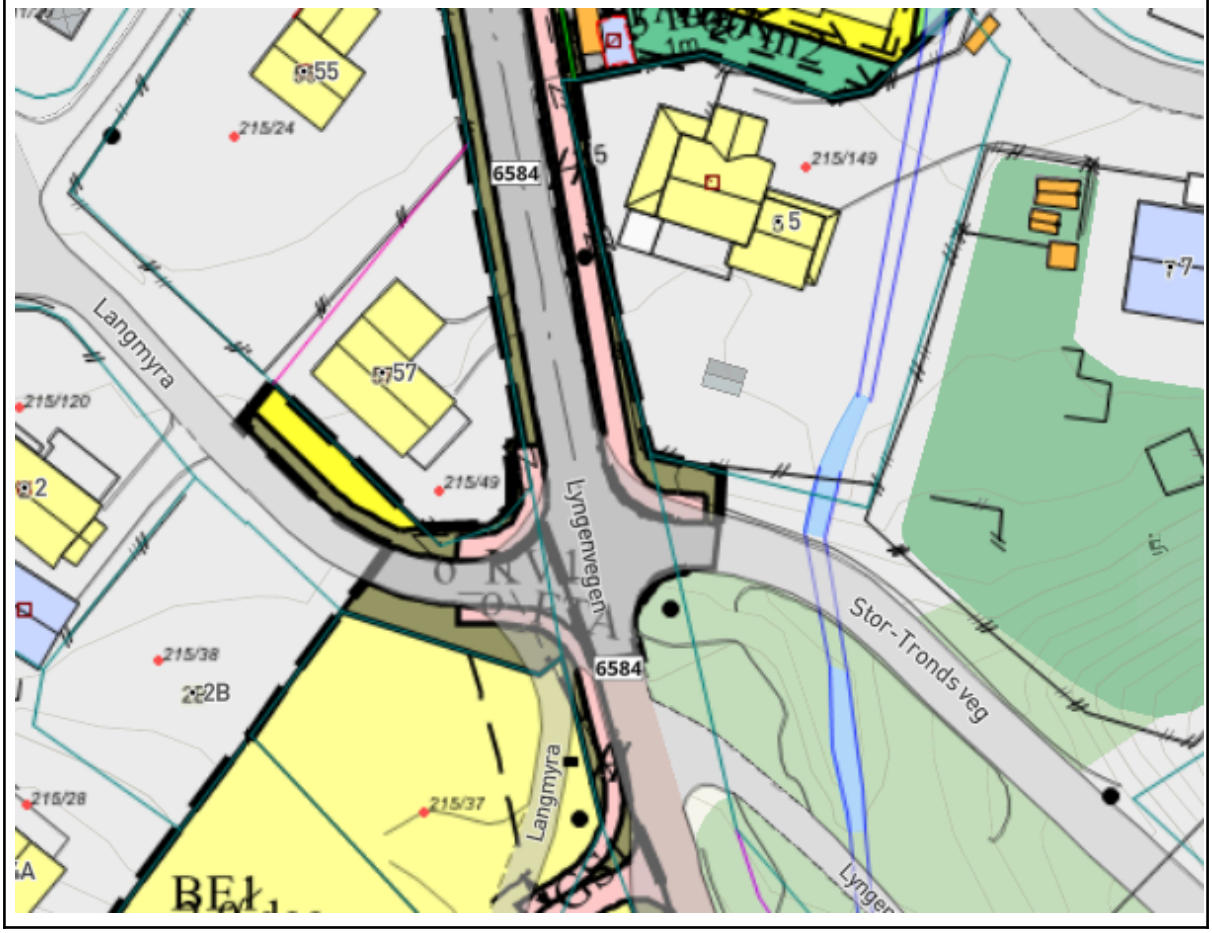
Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	0	0,5		2		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Snarveg Gruva**
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

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

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan.
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst 2023 og utbygging 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	Kostnader, grunnforhold (kvikkleire), sikringstiltak av skråning.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
2	2024	50 %	2024
Merknad:			

Tiltaket vil være delfinansiert av midler Melhus kommune har fått bevilget fra Statens vegvesen. Oppstart av prosjektering og geotekniske undersøkelser starter opp sommer/høst 2022. Det er forventet at byggeplan vil være ferdig ila. 2022, og det vil være klart for bygging i 2023. Det vil være behov for bevilgning i tillegg til tilskuddet fra Statens vegvesen for å ferdigstille prosjektet. Det søkes derfor om en øvre ramme på 1,5 millioner. Rammen inkluderer en usikkerhet på grunnforhold og økte byggekostnader.

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

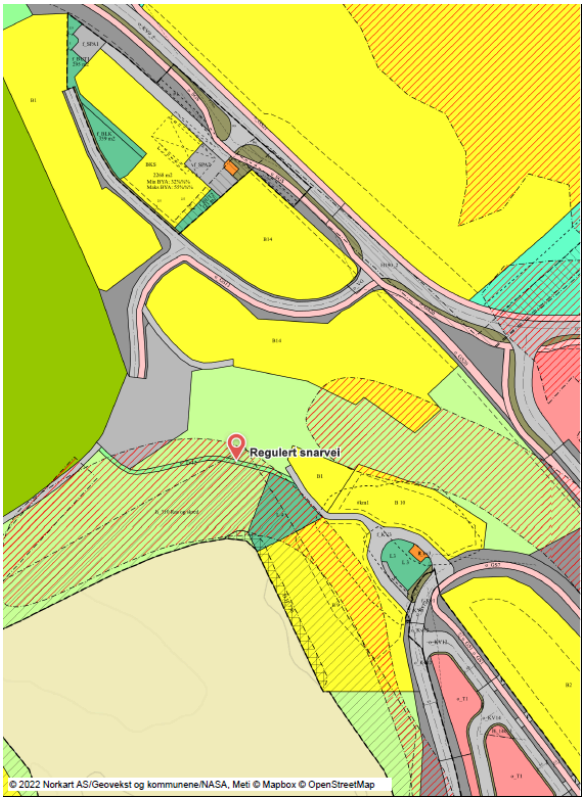
STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	0,5				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE





Prosjektbeskrivelser tiltak mot støy

PROSJEKTDATA		DATO: 29.03.2023
Prosjektnavn:	**Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklivegen, Vest**	
Ansvarlig etat:	Trøndelag Fylkeskommune	

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Det skal etableres støyskjerming for eksisterende bebyggelse langs Utleirvegen mellom kryss med Stendalsvegen og Blaklivegen. Dette gjelder i hovedsak støyskjerming på vestsiden av Utleirvegen. Men også noen tiltak (nabo-/lokale skjermer) på østsiden, som ikke omfattes av reguleringsplan for sykkelveg med fortau.
Prosjektutløsende:	Behov for støyskjerming pga. økende trafikkmengde.
Helhet/sammenheng:	
Bidrag til måloppfyllelse:	

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Utbygging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Reguleringsplan ikke nødvendig. Tiltak er byggeplanlagt
Forventet fremdrift:	Oppstart avhenger av signerte avtaler, følges opp av grunnerverv internt og godkjente byggesøknader. Ambisjon om oppstart bygging Q3 2023 på deler av anlegget.
Samordning andre tiltak:	Skal ikke koordineres med andre
Usikkerhet i prosjektet:	Grunnerverv

