

PROSJEKTARK Statens vegvesen

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Rv. 706 Gildheim – Leangbrua (1) |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gildheim – Leangbrua 2) Leangbrua – Dalenbrua 3) Dalenbrua – Lilleby skole 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt 5) Nordtvedts gt – Pirbrua <p>Prosjektet omfatter delstrekning 1</p> <p>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.</p> |
| 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. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Prosjektet vil være et positivt bidrag til at målene i Byvekstavtalen lettere kan nås. |
| Lokale delmål: | Bidra til å fullføre hovedsykkelvegnett fra Gildheim til Pirbrua. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt 18.11.2021. Byggeplan er klar, vi kan starte opp så snart det kommer tildeling. |
| Forventet fremdrift: | Byggstart 2025 forutsatt finansiering. |
| Samordning andre tiltak: | Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Hangarbrua ble tatt ut av prosjektet våren 2023 og gjennomføres gjennom delstrekning 2 Leangbrua-Dalenbrua. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Prosjektet er avhengig av statlig oppstartsbevilgning. |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |

Merknad:

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

STYRINGSRAMME*

| | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 101,7 | 2022 | 10 | 06.10.2023 | SVV-metodikk | |

Merknad/ref til PR-saksnr: Nytt anslag hvor Hangarbrua er tatt ut av prosjektet og overført til Leangbrua-Dalenbrua. Summen inkluderer plankostnader. Orienteringssak om nytt anslag er sendt via ToS mars 2024. Tidligere ramme 180 mill 2020-kroner eks. plankostnader.

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

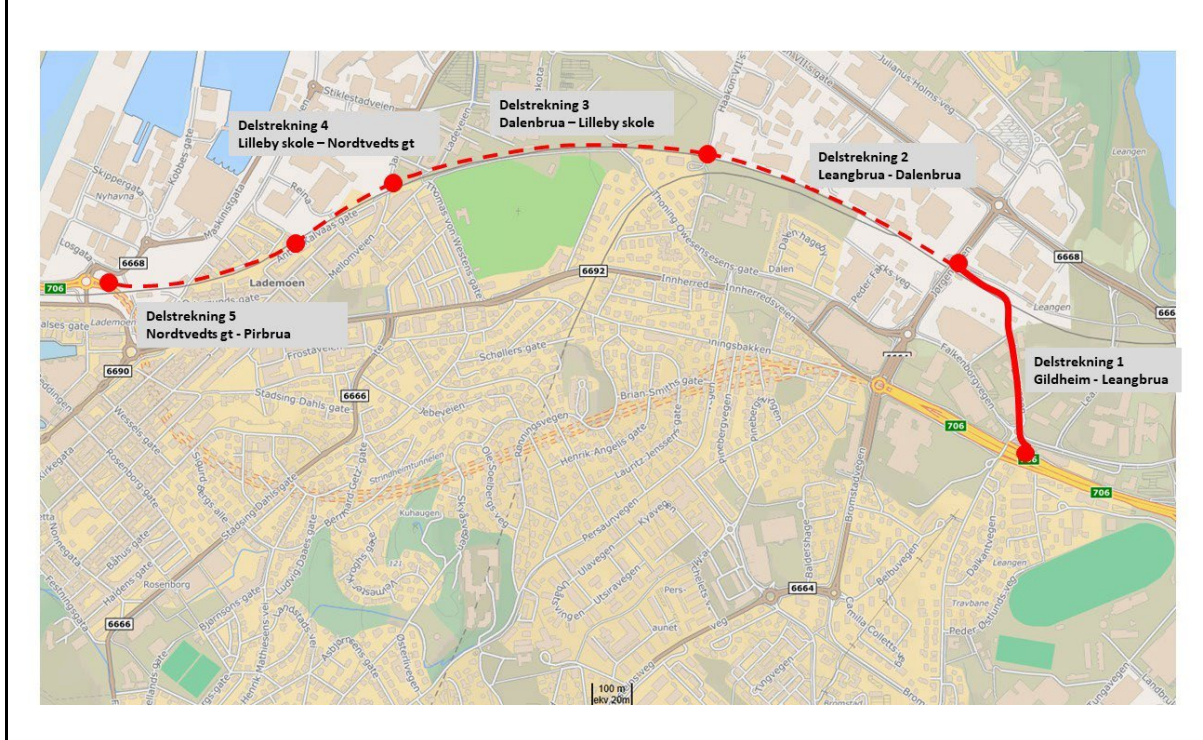
FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 11 | 79,6 | 23,7 | 0 | 0 | 0 |

Merknad: 11 mill. (tidligere bevilget) dekker planarbeid for hele strekningen inkl. Hangarbrua.

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Rv. 706 Leangbrua – Dalenbrua (2) |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gildheim – Leangbrua (Byggeplan) 2) Leangbrua – Dalenbrua (Bygging) 3) Dalenbrua – Lilleby skole (Åpnet) 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt (Reguleringsplan) 5) Nordtvedts gt – Pirbrua (Forprosjekt) <p>Prosjektet omfatter delstrekning 2</p> <p>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.</p> |
| 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 nullvekstmålet: | 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 |
| Lokale delmål: | Bidra til å fullføre hovedsykkelvegnett fra Gildheim til Pirbrua |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt 21.06.2018 (BaneNOR) |
| Forventet fremdrift: | Opprinnelig prosjekt åpnet 21. november 2023. Hangarbrua heises på plass juni 2025. Full åpning over spor Leangen høsten 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: | Liten gjenstående usikkerhet. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

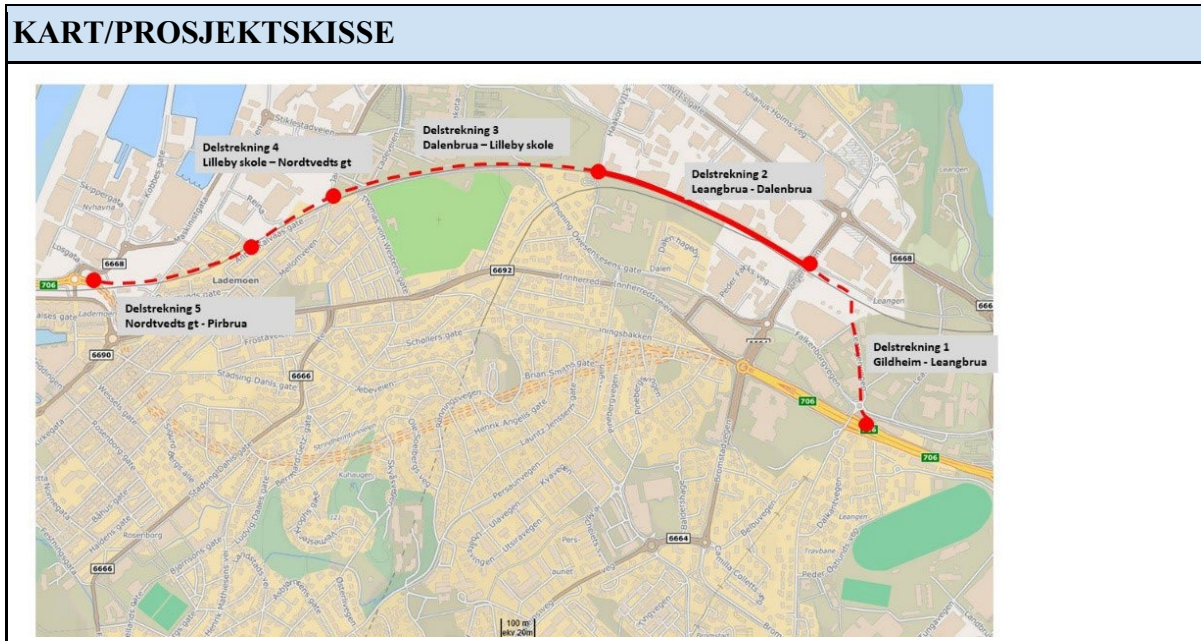
*Utredningsestimert fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 241,2 | 2022 | 10 | 08.01.2024 | SVV-metodikk | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: 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. Nytt Anslag for det utvidede prosjektet er gjennomført. Det er søkt om og godkjent ny styringsramme internt i SVV (241,2 mill. 2022-kroner). Orienteringssak om dette er sendt via ToS mars 2024. | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 158,2 | 92,0 | 20,8 | 0 | 0 | 0 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Rv. 706 Lilleby skole – Nordtvedts gate (4) |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gildheim – Leangbrua 2) Leangbrua – Dalenbrua 3) Dalenbrua – Lilleby skole 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt 5) Nordtvedts gt – Pirbrua <p>Prosjektet omfatter delstrekning 4</p> <p>Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for gående og syklende. Det skal være eget sykkelfelt og eget adskilt fortau. Tiltaket skal utformes i hht. Statens vegvesen sine håndbøker.</p> |
| Prosjektutløsende: | Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud |
| Helhet/sammenheng: | Etablering av en ny hovedsykkelveg som skal sørge for at flere vil få et tilbud om en attraktiv sykkelveg. Sykkelvegen vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Planen vil være et positivt bidrag til at målene i Byvekstavtalen lettere kan nås. Strekningen er i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning. Bygging av parsellen er avgjørende for å ta ut effekten av allerede gjennomførte investeringer på strekningen fra Lilleby skole og østover. |
| Lokale delmål: | Bidra til å fullføre hovedsykkelvegnett fra Gildheim til Pirbrua. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt desember 2022. Byggeplan ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Bygging i 2025, åpning i 2026 – forutsatt statlig finansiering. |
| Samordning andre tiltak: | De øvrige 4 delstrekningene mellom Gildheim - Lilleby skole og Nordtvedts gate – Pirbrua. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Prosjektet er avhengig av statlig oppstartsbevilgning. |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|

| | | | |
|---------------------------------|------|----|--|
| 195,1 | 2023 | 10 | |
| Merknad: Nytt anslag mars 2024. | | | |

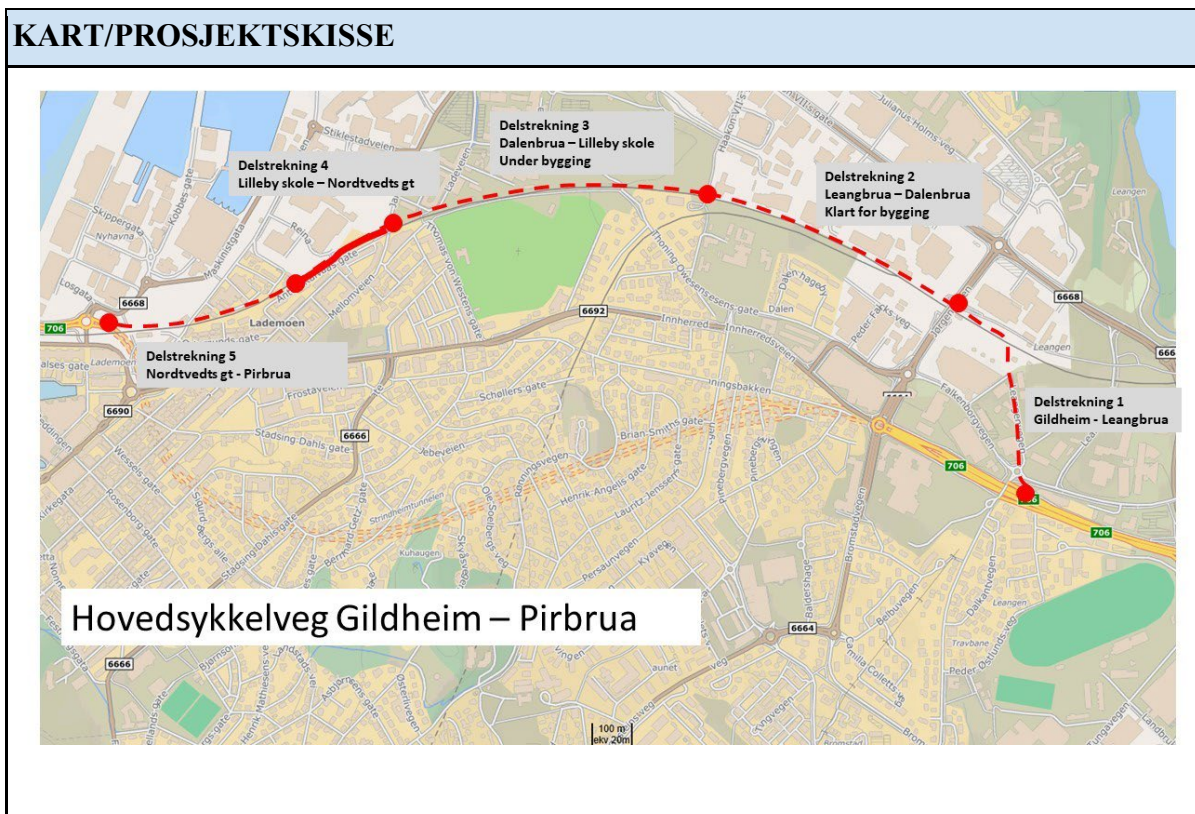
*Utredningsestimater fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 7,2 | 92,0 | 96,5 | 0 | 0 | 0 |
| Merknad: Tidligere bevilget = planmidler | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | RV706 Nordtvedts gate - Pirbrua |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Hovedsykkelveg fra Gildheim til Pirbrua består av fem delstrekninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gildheim – Leangbrua 2) Leangbrua – Dalenbrua 3) Dalenbrua – Lilleby skole 4) Lilleby skole – Nordtvedts gt 5) Nordtvedts gt – Pirbrua <p>Prosjektet omfatter delstrekning 5 som omfatter bygging av ca 660 m sykkelveg med fortau, hvorav ca 50 m i bru over Skippergata. Standard bredde 7m (4m sykkelveg, 3m fortau).</p> <p>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.</p> |
| Prosjektutløsende: | Raskere og mer trafikksikkert sykkeltilbud. Viktig manglende ledd i en sammenhengende hovedsykkelrute langs RV706. |
| 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. Tiltaket skaper en sammenhengende forbindelse |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | Tiltaket legger i tillegg til rette for en byutvikling i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna. Bidrar til sammenhengende hovedsykkelrute Gildheim-Pirbrua. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Vedtatt kommunedelplan. Behov for reguleringsplan. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdig reguleringsplan i 2025. Bygging kan da starte i 2027. |
| Samordning andre tiltak: | Koordineres med de øvrige 4 delstrekningene mellom Leangbrua og Pirbrua. Det er i tillegg behov for å samordne med andre tiltak og andre aktører på Nyhavna, herunder Bane Nor utbygging, Bane Nor Eiendom, Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og |

| | |
|--------------------------|--|
| | Nyhavna Utvikling. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Framdrift og avtaler med de andre aktørene (se forrige punkt) kan medføre endringer i framdriften. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 350 | 2022 | 40 | |
| Merknad: Grovt kostnadsoverslag. PR-sak 119/23. Nytt anslag når planforslaget er klart. | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 3 | 1 | | | | |
| Merknad: Planmidler 2024/2025. | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |



| | |
|-----------------|------------------------------|
| Prosjektnavn: | E6 Selsbakk - Sluppen |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og 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 nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | 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 i 2025. Bygging er da mulig fra 2027. |
| Samordning andre tiltak: | Nei |
| Usikkerhet i prosjektet: | Nærhet til Leirelva kan gi noen utfordringer mot miljøenheten i kommunen ift. at det er en gyteelv. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 200 | 2022 | 40 | |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

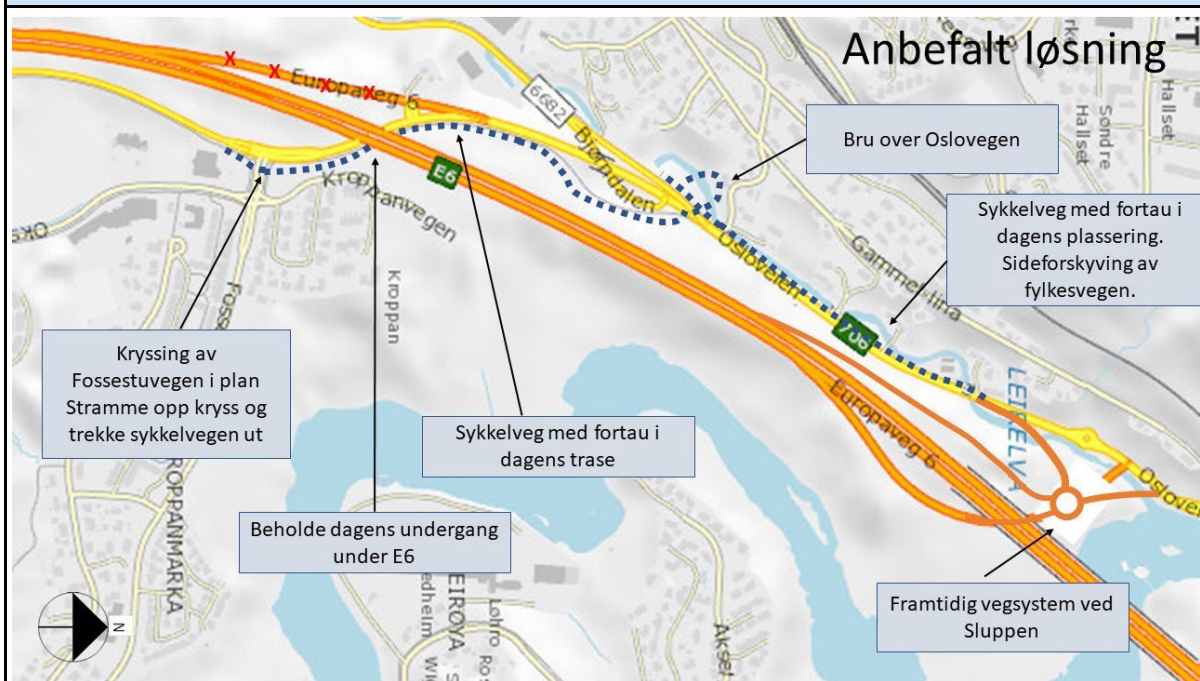
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 6 | 3 | | | | |

Merknad: Planmidler. Behovet for planmidler er økt som følge av økt behov for grunnbøringer i planfasen. Dette vil redusere behovet for grunnbøringer i byggefasen.

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



E6 Tonstad-Selsbakk og E6 Selsbakk-Sluppen

| | |
|-----------------|---------------------------------|
| Prosjektnavn: | E6 Tonstad - Kroppanbrua |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Del 1 - E6 Tonstad Vekslingsstrekning og hovedsykkelrute Del 2 - Sjetnemarka Del 3 - E6 Okstadbakkan kollektivfelt og viltovergang Del 4 - GS-underganger Tonstad omstigningspunkt |
| Prosjektutløsende: | <ul style="list-style-type: none"> • Bedre framkommelighet for kollektivtrafikk langs E6. Eget kollektivfelt vil også medføre bedre trafiksikkerhet for busspassasjerene. • Trafikksikkerhetstiltak langs E6 • Gående og syklende skal sikres lesbar, trygg og god framkommelighet i planområdet, spesielt i Tonstadkrysset. Prosjektet skal forberede for fremtidig høystandard sykkelveg mellom Heimdal og Sluppen. • Ny avkjøring til Sjetnemarka gir tryggere og bedre tilgang til et boligområde som er under utvikling. |
| Helhet/sammenheng: | Prosjektet understøtter sikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Plan for tiltaket bestilt av Miljøpakken. Planen understøtter også ønske fra partene i Miljøpakken om å planlegge alt i sammenheng. Prosjektet kan deles opp prioriteres og finansieres av ulike kilder. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Prosjektet skal bidra til økt bruk av kollektiv- og sykkel. |
| Lokale delmål: | Alternativ 2 løser atkomstutfordringene til Sjetnemarka og gir tryggere forhold for syklister gjennom bedring av siktforhold. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Sluttbehandling reguleringsplan i 2024 |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplan ferdigstilles i 2024. Miljøpakken må vurdere videre prioritering av tiltak, basert på Anslag (med inndeling i delstrekninger) gjennomført uke 17 i 2024. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|---|-------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 1062 | 2023 | 10 | |
| Merknad: Summen er totalkostnad. Anslag er delt inn i delstrekninger. Gjennomført 24.04.2024. | | | |
| Kostnadsgruppen kom fram til følgende resultat: | | | |
| Alternativ | Styringsmål (P50-verdi) | Relativt std.avvik | |
| Delstrekning 1 | 470,0 mkr | 13,6 % | |
| Delstrekning 2 | 48,7 mkr | 14,0 % | |
| Delstrekning 3 | 496,2 mkr | 15,0 % | |
| Delstrekning 4 | 47,1 mkr | 16,6 % | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

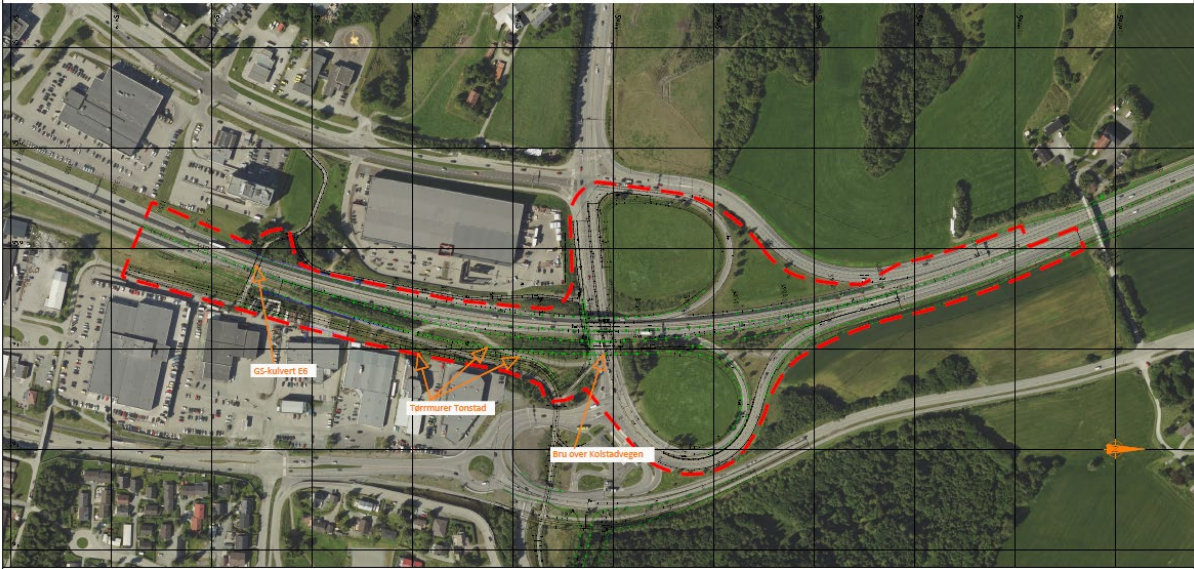
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 11,4 | 0,4 | | | | |
| Merknad: Planmidler | | | | | | |

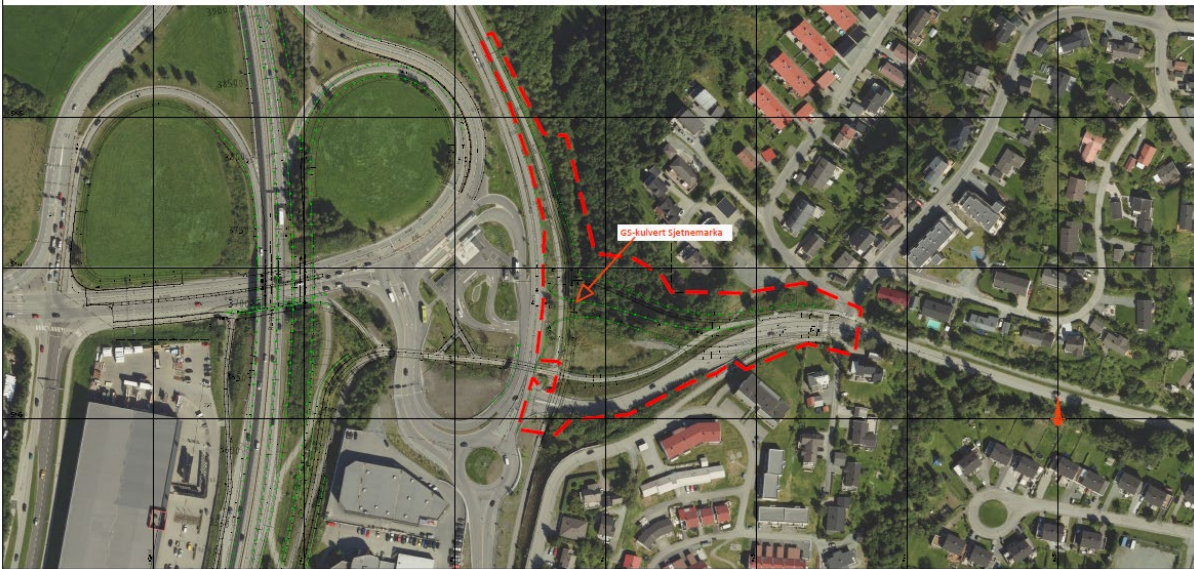
Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

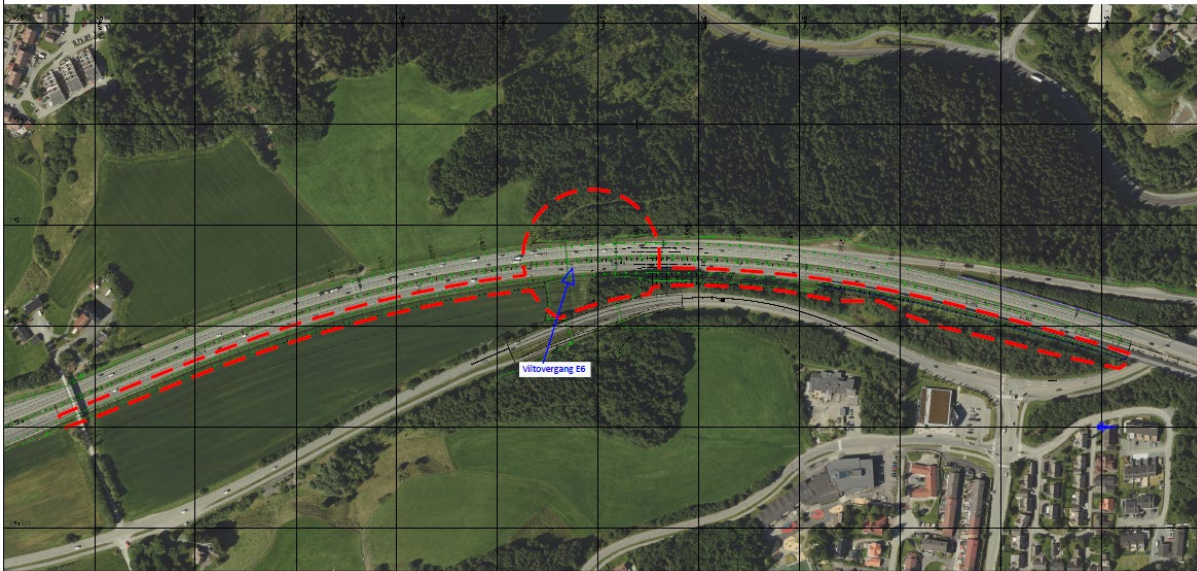
Del 1 - E6 Tonstad -vekslingsstrekning og hovedsykkelrute samt økt fremkommelighet for kollektivtrafikk (fri sving i kryss)



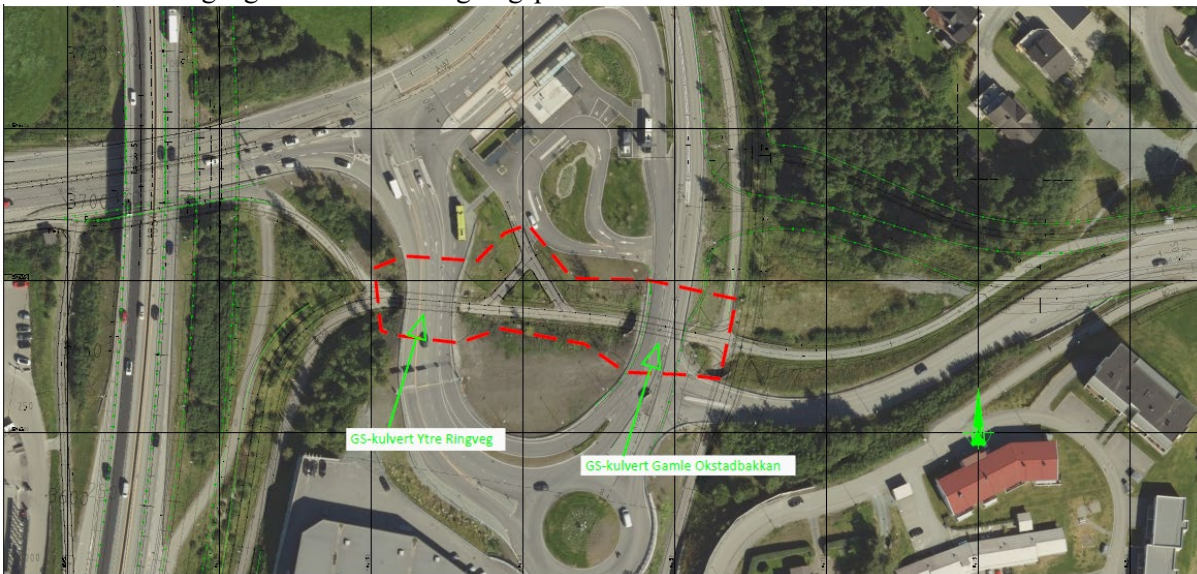
Del 2 – Sjetnemarka ny atkomst



Del 3 - E6 Okstadbakkan kollektivfelt og viltovergang



Del 4 - GS-underganger Tonstad omstigningspunkt



| | |
|-----------------|------------------------------|
| Prosjektnavn: | E6 Tonstad - Selsbakk |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Hovedsykkelrute Tonstad Selsbakk. Sykkelveg med fortau langs «gammel E6». Ca 1,8km |
| Prosjektutløsende: | Trygg rute langs «gammel E6 (Okstadbakkene)» der syklende og gående blir separert. Krysset ved Fossetuvegen blir tryggere for myke trafikanter. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av hovedsykkelrutene i Trondheim langs riksveg. Dette er en trafikert hovedrute som understøtter målene i Sykkelstrategien i Trondheim og er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | Tryggere skoleveg |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt. Byggeplan ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Reg.plan vedtatt 2023. Bygging kan starte i 2025. |
| 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 |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 168 | 2022 | 10 | |
| Merknad: | | | |

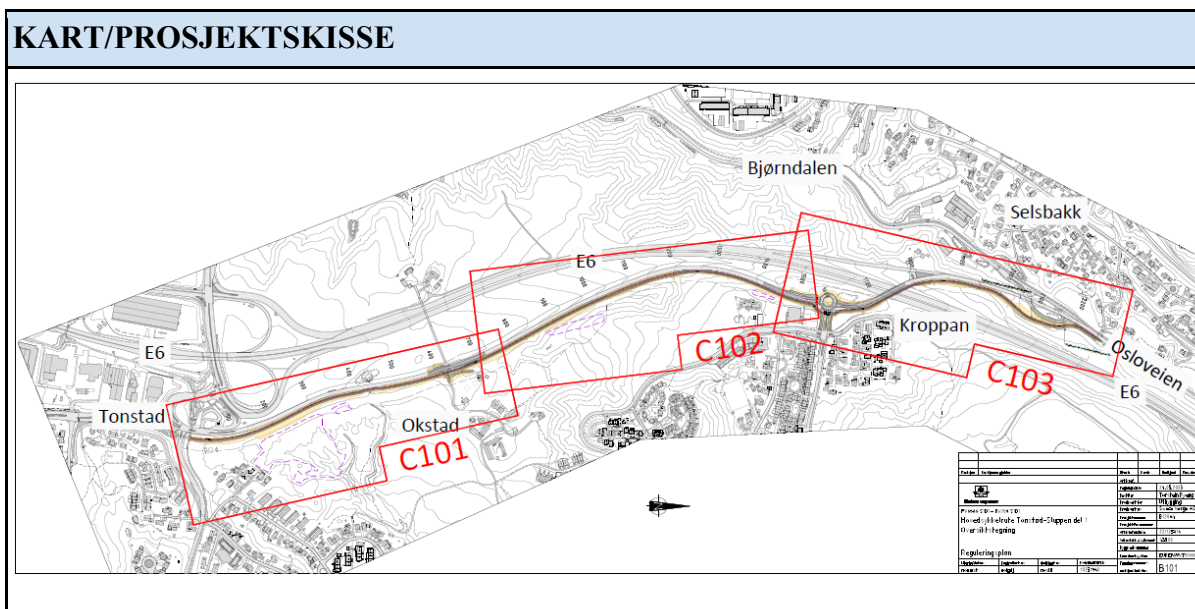
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6 | 80 | 80 | 22,7 | | |
| Merknad: Tidligere bevilget = planmidler. Byggemidler ønskes fra 2025. | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | E6 Melhus nord (Melhus sentrum-Jaktøyen) |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og 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 nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Ingen planer pr 2024. Reguleringsplanlegging ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Forventet vedtak reguleringsplan 2026, forutsatt tildeling av planmidler fra 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 usikker. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 200 | 2022 | 40 | |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

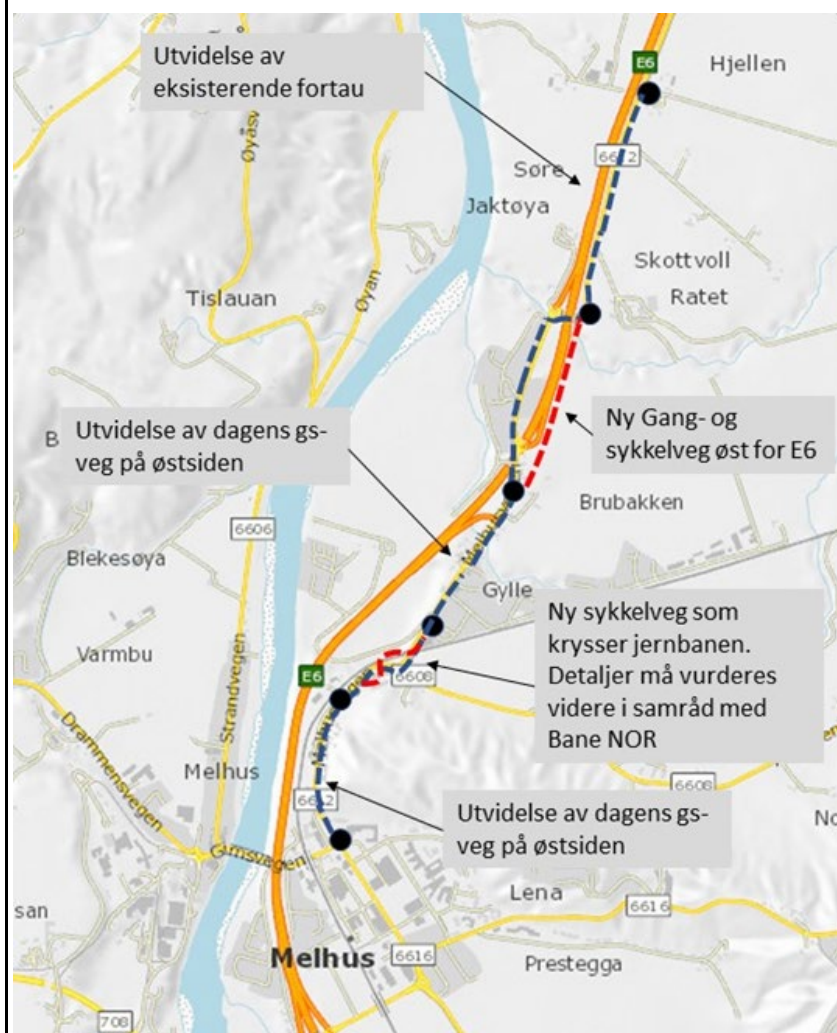
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 |

Merknad: Planmidler. Forutsetter statlig bevilgning

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | E6 Rotvoll – Malvik grense (E6 Rotvoll nedre– Grilstad) |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | E6 Rotvoll nedre-Grilstad: Sykkelveg med fortau, bredde 7 meter + skulder. Lengde 1300 meter Videre planlegging mot Malvik grense spilles inn på et senere tidspunkt. |
| Prosjektutløsende: | Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Rotvoll nedre og store boligområder på Grilstad og Ranheim. Viktig ledd i et sammenhengende sykkelvegnett østover mot Malvik |
| Helhet/sammenheng: | Inngår i en sammenhengende forbindelse langs E6 gjennom byvekstområdet. Inngår i vedtatt hovednett for sykkel |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | Bidrar til en sikrere og mer effektiv sykkelforbindelse som gjør det mer attraktivt å sykle. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Innspill til prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Planstatus: | Ingen planer. Reguleringsplanlegging startes opp i 2024. |
| Forventet fremdrift: | Forventet vedtak av reguleringsplan 2025. Bygging da mulig fra 2027. |
| Samordning andre tiltak: | Deler av strekningen må planlegges i nært samarbeid med Bane NOR |
| Usikkerhet i prosjektet: | Det er knyttet usikkerhet til ukjente grunnforhold samt grunneverv/eiendomsavklaringer. |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 110 | 2022 | 40 | |

Merknad: Utarbeidet av ToS i PU-fase og gjelder kun parsell Rotvoll nedre – Grilstad.