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

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

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

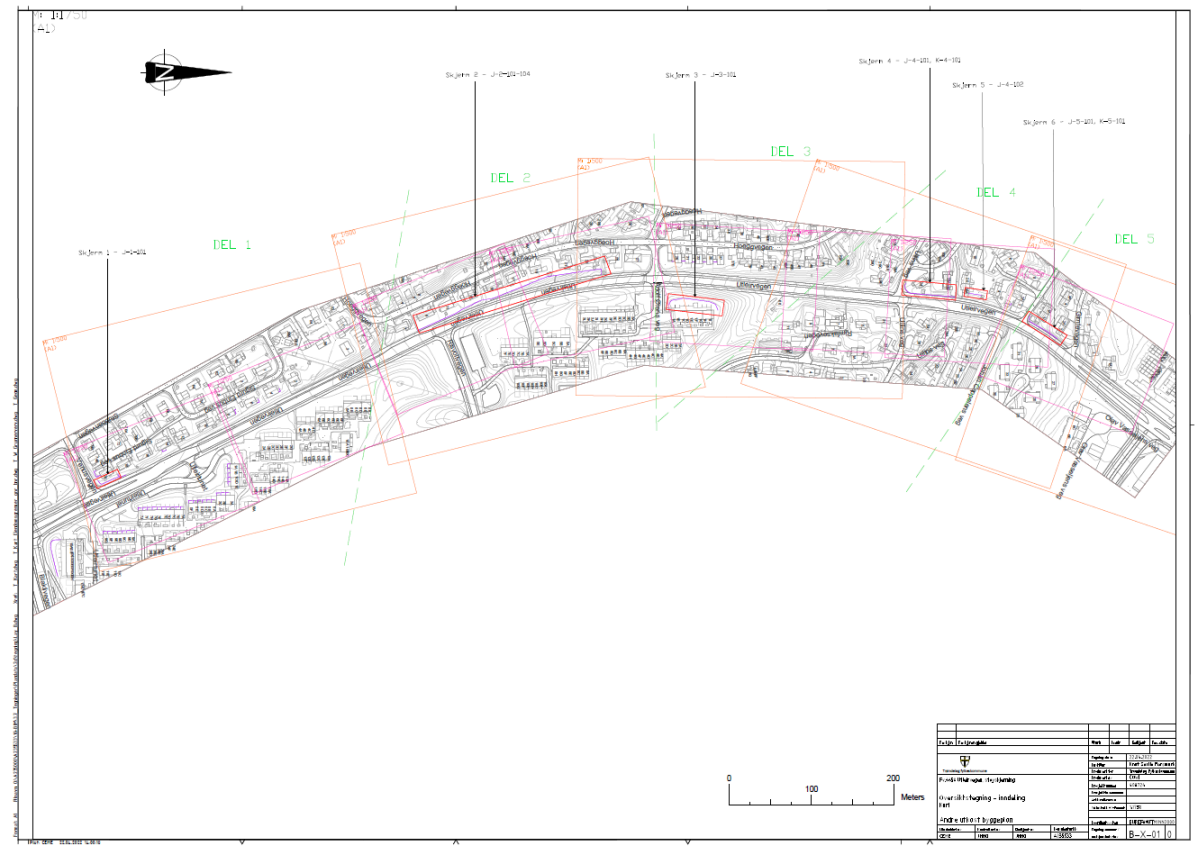
45	2022		10.05.2022	Byggherreoverslag	2023
Merknad:					

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10	25	11,3			
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	MP Fv. 6650 Kongsvegen, Huseby
Ansvarlig etat:	Fylkeskommunen

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Langsgående støyskjerm med en høyde på 2,4 meter for beboerne i Vestre Husebytun 9, 11, 13, 15, 17, 19A og 19B.
Prosjektutløsende:	I **Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023** er fylkesveg 6650 nevnt som en av de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Boligene langs aktuell strekning ligger delvis i rød støysone (L_{den} >65 dB) og beboerne har i flere år klaget på støy. Målet er at utendørs støynivå kommer under 60 dB og helst ned mot 55 dB.
Helhet/sammenheng:	Skjermen dekker hele kvartalet og henger ikke sammen med andre støyskjermer.
Bidrag til måloppfyllelse:	Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse reduseres. Beregninger viser at foreslått skjerming gir uteplasser med et støynivå mellom 55-60 dB. Dette er en forbedring på opp mot 7 dB ved enkelte boliger.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (byggeplan)
Planstatus:	
Forventet fremdrift:	Forventet ferdigstillelse av byggeplan i løpet av 2024.
Samordning andre tiltak:	
Usikkerhet i prosjektet:	

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
10,5	2023	40	
Merknad:			

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

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

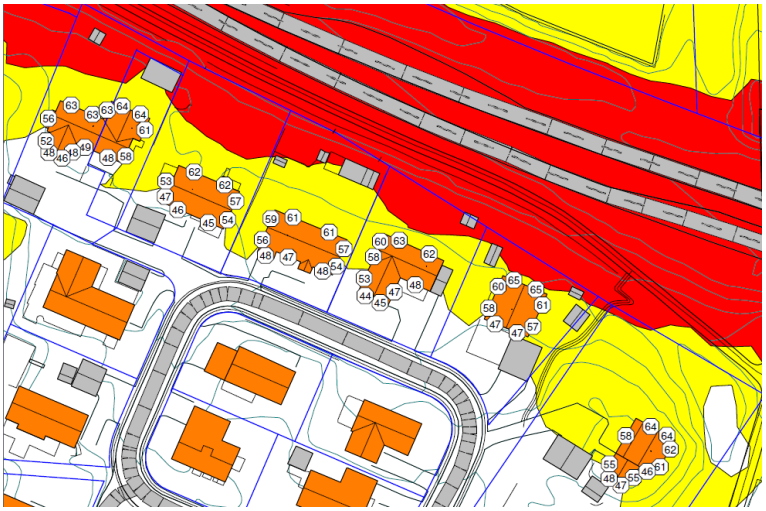
Merknad:					

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

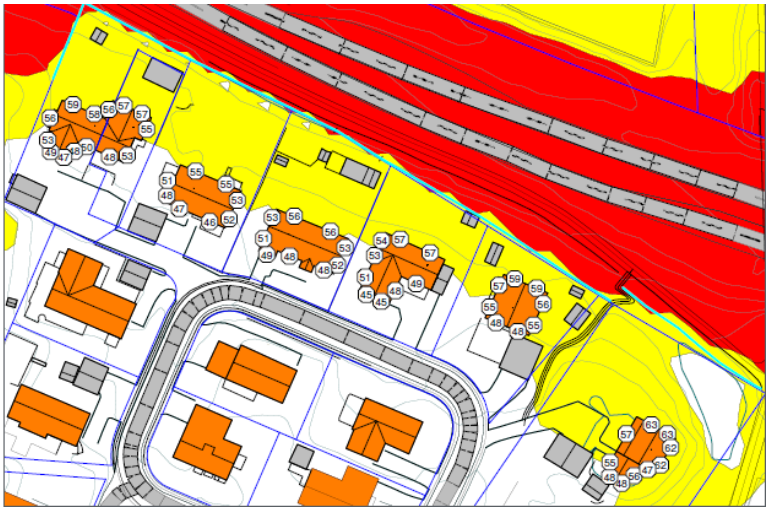
FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):			1,7	8,8		
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Dagens støysituasjon.



Fremtidig støysituasjon med støyskjerm.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Odd Husbys veg støyskjerm
Ansvarlig etat:	*Trondheim kommune*

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Støyskjermen på strekningen er av eldre årgang og er i dårlig forfatning. Tiltaket er å bygge ny støyskjerm som er 0,5m høyere enn dagens støyskjerm, samt at den forlenges på noen punkter/strekk uten støyskjerm i dag. Støyfølsom bebyggelse i nærheten tilsier at ny skjerm bør være absorberende skjerm. Det vil bli etablert ca. 375m med ny støyskjerm med økt støyreduserende effekt. Dette vil skjerme 18 hus/rekkehus innenfor støyutsatt område.
Formålet med tiltaket:	Bedre støyforholdene for beboere langs Odd Husbys veg
Bidrag til måloppfyllelse:	Prosjektet vil bidra på følgende måte: - Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Ikke behov for reg.plan
Mulig utbyggingsperiode:	2024
Samordning andre tiltak:	Sverresborgruta sykkelprosjekt
Usikkerhet i prosjektet	-

UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Utredningsestimat (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,0	2021	40%	2022
Merknad:			

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

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

12.5	2023	15	17.02.2023	Forenklet	
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1.5	11,00				
Merknad: *Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2022 og kommenteres her med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*						

KART/PROSJEKTSKISSE



PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	23133ST Støypakke 1
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	**Kochhaugvegen:** *Langsgående støyskjerm med høyde 2 meter i vest og 2,5 meter i øst. Total lengde ca. 290 meter. Lokal skjerm i vest med høyde 2,5 meter og lengde 14 meter. 13 boliger / 75 personer vil få lavere støynivå både innendørs og utendørs.* **Kongsvegen:** *Langsgående støyskjerm med høyde 2,4 m. Total lengde ca. 195 meter. 7 boliger / 22 personer vil få lavere støynivå både innendørs og utendørs.* ***Byåsveien, Kystad-Stavset:*** *Langsgående støyskjerm med høyde 2,2 m. Total lengde ca. 237 meter.* 24 boliger / 60 personer vil få lavere støynivå både innendørs og utendørs. ***Lokalitet*** ***Vegreferanse*** ***Lengde (m)*** ***Prosjektfase*** *Fv. 950: Kochhaugvegen* *FV950 K S1D1 m155-445* *290* *DP (byggeplan)* *Fv. 6650: Kongsvegen* *FV6650 K S2D1 m8189-8384* *195* *DP (byggeplan)* *Fv. 6650: Byåsveien:Kystad -Stavset* *FV6650 K S2D1 m4562-4799* *237* *Prosjektutvikling*
Prosjektutløsende:	I ***Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023*** så er Kochhaugvegen, Kongsvegen og Byåsveien listet opp blant de mest støyutsatte fylkesvegene i Trondheim. Boligene langs de aktuelle strekningene har uteplasser som ligger helt eller delvis i rød og oransje støysone. Dagens skjermer fungerer ikke som støyskjermer, og må oppgraderes til dagens normer for å fylle sin funksjon. Foreslåtte skjermingstiltak vil i stor grad redusere utendørs støynivå for beboerne. Enkelte steder vil støynivået reduseres opp mot 15-20 dB.
Helhet/sammenheng:	Tiltakene vil bidra til måloppnåelse i henhold til kommunens *Handlingsplan mot støy 2018-2023* og bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt. 7 om å redusere

	trafikkstøy.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens delmål 7.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling og detaljplanlegging (byggeplan)
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging (reguleringsplan) og utbygging
Planstatus:	Regulert
Forventet fremdrift:	Utbygging og detaljplanlegging kan starte våren 2024
Usikkerhet i prosjektet:	Styres som portefølje

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

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

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

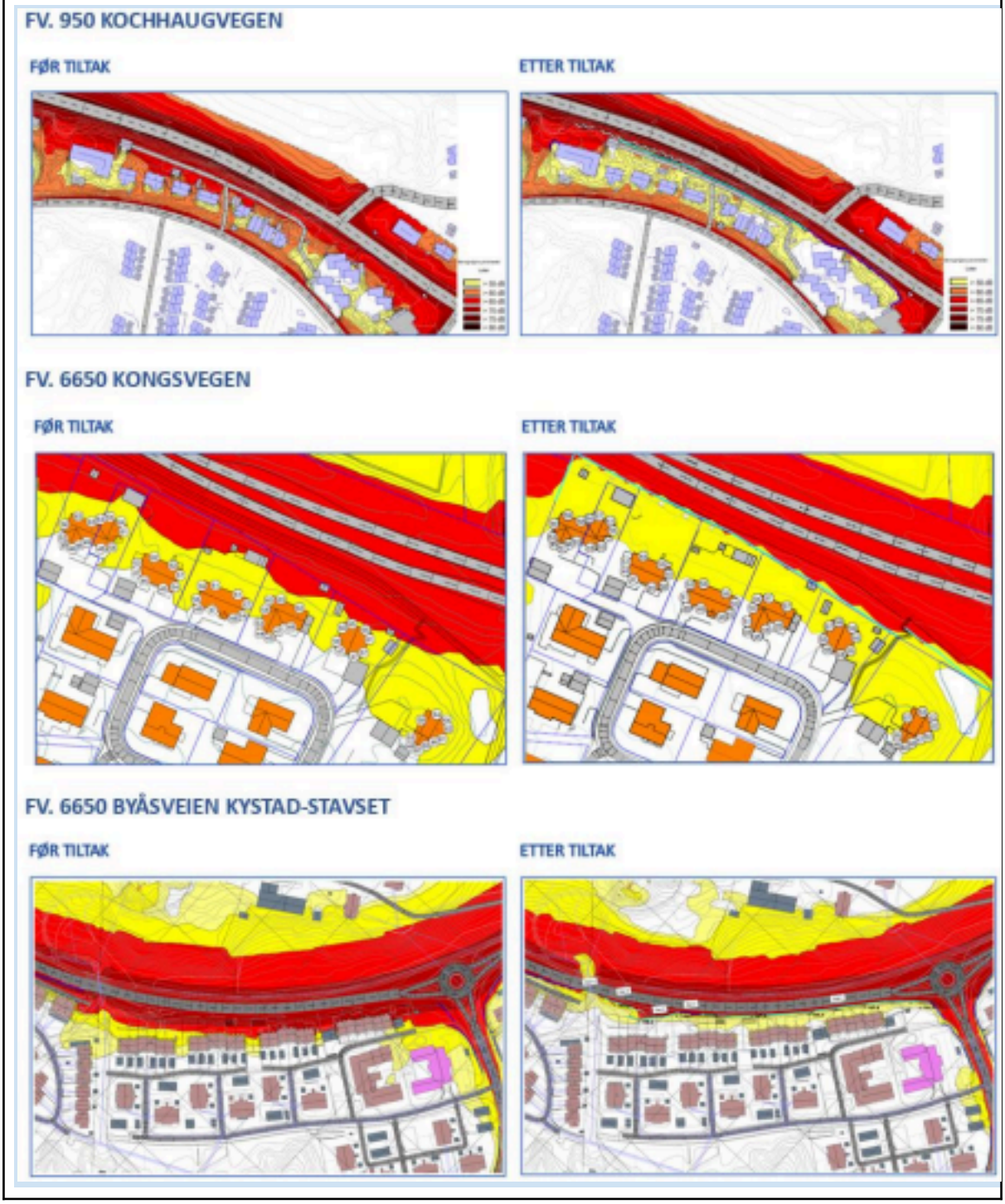
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp	1,5	9	6			