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

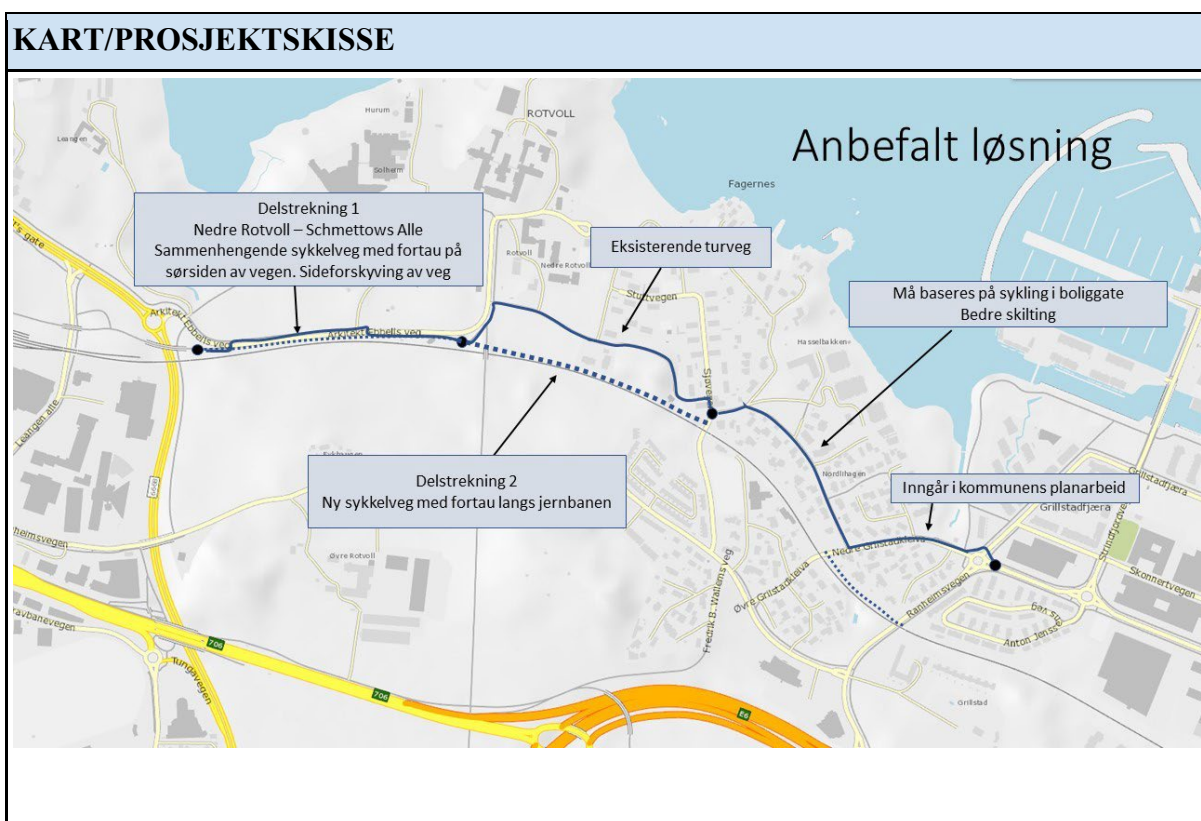
STYRINGSRAMME*

| | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 3 | 4 | | | | |
| Merknad: Planmidler. Videre planlegging mot Malvik grense spilles inn på et senere tidspunkt. | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | |
| Prosjektutløsende: | <p>Rv. 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst var en del av prosjektet «Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger», men ble kuttet fra dette prosjektet for å få ned kostnaden. Etter ferdigstillingen av Nydalsbrua vil denne strekningen være den eneste som ikke er ombygd på vestsiden av Nidelva – både når det gjelder sykkel- og biltrafikk.</p> <p>Dagens riksveg har bratt kurvatur, dårlig bæreevne og vegstandard som avviker fra tilstøtende strekninger i sør og nord – og et dårlig tilbud for gående og syklende. Veggen har mye tungtrafikk til og fra havna i Trondheim, og er ulykkesbelastet. Pga. vegens forfatning velger en del av tungtrafikken å kjøre gjennom Trondheim sentrum / Elgeseter gate. Gjennomgående ny veg på vestsiden av Nidelva vil gi mindre tungtrafikk i sentrum.</p> <p>Både rv. 706 og sykkelveg må planlegges og bygges samtidig. Både med tanke på at tiltakene i området må henge sammen, den anleggstekniske gjennomføringen og trafikkavvikling i anleggsperioden.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Sivert Dahlens veg og deler av Osloveien inngår i hovednettet for sykkel som ble vedtatt i Sykkelstrategien for Trondheim kommune i 2014. Prosjektet er nevnt i «Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029» pkt 2.7.</p> <p>Det statlige vegnettet i avtaleområdet er i hovedsak ferdig utbedret, med unntak av strekningen Stavne-Dorthealyst. Staten forplikter seg til å planlegge og igangsette utbedrende tiltak mellom Stavne og Dorthealyst, som siste strekning på riksvegnettet i Trondheim kommune. Det forutsettes at tiltaket planlegges med tilhørende sykkeltilbud.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | Prosjektet vil medføre ferdigstilling av avlastningsvegnettet rundt Trondheim sentrum, og slik medføre mindre trafikk i sentrum. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Ingen planer |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplan forventes vedtatt 2025. Planprogram er stadfestet i bygningsrådet mai 24. Bygging mulig fra 2027. |

| | |
|--------------------------|---|
| Samordning andre tiltak: | Hovedforsyning strøm til Trondheim. Hovedavløp til Høvringen-anlegget. Pågående sikringstiltak mot utglidning (Drift og vedlikehold). |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnforhold og tiltak ifbm forsterkning av grunn. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 312,4 | 2021 | 10 | |
| Merknad: | | | |

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

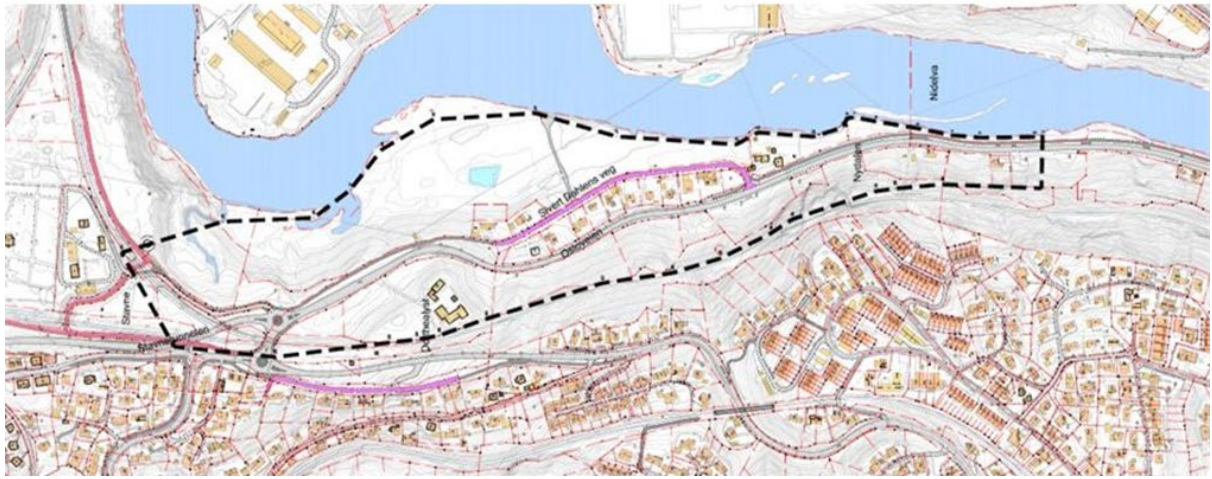
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 14 | 5 | | | | |
| Merknad: Planmidler. Behovet for planmidler er økt som følge av økt behov for grunnboringer i planfasen. Dette vil redusere behovet for grunnboringer i byggefasen. Nytt anslag i 2025 som grunnlag for styringsramme. Byggemidler fra 2027. | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | E6 Hårstadkrysset - Vinterveien |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Prosjektet er utredet som del av en lengre strekning fra Sandmoen til Vinterveien. I HP 25-29 ble det bestemt at prosjektomfanget nedjusteres. Fra å opprinnelig starte ved Sandmoen er dette nå justert til å starte ved Hårstadkrysset. Det legges opp til sykkelveg med fortau, bredde 4,5 meter, |
| Prosjektutløsende: | Oppnå en effektiv, sikker og sammenhengende sykkelforbindelse mellom Sandmoen og Vinterveien |
| Helhet/sammenheng: | Inngår i vedtatt hovednett for sykkel |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | Bidrar til vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Planstatus: | Ingen planer. Reguleringsplanlegging ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Forventet vedtak av reguleringsplan i 2026 |
| Samordning andre tiltak: | Nei |
| Usikkerhet i prosjektet: | Tildeling av planmidler er usikkert. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 132 | 2022 | 40 | |
| Merknad: | | | |

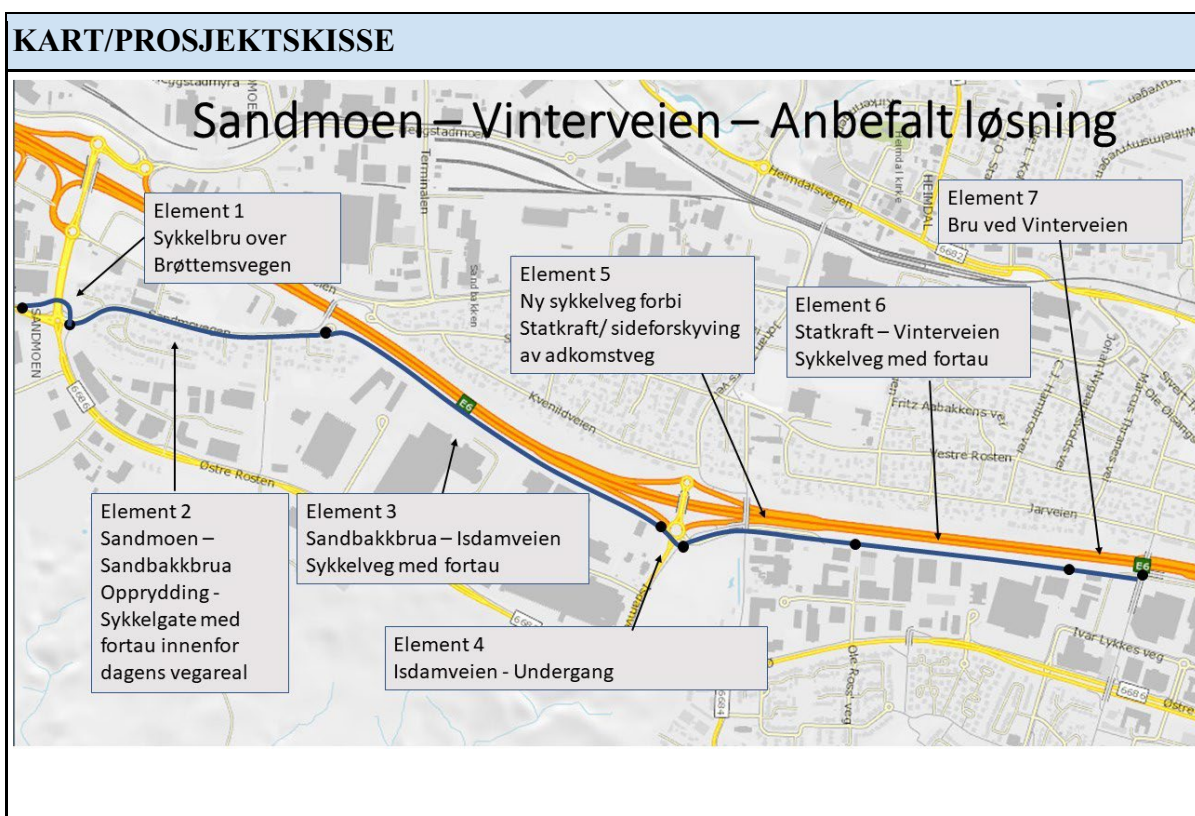
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 4 | 1 | | 90 | 37 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | RV706 Stavne – Ila, hovedsykkelveg |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Sykkelveg med fortau. |
| Prosjektutløsende: | Strekningen mangler tilrettelegging for syklende. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket en del av et vedtatt hovednett for sykkel. Tiltaket understøtter kommuneplanens arealdel og følger opp en helhetlig og sammenhengende utvikling av sykkelrute langs RV706. (Bl.a. syklistenes alternativ til Marienborgtunnelen). |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge med ny sykkelveg med fortau, som bidrar til at flere velger å gå eller sykle. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Planstatus: | Ingen planer Påbegynt reguleringsplan for deler av strekningen i forbindelse med planlagt utbygging på Marienborg (BaneNOR). Videre reguleringsplanlegging ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Kan ferdigstille reguleringsplan i løpet av 2026 (dersom det bevilges planmidler i 2025). Mulig bygging 2028. |
| Samordning andre tiltak: | Reguleringsplanlegging for Marienborgområdet (BaneNOR) |
| Usikkerhet i prosjektet: | Tilpasninger mot jernbaneanrådet, eventuelle behov for sideforskyving av vegen, behov for murer m.m. Dårlige grunnforhold i området |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 50 | 2022 | 40 | |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|-----------------------|------------|--------------|------------------|----------------|-----------|
| Styringsramme | Kroneverdi | Usikkerhet i | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i |

| | | | | | |
|----------------------------|-------|-------------|--|--|-------------------|
| (mill. kr): | (år): | anslag (%): | | | årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 3 | 2 | | | |
| Merknad: Planmidler | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | E6 Omkjøringsvegen (Tunga – Rotvoll), hovedsykkelveg |
| Ansvarlig etat: | Statens vegvesen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | E6 Tunga-Rotvoll: Ny sykkelveg med fortau på 2100 meter fra Granåsveien til Kochhaugveien. Av dette er ca 700 meter ferdig etablert sykkelveg med fortau. På 1200 meter anbefales utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg eller fortau, mens ca 200 meter helt ny forbindelse over Kochhaugveien inkl. 100 meter bru. Se prosjektskisse. |
| Prosjektutløsende: | Tilretteleggingen for syklende er mangelfull og fragmentert på strekningen. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av vedtatt hovednett for sykkel. Tiltaket understøtter kommuneplanens arealdel og følger opp en helhetlig og sammenhengende utvikling av sykkelrute langs E6. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål (jf. byvekstavtalen kap. 1) ved å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Ingen planer. Deler av strekningen er tatt inn i gjeldende reguleringsplaner; <ul style="list-style-type: none"> - Brundalsforbindelsen - Ingvar Ystgaards veg som del av Bromstadruta Videre reguleringsplanlegging ikke startet. |
| Forventet fremdrift: | Kan ferdigstille reguleringsplan i løpet av 2026 (dersom det bevilges planmidler i 2025). Mulig bygging 2028. |
| Samordning andre tiltak: | Må koordineres med Bromstadvegens forlengelse og planer for utbygging på Øvre Rotvoll |
| Usikkerhet i prosjektet: | Forhold knyttet til eiendomserverv, avklaringer mot øvrig utbygging m.m |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 100 | 2022 | 40 | |
| Merknad: | | | |

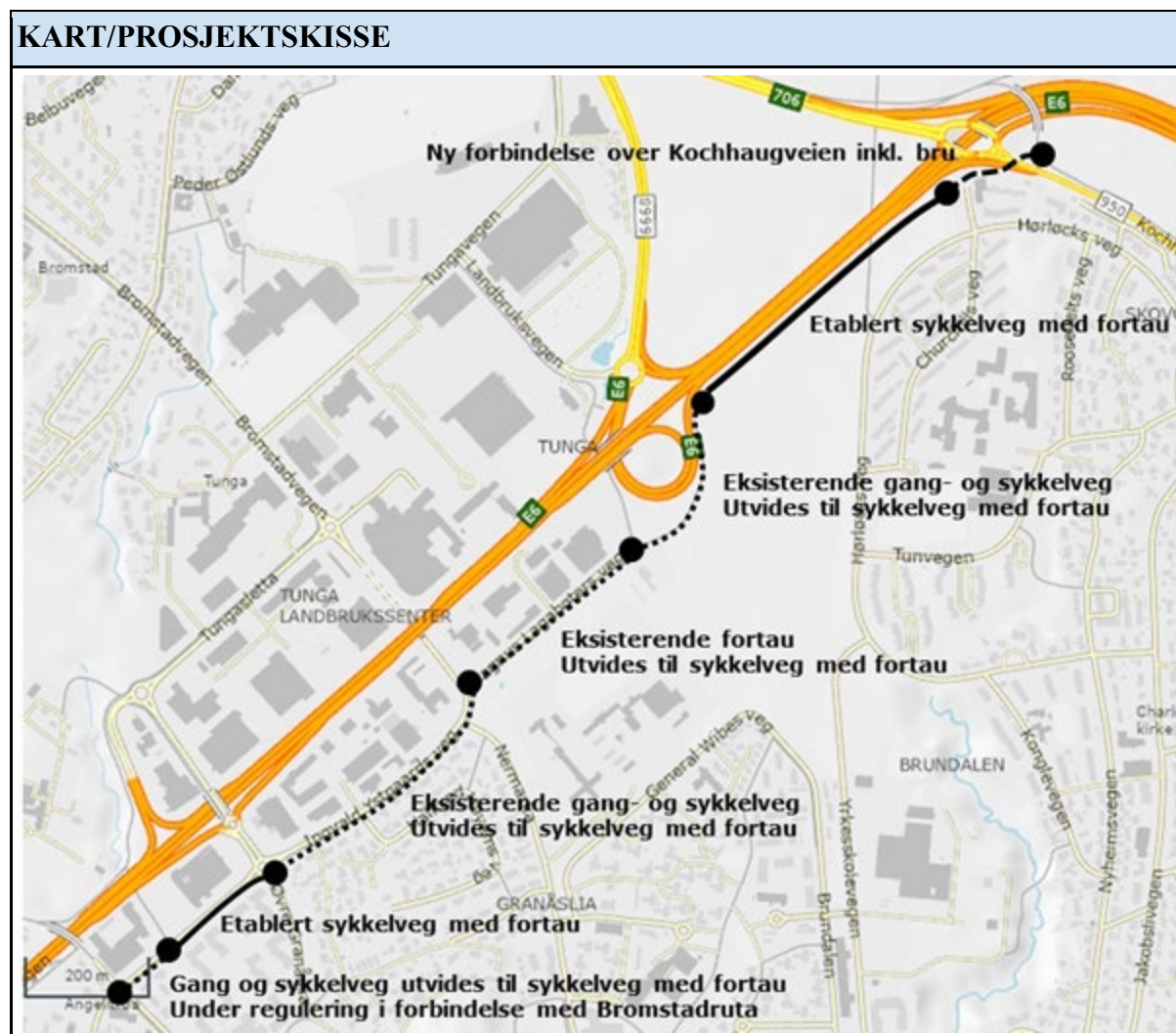
*Utredningsestimert fyller ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 3 | | | | |
| Merknad: Planmidler | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





| | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Brattørbrua |
| Ansvarlig etat: | SVV |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Ombygging av nåværende bru. |
| Prosjektutløsende: | Brattørbrua skal omklassifiseres til fylkesveg og SVV får omklassifiseringmidler for å istandsette brua med de funksjoner den har i dag. Det er ønskelig at brua utbedres med en bedre tilrettelegging for syklende og gående enn dagens brukonstruksjon og dette vil kreve tilleggsfinansiering fra pakken. |
| Helhet/sammenheng: | Forbedre forholdene for syklende og gående over brua mellom sentrumsøya og Brattøra. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Brua vil oppleves tryggere å ferdes på. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan), utbygging |
| Planstatus: | |
| Forventet fremdrift: | Klart for ombygging så snart omklassifiseringsmidlene tildeles og Miljøpakken har vedtatt konsept. Kommer i egen sak til PR |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Tildeling av omklassifiseringsmidler |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 110 | | | |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|-------------------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 110 | 25 | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: PR 82/24 | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 110 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Stjørdal Stasjon - tverrforbindelse |
| Ansvarlig etat: | Bane NOR |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og 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 (budsjettindeks). 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 |
| Prosjektutløsende: | 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. |
| Helhet/sammenheng: | Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene. Tilrettelegge for et effektivt knutepunkt med tilgang til plattformer for togreisende og effektiv adkomst med ulike transportmidler og overgang mellom disse. Knutepunktutvikling med tverrforbindelser på Stjørdal Stasjon er en sentral del av byvekstavtalen og det er allerede satt av midler til to tog i timen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon vil bedre sammenhengen mellom bydelen i Stjørdal øst og vest for jernbanen og gjøre det lettere for gående og syklende å bevege seg i byen og skape god tilgang til knutepunktet. Det vil være et steg på vegen mot til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet. |
| Lokale delmål: | Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon er en viktig brikke i tilretteleggingen for 2 tog i timen. Økt frekvens på Trønderbanene vil bidra til at flere kan reise miljøvennlig. Universelt utformet tverrforbindelse øker tilgjengelighet for alle. Det er forventning om at økt frekvens og god tilgjengelighet til knutepunkt og overgang mellom transportformer øker brukertilfredshet |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon for knutepunktet etter at |

| | |
|----------------------------|--|
| | tverrforbindelse er bygd. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon etter at tverrforbindelse er bygde. |
| Forventet fremdrift: | BaneNor har som målsetting å ha byggestart i 2025 for to tog i timen og hoveddelen av tverrforbindelsen forventes bygget i 2026 –2027. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket skal samordnes med utvikling av øvrige knutepunktfunksjoner som avklares i områdeplanen. Utredningene så langt tilsier at tverrforbindelsen kan bygges og fungere i sammenheng med flere alternativer som er utarbeidet. Valg av alternativ er fortsatt i prosess. Målsettingen er god tilrettelegging av knutepunktfunksjoner og tilhørende god byutvikling i og rundt knutepunktet. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Det er kostnadstall etabler som ble lagt frem i 2022 som fortsatt ligger til grunn. Bane NOR utbygging er i prosess med oppdaterte kostnader i forbindelse med anbudsprosess for investeringer for 2 tog i timen på Stjørdal stasjon. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 159,8 mill herav foreslått finansiert av miljøpakken 104,6 millioner | 2025 | 50 | |
| Merknad: Fremskrevet med indeks for riksvegprosjekter basert på Bane NOR sin beregning med kostnadsestimat i 2021-kroner. Kostnaden skal fordeles med finansiering fra Bane NOR prosjektet 2 tog i timen, miljøpakken og andre. For mer opplysninger se notat Tverrforbindelse Stjørdal Stasjon - finansieringssak. | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV |
|---------------------------|
|---------------------------|

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | | 52,3 | 52,3 | | |
| | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon av ramper og tverrforbindelse i henhold til vedtatt reguleringsplan.



Rampe med midlertidig driftssituasjon før videre utbygging av knutepunktet (Bane NOR Utbygging). Reetablert situasjon.

| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|---------------------------------|
| Prosjektnavn: | 22161J Hommelvik stasjon |
| Ansvarlig etat: | Jernbanedirektoratet |

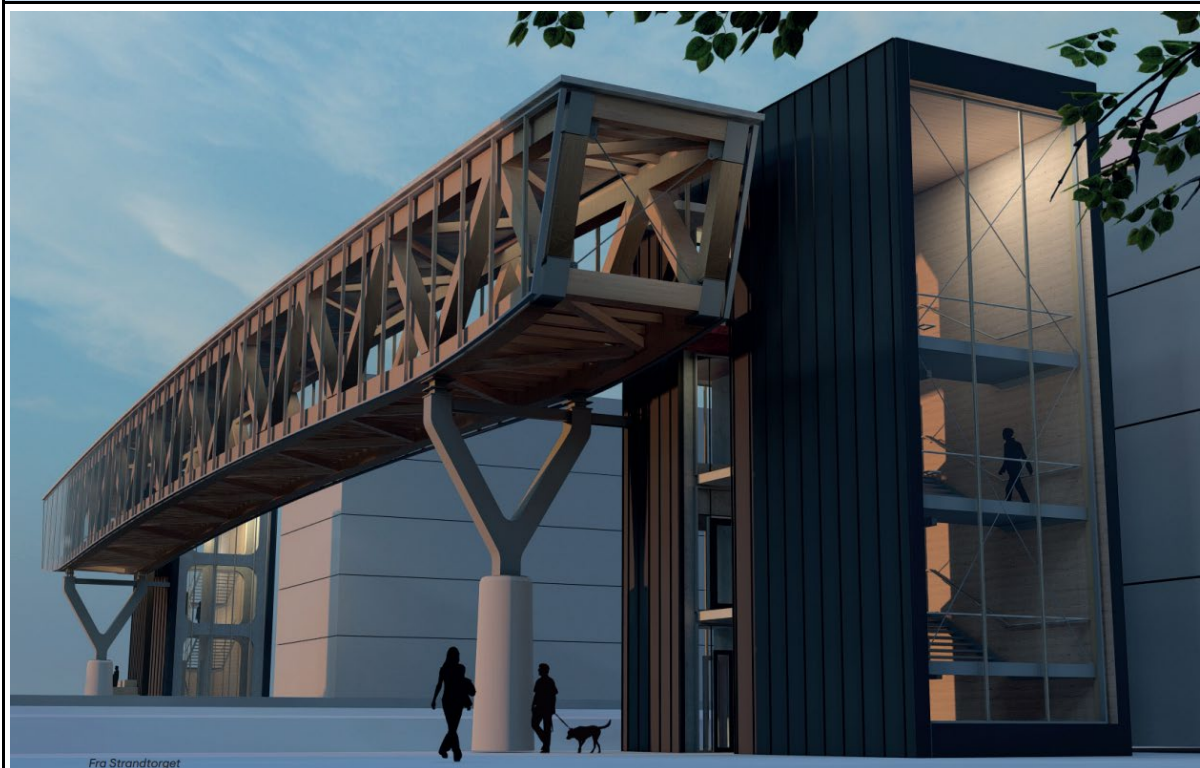
| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Byvekstavtalen (kap.2.1.2) angir spesifikt at det skal etableres planskilte tverrforbindelser for gående/syklende ved Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 83 mill. 2023-kr. til en finansieringsløsning for disse prosjektene. Det forutsettes at tverrforbindelsene finansieres med bidrag fra flere parter.</p> <p>På Hommelvik stasjon er det planlagt en overgangsbru med trapp og heiser som forbindelse til det nye utbyggingsområdet Hommelvik stasjonsby.</p> |
| 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 ble vedtatt høsten 2023. Kort etter ble det vedtatt bygge- og deleforbud i området. |
| Forventet fremdrift: | Malvik kommune stoppet planene høsten 2023. Stor usikkerhet rundt videre framdrift. |
| 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. Stor usikkerhet om planene i Hommelvik, alternativ bruk av midlene må vurderes. |

| FINANSIERINGSBEHOV |
|---------------------------|
|---------------------------|

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
|--|---------------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | - | - | - | 3 | 42 |
| Merknad: Finansiering fra Miljøpakken vil være et anleggsbidrag. Jf. byvekstavtalen skal 83 mill. 2023-kr benyttes til planskilte tverrforbindelser i Hommelvik og Stjørdal. | | | | | | |

KART/PROSJEKTSKISSE



Fra Strandtorget

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

| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|-------------------------|
| Prosjektnavn: | Stjørdal stasjon |
| Ansvarlig etat: | Jernbanedirektoratet |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>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.</p> <p>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</p> |
| 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 byggestart er 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Sporombygging, øvrig knutepunktutvikling |
| Usikkerhet i prosjektet | Gjennomføring av prosjektet forutsetter bevilgning over statsbudsjettet. |

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | - | 46 | - | - | - |

Merknad: 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: | 22160J Trondheim S – byggetrinn 2 |
| Ansvarlig etat: | Jernbanedirektoratet |

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

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

**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. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | 229 | 106 | 40 | - | - | - |

Merknad: Angitt i 2023-kr.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | | |
|---------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 09.02.2024 |
| 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) - Gang- og sykkelvei (300m) |
| Prosjektutløsende: | <ul style="list-style-type: none"> • 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 er 80% ferdig bygd. I 2024 bygges siste del av opsjonsstrekningen mot Moenkryset, og hele veistrekningen skal asfalteres og vegmerkes. I Tanemstunnelen pågår elektrotekniske installasjonsarbeider. Testing av tunnelens systemer vil gjennomføres sommeren 2024, med påfølgende godkjenningsprosess hos Vegdirektoratet. Prosjektet holder fremdriftsplanen, og det antas trafikkåpningen i månedsskiftet sept/okt-2024. |
| Samordning andre tiltak: | Samordning med EL-selskap og VA (Trondheim kommune) |
| Usikkerhet i prosjektet: | Testing av tunnelens systemer opp mot Vegtrafikksentralen, samt godkjenningsprosessen i Vegdirektoratet er prosesser vi ikke dikterer fremdriften på. Dette kan påvirke åpningsdatoen for veien. Grunnervervskostnader er en uavklart usikkerhet. Øvrig usikkerhet er |

| |
|----------------------------------|
| håndtert og lukket 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): |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|
| 596 | 2021 | 10% | 08-2021 | Byggherreoverslag | 2018 |

Merknad: Styringsramme vedtatt i KU-sak 5/22, indeksert til 765 mill. i 2025-kr. Legger til grunn budsjettindeks på 4,6 % i 2024 og 4,5% i 2025 (faktor 1,53).

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

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 635,5 | 26 | | | | |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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



Bilde 1: Tulluankrysset sett fra sør mot nord, bilde fra sept-23



Bilde 2: Grismyrakrysset feb-24. Nytt kryss for å koble ny Fv704 til gamleveien.

| | | |
|---------------------|-------------------------|----------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 06.02.2024 |
| 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 fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

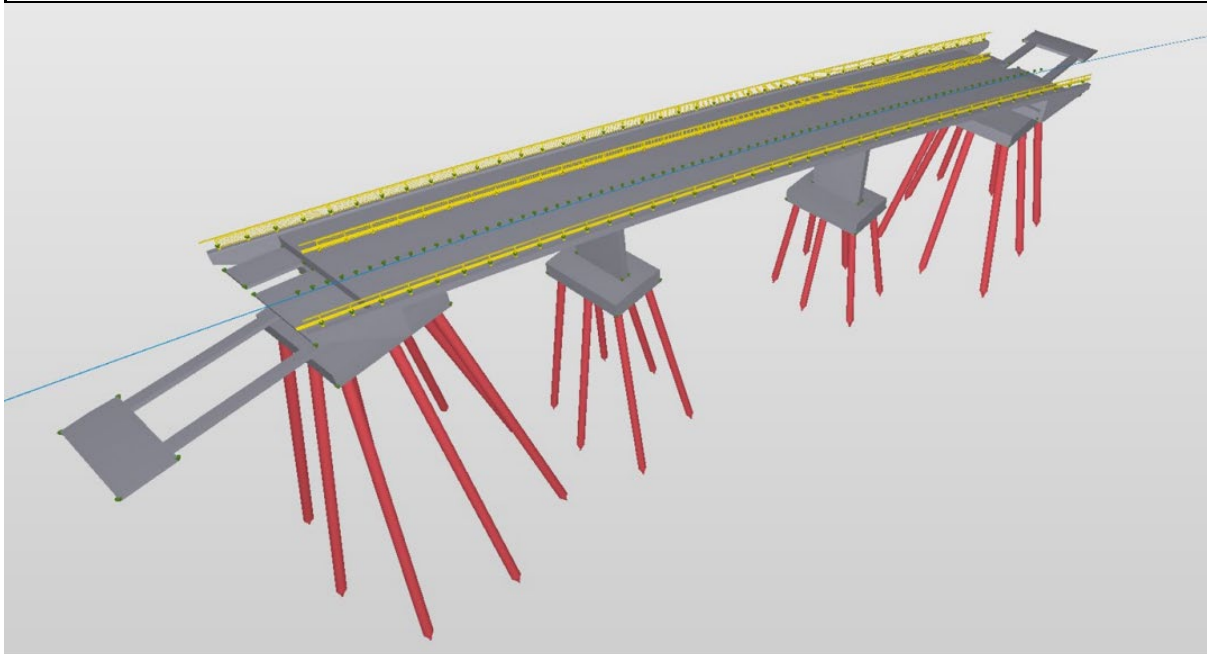
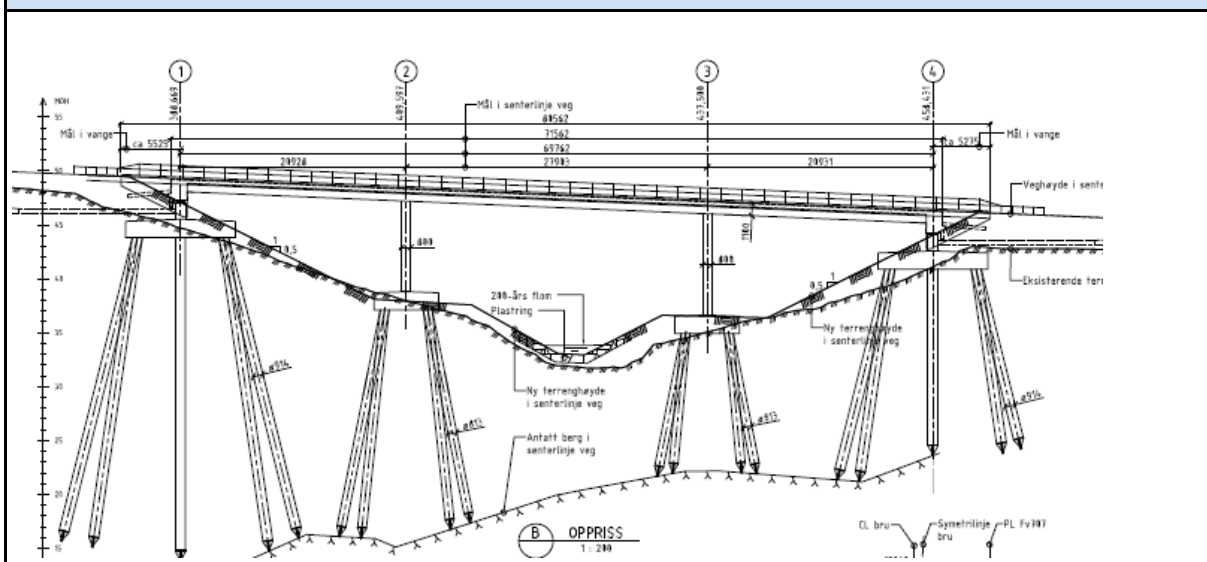
| | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%):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

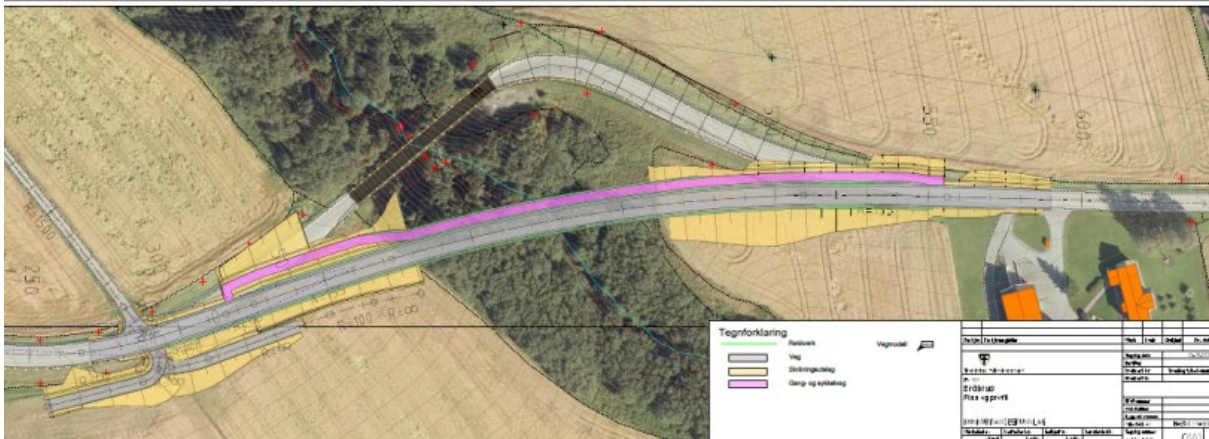
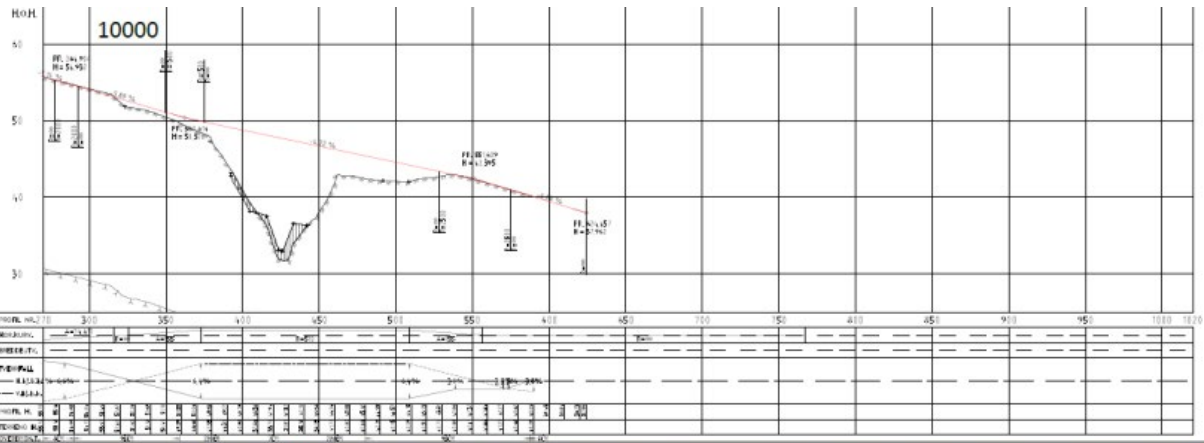
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 73 | 26,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE





| | | |
|---------------------|-------------------------|----------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 06.02.2024 |
| 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 tilknytningen mot Malvik. |

| | |
|----------------------------|---|
| STATUS OG FREMDRIFT | |
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan godkjent, byggeplan ferdig |
| Forventet fremdrift: | Ferdigstillelse 2. kvartal 2024 |
| Samordning andre tiltak: | Trafikkavvikling mot Nye Veier |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv og kvikleiresoner, trafikkmengde opp mot E6 prosjekt. |

| | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|
| 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. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 81,4 | 25 | | | | |
| Merknad: Ref. PR-sak 11/24. | | | | | | |

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



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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Tiltaket skal gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende gjennom Hommelvik sentrum. |
| Prosjektutløsende: | Nye byggeområder 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 byveksttalen. |

| 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.. | | | |

*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*

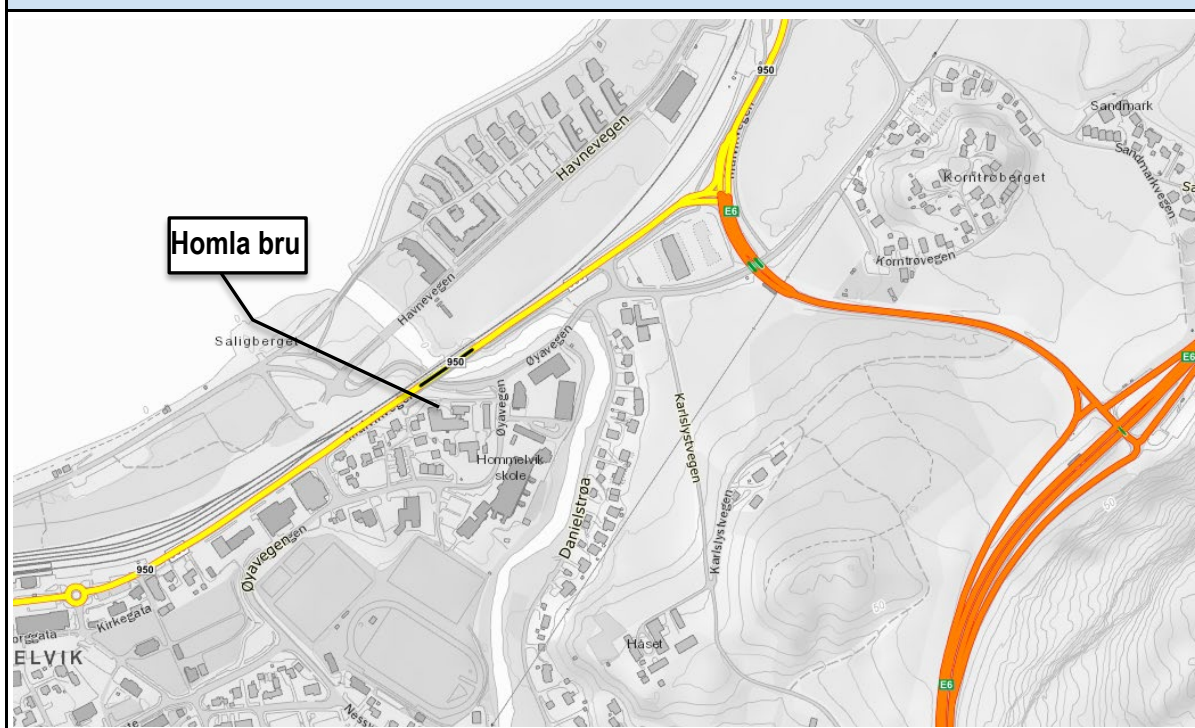
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 6,3 | 42 | 10 | 0 | | |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|----------------------------------|
| Prosjektnavn: | Fv. 950 Kryssing Midtsand |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Omlegging av GS-veg, heving av veg og etablering av ca. 50 meter ny undergang. |
| Prosjektutløsende: | Friluftsområdet er svært mye benyttet både av lokalbefolkningen og av tilreisende fra nabokommunene. Adkomsten for de som går, sykler eller kjører kollektivt er ikke trafikkssikker, og gir mange farlige situasjoner. En forbedring av adkomsten vil også senke terskelen for å benytte miljøvennlig transport til/fra friluftsområdet. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket vil øke tilgjengeligheten for gående, syklende og kollektivreisende til et populært friluftsområde, som i dag er svært bilbasert. Vi mener tiltaket støtter opp under mål 1, 2, 5 og 9. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling/Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Ikke regulert |
| Forventet fremdrift: | Konseptavklaring ila 2025. |

| 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): |
| 87,5 | 2019 | 40 % | 2021 |
| Merknad: | | | |

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | 1,5 | 1 | 7 | 20 | 35 | 14 | 40,5 |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Fv. 950 Mindre tiltak Skovgårdkrysset |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Skovgård krysset har flere trafikale og trafikksikkerhetsproblemer. Trondheim kommune i gang med store VA arbeider i området å må grave opp deler av kryssområdet. Når de gjenoppbygger området kan det reetableres på en mer hensiktsmessig måte for relativt små midler. |
| Prosjektutløsende: | Trafikksikkerhetsutfordringer for skolebarn og køutfordringer |
| Helhet/sammenheng: | Bidrar til Trafikksikkerhetsarbeidet |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Har noe begrenset direkte bidrag til nullvekstmålet, men vil kunne gjøre det mer attraktivt å gå |
| Lokale delmål: | Dette prosjektet vil bidra til mål 5 redusere trafikkulykker |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Byggeplanlegging i 2025 og utføres i 2025/2026 |
| Samordning andre tiltak: | Arbied med Charlottenlundområdet |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 4 | 2024 | 20 % | |
| Merknad: | | | |

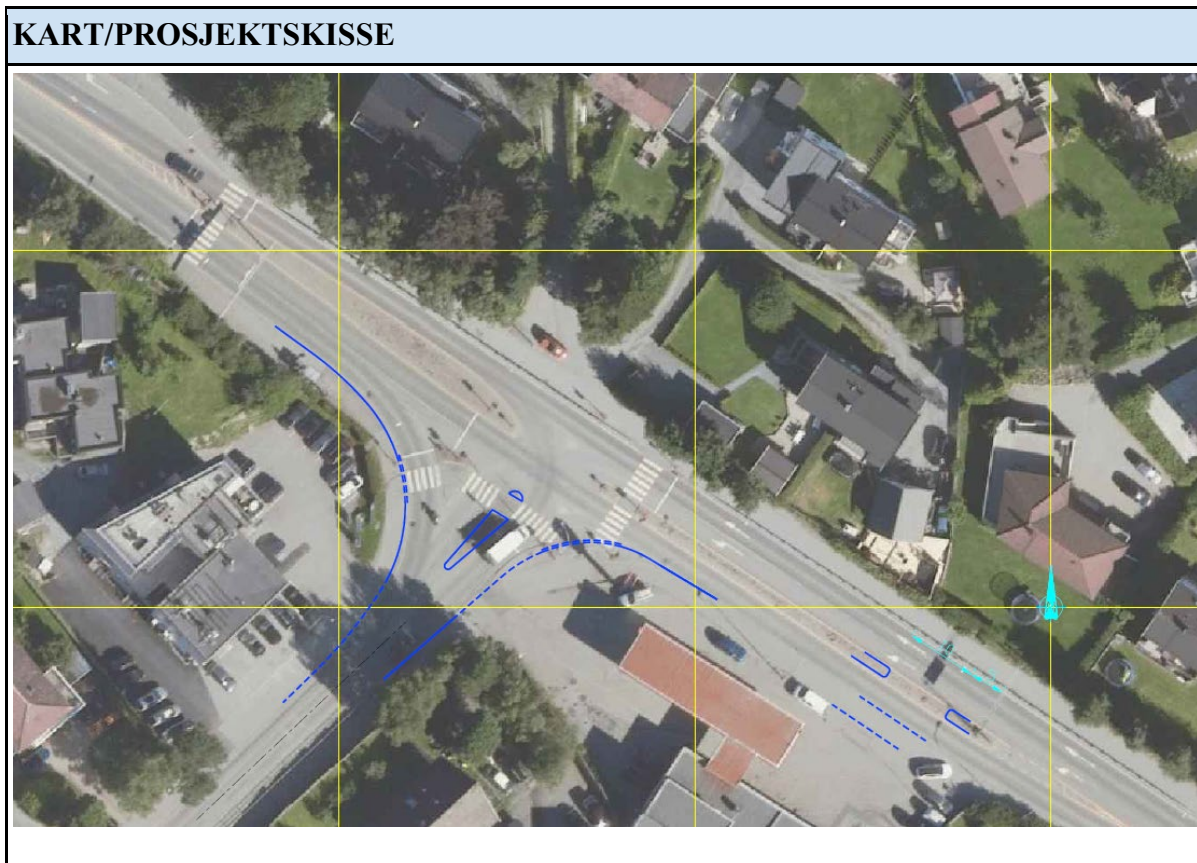
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 3,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|---|
| Prosjektnavn: | MP Fv. 6650 Byåsveien sykkel – Munkvoll-Breidablikkveien |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Sykkeltiltak langs Byåsveien mellom Munkvoll og Breidablikkveien. Det legges opp til sykkelveg med fortau 3+2,5 på østsiden av Byåsveien som gjennomgående hovedløsning |
| Prosjektutløsende: | Manglende tilbud for sykklister |
| Helhet/sammenheng: | Del av det prioriterte hovednett for sykkel |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Mulig med ferdig reguleringsplan i 2027 og deretter byggeplan og utbygging |
| Samordning andre tiltak: | Bøckmanns veg, Byåastunnelen, Sverresborgruta |
| Usikkerhet i prosjektet: | USikkerhet rundt planprosess og økonomi |

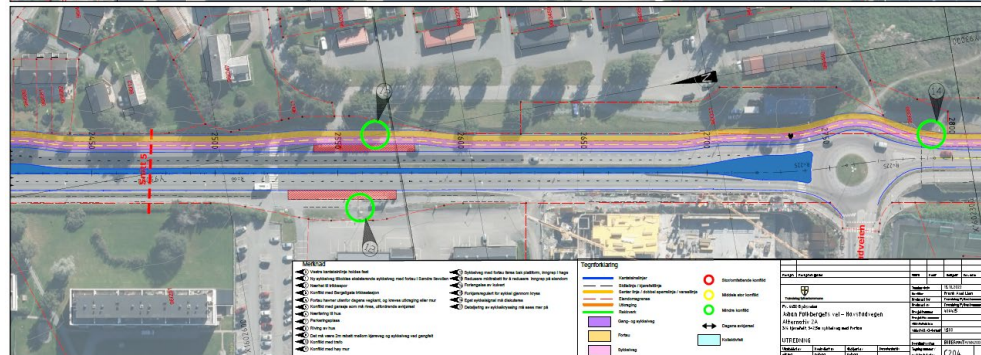
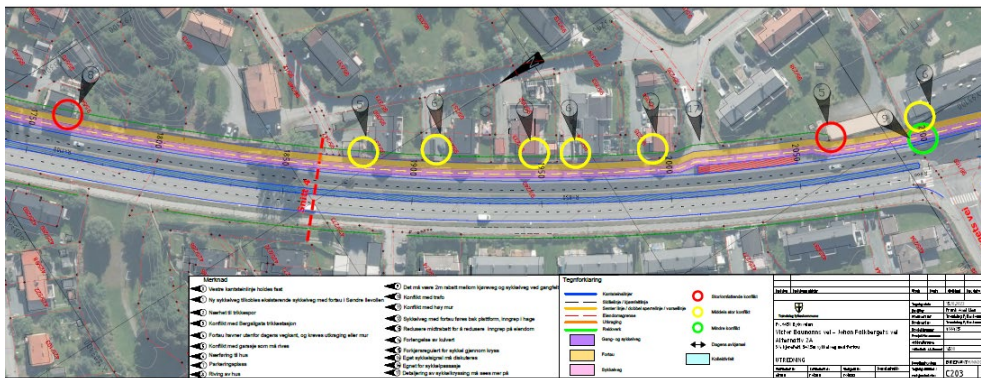
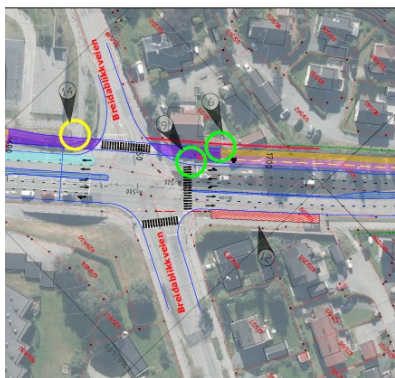
| STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 230 | 2021 | 40 % | 2025 |
| Merknad: Styringsmål indekstert til 295 mill. i 2025-kr. Legger til grunn budsjettindeks på 4,6 % i 2024 og 4,5% i 2025 (faktor 1,283). | | | |

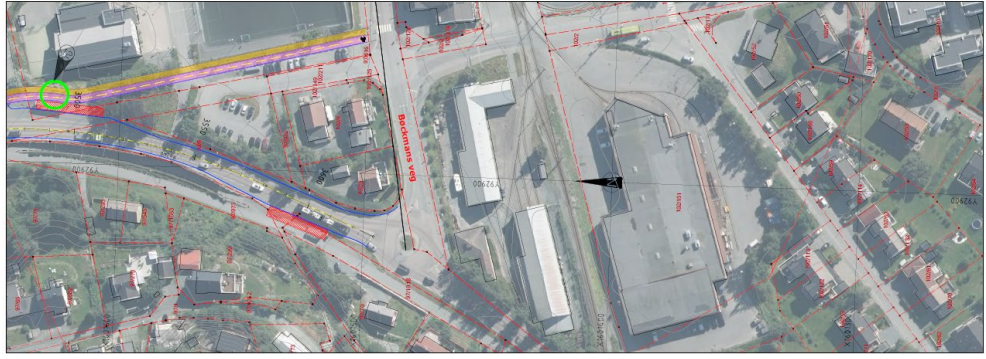
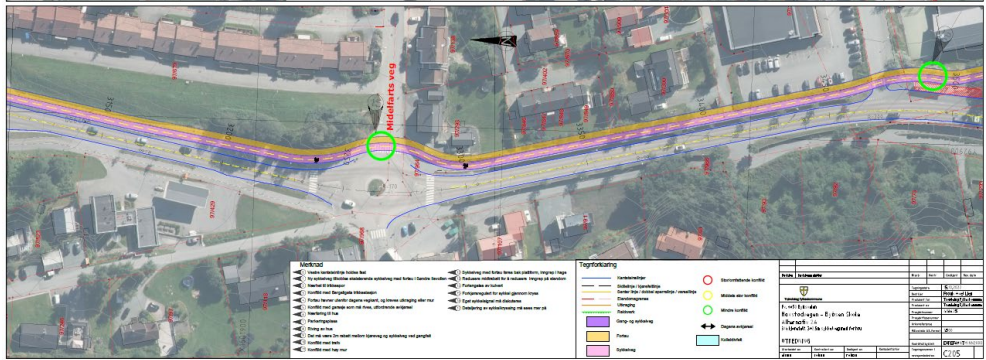
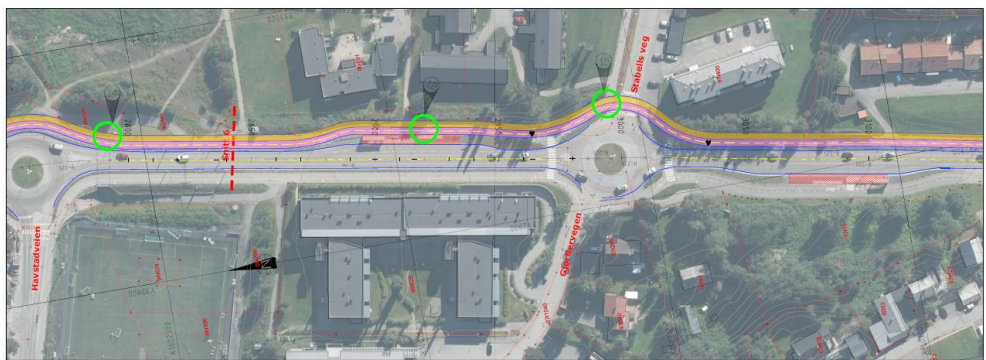
**Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 13 | 13,5 | 66 | 131 | 78 | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE





| Tegntabell | |
|-----------------|----------------------|
| [Red line] | Stadsplanlægning |
| [Yellow line] | Byplanlægning |
| [Green line] | Landbrugsplanlægning |
| [Blue line] | Skovplanlægning |
| [Purple line] | Grønt område |
| [Pink line] | Andet område |
| [Red circle] | Stadsplanlægning |
| [Yellow circle] | Byplanlægning |
| [Green circle] | Landbrugsplanlægning |
| [Blue circle] | Skovplanlægning |
| [Purple circle] | Grønt område |
| [Pink circle] | Andet område |
| [Red arrow] | Stadsplanlægning |
| [Yellow arrow] | Byplanlægning |
| [Green arrow] | Landbrugsplanlægning |
| [Blue arrow] | Skovplanlægning |
| [Purple arrow] | Grønt område |
| [Pink arrow] | Andet område |

| | | |
|---------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 06.02.2024 |
| Prosjektnavn: | 17102M Fv. 6650 Kongens Gate | |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune | |

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

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>grad – Søke fleksibilitet til tilrettelegging for alternative, bærekraftige transportløsninger – Forbedre gatens miljøforhold (støy, støv, overvann, lokalklima) – Hindre økning i bilbasert trafikk i gata og nærliggende boligater – Økt aktivitet for næringsvirksomhet som holder til langs gata</p> <p><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</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Måloppfyllelse om framkommelighet for kollektivtrafikken er god, spesielt med løsningen «kollektivgate nord» over Nidareid. Videre i Kongens gt. er det først og fremst kvalitetsforbedring av trikkspor, vegdekke og teknisk infrastruktur som er effekten av anlegget.</p> <p>For gangtrafikken medfører den vedtatte trafikk-løsningen liten endring fra dagens situasjon og her bidrar anlegget ikke til målsettingen uten at fortauene blir utformet etter vegnormaler og krav til universell utforming.</p> <p>Nye løsninger for sykkeltrafikk inngår i liten grad. Her er det snakk om tilpassinger til eksisterende sykkelveger, fortau og sidegater.</p> <p>Kapasitet og framkommelighet for biltrafikk blir lite påvirket av nye trafikk-løsninger.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging. Totalentreprise med samspill. Gjennomføring av Samhandling. Oppstart av Utviklingsfase i løpet av februar. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging. Totalentreprise med samspill. Gjennomføring av Samhandling. Oppstart av Utviklingsfase i løpet av februar. |
| 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 trafikk-løsninger enn de anbefalte fra forprosjektet. Det har derfor vært behov for å presisere utformingen av de vedtatte trafikk-løsningene i en ny planfase utført høsten 2022/våren 2023, av en plangruppe hos fylket. |
| Forventet fremdrift: | <p>Ferdigstillelse, med forutsetning om totalentreprise for hovedentreprisen og delentreprise VA Batterigt.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planbeskrivelse av vedtatt trafikk-løsning: April 2023 • Oppstart av byggefasen for anleggs dag A (og B), med prosjektplan, kontraktstrategi, avklaring av |

| | <p>omfang/grensesnitt, mm: august 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferdigstillelse av overfaltearbeider for VA-løsning i Batterigt: mai 2024 Kontraktinngåelse for hovedentreprise (målpris anl.del A (og B)) : juli 2024 Overtakelse av anlegg i hovedentreprise: oktober 2026 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---|----------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|------------------------------|----|------------|--------|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|---|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|---|---|----|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|---|---|----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|---|---|----|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|---|---|----|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|---|---|----|------------------------------|
| <p>Samordning andre tiltak:</p> | <ul style="list-style-type: none"> VA-anlegg i Kongens gt. og sidegater (Trondheim kommune) Byggeprosjektet Nordre Ilevollen (Trondheim kommune) Rehabilitering av Nidareidtunnelene (Bane Nor) Sykelveg i Smedbakken og Tordenskjolds gt.(Trondheim kommune) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Usikkerhet i prosjektet:</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="10">Kategori</th> <th>Tid</th> <th>Ris</th> <th>Mul</th> <th>Id</th> <th>Usikkerhet</th> </tr> <tr> <th colspan="5">Anlegg</th> <th colspan="5">Kommune</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <th>10-12</th> <th>10-11</th> <th>10-10</th> <th>10-09</th> <th>10-08</th> <th>10-07</th> <th>10-06</th> <th>10-05</th> <th>10-04</th> <th>10-03</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>1</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>1</td> <td>Kostnad</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>2</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>2</td> <td>Trafikkløsning</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>3</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>3</td> <td>Grunnforhold</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>4</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>4</td> <td>Tekniske løsninger</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>5</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>5</td> <td>Verneverdier</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>6</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>6</td> <td>Støytiltak</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>7</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>7</td> <td>Reguleringsplaner</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>8</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>8</td> <td>Grunnerverv</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>9</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>9</td> <td>Midlertidig trafikkavvikling</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>10</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>10</td> <td>Byggherreorganisasjon</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>11</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>11</td> <td>Tidsplan</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>12</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>12</td> <td>Grensesnitt</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>13</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>13</td> <td>Nidareidtunnelene</td> </tr> <tr> <td>10-12</td> <td>10-11</td> <td>10-10</td> <td>10-09</td> <td>10-08</td> <td>10-07</td> <td>10-06</td> <td>10-05</td> <td>10-04</td> <td>10-03</td> <td>14</td> <td>■</td> <td>□</td> <td>14</td> <td>Marked, entreprise, kontrakt</td> </tr> </tbody> </table> | Kategori | | | | | | | | | | Tid | Ris | Mul | Id | Usikkerhet | Anlegg | | | | | Kommune | | | | | | | | | | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | | | | | | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 1 | ■ | □ | 1 | Kostnad | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 2 | ■ | □ | 2 | Trafikkløsning | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 3 | ■ | □ | 3 | Grunnforhold | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 4 | ■ | □ | 4 | Tekniske løsninger | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 5 | ■ | □ | 5 | Verneverdier | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 6 | ■ | □ | 6 | Støytiltak | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 7 | ■ | □ | 7 | Reguleringsplaner | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 8 | ■ | □ | 8 | Grunnerverv | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 9 | ■ | ■ | 9 | Midlertidig trafikkavvikling | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 10 | ■ | ■ | 10 | Byggherreorganisasjon | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 11 | ■ | □ | 11 | Tidsplan | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 12 | ■ | □ | 12 | Grensesnitt | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 13 | ■ | ■ | 13 | Nidareidtunnelene | 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 14 | ■ | □ | 14 | Marked, entreprise, kontrakt |
| Kategori | | | | | | | | | | Tid | Ris | Mul | Id | Usikkerhet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anlegg | | | | | Kommune | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 1 | ■ | □ | 1 | Kostnad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 2 | ■ | □ | 2 | Trafikkløsning | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 3 | ■ | □ | 3 | Grunnforhold | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 4 | ■ | □ | 4 | Tekniske løsninger | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 5 | ■ | □ | 5 | Verneverdier | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 6 | ■ | □ | 6 | Støytiltak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 7 | ■ | □ | 7 | Reguleringsplaner | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 8 | ■ | □ | 8 | Grunnerverv | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 9 | ■ | ■ | 9 | Midlertidig trafikkavvikling | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 10 | ■ | ■ | 10 | Byggherreorganisasjon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 11 | ■ | □ | 11 | Tidsplan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 12 | ■ | □ | 12 | Grensesnitt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 13 | ■ | ■ | 13 | Nidareidtunnelene | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10-12 | 10-11 | 10-10 | 10-09 | 10-08 | 10-07 | 10-06 | 10-05 | 10-04 | 10-03 | 14 | ■ | □ | 14 | Marked, entreprise, kontrakt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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): |
| 402 | 2023 | | 02.05.2023 | | |

Merknad: Styringsramme godkjent i KU Sak 29/23 15.06.23 på bakgrunn av anslag utført 02.05.2023

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 93,7 | 154 | 130 | 38 | | |

2025 iht. Statsbudsjett.

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

KART/PROSJEKTSKISSE

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



| | | |
|---------------------|---|-----------------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO. 10.04.2024 |
| 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 Ringvålvegen. |
| 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) og bygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan R20190006. Arbeid med byggeplan ferdigstilles 2.kvartal 2024. |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplan er ferdigstilt 2021. Det planlegges med at byggeplan kan ferdigstilles mai 2024 og utbygging kan starte september 2024. |
| Samordning andre tiltak: | Prosjektet koordineres med Fv. 6654 Ringvål. Fortau ved Lund Snupl. , Fortau langs Lundvegen(TK), VA for Solbergåsen/Heimdal Bolig og pumpestasjon med Trondheim kommune. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv. Tilstrekkelig midlertidig areal for å gjennomføre bygging. Trafikkavvikling under VM. Kostnad for erstatning til ATB i byggetiden. Godkjenning av kulvertløsning hos Vegdirektoreatet. |

| | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| STYRINGSMÅL | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 13,4 | 2019 | 25% | |
| Merknad: 18,6 mill i 2025-kr, indeksert med reelle indekser t.o.m 2023, budsjettindeks på 4,6 % i 2024 og 4,5% i 2025 (faktor 1,385). | | | |

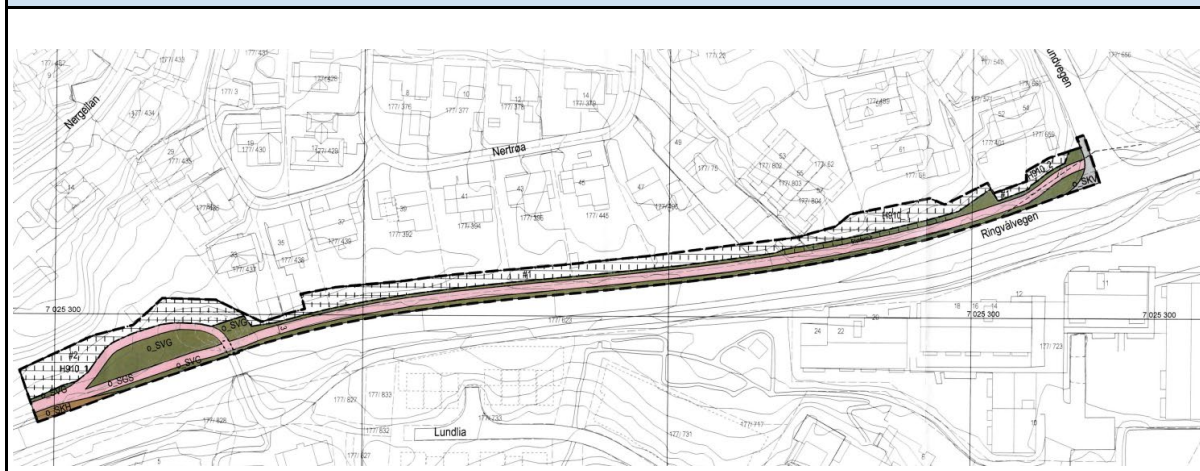
*Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 9 | 7,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | MP Fv 6656 - Bøckmanns vei - Nedre del |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Sykkeltiltak langs Nedre del av Bøckmanns vei. Tiltaket innebærer sykkelveg på 3,0 m og fortau på 2,5m. Det er utredet flere ulike løsninger for sykkel i Bøckmanns vei i sin helhet. Valg av løsning for hele gata henger sammen med bygging av Båastunnelen og evt endringer i trafikkmengder og kjøremønster. Men nedre del anbefales uansett bygget som sykkelveg med fortau for å få en god og trygg kobling mot sykkel tilbudet langs Osloveien. |
| Prosjektutløsende: | Manglende tilbud for syklist |
| Helhet/sammenheng: | Del av det prioriterte hovednett for sykkel |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

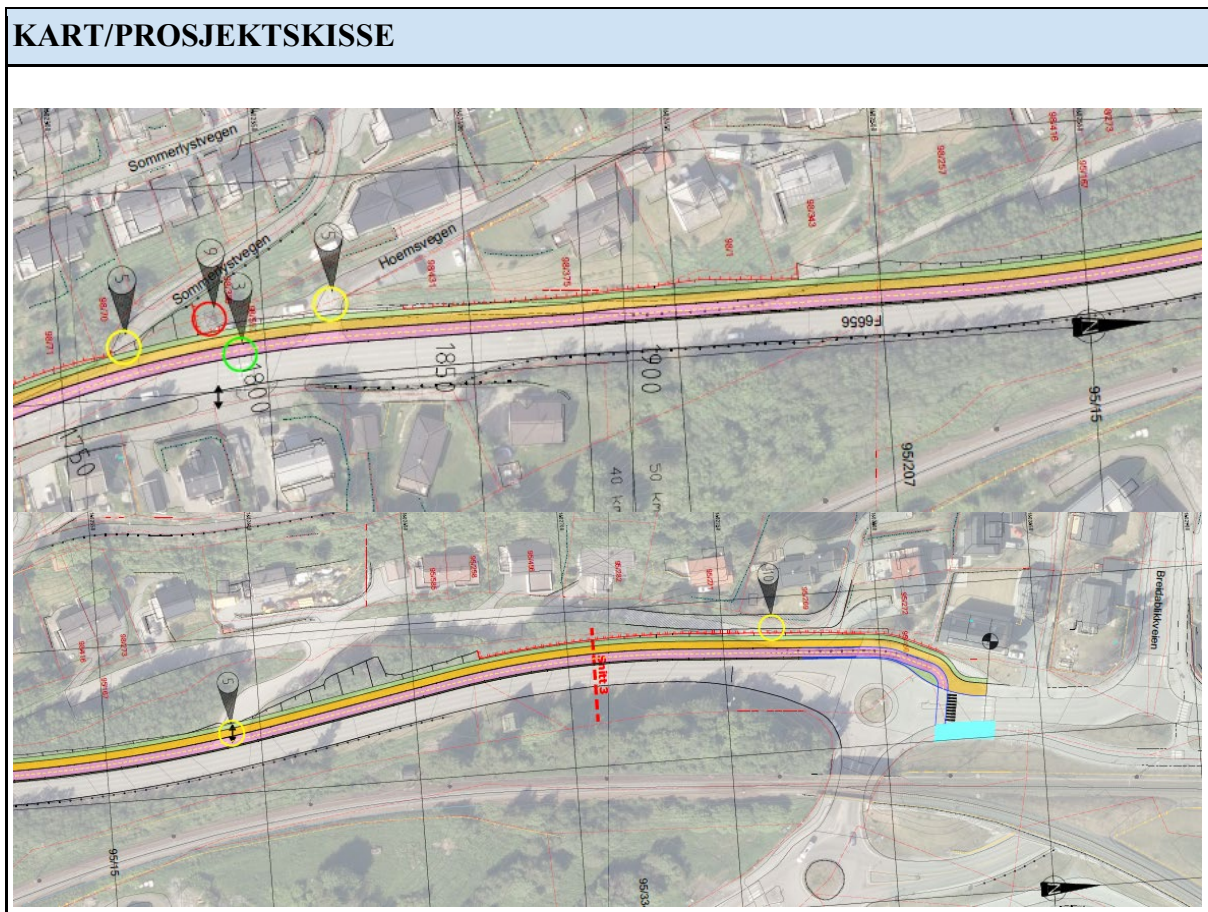
| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (regplan (eller ev. byggeplan)) |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Sannsynligvis reguleringsplan. Hvis tiltak kan realiseres innenfor gjeldende reguleringsplan kan byggeplan være ferdig i 2026 og deretter utbygging. |
| Samordning andre tiltak: | Byåstunnelen, Byåsveien |
| Usikkerhet i prosjektet: | Usikkerhet rundt planprosess 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): |
| 36 | 2022 | 40 % | |
| Merknad: Indeksert til 40,5 mill i 2025-kr. Reell indeks t.o.m 2023, budsjettindeks på 4,6% i 2024 og 4,5% i 2025. | | | |

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 10,5 | 19 | 19 | | | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | 22113S MP Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Torbjørn Bratts veg, fra og med eiendommen til Nardovegen 4 (gnr/bnr 66/266) til Nardokrysset.</p> <p>Reguleringsplanen skal tilrettelegge for økt transport, og gi grunnlag for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende, samt se på muligheten for å redusere reisetid for kollektivtrafikken.</p> <p>Arbeidet innebærer blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kvalitetssikring av løsningsvalg i mulighetsstudiet. • Målpunktsanalyse, vurdering av gangstrømmer og snarveier • Sykkelveg med fortau (4+2,5+1,5m snøopplag) • Utbedring av eks. fortau • Universell utforming av kryss • Vurdere planskilt overgang for myke trafikanter langs Torbjørn Bratts veg og over Nardobakken. • Kryssområdene Nardobakken, Fiolsvingen og Røllikvegen skal vurderes. • Trafikktellinger, analyser og vurderinger • Ovarvannshåndtering • Belysning |
| Prosjektutløsende: | <p>Økt fortetting og utvikling i området gir økt behov for transport og økt andel gående og syklende. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gangen (ref. Nullvekstmålet).</p> <p>Strekningen fra Lerkendal og opp til Nardo Centeret er definert som hovedsykkelerute, og er klassifisert i svært dårlig standard. Opplevd trygghet og/eller fremkommelighet er dårlig, og det er behov for å oppgradere tilbudet for gående og syklende iht. dagens krav og standarder.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <ul style="list-style-type: none"> • 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 nullvekstmålet: | Tiltaket vil kunne bidra til å nå delmål 1-5 i byvekstavtalen. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Innspill til prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Planstatus: | Reguleringsplan forventes vedtatt ila 2024. |
| Forventet fremdrift: | Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn sommer 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt desember 2024. |
| Samordning andre tiltak: | Koordineres med andre tiltak langs Torbjørn Bratts veg, Utleirvegen og Strindvegen/Dybdahls veg: <ul style="list-style-type: none"> • R20210040 • R20220032 • R20210036 • R20210030 • Fv6658 Utleirvegen, Nardokrysset – Steindalsvegen (Trfk) |
| Usikkerhet i prosjektet: | Marked, grunnforhold, grunnverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, kapasitet hos konsulent. |

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 50 | 2023 | 10% | 31.01.2024 | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: Indeksert til 54,7 mill. i 2025-kr. Budsjettindeks på 4,6% i 2024, 4,5% i 2025. | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

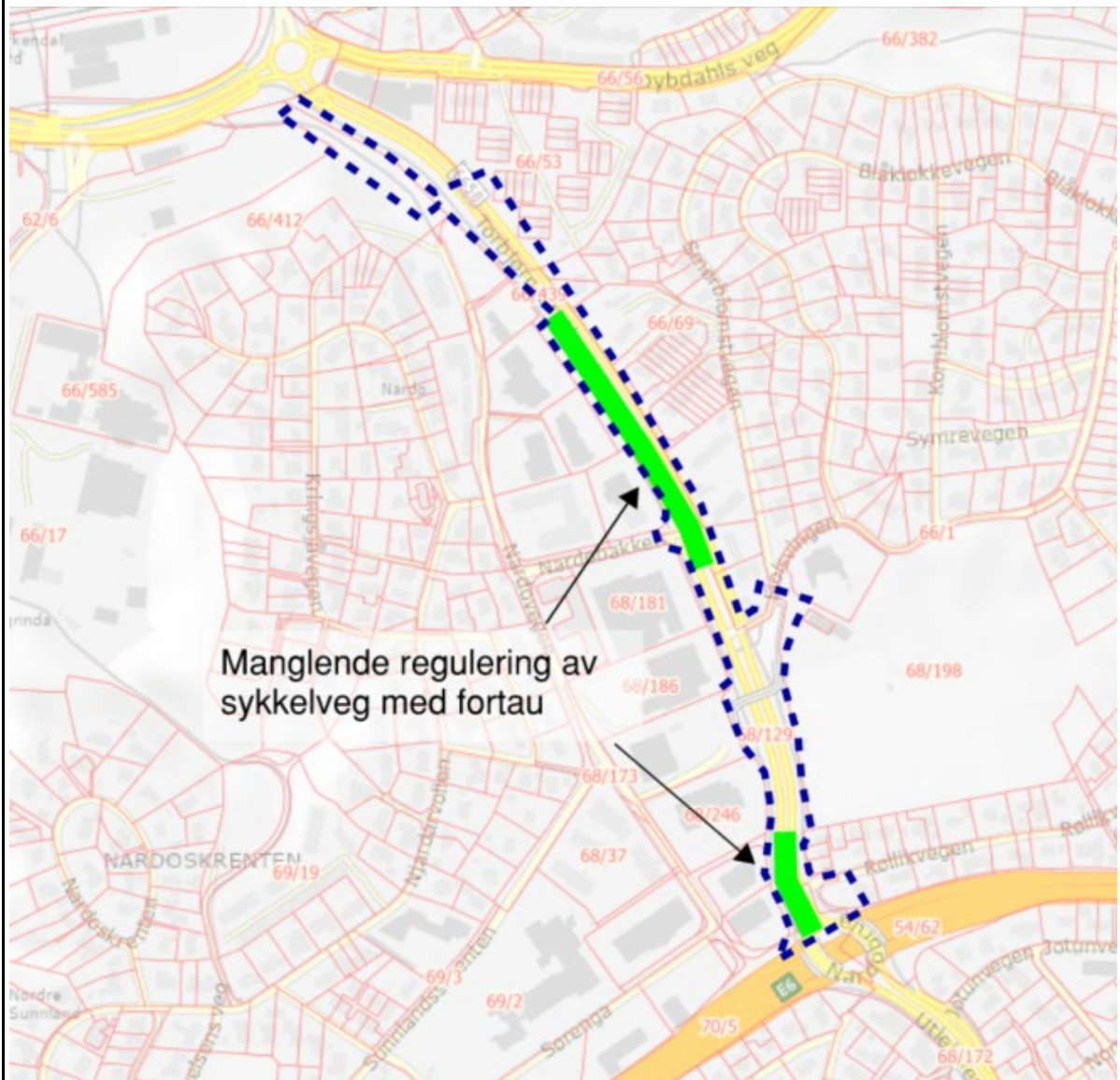
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 10 | 10,5 | 21 | 10 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren nedenfor viser varslet planområde i blå, stiplet strek.