(mill):						
Merknad: Prosjektpakke hvor det settes av midler til DP og UB.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Prosjektbeskrivelser mobilitet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	HjemJobbHjem
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept utviklet av Miljøpakken og AtB, i samarbeid med Kolumbus. Ordningen baserer seg på en avtale mellom Miljøpakken/AtB og virksomheter fra det private og offentlige, der begge parter bidrar til at færre kjører til og fra jobb. Virksomhetene som deltar i HjemJobbhjem mottar en rimelig månedsbillett for buss, trikk og tog (HjemJobbHjem-billetten), et rimelig bysykkelabonnement, en løsning for leasing og kjøp av elsykler gjennom rammeavtale(ny fra 2023/2024), en aktivitetskampanje, og det arrangeres sykkelaktiviteter som sykkelservice og utlån av elsykler. Bedriftens bidrag er besvarelse av reisevaneundersøkelser ved oppstart og avslutning av prosjektet, samt innstramming og restriksjoner på parkering tilsknyttet virksomheten. Grad og metode for innstramming og måten det gjennomføres på planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgivere i prosjektet fra Trondheim kommune. På grunn av pandemi ble oppskalering av prosjektet forskjøvet og startet først i høsten 2022. Før dette har prosjektet vært i en pilotfase og rekruttering har vært en lavere prioritet på grunn av hjemmekontor og frarådning av å benytte kollektivtransport. Per april 2023 er det totalt bedrifter X med totalt XXXX ansatte med. I 2023 er målet for prosjektet å ha: XX antall bedrifter med totalt XXXX ansatte. Dette er nå to år forsinket mot opprinnelig plan på grunn av pandemihåndtering. Fra 2024 økes igjen rammene til opprinnelig framdrift pga forventet økt rekruttering av bedrifter samt aktivitet.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen ansatte som kjører til og fra jobb. I tillegg er det et mål å gjøre det lettere for bedrifter å stramme inn på parkering, også for de som ikke er med i ordningen. På lang sikt skal ordningen bidra til at gratis parkering ikke lenger anses som et gode blant ansatte.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for primært arbeidsreisen, men med en potensiell effekt for øvrige reiser.

Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Driftsfase/oppskalering
Innspill til prosjektfase:	Videreføring og oppskalering
Planstatus/forventet framdr:	Ikke relevant
Samordning andre tiltak:	Ikke relevant
Usikkerhet i prosjektet	Ikke relevant

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

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		7,7 mill*	11 mill	13 mill	13 mill	65 mill
Prosjektfase:						

Merknader:
* Periodisert budsjett forskyves med to år i forhold til handlingsprogram for 2021-2024 grunnet korona.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter. For skolereisen er både elever og foreldre målgruppe. Trygg skolevei er både mål og virkemiddel og det er samhandling med TS-prosjektet Hjertesone. Det holdnings- og handlingsskapende arbeidet består i kampanjer knyttet til refleks, gå- og sykkelaktivitet, trafikkopplæring, samarbeid med FAU, utlån av sykkelverksted og kartlegging av reisevaner. Samarbeidet med Trygg Trafikk står sentralt i arbeidet. Det gjennomføres tellinger ved 15 skoler hver vår og hver høst, for å følge trendene i reiseadferden hos trondheimselevene. Mobilitetsrådgivning har ansvar for å spre positivt omdømme og sørge for budskap ved å "tagge" positive budskap på grunn ved steder hvor mange går, sykler eller reiser kollektivt. Det gjennomføres også sykkelservice og utlån av elsykler via eksterne forhandlere. Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har mottatt sjablonger og spray for å kunne "tagge" i deres kommuner, men det har ikke lyktes å finne leverandører som er villige til å stille med elsykkelutlån. I 2023 vil det gjennomføres Vårpuss (gratis sykkelservice) i alle Miljøpakkens kommuner. Mobilitetsrådgivning har de siste mange år gjennomført Europeisk mobilitetsuke. Det har vært en fin mulighet for å vise frem ulike prosjekter og satsningsområder, men uken er ofte sammenfallende med trøndersk høstvær. Det har også vært vanskelig å måle effekten av de ulike aktivitetene i den europeiske mobilitetsuken. I 2023 vil fokuset i stedet rettes mot Charlottenlund, en av bydelene i Trondheim med høyest kjøreandel. Utvalgte deltakere vil få mulighet til å teste enten buss eller elsykkel gratis i en måned. Vintersyklistenes dag vil i 2023 erstattes med en "broddedag", hvor mobilitetsrådgiverne, på ulike lokasjoner i byen, deler ut brodder til gående. Mobilitetsrådgivning sertifiserer også sykkelvennlige arbeidsplasser, og kårer en vinnende bedrift i tre kategorier: Årets nykommer, Årets klatrer og Årets sykkelvennlige arbeidsplass. Årets klatrer, er den bedriften som har hatt størst poengvekst fra i fjor til i år. Årets nykommer, er den bedriften som meldte seg på initiativet inneværende år, og som har fått mange poeng i løpet av året. Årets sykkelvennlige arbeidsplass, er bedriften med totalt sett flest poeng. Alle bedrifter kan delta og de registrerer selv poeng for ulike sykkeltiltak på https://sykkelvennlig.miljopakken.no/ . For å