Grønn strek viser områder som mangler regulering av sykkelveg med fortau.



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | MP Fv.6658 Utleirvegen, Nardokrysset - Steindalsvegen |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Utleirvegen, fra Nardokrysset til kryss med Steindalsvegen (krysset Steindalsvegen skal ikke inngå).</p> <p>Reguleringsplanen skal tilrettelegge for økt transport, og gi grunnlag for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for gående og syklende, samt se på muligheten for å redusere reisetid for kollektivtrafikken.</p> <p>Arbeidet innebærer blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kvalitetssikring av løsningsvalg i mulighetsstudiet. • Målpunktsanalyse, vurdering av gangstrømmer og snarveier • Sykkelveg med fortau (4+2,5+1,5m snøopplag) • Utbedring av eks. fortau • Universell utforming av kryss • Vurdering av avkjørselssanering i Utleirvegen • Vurdering av lyskryss i kryss Tors veg x Utleirvegen • Vurdering av kryssutforming i Utleirvegen x Othilienborgvegen (T-kryss og rundkjøring) • Kollektivfelt • Vurdering av fjerning av bussholdeplass • Analyser og vurderinger • Støyskjermer • Belysning |
| Prosjektutløsende: | <p>Økt fortetting og utvikling i området gir økt behov for transport og økt andel gående og syklende. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gangen (ref. Nullvekstmålet).</p> <p>Strekningen fra Lerkendal og opp til Nardo Centeret er definert som hovedsykkelerute, og er klassifisert i svært dårlig standard. Opplevd trygghet og/eller fremkommelighet er dårlig, og det er behov for å oppgradere tilbudet for gående og syklende iht. dagens krav og standarder.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. |

| | |
|----------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av støytiltak |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket vil kunne bidra til å nå delmål 1-5 i byvekstavtalen. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Innspill til prosjektfase: | Reguleringsplan |
| Planstatus: | Reguleringsplan forventes vedtatt ila første kvartal 2025. |
| Forventet fremdrift: | Komplett reguleringsplan forventes å være klar for offentlig ettersyn høsten 2024. Reguleringsplan forventes å være vedtatt første kvartal 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Koordineres med andre tiltak langs Fv6658 Utleirvegen: <ul style="list-style-type: none"> • Utleirvegen, øst (Trfk) |
| Usikkerhet i prosjektet: | Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, kapasitet hos konsulent. |

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 205 | 2023 | 11% | 30.01.2024 | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: Indeksert til 224 mill.kr i 2025-kr. Budsjettindeks på 4,6% i 2024 og 4,5% i 2025. | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 10 | 10,5 | 52 | 105 | 36,5 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren nedenfor viser varslet planområde i blå, stiplet strek.

Grønn strek viser områder som mangler regulering av sykkelveg med fortau.

Sirkel viser kryss som skal vurderes i arbeidet.



| | | |
|---------------------|--|--------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 10.04.24 |
| 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 kjørebane eller gang- og sykkelveg på vestsiden skal bygges om. Planområdet skal heller ikke inkludere kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen, kun strekningen i Utleirvegen mellom kryssene. Sykkelveg med fortau skal avsluttes noen meter før kryssene ved Steindalsvegen og Blaklivegen. |
| Prosjektutløsende: | Støy |
| Helhet/sammenheng: | Sykkelveg med fortau reguleres som en del av helhetlig hovedsykkelrutenett i Trondheim |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bedre framkommelighet for sykkel og støyskjerming av boliger |

| | |
|----------------------------|--|
| STATUS OG FREMDRIFT | |
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan, byggeplan og Utbygging) |
| Planstatus: | Varsel om oppstart er utført. 1. gangs behandling sommer 2024. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan ila 2024 |
| 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 |

| | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| 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): |
| 103 | 2023 | 10,3% | 02.11.2023 | Anslag | |

Merknad:

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

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 13 | 52 | 42 | | | |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE

| |
|--|
| |
|--|

| | | |
|---------------------|--|----------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 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 Steindalsvegen og Blaklivegen. Dette gjelder i hovedsak støyskjerming på vestsiden av Utleirvegen. Men også noen tiltak (nabo-/lokale skjermer) på østsiden, som ikke omfattes av reguleringsplan for sykkelveg med fortau. |
| Prosjektutløsende: | Behov for støyskjerming pga. 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 grunnnerverv 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: | Grunnnerverv |

| | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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): |
| | | | | | |

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | MP Fv. 6664 Rundkjøring Lerkendal - Mindre sykkel- og TS-tiltak |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Målet med planforslaget er å få til et separert tilbud mellom gående og syklende, som er en tryggere løsning som bidrar til at flere vil sykle eller gå. Det er sett på løsninger for å på en bedre og tryggere måte lede syklistene fra Strindvegen/Gløshaugen opp mot Dydahls veg |
| Prosjektutløsende: | Campus vedtok nylig en plan for området og det gir mulighet for å gjøre mindre tiltak for å bedre forhold for kollektivtrafikk og myke trafikanter |
| Helhet/sammenheng: | Del av hovednett sykkel |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan og utbygging i 2025 og i 2026 |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Behov for avtale med grunneier |

| STYRINGSMÅL | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 4,5 | 2024 | 40 | 16.5.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: | | | | | |

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|-------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp | | 4,5 | | | | | |

(mill):

*Ev. forskuttert beløp inkluderer ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderer i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Fv 6664 Strindvegen nedre sykkel |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Målet med planforslaget er å få til et separert tilbud for gående og syklende, som er en tryggere løsning som bidrar til at flere vil sykle eller gå. Det planlegges sykkelveg med fortau for å binde sykkelløsning i Strindvegen ned til Klæbuveien |
| Prosjektutløsende: | Sikre sammenhengende sykkelløsninger |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen sykkelrutene i området |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Fullføre byggeplan og utbygging i 2025 |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

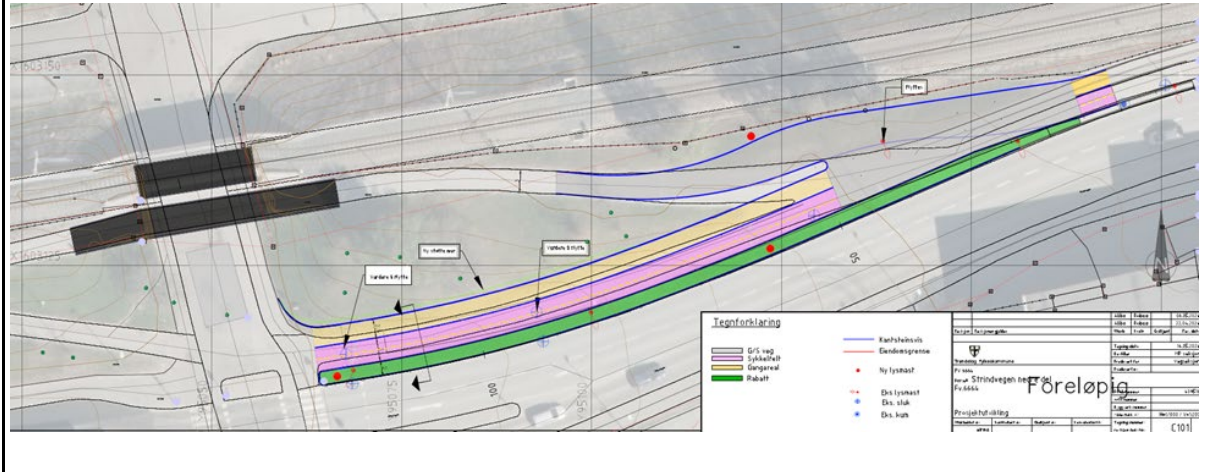
| STYRINGSMÅL | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 4 | 2024 | 40 % | 14.05.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: | | | | | |

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | 1 | 4 | | | | | |
| | | | | | | | |

*Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | | |
|---------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 10.04.2024 |
| Prosjektnavn: | Fv. 6666 Gløshaugen - Lademoen | |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune | |

| | |
|--|--|
| TILTAKSBESKRIVELSE | |
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtransport på fv. 6666 (Singsaker-ringen) mellom Gløshaugen og Lademoen. Strekningen er ca. 2500 m. Det skal også vurderes tiltak i kryssområdet ved Jonsvannsveien og Tyholtveien. |
| 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: | <ul style="list-style-type: none"> 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 kunne bidra til å oppfylle Byvekstavtalens delmål 1-9, med størst måloppnåelse for delmål 1-5. |

| | |
|----------------------------|--|
| STATUS OG FREMDRIFT | |
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Byggplan startes opp 2024, men ambisjon om byggestart sannsynligvis i 2026 |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Marked, grunnforhold, grunnerverv, usikkerhet knyttet til planprosesser og 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): |
| 151,5 | 2024 | 40% | 2024 |
| Merknad: | | | |

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

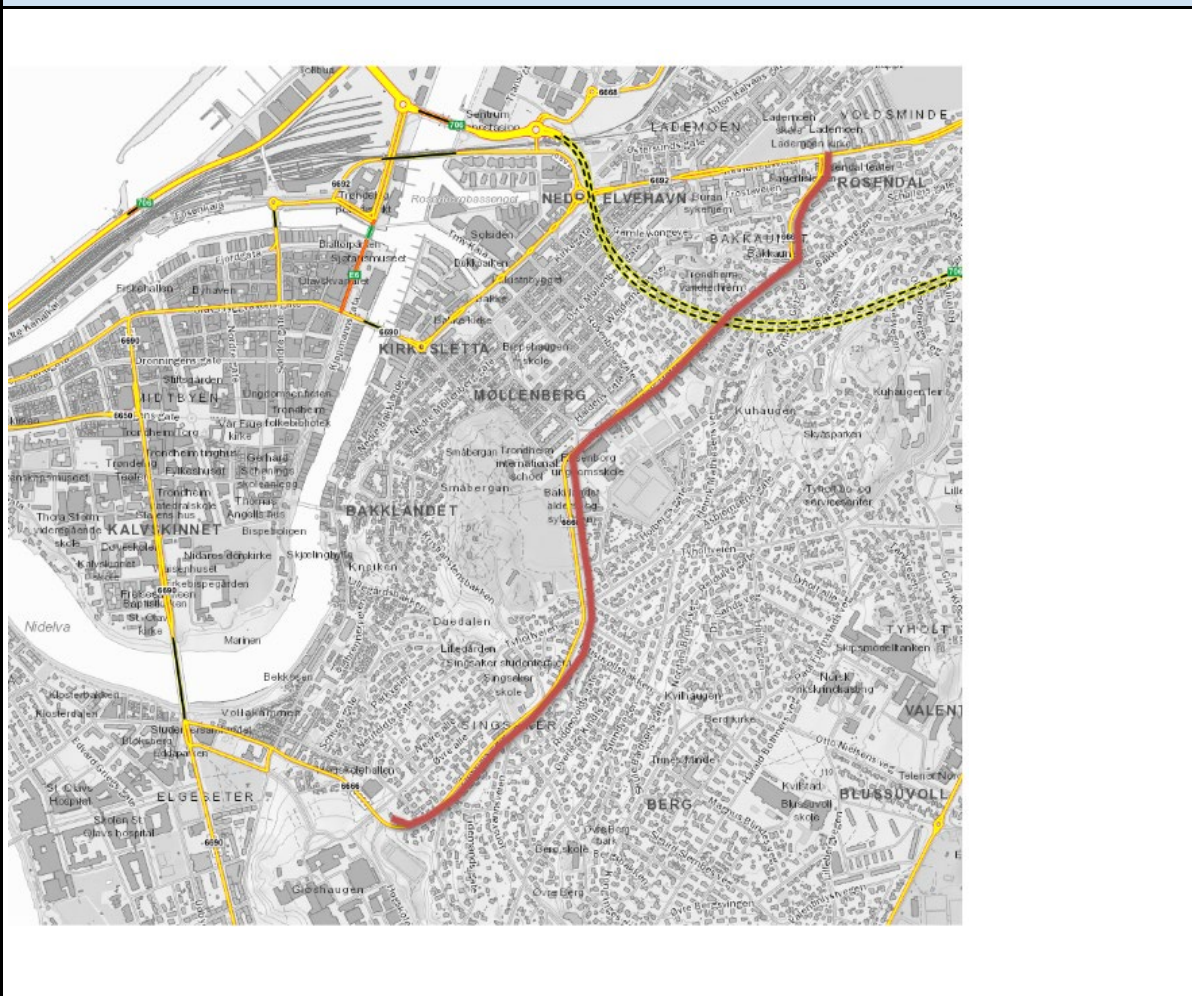
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 4 | 15,5 | 84 | 55 | | |

Merknad:

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Fv 6668 H7 Rotvoll - Arkitekt Ebbes gate |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Tiltaket innebærer å få et separert tilbud for gående og syklende, slik at det blir en tryggere løsning. Det vil da bli en lengre strekning med sykkelveg med fortau i et område med potensiale for økt sykling. . Planlagt sykkelveg med fortau har tverrsnitt for sykkelveg med fortau 3+2m, samt 0,5 m grusskulder til og med Arkitekt Ebbells veg. |
| Prosjektutløsende: | Etablere sammenhengende sykkelnett |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen hovedsykkellruta langs jernbanen og ruta mot Haakon VII's gate |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan og utbygging i 2025 (ev. noe i 2026) |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| STYRINGSMÅL | | | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 11 | 2024 | 40 % | 15.5.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: | | | | | |

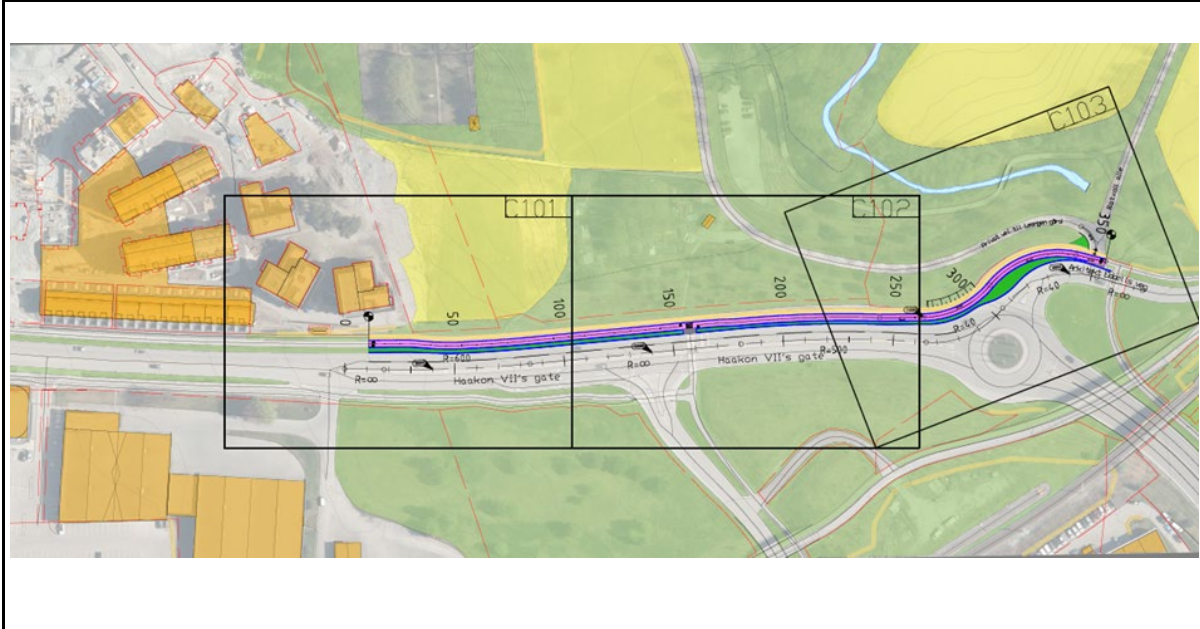
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|-------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp | | 11,5 | | | | | |

| | | | | | | | |
|---------|--|--|--|--|--|--|--|
| (mill): | | | | | | | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



| | | |
|---------------------|--------------------------------------|-------------------|
| PROSJEKTDATA | | 12.02.2024 |
| Prosjektnavn: | 22163M Metrobusstrase Nyhavna | |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune | |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>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.</p> <p>Reguleringsarbeidet startet opp våren 2022 og har som mål å ha en vedtatt plan i løpet av våren 2024</p> |
| 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: | <p>Tiltaket bidrar til å gjøre større deler av byen tilgjengelig for kollektivtransport. Det skal også være med å styrke bussens konkurransevne mot bil. I tillegg vil det være et viktig tiltak for å bidra til at nye beboere på Nyhavna kan ha lav bilandel og bilbruk.</p> <p>Tiltaket vil bidra til følgende av miljøpakkens mål</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 i løpet av 2024. Kan da starte byggeplanlegging i 2025 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. |

| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
|---|------------------|-------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Standardavvik (%) | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 458 | 2024 | 10-20% | 8.3.2024 | SVV-anslag | |
| Merknad: SR vedtatt i sak 45/24 Fastsettelse av styringsramme for gateprosjektet Nyhavna. | | | | | |









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

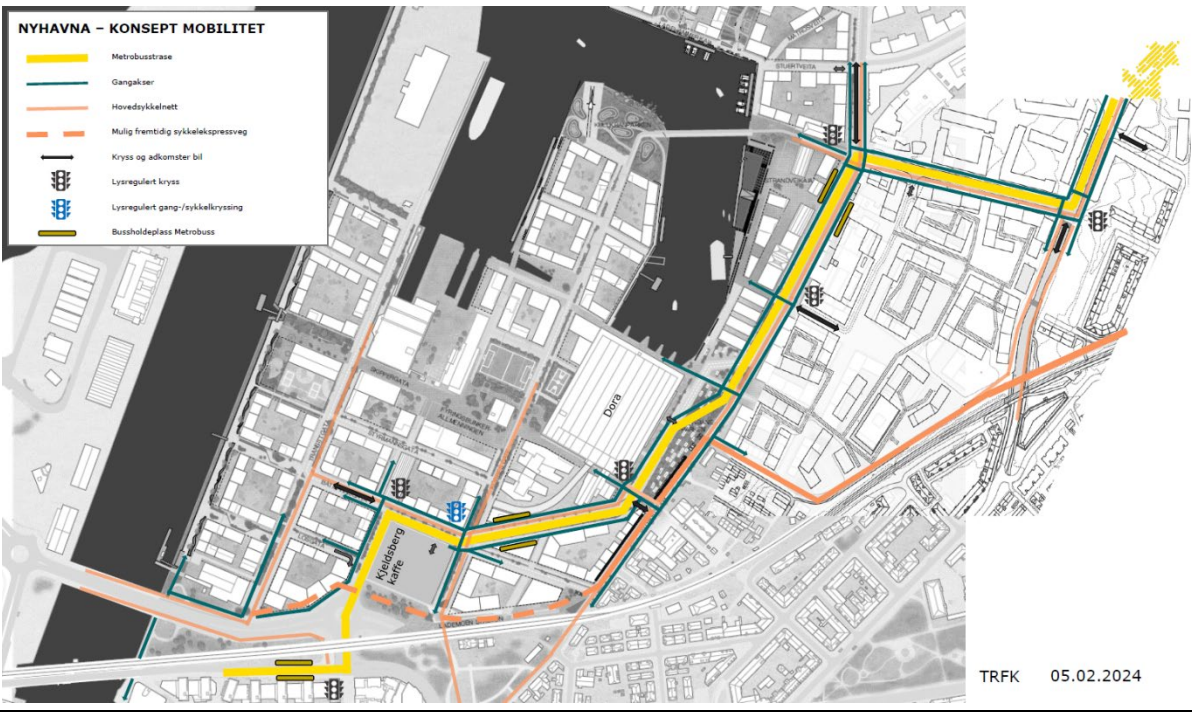
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 23 | 100 | 40 | 80 | 123 | 109 |
| Merknad: | | | | | | |

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

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|

NYHAVNA – KONSEPT MOBILITET

-  Metrobusstrase
-  Gangakser
-  Hovedsykkelnett
-  Mulig fremtidig sykkelspresveg
-  Kryss og adkomster bil
-  Lysregulert kryss
-  Lysregulert gang-/sykkelkryssing
-  Bussholdeplass Metrobuss



TRFK 05.02.2024

| 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-Kløbuvegen/Leirfossvegen. |
| Prosjektutløsende: | Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet for skoleelever. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Trondheim Kommune og åpning av Fredlybekken, gangfelt og trafiksikkerhet 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): |
| 18 | 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*

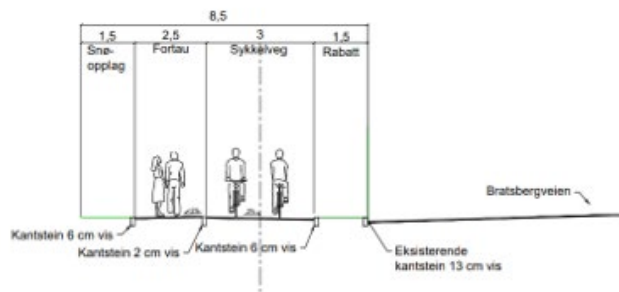
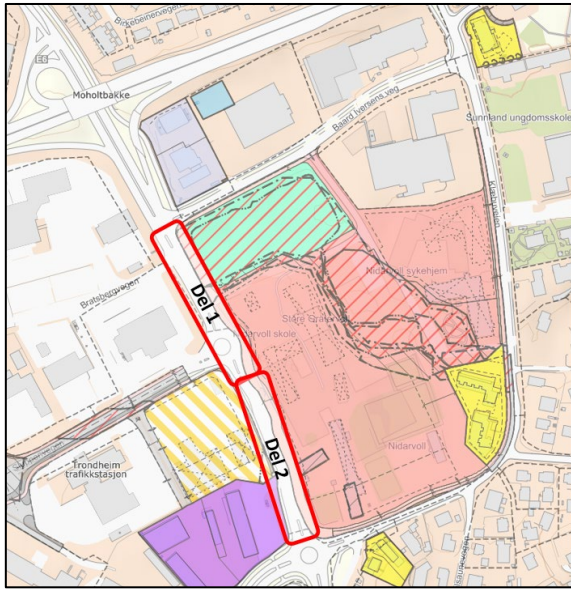
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 11 | 10,5 | | | | |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| | | |
|---------------------|---|----------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 12.02.2024 |
| Prosjektnavn: | 409264 MP Hovedsykkelveg Heimdal - Selsbakk | |
| Ansvarlig etat: | Vegavdelingen, Seksjon Miljøpakken | |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Hovedsykkelveg fra Heimdal til Sluppen er en strekning på ca 4,2 km fra Heimdal til Selsbakk langs fv. 6682 i Bjørndalen.</p> <p>Strekningen er en del av hovedsykkelruta "Heimdalsruta"</p> <p>Det planlegges ny hovedsykkelveg med fortau som omfatter en utvidelse av dagens gang- og sykkelveg - planlagt løsning skiller gående og myke trafikanter med lav hastighet fra syklende. Bredder og utforming planlegges med utgangspunkt i Håndbok N100 Veg og gateutforming og «Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim».</p> <p>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.</p> <p>Prosjektet har vurdere planfri kryssing med sykkelbru i Forsøkslia, men dette alternativet er forkastet pga høye kostnader og dårlig måloppnåelse.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Raskere og mer trafiksikkert sykkeltilbud, for å nå fylkestingets mål om at Trondheim skal være landets beste sykkelby.</p> <p>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. Det vil planlegges en trafiksikker løsning i kryssområdene ved Søbstadvegen, John Aaes veg, Nyveilia og Forsøkslia.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>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.</p> <p>Tiltaket følger opp Fylkestingets vedtok i sak 76/20 om økt</p> |

| | |
|----------------------------|---|
| | sykkelsatsing i Trondheim. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>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.</p> <p>Utvidelse av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Skillet mellom gående og syklende bidrar til bedre trafiksikkerhet og færre forsinkelser. Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafiksikkert å sykle, og at Bjørndalen skal bli et mer attraktivt område for myke trafikanter. Dette vil være et ledd i å oppnå Miljøpakkens mål. Strekningen er også i tråd med sykkelstrategien for Trondheim og er utpekt som en prioritert strekning.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging |
| Planstatus: | Det er utarbeidet planinitiativ og varsla planoppstart. Byggeplan ikke igangsatt. |
| Forventet fremdrift: | Vedtatt reguleringsplan vår 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Koordineres med Statens vegvesen sin regulering i nord mot Sluppen, reguleringsplan for Forsøkslia og Trondheim kommune sine planer for gang- og sykkelveg langs Forsøkslia. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Dårlige grunnforhold - resultatet av grunnundersøkelser kan ha stor betydning for økonomi og valg av løsning. Marked, grunnverv, anleggsgjennomføring og usikkerheter 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): |
| 703 | 2024 | 25% | 2024 |
| Merknad: Gjelder begge delstrekninger. | | | |

**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, og for delstrekning 1 Søbstadveien- Okstadøy

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

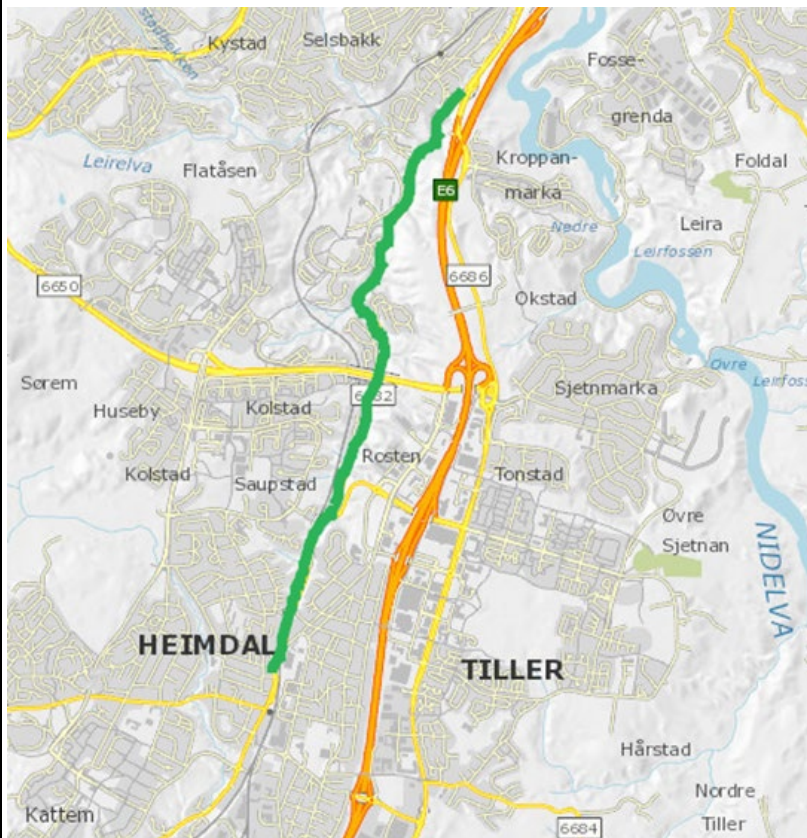
FINANSIERINGSBEHOV

| Beløp (mill): | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|-------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Søbstadveien - Okstadøy | 6 | 20 | 100 | 110 | 104 | |
| Okstadøy - Selsbakk | 23 | 5 | 42 | 105 | 100 | 88 |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen Heimdal – Selsbakk markert med grønn farge.

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | 409259 MP Fv. 6690 Elgeseter gate (17103M) |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag Fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan for Elgeseter gate nord. Reguleringsplanen skal tilrettelegge for vedtatt løsning rundt Samfundet (alternativ 4), som i hovedtrekk innebærer å flytte all motorisert trafikk i Klostergata. Høgskoleveien skal forbeholdes gående og syklende. Reguleringsplanen skal sikre tilstrekkelig arealformål og grunnerverv for gjennomføring av tiltaket.</p> <p>Prosjektets omfatter nødvendig utstrekning for å kunne gjennomføre/bygge alternativ 4, og strekker seg fra krysset ved Elgeseter bru x Klostergata til Vangslunds gate/Snorres gate for å ivareta regionholdeplasser.</p> <p>Det skal utarbeides komplett reguleringsplan med tilhørende dokumenter.</p> <p>Rammebetingelser til reguleringsplanarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bystyret, sak 34/22, PS 61/20 • Fylkesutvalget: Sak 27/22 og sak 145/22 |
| Prosjektutløsende: | <p>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 metrobuslinjene. 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.</p> |
| Helhet/sammenheng: | En del av gjennomføring og suksessen for metrobusssystemet |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket vil kunne bidra til å oppfylle alle delmål i byvekstavtalen, med størst måloppnåelse for delmål 1-5. |
| Lokale delmål: | |

| 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 mot prosjekt i Olav Kyrres gt og Håkon Jarls gate, som Trondheim kommune jobber med. Det må også tas hensyn til utbyggingen av NTNUs campus i dette området. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Prosjektavgrensning, politiske føringer, marked, grunnforhold, grunnverv, usikkerhet knyttet til planprosesser, anleggsgjennomføring, samhandling med Trondheim kommune, behandling hos Byplankontoret. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 240 | 23 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 360 | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: SR for Elgeseter gate nord satt til 295 mill. i 24-kr, hvorav 283 mill. er finansiert innenfor metrobusstoppefølgen. | | | | | |

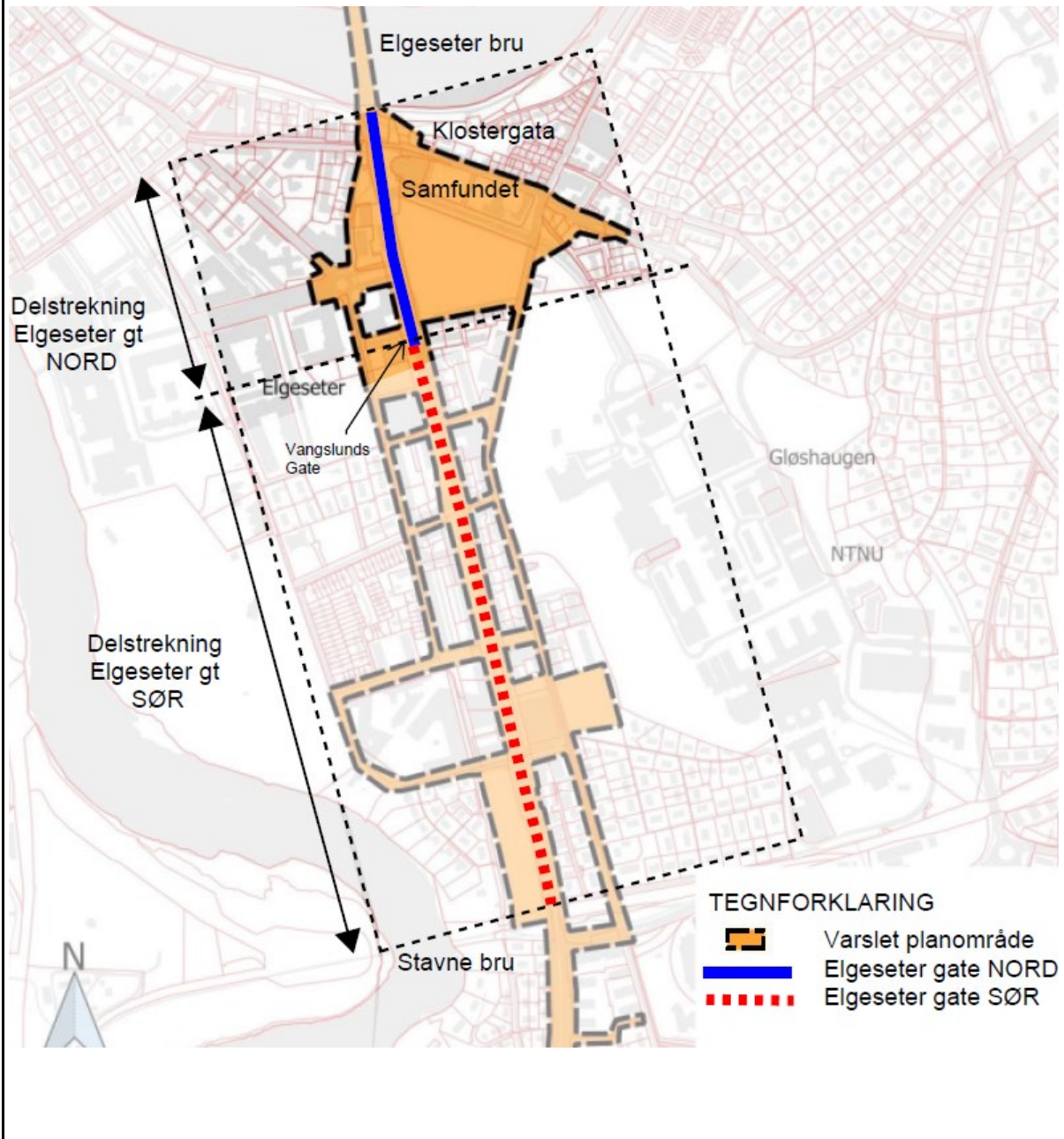
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 12 | 100 | 50 | 81 | 65 | 10 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Figuren viser strekningen Elgeseter bru – Stavne bru, med inndeling i delstrekning nord og sør.



| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|--|
| Prosjektnavn: | Fv 6692 Innherredsveien Saxenborg alle-Persauneveien – Sykkel |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Når Innherredsveien øst blir ferdig bygd vil det bli en manglende lenke for den gjennomgående sykkelvegen i Innherredsveien mellom Saxenborg alle og Persaunevegen.</p> <p>Det skal uutarbeides et forprosjekt som viser hvilken standard det kan etableres en sykkelvei med fortau på strekningen. I utgangspunktet bør det legges til grunn at arealet mellom eksisterende støyskjerm og eksisterende gjerde mot langsgående eiendommer er det som avgrenser tilgjengelig areal. Boliger langs strekningen har dette som adkomstveg i dag og det må legges til grunn at de fortsatt må ha det.</p> <p>Det skal også sees på enkelte løsninger som sikrer en god og trygg sykkeltrase ned mot Thoning Owesens gate for syklende som skal i retning Lade</p> |
| Prosjektutløsende: | Sikre sammenhengende sykkelløsning i Innherredsveien |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av vedtatt hovednett og vil bidra til å binde sammen sykkelruten langs Innherredsveien fra Strindheim inn mot sentrum |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bidrar til å øke sykkelandelen og dermed bidrag mot mål 1-5 |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan og utbygging i 2025 og i 2026 |
| 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: | | | |

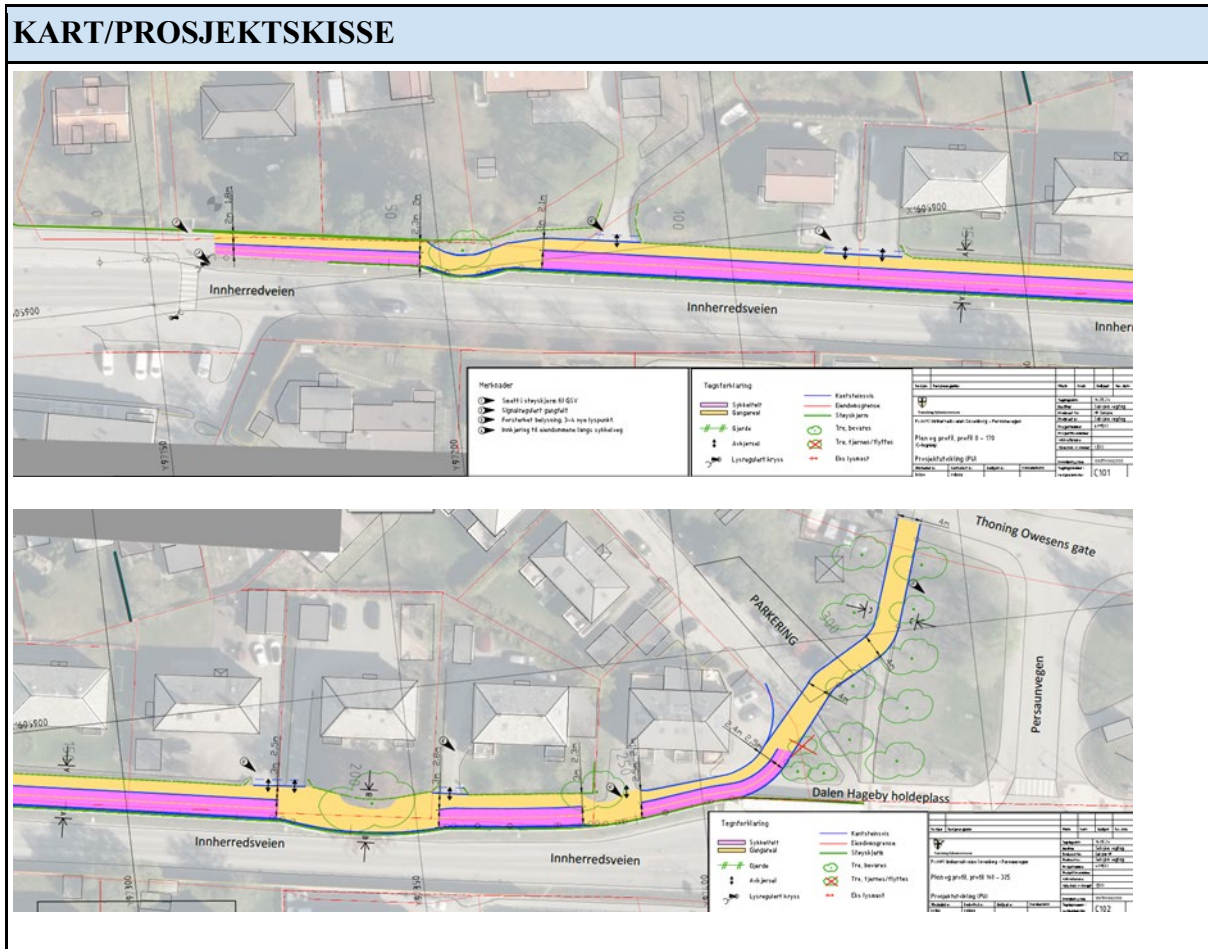
*Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

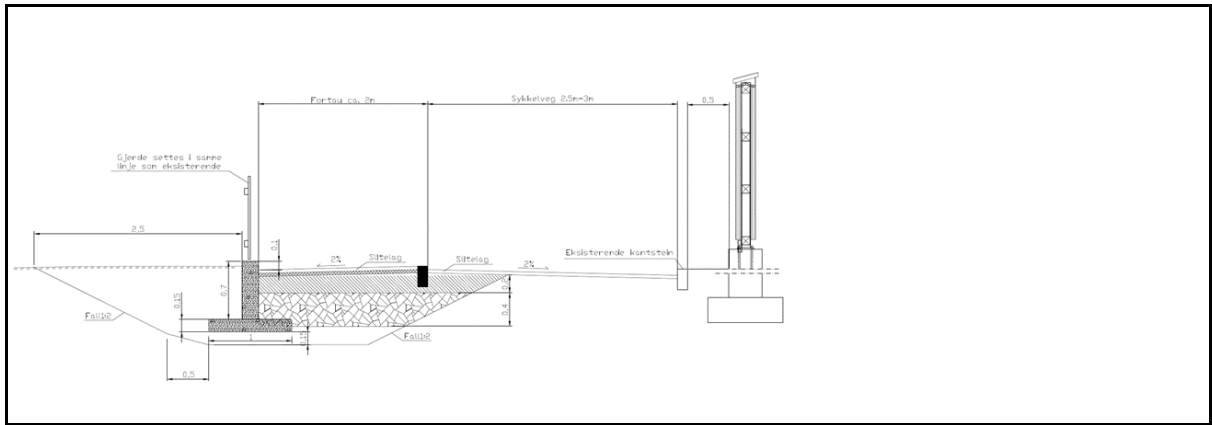
| STYRINGSMÅL | | | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 7 | 2024 | 40 % | 14.05.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 7 | | | | | |

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | MP Gateprosjekt - Fv. 6668 - Haakon VII's gate |
| Ansvarlig etat: | TRFK |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Det er behov for å utvikle Haakon VII's gates fremtidige funksjon og tilrettelegging for de ulike trafikantgrupper, inkludert buss, bil og sykkel. Formålet med forprosjektet er å utvikle de foretrukne konsepter for Haakon VII's gate, der premisen er at det skal tilrettelegges for både bil, sykkel og kollektiv i gaten. Alt med sikte på å sikre fremkommelighet og høykvalitet for kollektivtrafikken, etablere en høykvalitets gatestruktur, samt trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. |
| Prosjektutløsende: | Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim |
| Helhet/sammenheng: | Del av Metrobussporteføljen |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det lettere å kjøre buss. Bidrar derfor til Mål 1-5 i miljøpakken |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Prosjektutvikling ferdig våren 2025, evt oppstart reguleringsplan ved behov (evt byggeplan) høsten 2025 |
| Samordning andre tiltak: | De øvrige gateprosjektene |
| Usikkerhet i prosjektet: | Svært mange interessenter og krevende planprosesser |

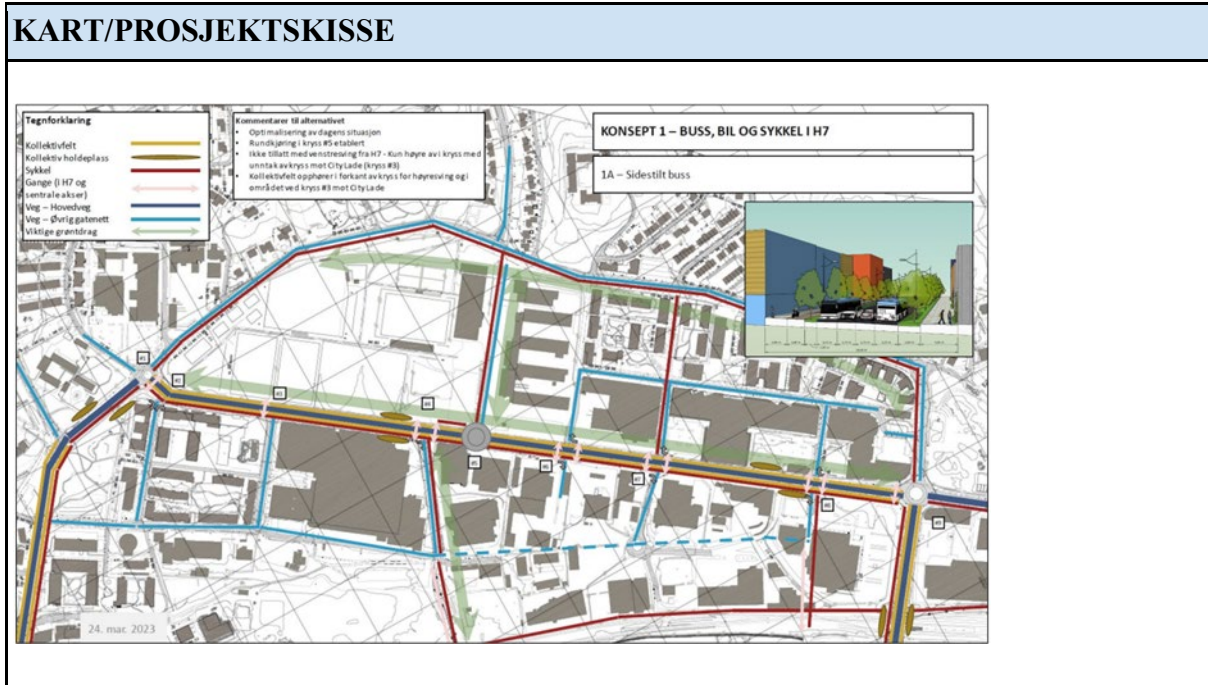
| STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 707 | 2025 | 20-30% | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|--|---------------|------|------|------|------|------|--------------|

| | | | | | | | |
|---------------|--|---|----|-----|-----|-----|--|
| Beløp (mill): | | 8 | 20 | 185 | 235 | 259 | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansierungsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | MP Gateprosjekt - Fv. 6690 - Innherredsveien vest |
| Ansvarlig etat: | TRFK |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Det skal utarbeide et teknisk forprosjekt med innledende vurdering av ulike kryss- og feltløsninger for Innherredsveien fra Kjøpmannsgata til rundkjøringen ved Bassengbakken. Det er vesentlig med koordinering mot gateprosjekt i Olav Tryggvassons gate og Innherredsveien øst.</p> <p>Prinsipper fra vedtatt gatebruksplan skal legges til grunn. Det må også sees på tidligere utredninger gjort for gaten.</p> |
| Prosjektutløsende: | Bidra til å etablere et høykvalitets busstilbud i Trondheim |
| Helhet/sammenheng: | Del av Metrobussporteføljen |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Prosjektet skal bidra til å øke kollektivandelen og gjøre det letter å kjøre buss. Bidrar derfor til Mål 1-5 i miljøpakken |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Prosjektutvikling ferdig våren 2025, byggeplan høsten 2025/2026 |
| Samordning andre tiltak: | De øvrige gateprosjektene |
| Usikkerhet i prosjektet: | Svært mange interessenter og krevende 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): |
| | | | |
| 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*

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 0 | 5 | 15 | 135 | 142 | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansierungsbehov 2025og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--------------------------|
| Prosjektnavn: | Holdeplasspakke 3 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Oppgradering av 6 holdeplasspar med plattformer til en standard som oppfyller krav til universell utforming av holdeplasser.</p> <p>Holdeplassene er:</p> <p>Fv 6662 Steinan – 2 plattformer Fv 6662 Steinaunet – 2 plattformer Fv 6680 Astronomveien fra sentrum – 1 plattform Fv 6680 Eklesbakken – 2 plattformer Fv 6680 Klæbu skyss stasjon (ensidig 2 -veis med 2 plattformer) Fv 6616 Uglevegen (ensidig 2 veis 2 plattformer). Se på løsninger for 2 sidig holdeplasser.</p> <p>Holdeplasser oppgraderes iht normaler i Hb N100 og skal være tilpasset bruk av 18 m lange leddbusser for holdeplasser ved fv 6662 og fv 6680 og 15 m lange busser for øvrige holdeplasser (Uglevegen)</p> <p>Fokus for oppgradering av holdeplasser er</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruk av kasselstein ved plattform • Nytt dekke • Lang nok plattform slik 18m leddbuss kan komme helt inn til plattform i hele bussen sin lengde • Leskur der det er behov for det • Taktile ledelinjer • Overvannshåndtering • UU • Belysning • Overbygningsvurdering ved busstopp <p>Hva bygges?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busslommer etter krav i Hb N100 • Kantstopp etter krav i Hb N100 • Ensidig 2 veis (gjelder for Klæbu skysstasjon) • Uglevegen har ensidig 2 veis idag, men AtB ønsker vurdering mot 2 sidig løsning) • Taktile ledelinjer etter krav i Hb V129 • Andre relevante håndbøker • Leskur etter behov (vurdering om det er avstigende eller påstigende stasjon) <p>Omfang i lengde/bredde/areal, eventuelt iht. standarder etc.</p> <p>Generell tilbakemelding vedrørende leskur - hvis det skal monteres</p> |

| | | | | | | | |
|------------------|--|---|----|--|--|--|--|
| Beløp (mill): | | 3 | 16 | | | | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

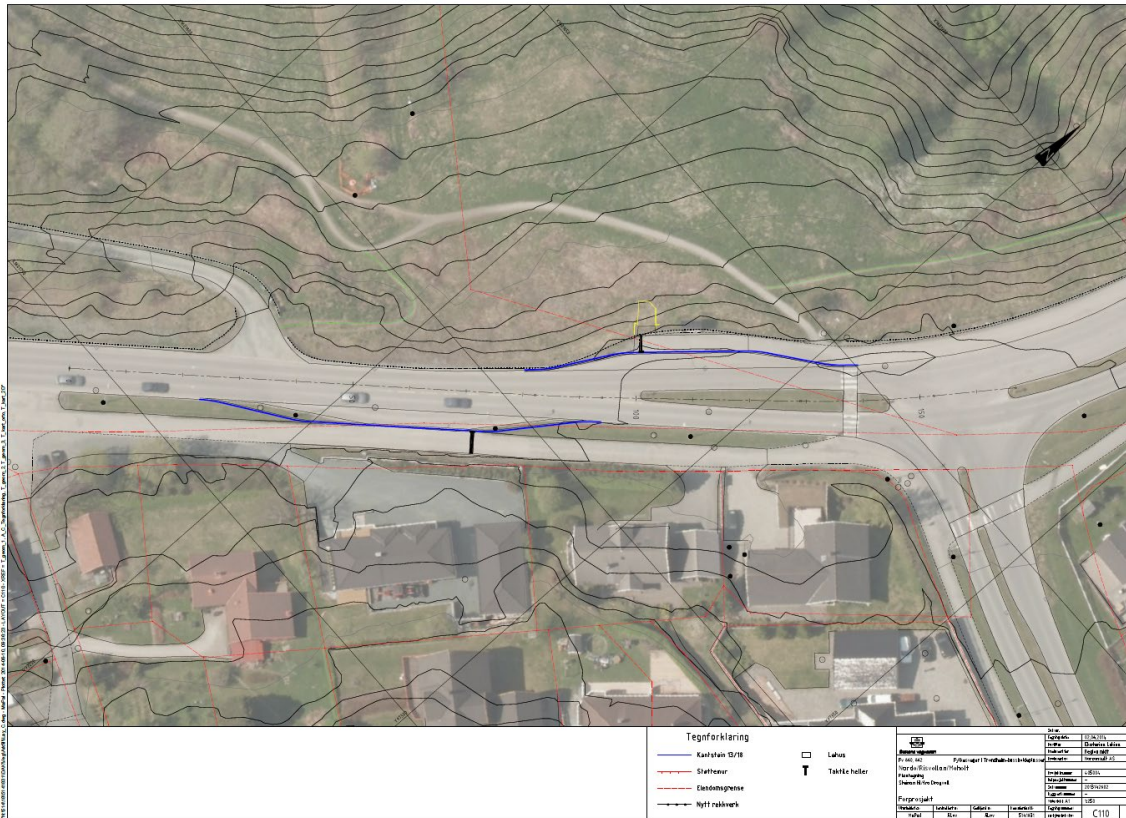
| |
|---------------------------------------|
| KART/PROSJEKTSKISSE |
| Se ulike holdeplasser omtalt nedenfor |

Fv 6662 Steinanvegen

Det er nødvendig å oppgradere holdeplassene «Steinan» og «Steinaunet» for at de skal kunne betjenes med linje 11 når denne forlenges til Steintrøvegen snuplass. Dagens holdeplasser er ikke tilpasset 18m leddvogn.

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplasser Steinan,



Planskisse holdeplasser Dragvoll

Retning til Dragvoll:



Bilde: Holdeplass retning Dragvoll

Busslommen planlegges til 70 meter lengde. Det må settes ny kantstein, taktile heller. I forbindelse med at det er få påstigende passasjerer fra denne busslommen er det vurdert at det ikke er behov for lehus.

En VA-kum må justeres til ny høyde.

2stk veglysmaster på bussholdeplass flyttes. Kabler til/fra veglysmast forlenges/skjøtes. Det må foretas lysberegning. Nytt trekkerør legges fra taktile heller til kabelskap (ca 25m). Foreslått trase for trekkerør krysser kabler tilhørende TrønderEnergi Nett, Telenor og veglys. Nær kantsteinlinje for bussholdeplassen finnes kabel tilhørende Telenor.

Forslag til tiltak er vist på tegning C110

Retning fra Dragvoll

Retning til Dragvoll:



Bilde: Holdeplass retning Dragvoll

Busslommen planlegges til 70 meter lengde. Det må settes ny kantstein og taktile heller. I forbindelse med at det er få påstigende passasjerer fra denne busslommen er det vurdert at det ikke er behov for lehus.

En VA-kum må justeres til ny høyde.

2stk veglysmaster på bussholdeplass flyttes. Kabel til/fra veglysmast forlenges/skjøtes. Nytt trekkerør legges fra taktile heller til kabelskap (ca. 120m). Foreslått trase for trekkerør krysser kabel tilhørende Loqal. Nær kantsteinlinje for bussholdeplassen finnes kabler tilhørende TrønderEnergi Nett (også høyspent), Telenor og veglys.

Forslag til tiltak er vist på tegning C109

Etterskrift: *Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbuss, dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Det må gjøres en utsjekk om løsninger mulig uten at det må lages en reguleringsplan.*

Retning fra Dragvoll:



Bilde: Holdeplass fra Dragvoll

Busslommen planlegges til 54 meter lengde på grunn av plassmangel. Det må settes ny kantstein, taktile heller og eksisterende lehus justeres. Gang- og sykkelveg som kommer opp til plattform må justeres for ny tilpassing til busslommen.

Nytt trekkerør legges fra lehus til kabelskap (ca. 55m).

Forslag til tiltak er vist på tegning C109.

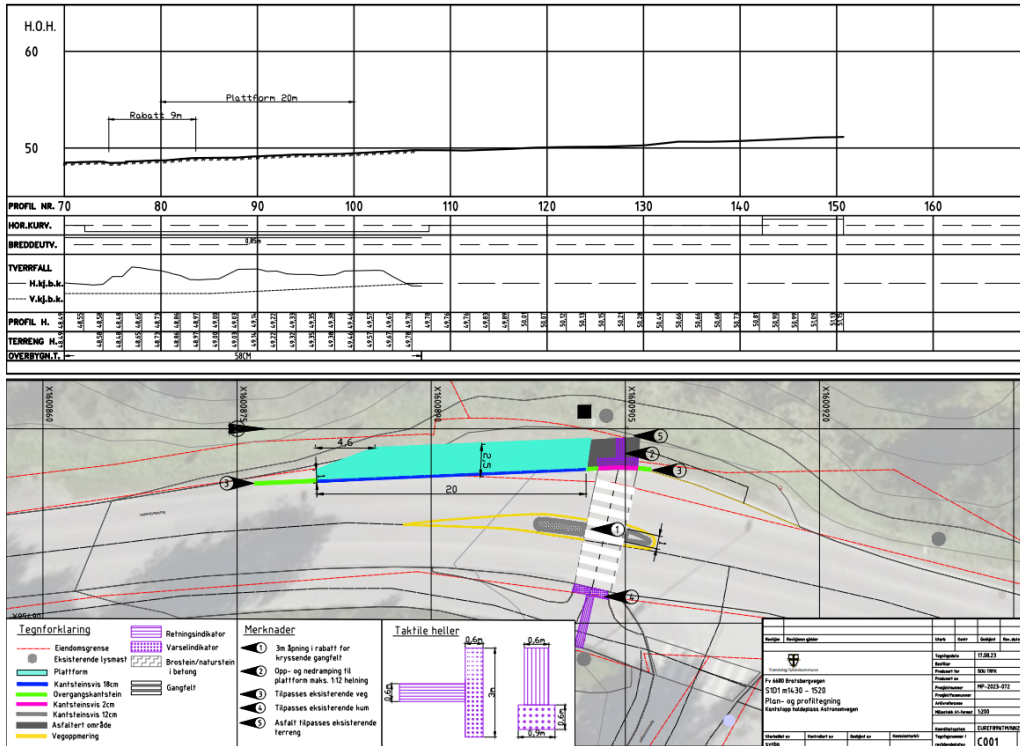
Etterskrift: Det skal tilrettelegges for 18m lange leddbusser , dette krever evt kantstopp eller 70 m lang busslomme. Her er det både hus og konstruksjoner. Det må gjøres en utsjekk på om man kan få til løsninger uten at det må lages en reguleringsplan

Fv 6680 Bratsbergvegen

Denne holdeplassen har vært tema på vernerunde med VY, og er ønskelig å få utbedret. I tiltaksbeskrivelsen står det imidlertid at denne holdeplassen betjenes av 15-meter buss. Dette stemmer ikke, da holdeplassen betjenes av linje 10. Holdeplassen må derfor tilpasses bruk av 18 meter leddvogn

Fra forprosjektrapport utført i 2010

Holdeplass Astronomvegen til sentrum:



Planskisse holdeplass Astronomvegen til sentrum



Bilde av eksisterende holdeplass Astronomvegen til sentrum

Utfordrende holdeplass som ikke er universelt utformet. Holdeplassen er smal, ligger i kurve, mangler plattform og taktile heller. Gangfelt er plassert midt i holdeplassen. Holdeplassen har heller ikke leskur. Holdeplasser brukes av 15m lange busser.

Holdeplass Eklesbakken

Tekst er hentet fra mulighetsstudie for holdeplasser langs fv 6680/6674 Bratsbergveien utført av Afry i 2019.



Bilde av eksisterende holdeplass Astronomvegen til sentrum

Eklesbakken til sentrum

Eksisterende holdeplass har dårlig dekke og kantsteinen har ikke rett kantsteinsvis. Holdeplassen er et knutepunkt mellom flere bussruter som kommer fra Klæbu og Bratsberg. Holdeplassen er utformet som en busslomme med leskur og ligger i rundkjøringen mellom Bratsbergvegen og Amundsdalsvegen som vist på bildet under. Holdeplassen er utformet med trafikkdeler mot rundkjøringen. Siden holdeplassen ligger i rundkjøringen er den utformet med kurve. Dette gjør at bussen ikke får til å kjøre inntil plattformen, se bilde under. Oppstillingsplassen har heller ikke tilstrekkelig lengde og burde vært rettlinjert. Det er ikke tilstrekkelig innkjøringslengde på holdeplassen, bakre hjul kjører på trafikkdeleren. Siden holdeplassen er et knutepunkt er det ofte to busser på holdeplassen samtidig. Det er kun plass til en buss på holdeplassen, den andre bussen blir stående i rundkjøringen og hindrer trafikken. Dagens løsning er ikke egnet for vinterdrift



Bilde av eksisterende holdeplass Eklesbakken til sentrum



Bilde av eksisterende holdeplass Eklesbakken til sentrum som viser at bussen ikke kommer inn til plattform
Eklesbakken fra sentrum

Eksisterende holdeplass har dårlig dekke og kantsteinen har ikke rett kantsteinsvis. Holdeplassen er utformet som en busslomme uten leskur. Holdeplassen er et knutepunkt mellom flere bussruter som kommer fra Klæbu og Bratsberg. Holdeplassen betjenes av to busser, samt en maxitaxi som kjører

skolebarn. Plattformlengden er ikke tilrettelagt for to busser. Slik at den ene bussen blir stående i vegbanen og hindrer trafikken. Dagens løsning er ikke egnet for vinterdrift. Inn- og utkjøringslengden er ikke tilfredsstillende. Holdeplassen er vist på bildet under.



Bilde av eksiterende holdeplass Eklesbakken fra sentrum

Fv 6680 Tine Bugges veg
Klæbu skystasjon (Tidligere Klæbu sentrum)
Ensidig 2-veis

Fra forprosjektrapport utført i 2010



Planskisse Klæbu sentrum

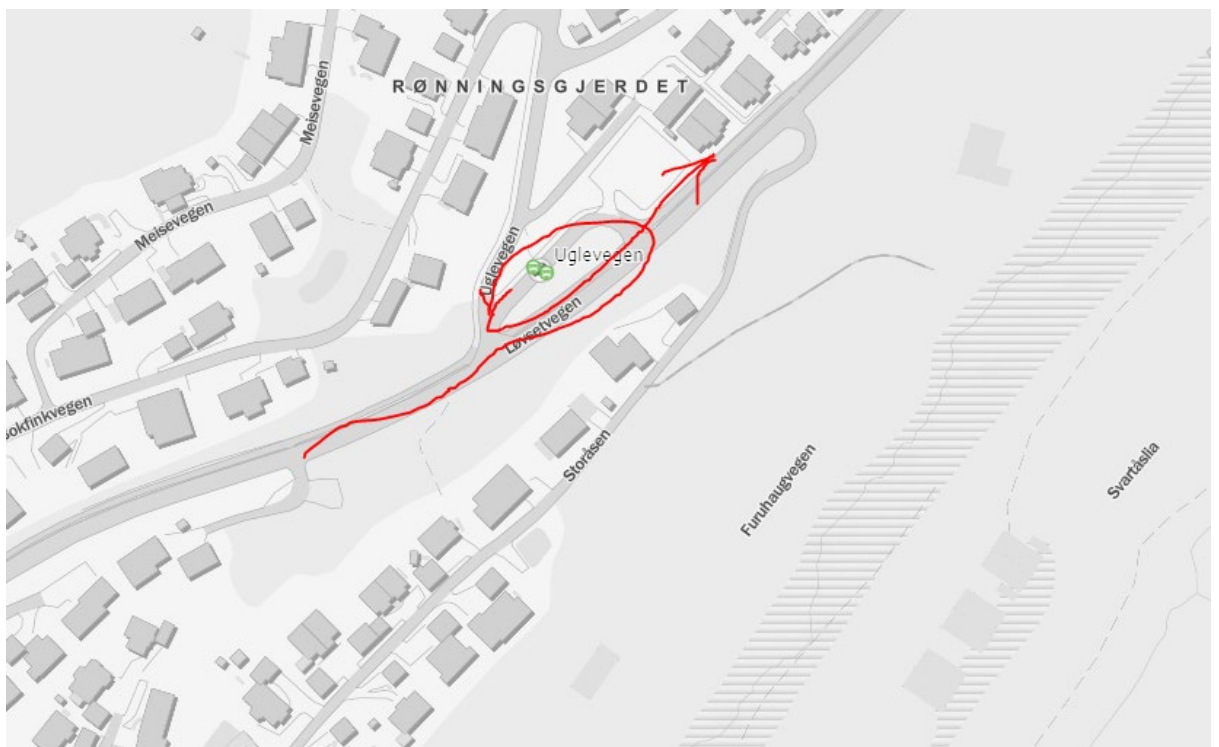


Bilde : Klæbu sentrum, ensidig busslomme

I Klæbu sentrum ligger det en ensidig holdeplass med god plass for bil og sykkelparkering i området rundt. Holdeplassen er nylig oppgradert og fremstår i meget god stand. Med hensyn til universell utforming bør det gjøres en utbedring ved å sette ny kantstein med 18cm-vis på rettstrekket der bussen vil stoppe for av og påstigning. Det må også legges taktile heller. Forslag til tiltak er vist på tegning C114.

Fv 6616 Løvsetvegen

Det er i dag toveis ensidig holdeplass. Se kjøremønster ved betjening av holdeplassen retning mot Hesttrøa nedenfor (bilde 1). Er det mulig og heller gjøre denne holdeplassen til en tosidig holdeplass slik at vi slipper denne «trompetkjøringen» (bilde 2)? Tosidig holdeplass vil nok også være en fordel i og med at frekvensen vil bli økt på denne linjen fra høsten av. Det stemmer for øvrig ikke at linje 82 bruker denne holdeplassen som snuplass, men vi ønsker fortsatt muligheten til å snu her.



Bilde 1



Bilde 2

Fra forprosjektrapporten i 2010:

Holdeplass Uglevegen (Ensidig 2-veis)



Busslommen er utformet som en tovegs bussholdeplass og fungerer også som sнопlass for bussen. Det settes ny kantstein, kasselstein ved plattform, taktile heller og plass for lehus etableres.

Forslag til tiltak er vist på tegning C273

Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2010)



Bilde: Holdeplass ensidig 2 veis (2023)

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Prosjektnavn: | Innkjøp tellepunkt utstyr Fv |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Kameraløsninger for å registrere bil- samt gang- og sykkeltrafikk i følgende snitt i Trondheim (inkl de mulige svingebevelser for trafikk i kryssene/snittene):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olav Tr. gt x Bakke bru x Kjøpmannsgt - Søndregt x Fjordgt, - Området nær Ila ved kirken (noe vest for). <p>Leverandøren oppgir følgende om vekt og dimensjoner pr enhet, diskret montert noen meter oppe i en mast: Vekt 1,5 kg, og dimensjoner 23 cm x 12 cm x 7,5 cm.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Det er svært viktig å sikre gode data til vurdering av måloppnåelse av miljøpakkens mål. Derfor er ønskelig å få plass permanent tellepunkter som registrerer alle trafikantgrupper (også myke trafikanter) over tid. Manuelle tellinger er ressurskrevende og mindre nøyaktige da det ofte skjer over en dag</p> <p>Både fylket og andre etater knyttet til Miljøpakke-samarbeidet, vil åpenbart best kunne nyte godt av <i>permanent</i> innsamlete data publisert på felles digital plattform. Dette med henblikk på optimal pålitelighet og nøyaktighet vs det å måtte estimere seg fram til månedlige eller årlige verdier ut ifra <i>korte</i> tidsserier med data</p> |
| Helhet/sammenheng: | Gode trafikkregistreringer vil være meget viktig verktøy til å vise status (her: for Trondheim) opp mot nullvekstmål. Dette er drøftet i flere møter mellom partene |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket vil ikke isolert sett bidra til måloppnåelse, men er svært viktig for å skaffe gode data for å svare ut om alle de andre tiltakene i miljøpakken og deres virkning |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | - |
| Innspill til prosjektfase: | - |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Gjennomføres 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med |
| 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*

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 0,5 | | | | | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres 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: | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lokalitet</th> <th>Vegreferanse</th> <th>Lengde [m]</th> <th>Prosjektfase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fv. 950: Kochhaugvegen</td> <td>FV950 K S1D1 m155-445</td> <td>290</td> <td>DP (byggeplan)</td> </tr> <tr> <td>Fv. 6650: Kongsvegen</td> <td>FV6650 K S2D1 m8189-8384</td> <td>195</td> <td>DP (byggeplan)</td> </tr> <tr> <td>Fv. 6650: Byåsveien:Kystad -Stavset</td> <td>FV6650 K S2D1 m4562-4799</td> <td>237</td> <td>Prosjektutvikling</td> </tr> </tbody> </table> | 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 |
| 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: | <p>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 støyskermer, og må oppgraderes til dagens normer for å fylle sin funksjon.</p> <p>Foreslåtte skjermingstiltak vil i stor grad redusere utendørs støynivå for beboerne. Enkelte steder vil støynivået reduseres opp mot 15-20 dB.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Helhet/sammenheng: | Tiltakene vil bidra til måloppnåelse i henhold til kommunens <i>Handlingsplan mot støy 2018-2023</i> 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 | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

**Utredningsestimert 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*

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | 10,5 | 6 | | | | | |
| Merknad: | | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE

FV. 950 KOCHHAUGVEGEN

FØR TILTAK

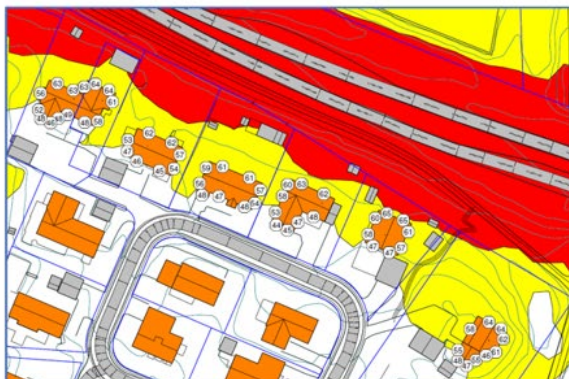


ETTER TILTAK

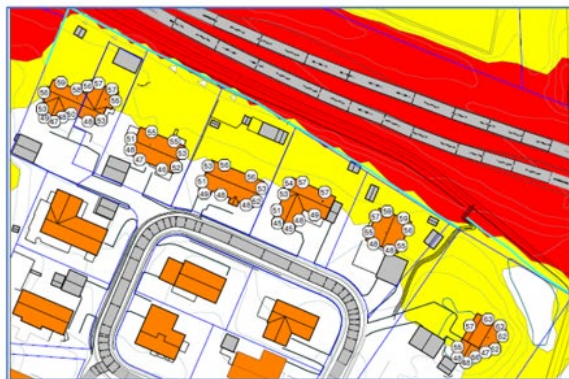


FV. 6650 KONGSVEGEN

FØR TILTAK

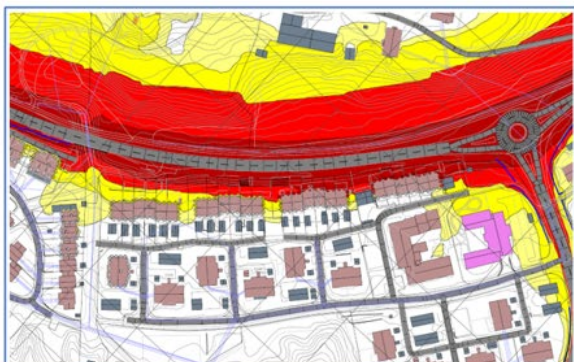


ETTER TILTAK

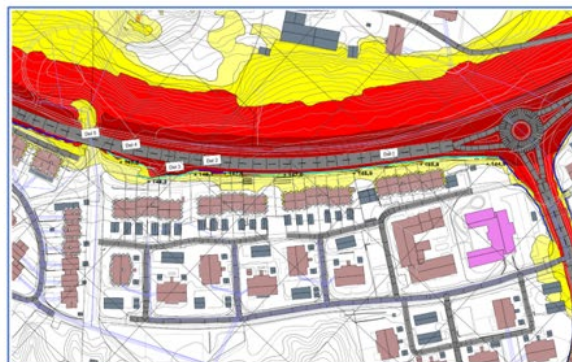


FV. 6650 BYÅSVEIEN KYSTAD-STAVSET

FØR TILTAK



ETTER TILTAK



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|-------------------------|
| Prosjektnavn: | Støypakke 2 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