	oppmuntre bedriftene til økt innsats sender vi ut "oppmuntringskonvolutter" med litt stash og statistikk på sykling i byen, samt deler ut plaketter til deltakende bedrifter hvert år. Det er ønskelig å endre noe på poengkriteriene, slik at flere bedrifter har potensiale for å bli Årets sykkelvennlige arbeidsplass. Mobilitetsrådgivning organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Dagens løsning har behov for oppgradering og det er igangsatt arbeid med anskaffelse av nye stativer etter en engangsbevilgning for 2023. Det søkes gjennomført i 2023. Inntil nytt er anskaffet vil det eksisterende lånes ut og vedlikeholdes. Den nye løsningen skal ta mindre lagringsplass samt har større kapasitet. I dag er kapasiteten på 100-150 sykler. Det tas sikte på at kapasitet økes til mellom 300 og 500 sykler, samt at det vil være mulig å låse større sykler som varesykler/longtails. Materiellet skal også være tydeligere markert med Miljøpakkens logo for omdømmebygging, i tillegg til å være med å fremme sykling til ulike arrangementer ved å tilby trygg sykkelparkering/sykkelhotell. Et slikt mobilt sykkelhotell/sykkelparkering er i dag etterspurt og brukes ved festivaler, konserter og arrangementer. Miljøpakkens mobile sykkelparkering er tidligere lånt ut til blant annet Jubajuba, Pstereo, Olavsfestdagene og Obos-festivalen. Det er ønskelig å få testet ut en ny løsning ved blant annet Lerkendal og Granåsen. Det er fortsatt tenkt at dette skal være et tilbud som lånes ut gratis, med fri frakt, og at det i en slik ordning også kan brukes i Melhus, Malvik og Stjørdal. Dette tiltaket skal også dekkes gjennom bevilgning i dette prosjektet. Kampanjen med å gi tilskudd til syklister for å legge om og kjøpe piggdekk for å bli helårssyklist har vært dekket av mindreforbruk i prosjektet under koronaepidemien. Denne satsingen er foreslått videreført og medfører derfor en økning i finansiering fra 2023 og videre fra 2024. I 2022 ble det utbetalt 226 583 NOK, dvs 57 % av rammebeløpet på 400 000 NOK. Det kom inn 349 søknader totalt og 251 personer fikk utbetalt tilskudd, som var tilnærmet samme antall som året før. 72 % av de som søkte fikk utbetalt tilskudd i 2022. Administrative kostnader i 2022-aksjonen ble høyere enn budsjettert og skyldes i stor grad arbeidet med rigging og veileding i tilskuddsbasen. For saksbehandlere kan mye av arbeidet som ble lagt ned i 2022 gjenbrukes i 2023. Ved å gå bredere, og evt. tidligere, ut med utlysing av tilskuddet vil søkermassen kunne økes.
Prosjektutløsende:	Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter. Generere et godt omdømme for Miljøpakken og dens satsinger.
Helhet/sammenheng:	Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for hele spektret, fra arbeidsreiser til fritidsreiser.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket har som mål å bidra til 20 % reduksjon i bilandelen etter byvekstavtalen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som

	omdømmebygging.

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	55 mill	3 mill	3 mill	3 mill	3 mill	6, 0 mill
Prosjektfase:						
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Tilskuddsordning El-lastesykkel
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Miljøpakken bevilget i budsjett 2022 kr. 2 500 000,- i tilskudd til kjøp av el-lastesykler til privatpersoner og næringsaktører i hele Miljøpakkeområdet. I gruppen privatpersoner skulle barnefamilier prioriteres. På noen få dager kom det inn søknader fra privatpersoner for kr. 6,6 millioner. De fleste så ut til å oppfylle kriteriene. Både i utformingen av kriteriene og underveis i saksbehandlingen var det særlig to utfordringer som gjorde seg gjeldende: 1: Hvordan skal man nå den delen av befolkningen som ikke kan finansiere en el-lastesykkel selv? Prosjektet setter av 500.000,-i en årlig sum som spesielt skal tilrettelegge for at sosial rettferdighet ligger til grunn der det bevilges midler til bærekraftig omstilling. 2: Hvordan nå og øke attraktiviteten hos næringsaktører? Det var svak søknad og av de som søkte var det mange som befant seg i en gråsone mellom næringsaktør og privatperson. Administrasjonen ønsker å bruke noe av midlene til å samarbeide med næringsaktører for å se hva som skal til for å få flere til å søke.
Prosjektutløsende:	Redusere innbyggere i Miljøpakkeområdet sine behov for personbil i hverdagen. Tilrettelegge for økt sykkelandel ved å stimulere til innkjøp av el- lastesykler for både private og næringsaktører. Barnefamilier skal prioriteres ved tildeling private.
Helhet/sammenheng:	Må sees i sammenheng med utbygging av sykkelparkering med plass til større sykler, pilotprosjekt med utplassering av sykkelskap for større sykler og en generell kommunikasjon rettet mot utbyggere og logistikkplanlegging om å skape trygge parkeringsplasser for dyre sykler.
Bidrag til måloppfyllelse:	Piloteringen av det anbefalte konseptet skal føre til mindre bruk av privatbil ved å skape større mulighetsrom for at privatpersoner, spesielt barnefamilier samt næringsaktører med transportbehov, kan gå til anskaffelse av el-lastesykkel. NORCE fremhever i sin rapport nr 8 om reisevaner at elsykler er et av de mest effektive tiltakene for å endre reisevaner. Spesielt vil dette gjelde i Trondheim som har mye høydeforskjell i sitt område.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Pilot, tilskudd
Innspill til prosjektfase:	*Ikke relevant*
Planstatus:	*Ikke relevant*
Forventet framdrift:	*Ikke relevant*
Samordning andre tiltak:	*Ikke relevant*
Usikkerhet i prosjektet	Hvordan nå og øke attraktiviteten i større grad hos næringsaktører

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	2,5 mill	7,5 mill	3,5 mill			
Prosjektfase:	Pilot	Utførende	Utførende			
Merknad: Tilskuddet var opprinnelig gitt kun for 2022. Siden interessen og pågang var stor og det direkte virker inn på måloppnåelse om å få flere til å velge sykkel framfor bil, foreslås det videreført med evaluering i 2025/2026. PR-70/23 forskutterer 4 mill fra budsjett 2024 for å kunne gjennomføre en ny runde med tilskudd i 2023.						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetspunkt/Mobilitetshub
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Pilot på tiltak for tilrettelegge for å gjøre bilfrie reiser mer attraktivt i et område. Attraktivitet i denne sammenhengen handler i stor grad om *tilgjengelighet, fleksibilitet og kostnader*. Arbeidet gjort så langt er oppsummert i "Konseptrapport Mobilitetspunkt kunnskapsgrunnlag". Prosjektet vil videre bestå i planlegging, koordinering, dialog med interessenter og ev. mindre tiltak som skilting og oppmerking. I tillegg vil evaluering av tiltakene inngå i prosjektet. I den videre fasen vil prosjektet jobbe tett med utviklingen av nytt mobilitetstilbud for AtB for Trondheim og prosjekt i kommunen for fasilitering og tilrettelegging for delebilordninger og elladeinfrastruktur. Aktuelle videre samarbeidspartnere er Miljøenheten, Trondheim Parkering, AtB, private mobilitetsaktører, velforeninger og andre interessenter. Et potensielt område for uttesting er Lilleby/Lademoen. Følgende momenter være førende for en samlet tilrettelegging for annen mobilitet enn privatbilen: ● parkeringsbestemmelser (boligsone) ● arealbruk ● skilting og oppmerking ● koordinering med aktører som skal tilby mobilitet i området ● bildeling
Prosjektutløsende:	Redusere bilavhengigheten for innbyggere i Trondheim. Ønsket om å se tilrettelegging for bilfri mobilitet i sammenheng innenfor et eller flere områder. Der hvor mulig sett i sammenheng med øvrig mobilitetstilbud og servicetilbud.
Helhet/sammenheng:	Mobilitetspunkt ser mobiltetstilbudet innenfor et område som en helhet og hvordan de ulike elementene sammen jobber for en best mulig mobilitet for beboere i et område.
Bidrag til måloppfyllelse:	Piloteringen av det anbefalte konseptet skal føre til: ● Mindre bruk av privatbil, fordi alternativene skal være mer attraktive. ● Bedre muligheter for fleksible og sømløse reiser.