TILTAKSBESKRIVELSE

| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Lidarende barnehage (fv. 6664):</i> Langsgående støyskjermer på eksisterende voll, med lengde 70 meter og høyde 1,9 meter. <i>Åsheim barneskole (fv. 6654):</i> Langsgående støyskjermer med lengde 90 meter og høyde 1,5 meter. <p>Støyskjerming av boliger på Stavset:</p> <ul style="list-style-type: none"> Langsgående støyskjermer på deler av øst- og vestsiden av fv. 6650 Byåsveien, på strekningen mellom Byåsen butikkssenter og sørover mot Brandhaugen gangbru. Total lengde ca. 265 meter. Det skal også vurderes etablering av skjerm på eksisterende voll på østsiden av Byåsveien. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lokalitet</th> <th>Vegreferanse</th> <th>Lengde [m]</th> <th>Nåværende prosjektfase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fv. 6664 Kong Øysteins veg</td> <td>FV6664 K SID1 m1780 – 1831</td> <td>70</td> <td>Prosjektutvikling</td> </tr> <tr> <td>Fv. 6654 Ringvålvegen</td> <td>FV6654 K SID1 m10226 - 10316</td> <td>90</td> <td>Prosjektutvikling</td> </tr> <tr> <td>Fv. 6650: Byåsveien, Stavset</td> <td>FV6650 K S2D1 m5534 - 5786</td> <td>265</td> <td>Prosjektidé</td> </tr> </tbody> </table> | Lokalitet | Vegreferanse | Lengde [m] | Nåværende prosjektfase | Fv. 6664 Kong Øysteins veg | FV6664 K SID1 m1780 – 1831 | 70 | Prosjektutvikling | Fv. 6654 Ringvålvegen | FV6654 K SID1 m10226 - 10316 | 90 | Prosjektutvikling | Fv. 6650: Byåsveien, Stavset | FV6650 K S2D1 m5534 - 5786 | 265 | Prosjektidé |
|--|--|------------|------------------------|------------|------------------------|----------------------------|----------------------------|----|-------------------|-----------------------|------------------------------|----|-------------------|------------------------------|----------------------------|-----|-------------|
| Lokalitet | Vegreferanse | Lengde [m] | Nåværende prosjektfase | | | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 6664 Kong Øysteins veg | FV6664 K SID1 m1780 – 1831 | 70 | Prosjektutvikling | | | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 6654 Ringvålvegen | FV6654 K SID1 m10226 - 10316 | 90 | Prosjektutvikling | | | | | | | | | | | | | | |
| Fv. 6650: Byåsveien, Stavset | FV6650 K S2D1 m5534 - 5786 | 265 | Prosjektidé | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--------------------|--|
| Prosjektutløsende: | <p>Støyskjerming av skoler og barnehagers uteområder: Støyskjermingstiltak for skoler og barnehager med støynivå på uteareal over 60 dB er prioritert i Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023. Det er gjennomført støyberegninger for veitrafikkstøy på uteareal ved 10 skoler/barnehager/institusjoner, langs kommunal, riks- og fylkesveg i Trondheim. På bakgrunn av støyrapporten er det anbefalt at de to skoler/barnehager langs fylkesveg prioriteres for skjerming. Støyberegningene viser at støynivået på uteareal etter skjerming reduseres til under 55 dB.</p> <p>Støyskjerming Stavset: Byåsveien er i <i>Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023</i> nevnt som en av de mest støyuutsatte fylkesvegene i Trondheim. Generell trafikkvekst har gitt en økning i støy for eksisterende bebyggelse langs strekningen, og gjeldende støykartlegging viser at området er utsatt for støyverdier over 65 dB. Eksisterende plankegjerd på deler av strekningen har ikke særlig</p> |
|--------------------|--|

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>støyreduserende effekt, og er for lave til å ivareta sin tiltenkte funksjon. Eksisterende støyvoll på østsiden av Byåsveien er også noe lav og det bør vurderes å etablere skjerm på toppen av vollen.</p> <p>Beboerne langs strekningen har i flere år klaget på støy. Målet med prosjektet er å redusere støynivået på uteoppholdsarealer ved boliger som utsettes for støynivå høyere enn $L_{den} 60$ dB.</p> |
| Helhet/sammenheng: | Tiltakene vil bidra til måloppnåelse i henhold til kommunens <i>Handlingsplan mot støy 2018-2023</i> . |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltakene vil støtte kommunens <i>Handlingsplan mot støy 2018 – 2023</i> , samt bidra til oppfyllelse av Miljøpakkens mål, pkt. 7 om å redusere trafikkstøy. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektidé og prosjektutvikling, |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling og detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Regulert |
| Forventet fremdrift: | Prosjektutvikling og detaljplanlegging ferdigstilles i 2025 |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Avtaleinngåelse med naboer og evt. berørte grunneiere. |

| STYRINGSMÅL - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 1,5 | 2024 | | |
| 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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|--|---------------|------|------|------|------|------|--------------|

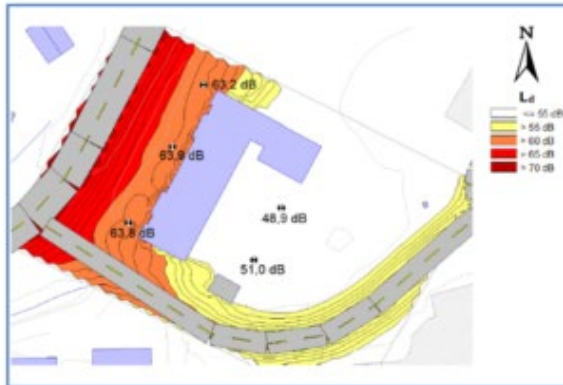
| | | | | | | | |
|------------------|--|-----|---|-----|--|--|--|
| Beløp (mill): | | 1,5 | 5 | 8,5 | | | |
| | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

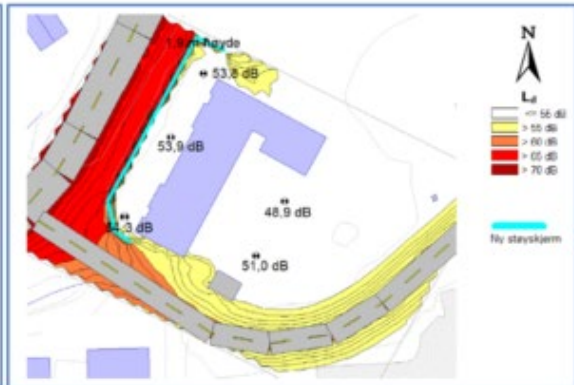
KART/PROSJEKTSKISSE

LIDARENDE BARNEHAGE (FV. 6664)

FØR TILTAK



ETTER TILTAK

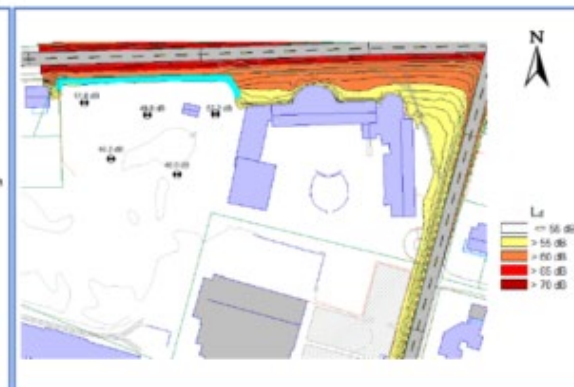


ÅSHEIM BARNESKOLE (FV. 6664)

FØR TILTAK

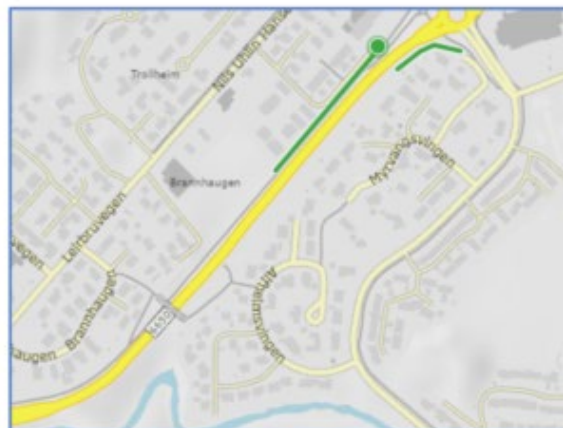


ETTER TILTAK



STØYSKJERMING STAVSET (FV. 6650)

FØR TILTAK



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | 10101MO Mobilitetslab Stor-Trondheim (MoST) |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|---------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Forskningsprosjekt knyttet til Mobilitetslab Stor-Trondheim (tidligere Mobilitetslab Elgeseter). Prosjektet er et samarbeid mellom Miljøpakken, Green2050, Trøndelag fylkeskommune og Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laben skal være en fellesarena for å utvikle nye og bedre arbeidsprosesser, metoder, systemer og løsninger for mobilitet. Arbeidet skal understøtte eksisterende plan og utviklingsarbeider i avtaleområdet med ny kunnskap knyttet til digitale teknologier og modeller, aktørers behov for mobilitet og nye transportmodelleringsmetoder. <p>MoST har studentprosjekter (inkl. bachelor, master og Phd), fellesarenaprojekter, og utviklingsprosjekt innen følgende institutt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • arkitektur og planlegging • bygg- og miljøteknikk • sosiologi og statsvitenskap • datateknologi og informatikk • teknisk kybernetikk • elektroniske systemer <p>Prosjektet har tre hovedfokusområder:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktører/personers behov og krav til god mobilitet 2. Bærekraftig mobilitet som et integrert system (modellering og planlegging) 3. Digitale teknologier og mobilitet <p>MoST arrangerer jevnlig seminarer for å dele kunnskap og få innspill til nye prosjekter. De akademiske ressursene i samarbeidet er tilgjengelig for partene i Miljøpakken. Blant prosjekter er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utvikling av digital mobilitetstvilling - Datadeling mellom AtB, Telia, Trfk, SVV - Applikasjon tilknyttet digital infrastruktur - Beacons og maskinlæring: datainnsamling og analyse - Innbyggerinvolvering i byutvikling - Reisevane undersøkelse: Utvikling av reisevaneundersøkelse - Mobilitetsløsninger for Elgeseter gate |
| Prosjektutløsende: | <p>For å nå nullvekstmålet må investeringer i større grad enn i dag prioriteres til myke og kollektive transportområder. Fokus må dreies mer mot hvordan man løser alle transportbehov på en mer skånsom og bærekraftig måte. Dette krever samarbeid på tvers av aktører og kunnskapsbygging om bl.a. reisevaner, adferd, innbyggerinvolvering</p> |

| | |
|----------------------------|---|
| | og bærekraft; slik at man når man først skal bygge noe, bygges de rette tingene på så miljømessig og bærekraftig som mulig. |
| Helhet/sammenheng: | Partene i byvekstavtalen vil bidra til utprøving og testing av nye teknologiske løsninger som bygger oppunder nullvekstmålet. MoST vil gi nytt kunnskapsgrunnlag og teste /piloterer ut konsepter knyttet til bymobilitet for å oppnå nullvekstmålet. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Laben gir oss tilgang til våre fremste kunnskapsmiljøer som vil arbeide tverrfaglig for å utvikle bærekraftige og fremtidsrettede bymobilitetsløsninger. For å få flere til å velge kollektive løsninger, sykle og gå, er det behov for endringer av adferd, god tilrettelegging av infrastruktur og gode bymiljøer, samt teknologisk utvikling, noe dette prosjektet vil bidra til. |
| Lokale delmål: | MoST har en divers prosjektportefølje, og sammenlagt har samarbeidet forsknings- og utviklingsprosjekter som adresserer alle målene i Miljøpakken. Prosjektet fokuserer på muligheter for å støtte under omfattende transformasjonsprosesser innen planleggingspraksis, men også holdnings- og adferdsendringer i samfunnet som er nødvendig for å oppnå nullvekstmålet, som er videre koblet til flere målsetninger for et generelt mer bærekraftig samfunn. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant |
| Planstatus: | Ikke relevant |
| Forventet fremdrift: | Kontraktperiode ut 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Samarbeidsprosjekt Teknologiprosjekt Elektrisk vei |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 58,2 | 2025 | | | | 2023 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 18,3 | 9,1 | | | | |

Merknad: Finansieringsbehov i 2025-kroner.

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|-----------------------------------|
| Prosjektnavn: | 22139A Teknologiprojektene |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Paraplyen Miljøpakkens teknologiprojekter består av en serie tiltak som på ulike måter fremmer utviklingen av et helhetlig mobilitetssystem gjennom teknologiutvikling, innovasjon og uttesting gjennom pilotering. Alle tiltak innrettes for å bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet, samt øvrige klima- og miljømål.</p> <p><u>Satsningsområder 2025-2026:</u> Neste mobilitetsanbud fra 2028 og 2029 i avtaleområdet legger til grunn et langsiktig perspektiv (frem mot 2050). Automatiserte kjøretøy og løsninger, samt fokus på bruk av KI for effektivisering og bedre treffsikkerhet innen mobilitets- (rute-)planlegging, kan utløse store gevinster både for oppdragsgiversiden (fylket og Miljøpakken), for operatørene/leverandørene og for innbyggerne i Trøndelag (gjennom at de får et bedre mobilitetstilbud).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Autonomi</u> Neste anbudsperiode for Stor-Trondheim vil antakelig strekke seg ut over det meste av 2030-tallet, og man bør derfor være beredt på at det blir aktuelt å innføre automatiserte kjøretøy i ordinær trafikk i løpet av perioden. Det er en rekke fordeler knyttet til automatiserte kjøretøy, deriblant økonomiske og sikkerhetsmessige gevinster. For å tilrettelegge for innføringen av automatiserte kjøretøy kan det være aktuelt å finansiere forberedende aktiviteter gjennom miljøpakkens teknologiprojekter. Både pilotprosjekter og studier/utredninger er aktuelt. 2) <u>Kunstig intelligens</u> Teknologiprojektene omfatter allerede utvikling av teknologi som bedre kan estimere antall av- og påstigninger, og simuleringsteknologi med digital tvilling for bedre mobilitetsplanlegging. Trfk planlegger å bygge videre på prosjektene for å utvikle verktøy som kan effektivisere og bedre mobilitetsplanleggingsarbeidet. Det foreslås et prosjekt hvor det ses nærmere på KI sitt bidrag til å effektivisere mobilitetsplanlegging i et komplekst landskap med mange mobilitetsalternativer og hvor grensesnittet mellom ulike mobilitetsaktører (-tilbydere) forenkles og optimaliseres. |

| | |
|----------------------|---|
| | <p><u>Andre aktuelle tiltak:</u></p> <p>Klimafotavtrykk: I samarbeid med Sintef arbeider Entur med en standard for utslippsberegning av reiser. Med utgangspunkt i disse kan man få fram klimafotavtrykket av kollektivreiser og reiser med delt mobilitet, som kan brukes i kollektivselskapenes apper for å gi de reisende informasjon om klimagassutslippet ved ulike reisealternativer. Teknologiprojektene ønsker å utforske muligheten for en første pilotversjon av dette i AtBs app i samarbeid med Entur og AtB.</p> <p>Denne listen er ikke uttømmende, gitt at en viktig del av arbeidet i teknologiprojektene er å identifisere utfordringer og behov knyttet til mobilitetssystemet i byvekststaleområdet, samt kartlegging og testing av aktuelle teknologiske løsninger som kan bidra til å løse disse. I den forbindelse er det ønskelig å sette av en mindre andel av den samlede potten til deltakelse på relevante konferanser, fora, studieturer ol.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Miljøpakkens teknologiprojekter omfatter en prosjektportefølje som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Stor – Trondheim.</p> <p>Teknologiprojektene ble først omtalt i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029. I revidert byvekstavnale vedtatt i 2023 står det: <i>Partene i byvekstavtalen vil bidra til utprøving og testing av nye teknologiske løsninger som bygger oppunder nullvekstmålet.</i></p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Etter gjennomføring av forprosjekter og eventuell pilotering av tiltak foretas det en vurdering av effekter og modenhet mht. 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.</p> |
| Formål med tiltaket: | <p>Teknologiprojektene fungerer som en lab for innovasjon, utvikling og uttesting som skal bidra til å identifisere, utvikle og teste nye tiltak som kan bidra til oppnåelsen av nullvekstmålet, øke attraktiviteten til kollektivtilbudet og bidra til å bygge opp under AtBs rolle som et helhetlig mobilitetsselskap.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene i teknologiprojektene utprøver og utvikler teknologi som skal bidra til mer effektiv planlegging av mobilitetstilbudet, gjøre det enklere for brukere å ta i bruk kollektivtransport, og øke brukertilfredsheten av tilbudet. Tiltakene innretter seg primært mot mål 1, 2, 3 og 9.</p> |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|-------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektplanlegging, forprosjekt og pilotering |
|-------------------------|--|

| | |
|----------------------------|--|
| Innspill til prosjektfase: | Utviklingsarbeid. |
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Tiltakene under teknologiparaplyen vil ha ulik varighet avhengig av kompleksitet og behov for og omfanget av utviklingsarbeid, men det tilstrebes relativt hurtige prosjektløp slik at vi løpende kan sette i gang øvrige omtalte tiltak og innlemme nye. |
| Samordning andre tiltak: | Delprosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre, men koordineres av prosjektansvarlig. Tiltakene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå og som vurderes egnet for oppskalering, vil fases over i Mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kompleksiteten i arbeidet fram mot både eventuell pilot og realisering er ukjent, noe som henger sammen med at teknologiprojektene innebærer utviklingsarbeid og testing. |

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 15 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |

Merknad: For å sikre kontinuitet i innovasjonsarbeidet innenfor utvikling av nye mobilitetstjenester er det ønskelig at det settes av 2,5 millioner kroner årlig i perioden.

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | 22157K/22158K Drift lokalbuss omegnskommuner |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBEKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>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.</p> <p>Tiltaket styrker busstilbud i kommunene Stjørdal (linje 90), Malvik (linje 86) og Melhus (linje 71).</p> <p>AtB vil foreta nødvendig porteføljestyring for å opprettholde tilbudet.</p> |
| 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. Tiltaket sees i sammenheng med den økte satsningen på kollektivtransport fra HP 2024-27. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Prognoser viser at det må være en 5 prosent årlig passasjervekst for å nå nullvekstmålet. |
| Lokale delmål: | Tiltaket tilrettelegger for økt andel miljøvennlige reiser (mål 2) og økt brukertilfredshet (mål 9) ved en økning i frekvens og opprettelse av nye bussforbindelser. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Drift kollektiv |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant |
| Planstatus: | Ikke relevant |
| Forventet fremdrift: | Tiltaket effektueres fra august 2024, i 2025 planlegges tiltaket med helårs effekt tilsvarende bevilget tilskudd på 26 MNOK (2025-kroner). |
| Samordning andre tiltak: | Drift kollektiv |
| Usikkerhet i prosjektet: | Veiarbeid eller utfordringer ifm. holdeplasser kan føre til forsinket effektivering på enkelte linjer. Dette vil ev. redegjøres for ifm. rapportering i MP. |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|------|------|------|------|------|--|
| Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|---------------|----|----|----|----|----|----|
| Beløp (mill): | 20 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 |
| Merknad: | | | | | | |

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| Prosjektnavn: | 23112K Mobilitetspakken |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|---------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitets tjenester utover ordinært rutetilbud. Slike mobilitets tjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan</p> <ul style="list-style-type: none"> • øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil. • gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. • redusere behov for kostbare utvidelser av veginfrastrukturen. <p>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.</p> <p>Plan for 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videreføre Trondheim Bysykkel (gitt positiv evaluering høst 2024) • Videreføre mikromobilitet Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland, Skaun (gitt positiv evaluering høst 2024) • Videreføre samkjøring Byneset (besluttet varighet fram til 01.11.2025). • Fortsette arbeidet med integrasjon av delingsmobilitet i app med samkjøring eller bildeling. • Etablere samarbeid om parkeringsbonus ved holdeplasser for mikromobilitet. Først i Trondheim, deretter eventuelt i Melhus, Malvik, Stjørdal, Orkland og Skaun. |
| Prosjektutløsende: | <p>Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Kollektive mobilitetsformer er mye mer enn buss og båt, og omfatter i dag også nye mobilitets tjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler. En rapport fra Asplan Viak, på vegne av KS¹, anbefaler integrering av tradisjonelle og nye mobilitets tjenester for å forhindre at kollektivtransporten forvitrer. For å støtte opp under målene i byvekstavtalen om nullvekst i persontrafikken, er det behov for en planlagt, koordinert og kraftfull satsning på nye mobilitets tjenester, på samme måte som for det tradisjonelle kollektivtilbudet.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltaket sees i tett sammenheng med nye anbud i Miljøpakkeområdet fra 2028/2029.</p> |

¹ <https://www.ks.no/contentassets/3cc2e868a9ea4986aa3a2c229063d96a/UA-Rapport-166-Kollektivtransport-i-omstilling.pdf>

| | |
|----------------------------|--|
| Bidrag til nullvekstmålet: | Mer effektivt, attraktivt og helhetlig mobilitetstilbud |
| Lokale delmål: | <p>Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Tiltakene styrker alternativene til privatbilen</p> <p>Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Mobilitetspakken gir brukerne flere miljøvennlige reisealternativer.</p> <p>Mål 4: Mer tilgjengelig by/tettsted: Tiltakene gir større tilgjengelighet gjennom å dekke en større andel av folks reisebehov enn det som dekkes med tradisjonell kollektivtransport.</p> <p>Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Brukerne oppgir å være godt tilfreds med de nye tilbudene.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Drift og utvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | - |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket kan delvis samordnes med Teknologiprojektene. Tiltak fra Teknologiprojektene som har nådd et tilstrekkelig modenhetsnivå etter endt pilotering og som vurderes egnet for oppskalering, vil kunne fases over i mobilitetspakken for utrulling og videreutvikling. |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 32 | 16,6 | 16,6 | 16,6 | 8,3 | |
| Merknad: | | | | | | |

| | |
|-----------------|---------------------------------------|
| Prosjektnavn: | 23113K Aldersvennlig transport |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Pågående anbudsperiode fra 01.07.24-31.12.26.</p> <p>Metrobussystemet er en nettverksmodell som forutsetter økt omstigningsgrad og lengre avstander mellom holdeplasser. Dette kan være utfordrende for eldre kollektivbrukere. Hensikten med aldersvennlig transport er å gjøre det lettere for eldre å komme seg rundt i hverdagen uten bruk av privatbil eller drosje.</p> <p>Aldersvennlig transport er et kollektivtilbud som tilrettelegger for samkjøring dør til dør, og er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe. Tilbudet er svært populært blant brukerne. Brukerne har tilgang til tjenesten ved kjøp av periodebillett. AtB er aktiv i kommunikasjonen om at dette ikke er et drosjetilbud.</p> <p>Aldersvennlig transport er tilgjengelig i Trondheim. Tilbudet er forbeholdt pensjonister. Tilbudet gjelder imidlertid ikke på Byneset der AtB gjennomfører samkjøringspilot som har lengre åpningstid og er åpent for alle brukere.</p> |
| Prosjektutløsende | <p>Etter innføring av metrobussystemet fikk flere lengre gåavstand til nærmeste bussholdeplass, dette kan være en utfordring for eldre.</p> <p>I 2020 ble det gjennomført en pilot av tiltaket. I KU-sak 8/23 vedtatt en videreføring og videreutvikling av aldersvennlig transport (også kalt 67+).</p> |
| Helhet/sammenheng: | Økt satsning på kollektivtransport. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket tilgjengelig miljøvennlige reiser for eldre og reduserer behovet for privatbil og drosje. |
| Lokale delmål: | Tiltaket øker eldre sin mulighet for å reise miljøvennlig, og reduserer behov for privatbil og drosje. Tiltaket stimulerer på denne måten en økning i miljøvennlige reiser (mål 2), senker terskelen for å reise miljøvennlig (mål 3) og øker brukertilfredshet (mål 9). |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Drift kollektiv |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Pågående anbudsperiode fra 01.07.2024-31.12.2026. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket sees i sammenheng med bestillingstransport, utvikling av |

| | |
|--------------------------|--|
| | digital blå knapp (teknologiprojekt) og Mobilitetspakken (på Byneset). |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 18,6 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |
| Merknad: Tidl. bevilg. i løpende kr. | | | | | | |

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | 24120K Planlegging og regulering bussdepot Stor-Trondheim |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Planlegging og regulering av areal(er) til bussdepot for bussanbud fra 2029 i Stor-Trondheim. Det er to alternativer for å sikre tilstrekkelig kapasitet på bussdepot fra 2029:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. sentralisering og utbygging av all depotkapasitet på Sandmoen. ii. Utbygging av depot på Sandmoen og bygging av nytt depot på østsiden av Trondheim. <p>For bussdepot øst avventes vedtak om formål for tomteareal på Presthusjordet og Rotvolltrekanten som del av KPA for Trondheim. KPA er berammet vedtatt ila juni 2024.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Byvekstavtalen 2023-2029 åpner for delfinansiering av bussdepot i Miljøpakken. Dette på bakgrunn av at partene partenes økte ambisjonsnivå for kollektivtransport for å nå nullvekstmålet. I inneværende avtaleperiode har partene ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud.</p> <p>Nytt bussdepot må ferdigstilles innen nytt anbud fra august 2029. Etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3 skal bybusser være nullutslipp fra 2025.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Bussdepot på Sorgenfri ønskes avviklet og området ønskes transformert til bolig/næring/byutvikling. Det er behov for nye arealer for å få nok bussdepot kapasitet til busser som i dag benytter Sorgenfri. I tillegg trengs det mer areal for å ivareta framtidig vekst i bussparken, for å kunne håndtere nullvekstmålet og ambisjoner om utvidelser av kollektivtilbudet, samt et ønske om at flere skal benytte kollektivt framfor bil.</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>En forutsetning for kollektivtransporten med buss er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur. Ett godt kollektivtilbud er en forutsetning for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Bussdepot vil derfor være et helt nødvendig premiss for å nå nullvekstmålet.</p> |
| Lokale delmål | <p>Et bussdepot med infrastruktur som muliggjør elektrisk drift og /eller biogass vil være en forutsetning for å oppfylle krav til nullutslipp. Ved å ha nok bussdepotkapasitet vil det også være mulig å bidra til at kollektivtilbudet blir bedre og dermed kan flere ha reelle muligheter til å ta kollektivtransport i stedet for bil. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de fleste av Miljøpakkens mål, unntatt mål 8.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Mulighetsstudie |
| Innspill til prosjektfase: | Planlegging- og reguleringsfase for areal(er) |
| Planstatus: | Det er søkt om dispensasjon for omregulering på ubebygd tomt på Sandmoen bussdepot, det må gjennomføres detaljregulering ıla to år fra en godkjent dispensasjon. For bussdepot øst avventes vedtak om formål for tomteareal på Presthusjordet og Rotbolltrekanten som del av KPA for Trondheim. KPA er berammet vedtatt ıla juni 2024. |
| Forventet fremdrift: | <p>Politisk sak om lokalisering av bussdepot(er) er forventet i siste halvdel av 2025. Reguleringsplan for Sandmoen forventes ferdigstilt til årsskiftet 2025/2026. Byggeplan for Sandmoen siste halvdel av 2025.</p> <p>Vedtatt KPA vil legge føringer for fremdrift for bussdepot øst, det er også stor usikkerhet tilknyttet forhandlinger med eiendomsbesittere. Reguleringsplan og byggeplan for Presthusjordet eller Rotvolltrekanten vil i tilfelle tidligst ferdigstilles ıla 2026.</p> |
| Samordning andre tiltak: | Bussdepot, MST 28/29 |
| Usikkerhet i prosjektet: | Vedtatt i KPA om areal. Erverv av areal. Regulering av areal til kollektivformål. |

| UTREDNINGSESTIMAT | | | |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| Øst: 16 Sandmoen: 10,5 | 2024 | 15 | 2024 |
| Merknad: | | | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|--------------------------|----------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 5 | Øst: 10,6 Sandmoen: 6 | Øst: 5,7 | | | |
| Merknad: Anslag/kostnadskalkyle til planlegging og regulering for bussdepot Sandmoen er på 5,5 mill i 2025. Avhengig av tilgang på areal på østsiden av byen kan det være behov for midler til prosjektering/planlegging og regulering i 2026. | | | | | | |

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | 24165K Ekstra driftstilskudd kollektiv |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>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).</p> <p>AtB sin indeksjusterte prisvekst siden 2023 har vært langt over vekst i takster og kommunal deflator. Ekstra driftstilskudd er derfor nødvendig for å opprettholde rutetilbudet slik det fremkommer av rammeavtalen. Kutt i rutetilbud vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene.</p> <p>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 porteføljestyre og styre risiko innenfor rammen.</p> |
| Prosjektutløsende: | <ul style="list-style-type: none"> - 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: | I HP 2024-27 vedtok partene å øke satsning på kollektivdrift i avtaleområdet. Ekstraordinære merkostnader i drift uten ekstra bevilgning vil resultere i kutt i det ordinære rutetilbudet. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Ved økt driftstilskudd vil Trfk og AtB kunne opprettholde rutetilbudet slik det har vært i avtaleperioden. |
| Lokale delmål: | Ruteproduksjon muliggjør en økning i miljøvennlige reiser (mål 2). |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|----------------|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant. |

| | |
|--------------------------|------------------|
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Ikke relevant. |
| Samordning andre tiltak: | Drift kollektiv. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ikke relevant. |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 50* | 52 | 52 | 52 | 52 | 52 |
| Merknad: *I 2023 er det innvilget 10 MNOK i KU-sak 51/23, samt ytterligere 40 MNOK i HP 2024-2027. Tilskudd i perioden 2025-2027 erstatter garantier. | | | | | | |

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | 24165K Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>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.</p> <p><u>Kapasitetsutvidelse:</u> 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.</p> <p><u>Tilbudsutvikling utenfor rush:</u> 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.</p> <p>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.</p> <p>Økt kapasitet av materiell og sjåfører legger også et bedre grunnlag for å styrke tilbudet utenfor rush. Hvis AtB ensidig styrker tilbudet i rushtidtrafikken, 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.</p> |
| 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: | <p>Et styrket tilbud både i og utenfor rush vil styrke nettverkseffekten og redusere opplevelsen av trengsel på buss.</p> <p>En forutsetning for å nå en 5 prosent årlig passasjervekst er innføring av bilrestriktive tiltak og økt fremkommelighet for busser. Det er viktig at iverksatte tiltak skaper en overføring fra bilbruk til kollektiv, ikke fra gange og sykkel.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p><u>Kapasitetsutvikling:</u> 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.</p> <p><u>Tilbudsutvikling:</u> 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.</p> <p>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.</p> |
| Lokale delmål: | Økt ruteproduksjon muliggjør en økning i miljøvennlige reiser (mål 2) og kan øke brukertilfredsheten (mål 9). |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Tilbudsutvikling gjennomføres i august 2024. Kapasitetsøkning gjennomføres innen VM på ski i 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Midlertidig ladeinfrastruktur på bussdepot Hvileboder/sjåførfasiliteter |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 20 | 88,5 | 88,5 | 88,5 | 88,5 | 88,5 |

Merknad: . Kapasitetsøkningen ble innvilget i KU-sak 44/23.

| | |
|-----------------|---------------------------------|
| Prosjektnavn: | 24167K Reduserte takster |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Reduserte takster:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prisen på periodebilletter skal reduseres med 7,5 % for alle kategorier og produkter. Det betyr at månedsbillett for voksen settes ned til 899 kr. • Enkeltillett for voksen settes ned til 43 kr. • I tillegg skal AtB innføre mer fleksible billettprodukter, hvor kunden får økt rabatt jo mer den reiser. Dette innenfor iht. modell og finansiering foreslått i sak til KU 7.juni 2024. • Utvidelse av sone A til Orkland, billettprisene omfavner hele avtaleområdet. <p>Tiltaket omfatter ikke reduserte billettpriser som følger av bompengeforliket.</p> |
| 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 takster kan bidra til å øke konkurransefortrinnet til bussen. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket må sees i sammenheng med økt satsning på kollektivdrift i Miljøpakkenområdet. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Reduserte priser på billetter øker bussens konkurransefortrinn mot bilen og kan føre til at flere velger å reise kollektivt.</p> <p>Sone A i hele avtaleområdet inngår som en helhetlig utvikling av kollektivtilbudet som vil bidra for å nå nullvekstmålet i biltrafikk.</p> |
| Lokale delmål: | Tiltaket øker attraktiviteten til bussen, og kan på denne måten bidra til en økning i antall miljøvennlige reiser (mål 2). Periodebillettene i Trondheimsområdet er blant de dyreste i landet, en reduksjon i pris kan bidra til økt brukertilfredshet (mål 9). |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Drift |
| Innspill til prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Tiltaket effektueres senest august 2024 med helårseffekt fra 2025. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Trfk og AtB vil følge utvikling i bruk og effekt av tilbudet. Trfk vil informere MP-samarbeidet hvis prognoser tilsier at bruk av tilbudet går utover innvilget økonomisk ramme. |

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 50* | 52 | 52 | 52 | 52 | 52 |

Merknad: *Bevilgningen i 2024 forutsetter en årseffekt på 50 millioner som videreføres i perioden. Budsjetten justeres etter iverksettelse av reduserte takster og innlemmelse av Orkland i sone A.