	● Innovasjon og verdiskapning. ● Heve tilbudet for beboere i boligprosjekter som er knyttet til nettverket, slik at det blir mer attraktivt å bosette seg i fortettingsområdene.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektide, konseptutvikling
Innspill til prosjektfase:	Pilot for område/Konseptutvikling
Planstatus:	-
Forventet framdrift:	*Løpende*
Samordning andre tiltak:	Moblitetspakke (trfk/AtB)
Usikkerhet i prosjektet	Prosjektet kan måtte finansiere fysiske tiltak på sikt for uttesting

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):		1 mill				
Prosjektfase:		Pilot/konsept				
Merknad:						

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

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**Miljøpakkens teknologiprosjekter (inkl. Mikromobilitet Malvik)**
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Paraplyen Miljøpakkens teknologiprosjekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. De fem prosjektene som er omtalt i byvekstavtalen 2019-2029 er Big Data, Smart park and Ride, Dynamisk transporttilbud, Samkjøring og Autonomi. I tillegg er Bildeling og Reisekutt kommet til som et sjette og sjuende tiltak. Denne listen er likevel ikke uttømmende, gitt at en viktig del av arbeidet i teknologiprosjektene er å identifisere utfordringer og behov knyttet til mobilitetssystemet i byvekstavtaleområdet, samt kartlegging og testing av aktuelle teknologiske løsninger som kan bidra til å løse disse. Dette arbeidet er også tett knyttet til forberedelsene til MST2029. Teknologiprosjektene kan derfor sees på som en innovasjonslab for utvikling og uttesting av tiltak som fremmer et helhetlig mobilitetstilbud og bidrar til oppfyllelsen av nullvekstmålet, samt øvrige klima- og miljømål. Våren 2022 ble det etablert en prosjektgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunen og AtB som jobber med prosjektplanlegging, gjennomføring, oppfølging og utvikling av tiltakene. I løpet av 2022 ble det gjennomført forprosjekt på bildeling, dynamisk transport, big data og reisekutt. Arbeidet med enkelte av disse tiltakene vil fortsette i 2023 og 2024, enten som en del av teknologiprosjektene, mobilitetspakken eller som separate prosjekter. I tillegg ønsker vi å igangsette noen nye tiltak: 1) Big data (videreføring): Forprosjekt gjennomført. Ønskelig å videreføre som et større fellesprosjekt på tvers av partene i Miljøpakken. 2) Reisekutt (videreføring): Forprosjekt gjennomført med midler fra Klimasats. Arbeidet videreføres i 2023 med sikte på å gjennomføre et hovedprosjekt i 2024 med deltakelse fra partene i Miljøpakken. Ekstern finansiering kan være aktuelt. 3) Smart park and ride (videreføring): Forprosjektet som ble avsluttet i 2021 peker på flere mulige tiltak som kan gjennomføres ved en videreføring, samt gunstige lokasjoner for pilotering. Det er ønskelig å gå i dialog med partene i Miljøpakken for å se på mulighetene og interessen for å videreutvikle satsningen på smart park and ride løsninger. Bruk av midler fra teknologipotten kan være aktuelt for videreutvikling og testing av teknologiske løsninger. 4) Mikromobilitet Malvik (videreføring): Planlegging av tiltak i 2023 iht. eget prosjektark, med sikte på gjennomføring i 2024. Det er ønskelig å gjennomføre prosjektet i samarbeid med flere av partene i Miljøpakken,

	samt AtB. Det planlegges en større satsning på mikromobilitet gjennom mobilitetspakken og det er derfor formålstjenlig å samkjøre planlagte tiltak. 5) Fra Big Data til maskinlæring (nytt): Ved å ta i bruk nye datakilder som Telia-data og Beacons (nettvarder) og kombinere disse med sanntidsdata og passasjertellinger, kan vi få mer innsikt i reisestrømmer, omstigninger, knutepunkter og reisetid. Dette kan igjen brukes i maskinlæringsalgoritmer for analyse og/eller estimering av passasjertall, som vil kunne bidra til utvikling av et bedre og mer målrettet busstilbud, samt bedre ressursutnyttelse. Det er interessant å se på muligheten for et samarbeid med MoST knyttet til dette tiltaket. 6) Spond og samkjøring (nytt): Samarbeidsprosjekt med Stavanger kommune og Kolumbus som skal se på samkjøring i forbindelse med fritidsaktiviteter for barn og unge. Teknologiprosjektene ønsker å se på muligheten for å delta i dette prosjektet. 7) Pluss 1 (nytt): Pluss1 er et samarbeidsprosjekt mellom Troms og Finnmark fylkeskommune og Tinkr, finansiert av Klimasats. Plattformen skal i sin helhet driftes av Troms og Finnmark fylkeskommune og være en åpen plattform for alle aktører i Norge. Teknologiprosjektene ønsker å bli en aktiv bruker av denne plattformen, som gir muligheten til å fremme et behov eller å koble seg på eksisterende prosjekter innenfor samferdsel, kollektivtransport og nye mobilitetstjenester. 8) Vannbuss: I Nyhavna og området rundt bor det ca. 30 000 og det er ventet en økning i trafikale utfordringer i rundkjøringen ved brannstasjonen. Teknologiprosjektene ønsker å undersøke mulighetsrommet for å sette inne en vannbuss fra Nyhavna til Brattøra, og i hvilken grad dette vil kunne bidra til oppfyllelsen av nullvekstmålet. 9) Blå knapp: AtB gjennomfører et studentprosjekt for en digital blå knapp (digital versjon av HC-knappen på bussen) i app-løsningen. Det vil si at handicappede kan stoppe bussen på sin holdeplass, og bussjåføren får beskjed om at akkurat her venter en svaksynt eller person i rullestol som de må ta hensyn til. Dette er ikke gjort tidligere, og innebærer utvikling i app, endringer i sanntidssystemet til leverandør og integrasjon med utstyr i buss. 10) Digital mobilitets-tvilling: MoST/NTNU ønsker å utvikle en digital tvilling som kan brukes til å simulere effekten av ulike mobilitetstiltak i et gitt område, før man treffer en endelig beslutning om bygging/implementering. Dette vil gi et mye bedre og bredere beslutningsgrunnlag, som vil bidra til at sjansen for å igangsette riktige tiltak mtp. ønsket måloppnåelse øker betraktelig. Aktuelle caser er: Håkon VII-gate, Nyhavna-området, Elgeseter gate (med ny Campus Gløshaugen og Øya). Det kan være aktuelt å finansiere enkelte av kostnadene tilknyttet prosjektet over teknologipotten, for eksempel kjøp

	av Teliadata som også er aktuelt i andre tiltak innenfor teknologiporteføljen. Gjennom 2023 og videre i perioden vil prosjektgruppen jobbe med å utvikle samarbeidet med Miljøpakkens parter, mobilitetspakken og MoST for å sikre at kompetanse og ressurser utnyttes på best mulig måte. Teknologiprosjektene har i tiden fremover også et mål om å holde seg oppdatert på den faglige utviklingen som foregår på teknologiområdet, samt hvilke prosjekter som gjennomføres i tilsvarende fagmiljøer og blant andre relevante aktører. Både for å sikre kompetanseutvikling og for å unngå at det igangsettes tiltak som allerede er gjennomført eller planlagt andre steder, men også for å utforske mulighetene for samarbeid med andre aktører. I den forbindelse er det ønskelig å sette av en mindre andel av den samlede potten til deltakelse på relevante konferanser, fora, studieturer ol.
Prosjektutløsende:	Miljøpakkens teknologiprosjekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Stor – Trondheim. Teknologiprosjektene er omtalt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet og fikk i 2022 og 2023 en rammebevilgning i Miljøpakken på 5 millioner per år. Det er videre avsatt 5 millioner årlig til teknologiprosjektene i Miljøpakkens handlingsprogram i perioden frem til 2026.
Helhet/sammenheng:	Etter gjennomføring av forprosjekter og eventuell pilotering av tiltak foretas det en vurdering av effekter og modenhet mtp. utrulling og oppskalering av tiltaket. Dersom nytteverdien og modenheten i prosjektet vurderes som tilstrekkelig er det ønskelig at prosjektet fases over i mobilitetspakken, som skal sørge for utrulling og videreutvikling av tiltaket, eller over i ordinær drift. Denne rulleringen gjør det mulig å igangsette nye tiltak fra teknologiporteføljen fortløpende, samt ta inn nye tiltak som identifiseres underveis.
Formål med tiltaket:	Teknologiprosjektene fungerer som en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere, utvikle og teste nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektplanlegging, forprosjekt og pilotering
Innspill til prosjektfase:	Midlene tildelt for 2023 skal brukes til planlegging, igangsettelse og videreutvikling av eksisterende og nye tiltak. I 2024 er det aktuelt med videreføring av en del eksisterende tiltak, samt gjennomføring av forprosjekter og pilotering på nye tiltak. For å sikre kontinuitet i innovasjonsarbeidet innenfor utvikling av nye mobilitetstjenester er det ønskelig at det settes av 5 millioner kroner årlig i perioden.
Planstatus:	-
Forventet fremdrift:	Tiltakene under teknologiparaplyen vil ha ulik varighet avhengig av kompleksitet og behov for og omfanget av utviklingsarbeid, men det

	tilstrebes relativt hurtige prosjektløp slik at vi løpende kan sette i gang øvrige omtalte tiltak og innlemme nye.
Samordning andre tiltak:	Delprosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre, men koordineres av prosjektansvarlig. Tiltakene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå og som vurderes egnet for oppskalering, vil fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling.
Usikkerhet i prosjektet:	Kompleksiteten i arbeidet fram mot både eventuell pilot og realisering er ukjent, noe som henger sammen med at teknologiprosjektene innebærer utviklingsarbeid og testing. Det vil være behov for konsulentbistand for å utrede og gjennomføre enkelte av tiltakene, enten grunnet begrenset ressurstilgang internt og/eller behov for kompetanse vi ikke besitter.

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

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

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

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

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10	5	5	5	5	
Merknad:						

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetslab Stor-Trondheim
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Forskningsprosjekt knyttet til Mobilitetslab Stor-Trondheim (tidligere Mobilitetslab Elgeseter). Samarbeidet mellom partene i *MoST* har iverksatt en rekke prosjekter innen mobilitetsutvikling, vedlikehold og reisevaner. MoST har startet opp arbeidet med å utvikle en søknad knyttet til teknisk infrastruktur relatert til mobilitet, endelig søknad skal sende inn i oktober. Det er påbegynt en dialogprosess får å etablere felles samhandling med de andre storbyene (Oslo, Bergen og Stavanger) på området bymobilitet.
Prosjektutløsende:	Trondheim kommunes byutviklingsstrategi frem mot 2050 beskriver hvordan man vil jobbe systematisk for bedre tilrettelegging av mobiliteten i byen – Det er ønskelig at flere i byens innbyggere kan gå, sykle eller ta buss i sin hverdag – målet er å redusere klimautslippene fra bilbruk vesentlig innen 2050 i de indre delene av Trondheim by. Strategien beskriver hvordan Trondheim kommune arbeider systematisk mot mer attraktiv og klimavennlig utvikling av byen. Byutviklingsstrategien er en oppfølging av kommunedelplan for energi og klima, kommuneplanens samfunnsdel og bymiljø-/ byvekstavtale. Økte og strengere klimamål fra samfunnet gjør at Trondheim kommunes Byutviklingsstrategi for 2050 fastslår at man må kutte utslipp, redusere energibruk pr innbygger, håndtere arealknapphet, økt vekst og økt behov for transport i og rundt byen mer effektivt, samtidig som man ønsker å styrke bylivet og bidra til økt trivsel for alle som bor i byen. Dette fordrer at transporten i Trondheim by i større grad må foregå med gange, sykkel eller kollektive reisemidler.
Helhet/sammenheng:	MOST vil gi nytt kunnskapsgrunnlag og teste /piloterer ut konsepter knyttet til by mobilitet og vil således understøtte Miljøpakkens tre hovedmål og den vil bygge oppunder Trondheim kommune arealplaner og planer for byutvikling i Innovasjons distrikt Elgeseter gate jf vedlegg 2 oversikt over de tre temaområdene som inngår i laben
Bidrag til måloppfyllelse:	Det er utarbeidet en foreløpig målmatrise som viser hvordan de tiltenkte forskningsprosjektene understøtter miljøpakkens mål (jf

	vedlegg 2) Hvordan bidrar tiltaket til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1)?

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektet vil bidra med kunnskapsutvikling som gjelder alle 3 faser i prinsippet
Innspill til prosjektfase:	Ikke relevant
Planstatus:	Ikke relevant
Forventet fremdrift:	Prosjektet vil starte opp i 2022 og ferdigstilles i 2025
Samordning andre tiltak:	Prosjektet skal samhandle med pågående og planlagt Byutviklingsprosjekter i regi av Trøndelag
Usikkerhet i prosjektet:	Det er lagd en plan for labens først 4 år. Varigheten kan økes hvis labens intensjon og formål vurderes som suksessfull ut over prosjektperioden som her er skissert. Forlengelse av varighetene eller økning av labens innhold krever at begge partere er enig om det og at ny avtalen inngås for de nye prosjektene som legges til laben.

STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
42,8 Mill	2022		Se vedlegg 1
Merknad:			

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

STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år
25,4 mill	2022				2022
Merknad: : Laben er finansiert av to parter NTNU (17, 1 millioner og Miljøpakken v/Trøndelag fylkeskommunen 25,4 Millioner, oppsett for samlet finansiering for hele laben står i vedlegg 1 Prosjektet er rammestyrt og vil ikke bli prisjustert i prosjektperiodene 2022-2026 550 000 er fakturert ut, hovedsaklig til oppstart, i løpet av 2022. Dette vil si at det gjenstår 24,85 millioner (2022-kroner, justert etter 3,7% deflator). Ny justert styringsramme er 25,8 millioner. Se vedlegg 1					

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	11,2	7,1	7,1	-	-	

Merknad: Beløpet over er avrundete tall og dekker ledelse av prosjekt samt 11 prosjekter – vist i vedlegg 1 Det jobbes med å få inn ekstra finansiering fra EU – PRESUS – som vil kunne bidra til at man får finansiert opp ytterligere to prosjekt Det er også dialog med Bærum kommunen som har fokus på mange av de samme temaene som laben adresser. Denne anbefales at den dialogen videreføres vår 2023.