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Prosjektnavn: | Bussdepot Trondheim |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Byvekstavtalen 2023-2029 åpner for delfinansiering av bussdepot i Miljøpakken. Dette på bakgrunn av at partene partenes økte ambisjonsnivå for kollektivtransport for å nå nullvekstmålet. I inneværende avtaleperiode har partene ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Bussdepot inngår i metrobussporteføljen.</p> <p>Nytt bussdepot må ferdigstilles innen nytt anbud fra august 2029. Etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3 skal bybusser være nullutslipp fra 2025. Tiltaket inkluderer bygging av bussdepot med tilhørende infrastruktur som tilrettelegger for nullutslippsløsninger for anbud Stor-Trondheim fra 2029.</p> |
| Prosjektutløsende: | <ul style="list-style-type: none"> - Som følge av den vedtatte utvidelsen av kollektivtilbudet i Miljøpakkeområdet, og partenes ambisjoner for utvidelser i kollektivtilbudet som beskrevet i Byvekstavtale 2023 - 2029 er det behov for utvidelser av bussdepot. - Høy ambisjon for kollektiv for å nå nullvekstmålet - Tilstrekkelig bussdepot kapasitet med tilhørende infrastruktur som bidrar til nullutslippsløsninger for anbud Stor-Trondheim fra august 2029. - TK sine byutviklingsplaner for tomt på Sorgenfri - Krav om nullutslipp fra kollektivtransport for bybusser (klasse 1 og 2) etter forskrift om innkjøp av offentlige transporttjenester § 3. |
| Helhet/sammenheng: | <p>Bussdepot på Sorgenfri ønskes avvirket og området ønskes transformert til bolig/næring/byutvikling. Det er behov for nye arealer for å få nok bussdepot kapasitet til busser som i dag benytter Sorgenfri. I tillegg er det behov for ytterligere areal for å ivareta framtidig vekst i bussparken, for å kunne håndtere nullvekstmålet og ambisjoner om utvidelser av kollektivtilbudet, samt et ønske om at flere skal benytte kollektivt framfor bil.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>En forutsetning for kollektivtransporten med buss er at det er tilstrekkelig med bussdepotkapasiteter med tilhørende infrastruktur. Ett godt kollektivtilbud er en forutsetning for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Bussdepot vil derfor være et helt nødvendig premiss for å nå nullvekstmålet.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Et bussdepot med infrastruktur som muliggjør elektrisk drift og /eller biogass vil være en forutsetning for å oppfylle krav til nullutslipp. Ved å ha nok bussdepotkapasitet vil det også være mulig å bidra til at kollektivtilbudet blir bedre og dermed kan flere ha reelle muligheter til å ta kollektivtransport i stedet for bil. Ut ifra dette vil bussdepot direkte eller indirekte bidra til å nå de fleste av Miljøpakkens mål, unntatt mål 8.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Planlegging og regulering |
| Innspill til prosjektfase: | Tomteerverv, Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Det er søkt om dispensasjon for omregulering på ubebygd tomt på Sandmoen bussdepot, det må gjennomføres detaljregulering ıla to år fra en godkjent dispensasjon. For bussdepot øst avventes vedtak om formål for tomteareal på Presthusjordet og Rotvolltrekanten som del av KPA for Trondheim. KPA er berammet vedtatt ıla juni 2024. |
| Forventet fremdrift: | <p>Politisk sak om lokalisering av bussdepot(er) er forventet i siste halvdel av 2025. Reguleringsplan for Sandmoen forventes ferdigstilt til årsskiftet 2025/2026. Byggeplan for Sandmoen siste halvdel av 2025.</p> <p>Vedtatt KPA vil legge føringer for fremdrift for bussdepot øst, det er også stor usikkerhet tilknyttet forhandlinger med eiendomsbesittere. Reguleringsplan og byggeplan for Presthusjordet eller Rotvolltrekanten vil i tilfelle tidligst ferdigstilles ıla 2026.</p> <p>Uavhengig av areal skal bussdepot(ene) være ferdigbygd testet og utprøvd, ferdigstilt og klar til oppstart av nytt anbud fra august 2029.</p> |
| Samordning andre tiltak: | Drift kollektiv. MST 2029. |
| Usikkerhet i prosjektet: | <p>Finansiering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fordeling av kostnader mellom Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken/staten. - Endelig kostnad for utbygging av bussdepot med tilhørende infrastruktur <p>Framdrift:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vedtak i KPA - Erverv av areal - Regulering av areal til kollektivformål <p>Andre forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tilgang på effekter i strømmettet for elektrifisering av bussparken <ul style="list-style-type: none"> o Avbøtende tiltak; etablere CHP (combine heat and power) anlegg på bussdepot som forsyner bussdepot med nok strømeffekter og varme, samt gir en beredskap ved nettutfall osv. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 1 111 | 2022 | 15 | 2024 |
| Merknad: Tall hentet fra mulighetsstudie på Sandmoen, 17.04.23, oppgitt i 2022-kroner. Oppdaterte tall fremlegges høsten 2025. | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 115 | 122 | 192 | 207 | 142 |
| Merknad: Tallene er presentert i 2025-kroner. Oppsettet forutsetter en 50/50-fordeling av kostnader MP/Trfk. | | | | | | |

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Ekstra tilskudd for tog i sone A |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Tiltaket skal dekke merforbruket som følger av dagens takstsamarbeid. Behovet for ekstra tilskudd har oppstått som en følge av at antall AtB-prisede billetter reiser med tog, har økt langt utover det som ble anslått da avtalen ble inngått.</p> <p>Epinions billettundersøkelse har vært grunnlaget for å justere avtaleprisen per reise. Den nye prisen er nå satt til 65,72 kroner, en økning fra den opprinnelige prisen på 48,16 kroner. De nye beregningene viser at det er behov for en økning i tilskuddet for å møte denne kostnadsutviklingen.</p> <p>Tidligere års mindreforbruk innenfor posten «Bompengeforliket» vil dekke merforbruk inn i 2026. Fra 2027 vil det være behov for å dekke merforbruket fullt ut med ekstra tilskudd fra Miljøpakken. Dette gitt at endringer i takstsystem fra vedtak i sak 37/21 videreføres.</p> |
| Prosjektutløsende: | Behov for økt tilskudd til takstsamarbeid, ref. vedtak i KU-sak 38/24; <i>Oppdatering av takstsamarbeidet med jernbanen i sone A - orientering (Trfk/Jbdir)</i> |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av oppfølgingen av byvekstavtalen og bompengeforliket fra 2019. Tiltakene skal sikre en helhetlig integrasjon av tog og buss i byvekstområdet, og støtte opp under eksisterende kollektivsatsinger i regionen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Ved å sikre en videreføring av utvidelsen av togtilbudet i sone A, bidrar tiltaket til å styrke kollektivtransporten som et attraktivt alternativ til bil og til sømløse reiser på tvers av kommunegrensene. Dette er i tråd med nullvekstmålet. |
| Lokale delmål: | Av Miljøpakkens delmål kan målene 2, 3, 4 og 9 trekkes frem. Forlenging av takstsamarbeidet forventes å fortsette å øke antallet miljøvennlige reiser. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|---------------|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant |
| Innspill til prosjektfase: | Drift |
| Planstatus: | Ikke relevant |
| Forventet fremdrift: | Ikke relevant |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|------------------|------------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | | 2,6 | 25 | 25 | 25 |
| Merknad: | | | | | | |

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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det har i løpet av våren 2024 blitt anskaffet en samlet prosjektorganisasjon ledet av Norconsult for planlegging, koordinering og gjennomføring av moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen. Prosjektorganisasjonen skal ha ansvaret for både anskaffelse av nytt trikkemateriell og oppgradering av infrastruktur gjennom mulig hele prosjektløpet. Det er Trondheim kommune som har ansvaret for og er eier av prosjektet med oppgraderingen av infrastrukturen.</p> <p>I henhold til revidert fremdriftsplan for trikkeanskaffelsen, er kontraktsinngåelse med valgt trikkeleverandør planlagt til Q4 2025.</p> <p>Av hensyn til reservekapasitet bør det anskaffes 8 vognsett. Dette er basert på en forutsetning om at Gråkallbanen går over til 10-minutters frekvens. Hvis banen skal fortsette med 15-minutters frekvens er det kun 6 vogner som bør kjøpes inn.</p> <p>Et forprosjekt gjennomført av Norconsult har hatt fokus på å studere et bredt spekter av mulige utforminger for nye trikker, og har drøftet fire ulike konsepter:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Levetidsforlenge dagens trikk (antatt forlengt levetid ca. 10-15 år), samt sette inn ny mellomvogn på 7 m med lavgulv. Total lengde blir da ca. 27 m. · Ny kort trikk, lengde ca. 20-25 m · Ny mellomlang trikk, lengde ca. 25-30 m · Ny lang trikk, lengde ca. 30-35 m <p>Alle fire trikkekonsepter blir valgbare for politikerne, også eventuelle undervarianter.</p> <p>Styringsestimatet er basert på alternativet "ny kort trikk", som også er anbefalt av Norconsult som det foretrukne konseptvalget. Denne lengden unngår omfattende ombygging av vognhallen på Munkvoll. En-retningstrikker med lengde på 20–30 meter og dører på en side har en stykkpris rundt 65 MNOK inkl. mva. og forventet usikkerhetstillegg.</p> <p>Anskaffelsesprosessen er estimert til 30 MNOK i 2025 og oppfølging på 8 MNOK per år til levering pluss garantiperiode – totalt 62 MNOK. Totalkostnader inkl. kostnader til anskaffelsesprosessen, oppfølging og trikkekostnader er estimert til 562 MNOK (2025).</p> |

| | |
|----------------------------|---|
| | Følgende standard betalingsplan legges til grunn, men kan være endret i forbindelse med forhandling med leverandører: <ul style="list-style-type: none"> • 30 % ved kontraktsinngåelse • 30 % ved produksjonsstart • 30 % ved levering i Trondheim • 10 % mot slutten av garantiperiode |
| Prosjektutløsende: | Gråkallbanen trenger nytt vognmateriell da dagens materiell har nådd sin levetid. Miljøpakken har hatt en avgjørende rolle for at trikken har kunnet opprettholde driften siden 2009. |
| Helhet/sammenheng: | Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet, med over 1,2 mill. reisende i 2023. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane med bl.a. universell utforming ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken. |
| Lokale delmål: | Av Miljøpakkens delmål kan målene 2, 3, 4 og 9 trekkes frem. Gjennomføring av prosjektet forventes å øke antallet miljøvennlige reiser, og moderne trikkemateriell vil være attraktivt for enda flere brukergrupper grunnet universell utforming. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling (forprosjekt) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Planstatus: | Foreløpig ingen reguleringsplaner eller byggeplaner |
| Forventet fremdrift: | Forutsatt positiv investeringsbeslutning: <ul style="list-style-type: none"> • 2025–2026: Utarbeidelse av konkurransedokumenter for trikkeanskaffelse og gjennomføring av konkurranse t.o.m. kontraktsinngåelse • 2026–2028: Vognprosjektering og -produksjon • 2029: Levering av trikker |
| Samordning andre tiltak: | Oppgradering av infrastruktur. Øvrige tiltak i/utenfor Miljøpakken som prosjektet må koordineres med. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Prosjektets kostnadsbilde, leveransetider, interessen for prosjektet blant trikkeleverandørene, innfasing av nytt materiell, grensesnitt nytt trikkemateriell og infrastruktur, overgang til ny driftsform (fra direktetildeling av operatøroppdraget til egenregi eller anbud), administrativ koordinering med Trondheim kommune, politisk beslutningsløp i Trondheim kommune og fylkeskommunen, homologering/myndighetskrav m.m. Som del av forprosjektet vil det utarbeides en risikoanalyse knyttet til prosjektets målbilde, fremdriftsplan og kostnadskalkyler. |

| |
|--------------------|
| STYRINGSMÅL |
|--------------------|

| | | | |
|------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 562 | 2025 | +/- 20 % | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 28 | 160 | 160 | 160 | 54 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Prosjektnavn: | Infrastruktur MST 2029 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Ifm. anbudet med oppstart i 2029 har det blitt nedsatt en infrastrukturgruppe som består av administrative ressurser i Trfk, AtB, Trondheim kommune og Statens vegvesen. Formålet med gruppen er å etablere et godt samarbeid og forankre et fellesskap/felles ansvar for best mulig infrastrukturtilrettelegging for mobilitetstilbudet som skal gjelde fra aug. 2029 i Trondheim. Det er fortsatt usikkerhet rundt hvilke infrastrukturtiltak som bør prioriteres frem mot anbudet. Basert på diskusjoner i infrastrukturgruppen peker imidlertid Trfk på mulige prosjekter til videreutvikling av metrobussystemet frem mot og ila neste anbudsperiode fra 2029:</p> <p><i>Metrobuss linjeutvidelse 2029</i></p> <p>Byvekstavtalen legger til grunn at partene har i avtaleperioden ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i det kommende anbudet. Det er stor fortetting på Trondheim øst. Det utredes mulige høykapasitetstraséer, linjeutvidelser, ev. ny metrobusslinje for å sikre et tilstrekkelig kollektivtilbud i området. Ved grovt estimat basert på utbygging ifm. innebærende anbudsperiode legges det til grunn en ny linje med 15-20 nye holdeplasspar.</p> <p><i>Knutepunkt Sluppen fase 1</i></p> <p>Det bør utredes løsninger for å gjøre det mulig å tilrettelegge for effektive bussbytter på Sluppen i perioden før den langsiktige vedtatte trafikk løsningen og kollektivknutepunktet i kommunedelplanen etableres. I forslaget til ny KPA for Trondheim kommune legges det til grunn at Sluppen skal være et arbeidsplassintensivt område som det skal være enkelt å reise grønt til. Utbygging av knutepunkt på Sluppen vil også være særlig viktig å få på plass innen Byåstunnelen er realisert.</p> <p><i>Byttepunktforbedring MST 2029</i></p> <p>Innebærer en oppgradering av dagens byttepunkt. I et nettverkssystem som Metrobussystemet er effektive og attraktive byttepunkter svært viktig. Dette er særlig viktig ettersom det er om lag 40 prosent omstigningsgrad i systemet. Kontaktutvalget 26.januar 2024 vedtok at arbeidet med flaskehals prioritertes. Reduksjon av flaskehals, utvikling av holdeplasser og busstraséer fremkommer også av byvekstavtalen. <i>Metrobuss: prosjekteringsanvisning for stasjoner</i>⁵ (oppdatert 2020) danner et faglig grunnlag over tiltak som må vurderes ifm. byttepunktforbedring MST 2029. Tiltak strekker seg fra bedre skilting til større fysiske tiltak for å gjøre det enklere å bytte mellom busser.</p> <p>Listen er ikke uttømmende og øvrige tiltak kan gjøres gjeldende</p> |

| | |
|----------------------------|--|
| | gjennom partenes prosess med MST 2029. Tiltakene må ytterligere prioriteres, prosjektutvikles og forankres hos aktuelle parter. |
| Prosjektutløsende: | Bydelsanalyser i Trondheim (2022) viser at bruken av busstilbudet er lav der reisetid, frekvens og avstand til holdeplass er en utfordring. Asplan Viak (2024) peker også på fremkommelighet som en utfordring som gjør at man ikke får effekter ut av nettverkssystemet. Dette er spesielt knyttet til knutepunkter/ omstigningspunkter der forsinkelser for metrobussen fører til at passasjerer mister bussbytte. Det vil kreve større infrastrukturiltak for å øke attraktiviteten og tilgjengelighet til bussen ved innføring av nytt rutetilbud i 2029 (MST 2029). |
| Helhet/sammenheng: | <p>Ved bussanbudet i Trondheim i 2019 ble det gjennomført en omlegging av linjenettet til metrobussystemet - en nettverksmodell. I byveksttalen fremkommer det at partene har ambisjoner for å styrke kollektivtilbudet. Anbudet fra 2029 planlegges som en videreutvikling av nettverksmodellen. Dette innebærer bl.a. økt frekvens på busslinjer, fremkommelighet for buss, bedre knute-/omstigningspunkt, og styrking av reiser på tvers av byen</p> <p>I byveksttalen for Trondheimsområdet 2023-2029 står det at følgende tiltak skal planlegges og vurderes igangsatt gjennom porteføljestyring i inneværende avtaleperiode:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Knutepunkt øst 2. Knutepunkt Sluppen 3. Ny forbindelse mellom knutepunkt Sluppen og knutepunkt øst 4. Nye høykapasitets kollektivtraseer 5. Bussdepot øst 6. Oppgradering av eksisterende kollektivtraseer <p>Tiltaket operasjonaliserer arbeid med infrastruktur som det fremkommer av byveksttalen.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Infrastrukturiltakene muliggjør partenes ambisjonsnivå for mobilitetstilbudet som effektueres fra august 2029. Tiltakene er innrettet for å styrke bussens konkurransekraft mot bilen. |
| Lokale delmål: | <p>Delmål 2: Økning i miljøvennlige reiser Tiltaket muliggjør en økning i miljøvennlige reiser ved å styrke nettverksmodellen. Nye og bedre tilrettelagte knute-/omstigningspunkt vil øke kollektivbrukernes mobilitetsmuligheter, samt imøtekomme behovene til brukere med funksjonsnedsettelse. Tiltaket muliggjør ny metrobusslinje som vil betjene større flater i Trondheim.</p> <p>Delmål 3: Senke terskelen for å reise miljøvennlig Tiltaket styrker bussens konkurransefortrinn mot bilen ved å redusere barrierer, øke fremkommelighet og effektivisere byttepunkt.</p> <p>Delmål 4: Tilgjengelige by- og tettstedsområder De skisserte infrastrukturiltakene styrker kollektivtilbudet, og vil ytterligere tilgjengeliggjøre by- og tettstedsområder ved å øke mobilitetsmulighetene til brukerne.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | DP, UB |
| Planstatus: | Utredning |
| Forventet fremdrift: | Prosjektutvikling må gjennomføres tidlig 2025 slik at det kan være mulig å få gjennomført evt reguleringsplan og utbygging av tiltak før 2029 |
| Samordning andre tiltak: | Må generelt koordineres med øvrig aktivitet hos partene og særlig utredning om Sluppen knutepunkt bør koordineres med fremdrift til Byåstunnelen |
| Usikkerhet i prosjektet: | Innledende størrelsesorden er 300 MOK – 700 MNOK. Det er knyttet store usikkerheter til kostnadsbildet. Tiltakene som drøftes er ikke utredet og omfanget er derfor svært uklart. Tallene baserer seg på kostnader for tilsvarende prosjekter ifm. inneværende anbudsperiode som ble etablert i 2018/2019. Størrelsesorden må diskuteres videre i tiltaksplan frem mot 2029. |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 5 | 25 | 100 | 150 | 175 |
| Foreslås felles for alle parter og veikategorier. Det er behov for mer midler i 2026-27, men det vil spilles inn nye prosjektark påfølgende år. | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| 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 gjennom planprosessen. Det legges opp til toløps tunnel med gjennomgående kollektivfelt. |
| Prosjektutløsende: | Fremkommelighet for kollektivtrafikk. 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, detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Foreslått linje i forslag til ny KPA og i gjeldende KPA |
| Forventet fremdrift: | Planprogram fastsatt i løpet av våren 2025, utarbeidelse av reguleringsplan 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Nydalsbrua Sykkel i Bøchmansveg og Byåsvegen |
| Usikkerhet i prosjektet: | Tunnelpåslag på Byåsen er ikke avklart. Motstand mot prosjektet Effekten av tiltaket kan vise seg å bli negativ (økt kjørte km, økt trafikk i andre vejer/gater) |

| 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): |
| 1670 | 2016 | +/-25% | 2024 |
| Merknad: Estimater tilsvarer 2350 mill. 2023-kr | | | |

*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:

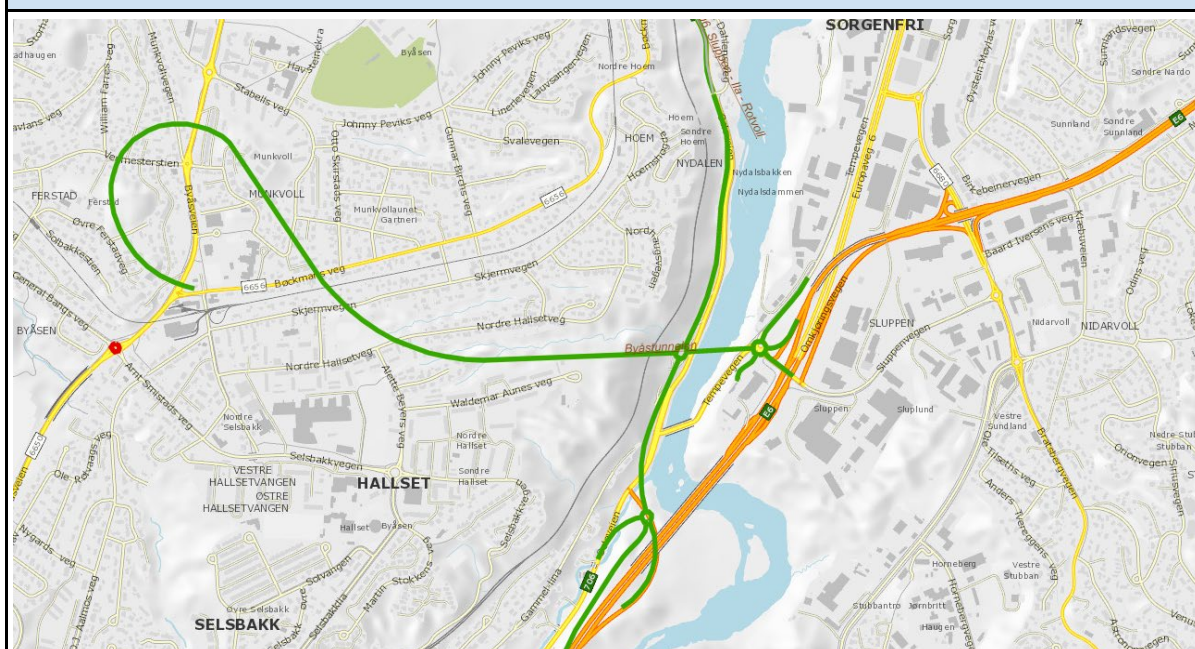
*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | 2 | 10 | 10 | 75 | 75 | 500 | 1678 |

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



NB: Ikke avklart tunnelpåhugg Byåsen

| | | |
|---------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| PROSJEKTDATA | | DATO: 09.02.2024 |
| 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 fase |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt, og byggeplan ferdig |
| Forventet fremdrift: | Oppstartet 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. | | | | | |

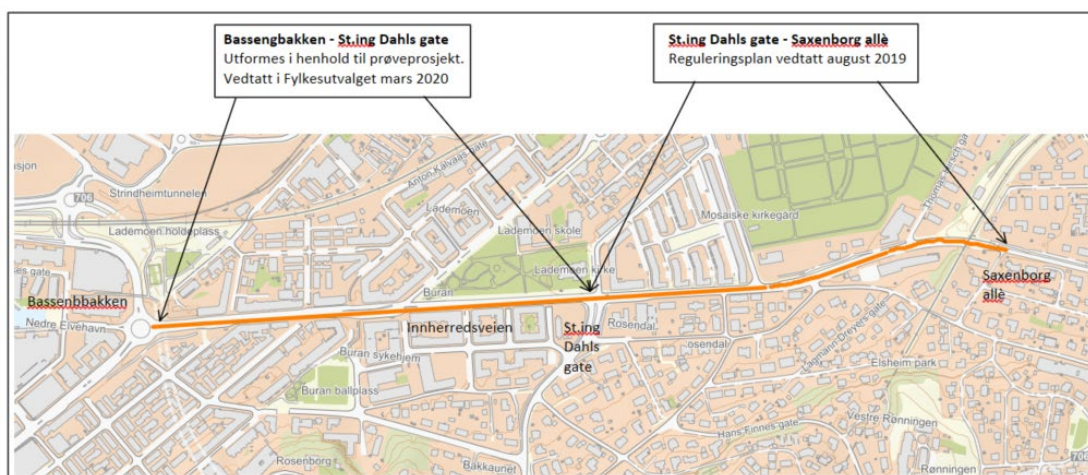
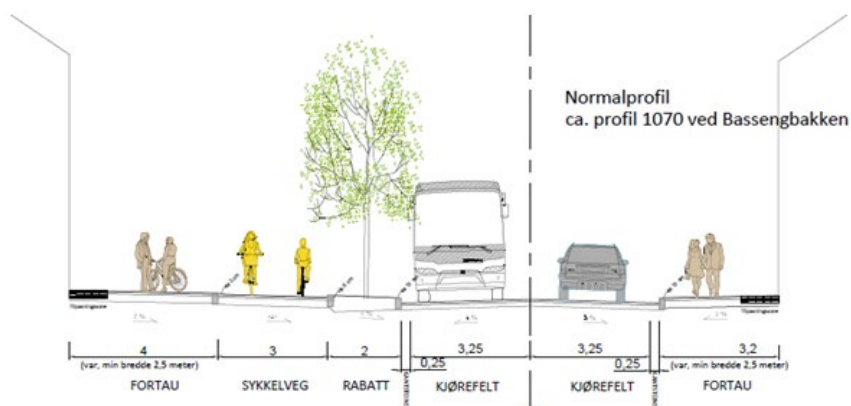
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 215,1 | 100 | 59,2 | | | |
| Merknad: Iht til styringsramme 374,3 mill (Ikke indeksert verdi). Og det er hensyntatt refusjon av andel kostnader til Trondheim kommune og Tensio. | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE

<https://youtu.be/G3svIEau0JI>



| 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 trafiksikkerhet og tilgjengelighet for alle sikres. |
| Helhet/sammenheng: | |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Bedre tilbudet, fremkommelighet og trafiksikkerhet 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: | 2025-29 |
| Samordning andre tiltak: | <ul style="list-style-type: none"> - 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): |
| | 2021 | Ingen | 2022 |
| Merknad: Sekkepost | | | |

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

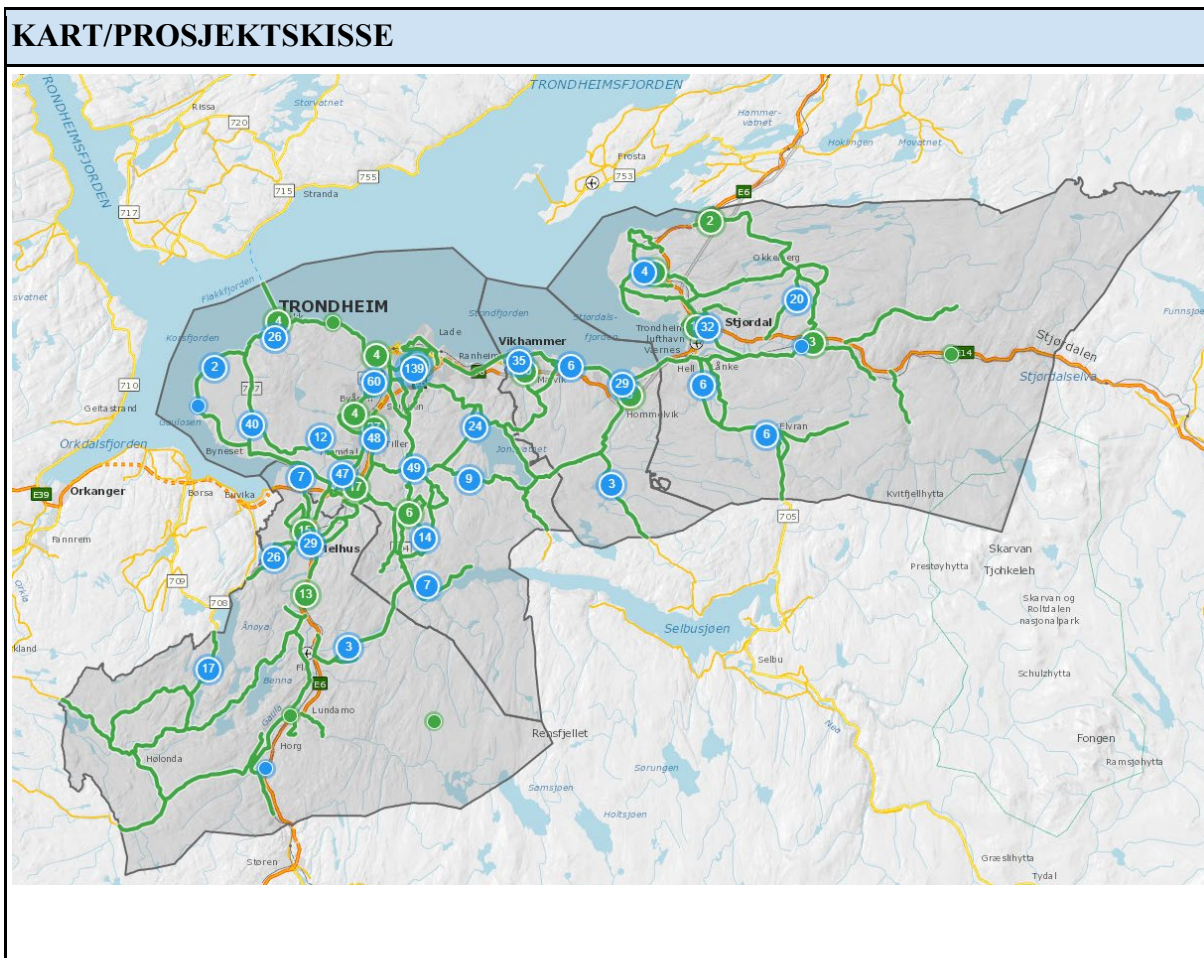
| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: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

| | | | | | |
|----------|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| Merknad: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Merknad: | | | | | | |

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



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Forsterket drift DkA standard på gang og sykkelveg |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

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

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|-------------------|
| Nåværende prosjektfase: | Drift |
| Innspill til prosjektfase: | Drift |
| Planstatus: | Ikke behov for RP |
| Forventet fremdrift: | 2023-29 |
| Samordning andre tiltak: | - <i>Drift FV</i> |
| Usikkerhet i prosjektet: | - <i>Lite</i> |

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

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

| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 10 | 2022 | 0 | | | 2022 |
| Merknad: 2024-nivå videreført, indeksert i innspill. | | | | | |

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

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | 13,5 | 13,5 | 13,5 | 13,5 | 13,5 |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE





| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Fv. 6806 omlegging Innherredsvegen og sanering planovergang |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Prosjektet består av to hovedelementer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 etablering av ny planfri kryssing for myke trafikanter over/under jernbanen og fv. 6806. I pågående forprosjekt som er i slutfasen vurderes nå løsning på planfri kryssing, <p>Det skal gjøres anslag med +/-10% standardavvik.</p> <p>I tillegg skal det utarbeides ny finansieringsplan for tiltaket, til framlegging av grunnlag for finansiering av et byggeprosjekt til MP</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Tidligere kostnadsvurdering av tiltaket, som ble framlagt i sak for PR våren 2023, viste at usikkerheten var for stor til å gå videre med prosjektet. Det ble besluttet å få ned projektrisiko gjennom å utarbeide et forprosjekt som kostnadsberegnes, og fremme ny finansieringsplan for tiltaket.</p> <p>Trøndelag fylkeskommune som vegeiere har etter dette inngått en intensjonsavtale med BaneNor og Stjørdal kommune om arbeid med forprosjektet og vil ha bygherrerollen for dette prosjektet, som er et delprosjekt innenfor områdeplanen for Stjørdal stasjonsområde. Sanering av jernbaneovergangen forutsetter derfor omlegging av Fylkesvegen. Før byggebeslutning tas, skal Fylkestinget m.fl. ta stilling til prosjektet.</p> <p>BaneNor har bevilget 50 millioner kroner som tilskudd for å sanere eksisterende jernbaneovergang som er trafikkfarlig, særlig for myke trafikanter. Prosjektet må ses i sammenheng med planlegging av omlegging av Innherredsvegen på strekningen fra planovergangen og nordover til Ringvegen.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>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 aksene N_S forbi knutepunktet.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Økt bruk av kollektivtrafikk og flere som sykler og går istedenfor å kjøre bil.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Prosjektet inngår i Stjørdal kommunes områdeplan for Stjørdal</p> |

| | |
|--|--|
| | stasjonsområde, som Stjørdal kommune har ansvar for. Dette prosjektet er et delprosjekt innenfor det større prosjektet «Stjørdal stasjonsområde» og bidrar både til knutepunktsutvikling og sentrumsutvikling. |
|--|--|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | <p>Detaljplanlegging - byggeplan</p> <p>Forprosjektet avsluttes i november 2024 og kan gå direkte over i byggefase i desember 2024</p> |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Det pågår siling av foreslåtte alternativer for kryssing av fv. og jernbane (bru eller kulvert), som er løsninger som skal tas inn i det pågående arbeidet med områdeplan for Stjørdal stasjonsområde i regi av Stjørdal kommune. |
| Forventet fremdrift: | <p>TRFK har ikke detaljerte opplysninger om når områdeplanen legges ut til offentlig ettersyn og sluttbehandles.</p> <p>Byggeplanlegging gjennomføres desember 2024-juni 2025.</p> <p>Utbygging estimert til juni 2025- 2027</p> |
| Samordning andre tiltak: | Øvrige tiltak innenfor Områdeplan for Stjørdal stasjonsområde |
| Usikkerhet i prosjektet: | <ul style="list-style-type: none"> • Tidspunkt for vedtak av områdeplan kan påvirke tidspunkt for byggestart. • Kostnader for både ønsket bruløsning og evt kulvert er svært usikre per sept. 24 • Miljøkartlegging forurenset grunn • Ved evt valg av kulvertløsning, vil kostnadsdrivende elementer er særlig grunnforhold der grunnvannsstanden ligger høyt, noe som krever vanntette løsninger på kulvert og ramper – anleggsgjennomføring kan kompliseres som følge av hvilke løsninger som er mulig å få til på kort stenetid for jernbanen. Det vil i praksis ikke være mulig å etablere en kulvert under jernbanen ved togfrihelg i løpet av verken 48 timer eller 96 timer, pga grunnforholdene. • Trang situasjon ved jernbane og veg for bru. Valgt alternativ for planfri kryssing må optimaliseres ytterligere. • Kan kreve fraviktsbehandling for stigningsforhold (UU) • Prioritering for finansiering i MP |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 207 181-16+42 | | 25 | 2022 | Estimat | |
| <p>175 mill. 2022-kr pluss oppdatert kostnad bru 220 mill.</p> <p>Opprinnelig kostnadsestimat fra Stjørdal kommunen på 181 mill kr, er justert med fratrekk for gsv i kulvert og lagt til kostnad for bru (estimert i pågående forprosjekt).</p> <p>Trøndelag fylkeskommune kommer tilbake til programrådet med et kvalitetssikret forslag til styringsramme i løpet av 1. halvår 2025, basert på nslag utføres i nov. 24.</p> <p>BaneNor har gitt TRFK 50 mill. til planlegging og sanering av jernbaneovergang, som vil komme til fratrekk i prosjektkostnaden.</p> | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

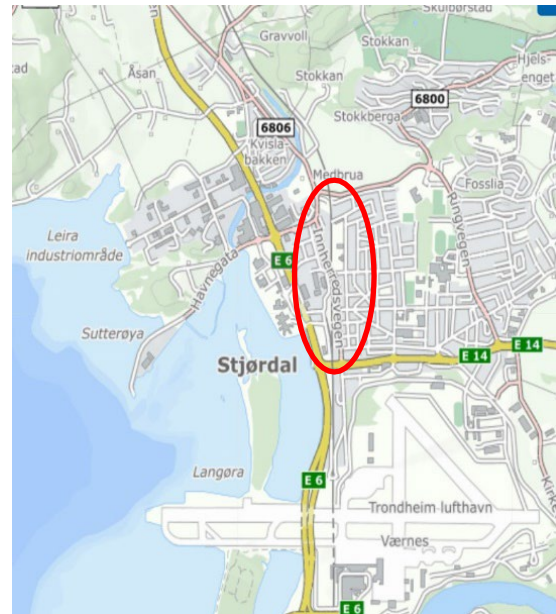
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 5 | 40 | 107 | 60 | | |
| <p>Merknad:</p> <p>Se merknad på styringsramme</p> | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 1 Lilla strek, Planovergang. Framtidig Innherredsvegen rød linje planlegges flyttet til østsiden av jernbanen (kilde Mulighetsstudie Stjørdal kommune)



Figur 2 Kartutsnitt Stjørdal sentrum, område for planovergang og Innherredsvegen (kilde 1881.no)

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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>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: _</p> <p>Planlegging av strekningen Ila - Flakk - Klett - gjøres i inneværende avtaleperiode. Finansiering av prosjektet forutsetter ny bompengeproposisjon som viser eventuelt nye innkrevingspunkt knyttet til tiltaket, og som tar stilling til eventuelle skredsikringsmidler fra staten. Dette er det aktuelt å ta stilling til ved neste reforhandling.</p> <p>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.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Fremkommelighet for sykkel. Skredsikring (trafiksikkerhet) Fremkommelighet for næringstrafikk Redusert støy og støv i bynære områder</p> |
| Helhet/sammenheng: | |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Fremkommelighet for sykkel. Skredsikring (trafiksikkerhet)</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Planstatus: | Ingen |
| Forventet fremdrift: | Ferdig utredning på kommunedelplannivå medio 2025 |
| 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

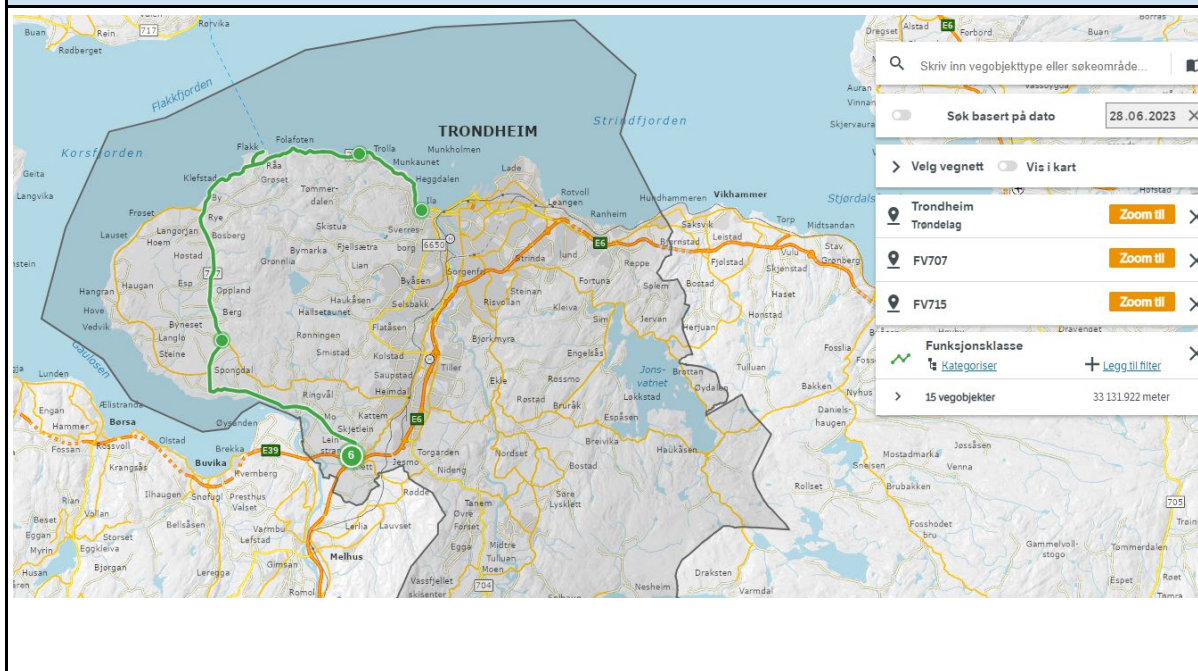
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 2,5 | 2 | 10 | 10 | 10 | 18 |

Merknad: Ramme til planlegging

*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 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>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.</p> <p>Tiltakene skal gi en merverdi forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid.</p> <p>Inspeksjoner er gjennomført i sin helhet i 2018/2019. Deler av nettet er senere inspisert på nytt. Inspeksjoner av enkelt-traséer utført sommeren 2021.</p> <p>Det rapporteres på utførte tiltak årlig.</p> |
| Prosjektutløsende: | Forbedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og opplevd trygghet for myke trafikanter. |
| Helhet/sammenheng: | Hovedsykkelnett |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Forbedre det etablerte tilbudet for myke trafikanter gjennom mindre tiltak gir økt fremkommelighet, 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: | 2025-29 |
| Samordning andre tiltak: | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Koordinering med TK</i> - <i>Somordning vedlikehold FV</i> - <i>Øvrige sekkeposter</i> |
| Usikkerhet i prosjektet: | - <i>Lite</i> |