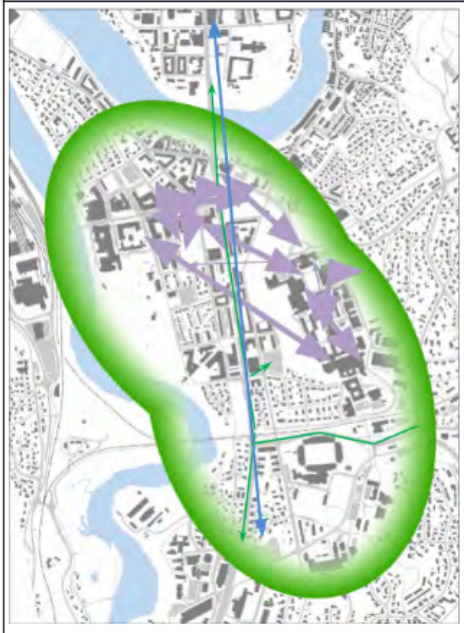
Grunnet oppstart og senere rekruttering av PhDer, har det vært en underforbruk i 2022 sammenlignet med plan. Planlagt forbruk var 3.85 millioner. Differansen mellom faktisk og planlagt forbruk (3.3 millioner, justert etter 3,7% deflator til 3,42 millioner) overføres til påfølgende års budsjett.

Budsjettallene blir da for 2023 11,044 millioner, for 2024 7,362 millioner, og for 2025 7,362 millioner. Se vedlegg 1 for detaljer. De først 2 phd prosjektene er nå under oppstart i januar 23.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

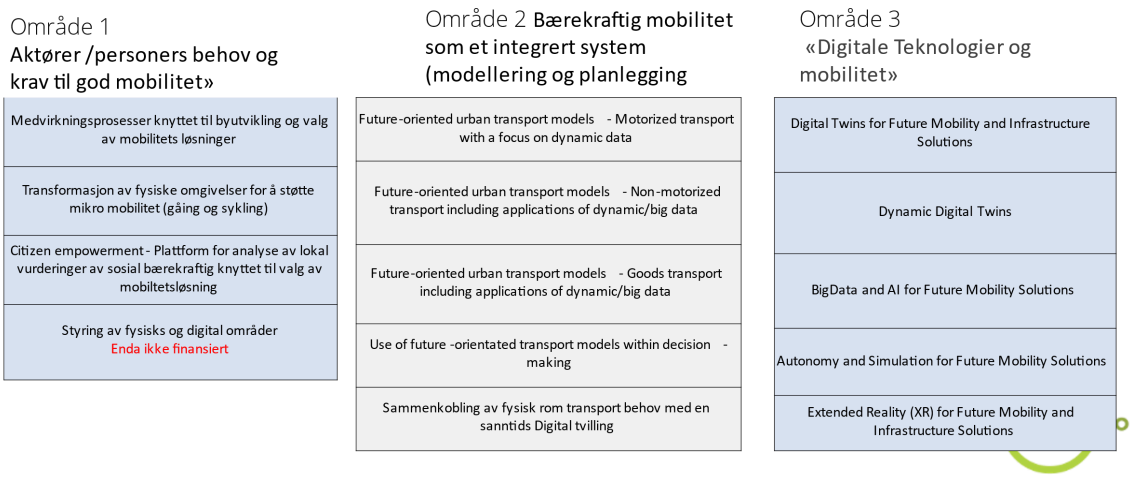
KART/PROSJEKTSKISSE



Skisse over viser Elgseter Mobilites labens fokus området i forprosjekt fasen

Vedlegg 1 Tema områder og oversikt over budsjett

Det er definert 13 prosjekter med tilknyttede phder – som i sum utgjør Labens fokus pr 2022



Hovedprosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Adm av prosjektet en professor 30 % + en koordinator 100 %		IV-IBM	550 000	1 283 333	1 283 333	1 283 334	4 400 000
NTNU	Phd 1	IV_IBM	550 000	1 140 700	1 100 000	550 000	3 340 700
NTNU	Phd 2	SU	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
NTNU	Phd 3	AD	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
Miljøpakken	Phd 4	IE	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 5	IV	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 6	IV_IBM	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 7	IV_IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 8	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 9	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 10	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 11	IV_IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
PRESEUS	Phd 12	IV_IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
PRESEUS	Phd 13	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Dekkes av NTNU		300 000	1 650 000	5 740 700	5 700 000	4 050 000	17 440 700
Dekkes av Miljøpakken		300 000	2 200 000	8 183 333	8 483 333	6 533 334	25 700 000
Dekkes av PRESEUS				2 400 000	2 400 000	2 400 000	7 200 000
Årlig finanseringsbehov		600 000	3 850 000	16 324 033	16 583 333	12 983 334	**50 340 700**
Dekkes av miljøpakken			**4 000 000**	**7 133 333**	**7 133 333**	**7 133 333**	**25 400 000**
			21 400 000				
	Vedtaket Miljøpakken (2022)		Fakturert	11 200 000	7 100 000	7 100 000	25 400 000
			550 000	10 650 000	7 100 000	7 100 000	25 400 000
	Juster med inflator 3,7% (2023)			11 044 050	7 362 700	7 362 700	25 769 450

Prosjektbeskrivelser andre innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**10102A Informasjon**
Ansvarlig etat:	Sekretariat

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens virksomhet til publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter. I tillegg kommer gjennomføring av ulike arrangement og kampanjer. Informasjonsarbeid er en fellesressurs for hele avtaleområdet, og dagens nivå videreføres. Budsjettposten dekker 1,6 årsverk. I tillegg kommer blant annet produksjon av filmer og kampanjemateriell, kjøp av annonseplass og drift og utvikling av nettside.
Prosjektutløsende:	Dekke behovet for informasjon i alle ledd, både internt og eksternt.
Bidrag til måloppfyllelse:	Informasjonsarbeidet støtter opp under alle mål i byvekstavtalen, ikke minst delmål 2 (flere skal reise miljøvennlig) og delmål 9 (øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken).

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	55,7	1	5,6	5,6	5,6	
Prosjektet har et akkumulert mindreforbruk som må sees i sammenheng med pandemi og en periode med underbemanning i 2020-2022. Ubrukte midler finansierte store deler av prosjektets kostnader i 2023 og 2024. Fra 2025 tas det høyde for et finansieringsbehov på samme nivå som tidligere.						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	**20111A Evaluering og trafikkdata**
Ansvarlig etat:	Sekretariat

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Posten inkluderer tilgang til og bearbeiding av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) og trondheimsindeksen samt innhenting, bearbeiding og fremstilling av annen tilgjengelig data (tall fra bomvegselskap, trafikkregistreringspunkter mm.). Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår. I tillegg inngår kostnader til årlig manuell telling av gående og syklende inn til sentrum.
Prosjektutløsende:	Bidrar med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfrir byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket støtter opp under alle mål i byvekstavtalen.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2024	2025	2026	2027	Rest bevilg.
Beløp (mill):	10,3	1,4	2,6	2,6	2,6	
Prosjektet har et akkumulert mindreforbruk. Ubrukte midler finansierer halvparten av prosjektets kostnader i 2024. Fra 2025 tas det høyde for et finansieringsbehov på samme nivå som tidligere.						