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

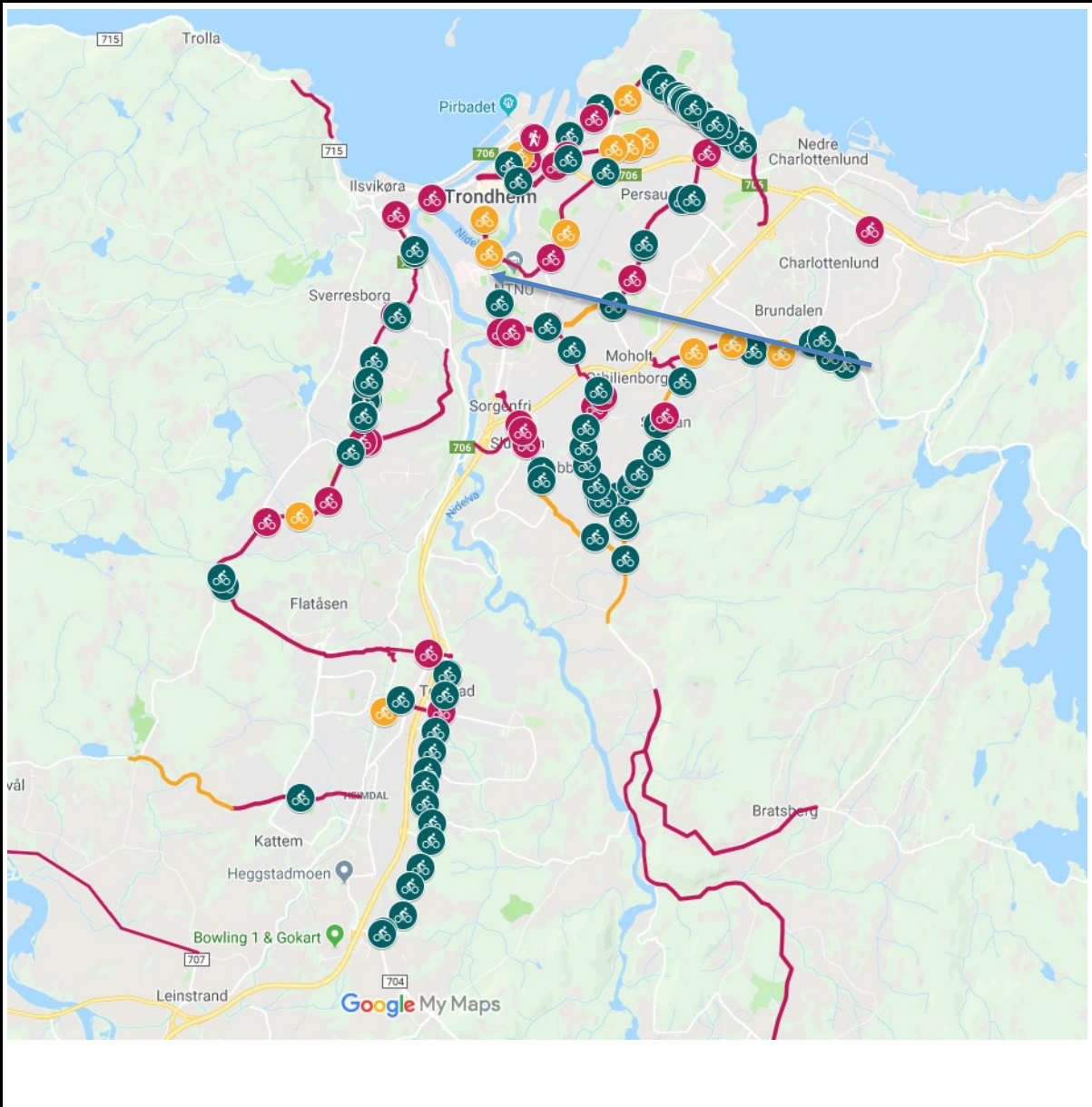
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |

Merknad:

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Fv800 - Gang og sykkel-løsning langs E39 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Sykkeltilbud mellom Øysand og Orkdal. Det finnes stedvis tilbud per i dag, men ikke gjennomgående. Utredningen vil se på aktuelle løsninger på hele strekningen for å få til en gjennomgående tilbud for E39 og fv. 800.</p> <p>I Orkdal sentrum skal utredningen vurdere aktuelle linjer for hovednett gjennom sentrum i triangleet rundkjøring Bårdshaug (E39) Gjølmekrysset og Thamshavn.</p> <p>Aktuelle delstrekninger i konseptvurderingsfase: (kursiv, eksisterer tilbud)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Øysand – Buvika - Buvika – Lykkjneset - Lykkjneset – Naustmælen - Naustmælen – Fredly - Fredly – Viggja - Viggja – Thamshavn - Thamshavn – Bårdshaug/Gjølme |
| Prosjektutløsende: | Nullvekst Forbedret tilbud for myke trafikanter |
| Helhet/sammenheng: | Vedtatt hovednett i Orkdal og kjernenett sykkel |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Forbedret tilbud for myke trafikanter er positivt for nullvekstmålet. Et helhetlig tilbud vil øke andelen som sykler til Trondheim, men også mellom tettstedene i Orkland og Skaun |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Planstatus: | Avklares i PU-fasen |
| Forventet fremdrift: | <p>Konseptvurdering igangsatt og ferdigstilles i 2024.</p> <p>I 2025 vil enkelte delstrekninger være tilstrekkelig avklart til å gå over til detaljplanlegging. Andre delstrekninger vil utredes videre (prosjektavklaring). Det planlegges med sikte på å ferdigstille flest mulig delstrekninger til trafikkåpning i 2029</p> |
| Samordning andre tiltak: | Avklares i PU-fasen |
| Usikkerhet i prosjektet: | Avklares i PU-fasen |

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: Utredningestimater settes etter PU-fasen | | | |

**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): |
| | | | | | |

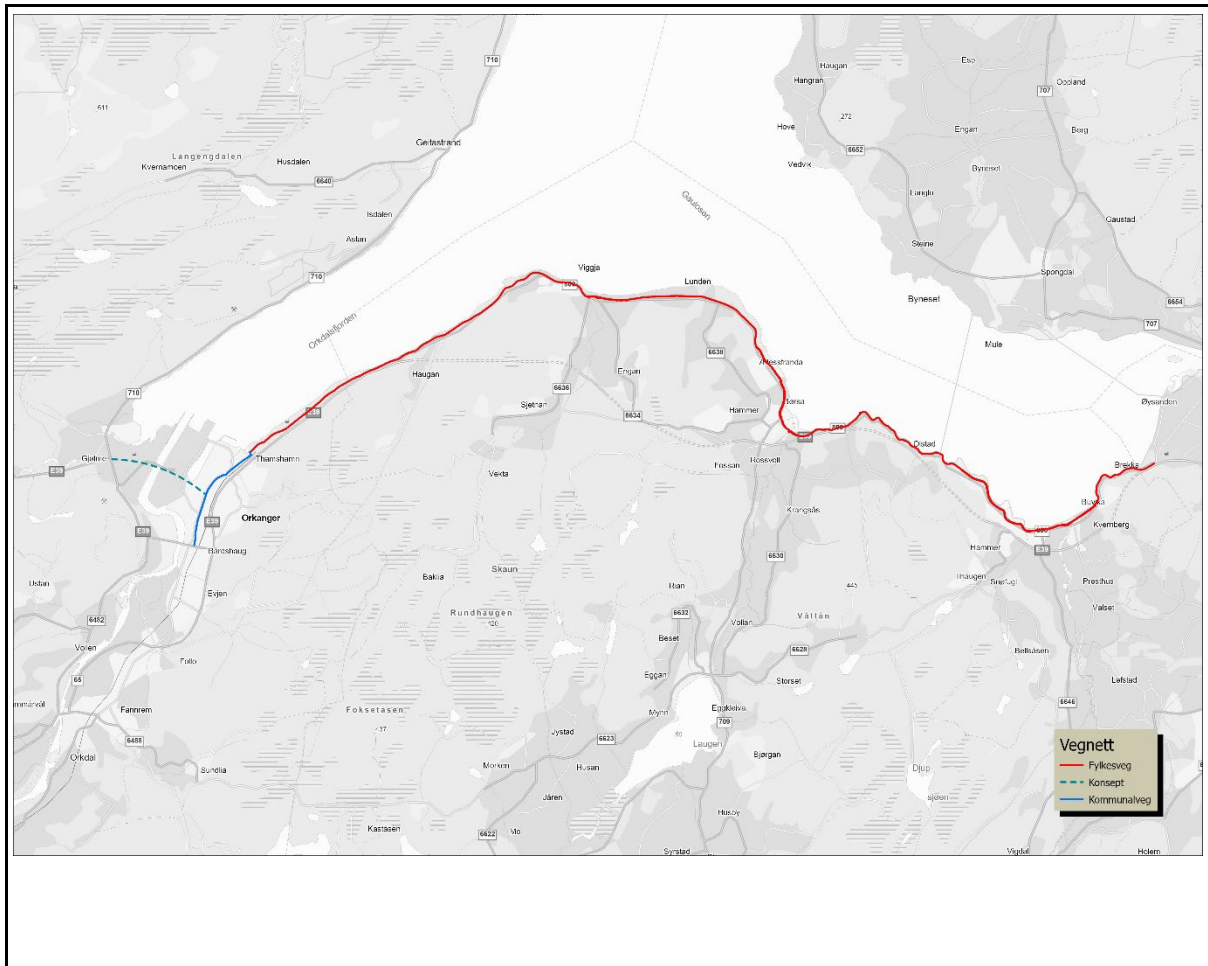
Merknad:

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

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 1,5 | | | | | |
| Prosjektutvikling som eget prosjekt på grunn av tre kommuner og omfang. | | | | | | | |

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|----------------------------|
| Prosjektnavn: | Smart park and ride |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det er mye pendling fra omegnskommune inn til Trondheim. Innfartsparkeringer har som formål å avlaste veinettet inn mot storby og øke bruken av kollektivtransport. Innfartsparkeringene langs de største kollektivårene mot Trondheim har høyest belegg. For å møte denne utfordringen foreslås innføring av regulering på enkelte av innfartsparkeringene rundt Trondheim.</p> <p><u>Løsningen:</u> Regulering skjer ved gjenkjenning som starter og stopper parkeringen automatisk ved inn- og utkjørsel fra området. Software kontrollerer om bilen sitt registreringsnummer innfrir nødvendige vilkår, f.eks. om eier har periodebillett hos AtB. Brukere som ikke tilfredsstillr nødvendige vilkår, vil møte en konsekvens, f.eks. et krav om betaling innen 48 timer etter avsluttet parkering. Løsningen kreve integrasjon mot AtB sin mobilapp.</p> <p>Regulering vil kunne kreve fysisk infrastruktur som f.eks. kamera. Kameraløsningene har 95% treffsikkerhet. For å opprettholde høy oppetid på løsningen anbefales det å ha installasjoner med tilstrekkelig redundans per innkjøring/utkjøring. Med dette vil man oppnå god gjenkjenning av bilen. Løsningen kan krever en rett innkjørsel på så mye som 10 meter for å sikre deteksjon av f.eks. skilter. For å lage slike ankomster kan man sette opp blokader for å styre innkjøringen. Det kan kreve reduksjon av parkeringsplasser å oppnå tilstrekkelig areal, avhengig av utforming av innkjøringen på de ulike parkeringsplassene. Ev. andre mulige innkjøringer må også blokkeres for å hindre feilinnkjøring.</p> <p>Alternativ kan ha to ulike anbudsformer i prioritert rekkefølge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parkeringsselskap bærer infrastrukturkostnaden og investeringen i materiell. Driftskostnaden vil avhengig av utforming på parkeringsplass og antall innkjørsler. 2. Miljøpakken besørger anskaffelse og utbygging av infrastruktur, dette inkluderer investeringskostnaden i sensorikk og infrastruktur. Deretter vil det påløpe en månedlig kostnad til parkeringsselskap for drift av løsning (vedlikehold av sensorikk, manuell kontroll ved behov m.m.). Den månedlige driftskostnaden vil være lavere enn anbudsform 1. |
|------------------------|---|

| | |
|----------------------------|--|
| | Per nå er det få innfartsparkeringer som har høy kapasitetsutnyttelse. Hvis dette endrer seg kan oblatordninger vurderes for å sikre at det alltid er ledige plasser for dem som ønsker å reise kollektivt videre. Dette kan også bidra til å utsette kapasitetsutvidelse på parkeringsplasser med høyt belegg. |
| Prosjektutløsende: | Regulere parkeringsareal i tråd med samordnet parkeringspolitikk, og bedre utnyttelse av eksisterende areal. |
| Helhet/sammenheng: | Miljøpakken vedtok i februar 2023 en samordnet parkeringspolitikk. I strategien er det fastsatt et mål om at pendlerparkering skal øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet. Miljøpakken skal sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene. Det skal vurderes å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene. Det skal vurderes å innføre en begrenset avgift på innfartsparkeringene. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Inngår som et bilrestriktivt tiltak ved regulering av parkeringsareal, samt sikrer en smidigere reise for kollektivbrukere. |
| Lokale delmål: | Brukerne vil kunne sjekke belegg på parkeringsplassene, og oppleve en mer forutsigbar reise. Kameraløsning med skiltgjenkjenning vil gi partene i Miljøpakken et bredere datagrunnlag for tilbudsutvikling, markedsføringskampanjer, utbygging m.m. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging |
| Planstatus: | |
| Forventet fremdrift: | Forventet utrullet mot slutten av 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Samordnet parkeringspolitikk. Utbygging av innfartsparkeringer. |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 19,3 | 2025 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 6 | 4 | 4 | 3 | 2 |
| Merknad: | | | | | | |

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Utredningsarbeid frem mot mobilitetsanbud 2028/2029 |
| Ansvarlig etat: | Trøndelag fylkeskommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Arbeidet med forberedelser til anbud for 2028/2029 er startet. Anbudet har fått navnet «Mobilitetsanbud Stor-Trondheim» (MST28/29), for å signalisere en utvikling som går fra tradisjonell kollektivtrafikk (buss og trikk), til et mer helhetlig tilbud for sømløs mobilitet.</p> <p>Det er store og omfattende problemstillinger som må utredes grundig for å få et godt underlag for bestillingen av mobilitetstjenester fra 2028/2029. Derfor vil det være behov for et større utredningsarbeid, og som er av et slikt omfang at fylkeskommunen ikke kan ta arbeidet innenfor sine rammer for prosjektutvikling. I KU-sak 19/24 stilte Kontaktutvalget seg bak fylkeskommunens forslag grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim med noen presiseringer.</p> <p>Ref. vedtak i KU-sak 19/24, er noen eksempler på utredninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetsutredning (før kalt Rutestrukturprosjekt). • Forutsetninger for og konsekvensene med et nullutslippsanbud, innebærer å opparbeide kunnskapsgrunnlag om muligheter som ligger i tilgjengelig infrastruktur og teknologi. Må også inkludere vurderinger knyttet til beredskap. • Innsikt mot 2040 og 2050. • Behov for ny infrastruktur og oppgradering av eksisterende infrastruktur for bedring av kollektivtransportens konkurransekraft. • Vise kostnader og driftskonsekvenser knyttet til valg av ett eller to bussdepot. • Vurdere hvordan sone-, billett- og takststruktur best kan innrettes. • Vurdere hvordan det skal sikres et mest mulig hensiktsmessig forhold mellom Trønderbanen og øvrig kollektivtilbud. <p>Denne listen er ikke uttømmende.</p> <p>Det vil bli behov for ekstern bistand og timebruk fra MP partene inn i Stor-Trondheim. Et eget utredningsprosjekt i godt samspill med Miljøpakkens parter vil bidra til bedre involvering og et omforent bilde av utfordringene, med mål om sterkere eierskap til løsninger som blir valgt for bestilling i anbudet.</p> |
| Prosjektutløsende: | Behov for utredningsarbeid ifm. Mobilitetsanbud fra 2028/29, ref. vedtak i KU-sak 19/24; <i>Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat.</i> |

| | |
|----------------------------|--|
| Helhet/sammenheng: | I byvekstavtalen 2023-29 viser partene til en økt ambisjon for kollektivtransporten etter 2029. Utredning i forkant av MST28/29 er avgjørende for et godt rutetilbud etter oppstart av nytt anbud. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Utredningene vil danne et kunnskapsgrunnlag for hvordan kollektivtransport i avtaleområdet bør utformes for at innbyggerne skal få et godt og konkurransedyktig tilbud. |
| Lokale delmål: | <p>Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2: Økt bruk av kollektivtransport vil redusere privatbilismen. Tiltaket skal videre synliggjøre forutsetninger og muligheter for nullutslippsanbud fra 28/29.</p> <p>Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig: Tiltaket danner et kunnskapsgrunnlag som tilrettelegger for at AtB og partene kan skape en økning i miljøvennlige reiser etter anbudsoppstart.</p> <p>Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging: tilbudsstrukturen vil underbygge samordnet areal- og transportplanlegging. Ved dette vil også by- og tettstedsområder bli mer tilgjengelig (mål 4).</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant. |
| Innspill til prosjektfase: | Utredning |
| Planstatus: | Ikke relevant. |
| Forventet fremdrift: | Første fase av utredningsarbeidet må være ferdig innen medio 2025, før konkurransegrunnlaget for det nye anbudet skal ut i markedet. Det kan likevel bli behov for utredning utover i 2026 og 27, spesielt ifm. med infrastrukturområdet. |
| Samordning andre tiltak: | Prosjektet skal koordineres med utredninger som foregår innen andre områder som byutredningen til Statens vegvesen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 3,7 | 1,3 | 1,3 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Kjøpmannsgata - Trapp og rampe ved Kongens gate allmenning |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Det skal bygges trapp og rampe av høy funksjonell og estetisk kvalitet. Det skal være sittemulighet i forbindelse med tiltaket. Se skissen under. Anlegget skal innby til ferdsel og knytte Kongensgate sammen med Kjøpmannsgata allmenning. Det skal også sees på justering av fotgjengeroverganger slik at kryssing av øvre del av Kjøpmannsgata blir bedre plassert i forhold til hvor gående faktisk ferdes. |
| Prosjektutløsende: | I 2014 designet og bygget studenter ved NTNU en midlertidig trapp ned til allmenningen i Kongens gate. Denne trappen er nå i dårlig stand og trenger utskifting. I tillegg til trappen er det flere stier i skråningen. I bylivsundersøkelsen fra 2023 er Kongens gate allmenning er det nest best likte byrommet i årets bylivsundersøkelse. For å forbedre tilgjengeligheten av byrommet og nedre Kjøpmannsgata bør det etableres en attraktiv forbindelse mellom øvre og nedre platå. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er i tråd med vedtatt gatebruksplan fra 2021 samt områdeplan for Kjøpmannsgata som er under utarbeidelse. Tiltaket vil gi et mer finmasket nett for gående. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for gange gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere. |
| Lokale delmål: | Tiltakene vil bidra til å oppnå følgende av av Miljøpakkens delmål: 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 9. Øke brukertilfredshet Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Tiltaket er inkludert i områdeplanen for Kjøpmannsgata. |
| Forventet fremdrift: | Detaljplanlegging (byggeplan) 2025 Utbygging 2026 |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak er avhengig av at den juridisk bindende områdeplanen for Kjøpmannsgata blir vedtatt. I arbeidet med områdeplanen for har Trøndelag fylkeskommune |

| | |
|--------------------------|--|
| | samordnet seg med Riksantikvaren og fremmet innsigelse på grunn av manglende opplysninger om nødvendig omfang av inngrep ved bygging av trapper og ramper i automatisk fredete kulturminner i grunnen. Dette prosjektet skal løse denne innsigelsen. Prosjektet skal koordineres med midler fra kunst i offentlige rom, som er en egen finansieringskilde. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Forutsetter delt finansiering mellom Miljøpakken og Trondheim kommune. Antikvariske undersøkelser. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 11 (22) | 2023 | 25 % | 2025 |
| Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken | | | |

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

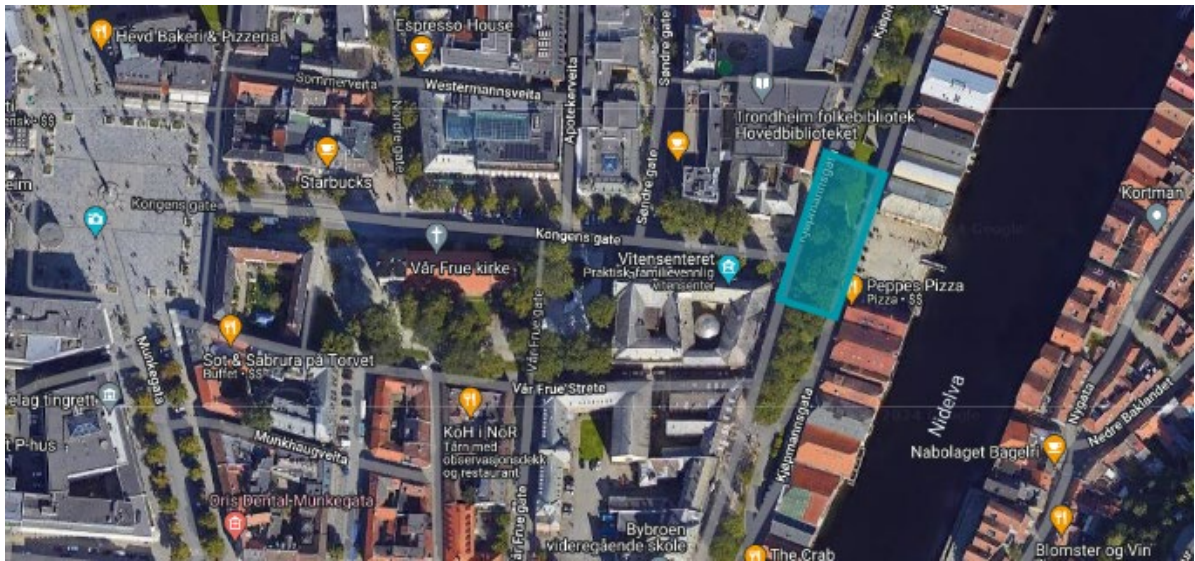
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 2 | 9 | | | |
| Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart, tiltak markert med turkis.



Plantegning forprosjekt.

| | |
|-----------------|--------------------------|
| Prosjektnavn: | Veiter i Midtbyen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Vaterlandsveita- 145 m lengde (ca 500 m²) Gjelvangveita- 140 m lengde (ca 870 m²)</p> <p>Formålet er å etablere et gatedekke som hensyntar universell utforming og som gjør Midtbyen mer attraktiv for besøkende og næringsdrivende.</p> <p>Oppgradering av dekket innebærer legging av brostein iht Trondheim kommunes brosteinsveileder som ble vedtatt i 2020.</p> <p>Brosteinsveilederen er utarbeidet i nært samarbeid med handikapforbundet og blindeforbundet.</p> <p>Veitene skal også oppgraderes med belysning der dette mangler slik at det blir trygt å ferdes her i mørket.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Både Vaterlandsveita og Gjelvangveita fremstår i dag som mørke og lite attraktive for folk å ferdes i.</p> <p>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.</p> <p>Oppgradering av veitene skal bidra til at så mange som mulig føler det er attraktivt og trygt å ferdes her hele døgnet.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>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.</p> <p>Tiltaket vil gi Midtbyen et mer finmasket og attraktivt gangnett.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bygger opp under nullvekstmålet fordi det blir mer attraktivt og trygt å gå. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten <p>Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.</p> |

| |
|----------------------------|
| STATUS OG FREMDRIFT |
|----------------------------|

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

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 8,5 (17 *) | 2022 | 40 % | 2023** |
| Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken ** PS 0113/23 ble vedtatt av Trondheim kommune 18/4- 23 | | | |

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

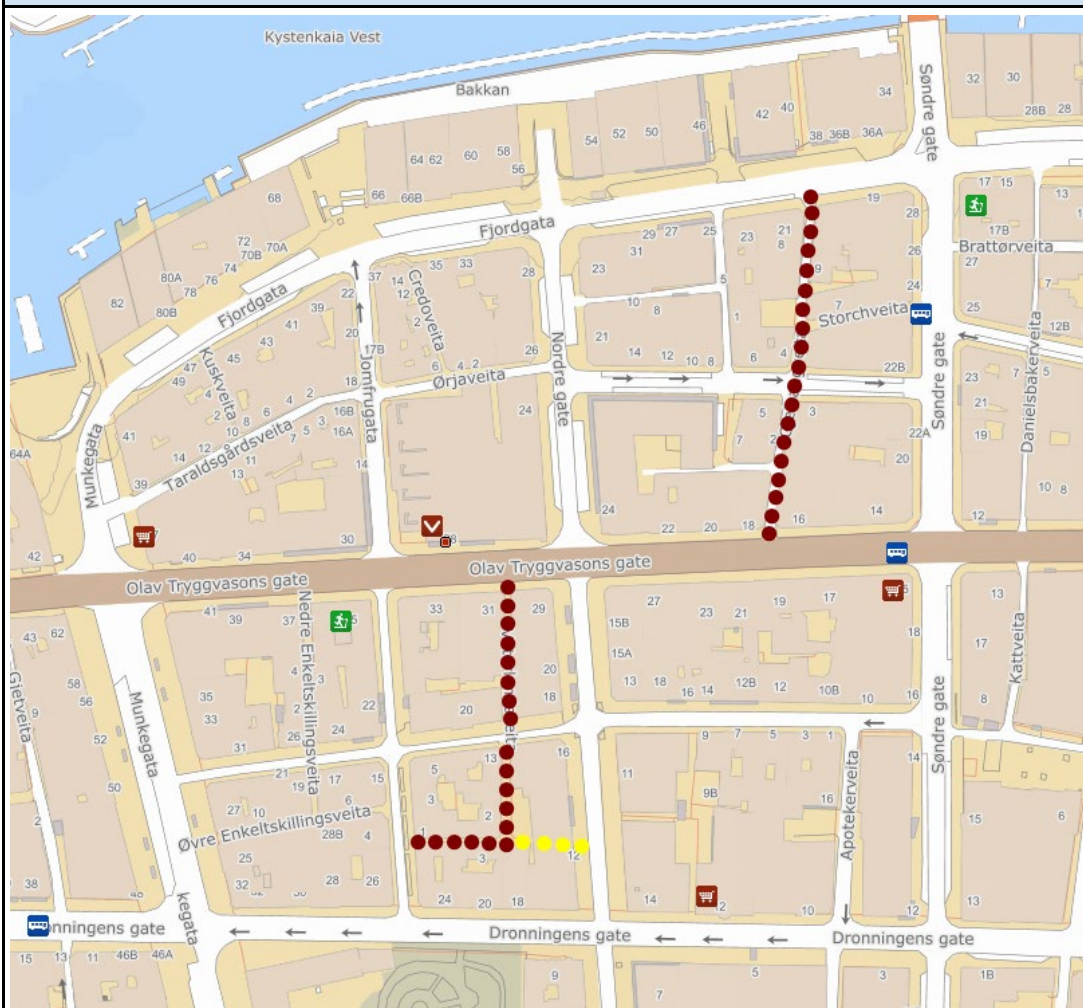
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|-----------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 1,5 (3,0*) | 7,5 (15*) | | | | |
| Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



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



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

| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | ATP oppdatering |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <ul style="list-style-type: none"> - Oppdatering av sykkel og gangnett for å kunne gjøre troverdige analyser. - Oppdatering av matriser for studenter, arbeidsplasser osv som brukes som grunnlag til potensialberegninger. <p>ATP-analyser sier noe om potensialet for trafikk i ulike kategorier og brukes til å vurdere effekten av tiltak som foreslås i årsbudsjett og handlingsprogram.</p> |
| Prosjektutløsende: | ATP-analyser er et kunnskapsgrunnlag for å lettere velge riktig prosjekt. |
| Helhet/sammenheng: | ATP analysene bidrar til at det er lettere å prioritere prosjekt som bidrar til høy måloppnåelse og gode sammenhenger. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | ATP-analyser gjør det enklere å velge riktig prosjekt for å oppnå nullvekstmålet. |
| Lokale delmål: | Som over |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | - |
| Innspill til prosjektfase: | - |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Hovedtyngden av arbeidet forventes å gjøres i løpet av 2025 men må oppdateres årlig da byen utvikles og man får mer kunnskap. |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Hvor mye tid det tar å oppdatere matrisene |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* |
|-----------------------|
|-----------------------|

| | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0,8 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Bromstadruta (Del 1: Fernanda Nissens veg) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Etablere sykkelveg med fortau, på ca. 400 meter, for strekningen Fernanda Nissen er en del av Bromstadruta (3,2 km). |
| Prosjektutløsende: | <p>Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel hvor Fernanda Nissens veg er en delstrekning av ruta. Dagens løsning er gang- og sykkelveg. Strekningen er klassifisert som en B-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg, med et dårligere parti inn mot Persaunveien.</p> <p>Det er manglende separering av gående og syklende Målet er at Bromstadruta blir en A-strekning innen 2025 (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafiksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).</p> |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen ligger på Bromstadruta og knytter Kong Øysteins veg sammen med Persaunveien og er en del av skoleveg til Strindheim skole. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Tiltak under regulering. |
| Forventet framdrift: | Reguleringsplan vedtatt i løpet av 2022 Byggeplanlegging og erverv fra 2023-2024 Utbygging fra 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Tensio skal legge i alle tilfeller legge nye kabler i traseen og tiltaket koordineres med VA. Det vil gi god gevinst å utføre sykkeltiltaket samtidig. |
| Usikkerhet i prosjektet | Fremdrift knyttet til erverv. Økonomi/prisutvikling. |

| STYRINGSMÅL | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 24,2 (23,2 +1,0) | 2022 | 20% P50 | 2023 |
| Merknad: Dato for anslag 24.05.2022 | | | |

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

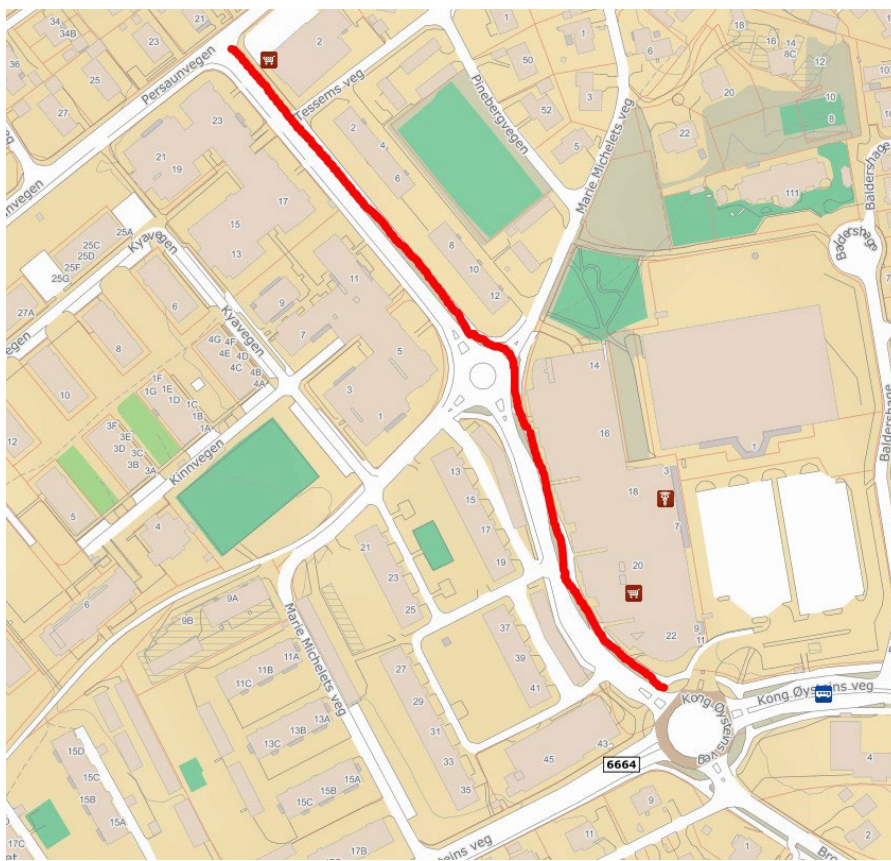
| STYRINGSRAMME | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet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

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

| FINANSIERINGSBEHOV^{23,2} | | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 6,0 | | 10 | 11,2 | | | |
| Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 27,2 kr | | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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



Oversiktskart Bromstadruta

| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|--|
| Prosjektnavn: | Bromstadruta del 2: Kong Øysteins veg, Bromstadruta del 3 Bromstadekra og Bromstadvegen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Etablere sykkelveg med fortau, på ca. 1400 meter, for strekningen Kong Øysteins veg, Bromstadekra og Bromstadvegen som er en del av Bromstadruta (3,2 km).</p> <p>Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau.</p> <p>Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg.</p> <p>Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter.</p> <p>Målet er at Bromstadruta blir en sammenhengende A-strekning (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).</p> |
| Helhet/sammenheng: | Prosjektet er del av Bromstadruta som er viktig hovedrute for sykkel. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt i 2024. Tiltak under byggeplanlegging |
| Forventet framdrift: | Byggeplanlegging startet 2024 Utbygging fra 2025- 28 |

| | |
|--------------------------|---|
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket koordineres med VA og Tensio på deler av strekningen |
| Usikkerhet i prosjektet | Fremdrift knyttet til erverv på del 3. |

| STYRINGSMÅL | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 143,2 | 2022 | 20% | 2023 |
| Merknad: Anslag: 24.05.2022 | | | |

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

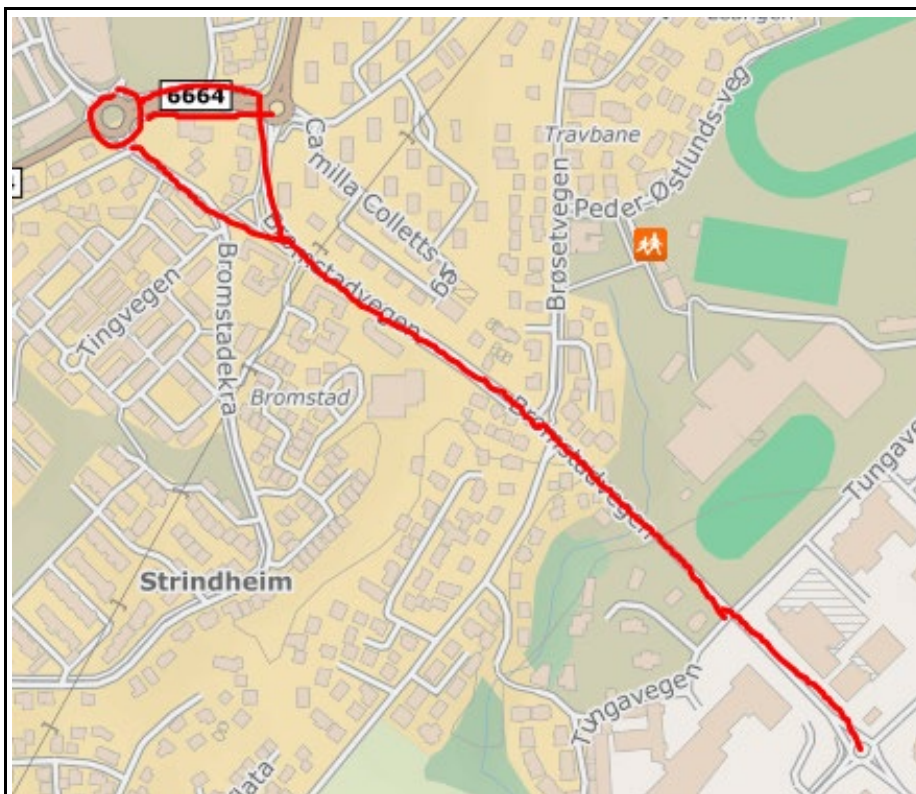
| STYRINGSRAMME | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad: Oppdatert anslag vinter/vår 2025 | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 12 | 10 | 20 | 30 | 64 | 10 |
| Merknad: | | | | | | |

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

| |
|----------------------------|
| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|



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



Oversiktskart Bromstadruta

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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Strekningen er ca 500 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau og etablering av sykkelkryssinger over tre boligater og en større adkomst til et nytt boligområde.</p> <p>Strekningen er under regulering av privat utbygger. Løsning for sykkeltiltak er basert på Miljøpakkens forprosjekt.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| 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: | <p>Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående, økt trygghet og trafikkikkerhet og et sammenhengende tilbud.</p> <p>Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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) og bygging |

| | |
|--------------------------|--|
| 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*

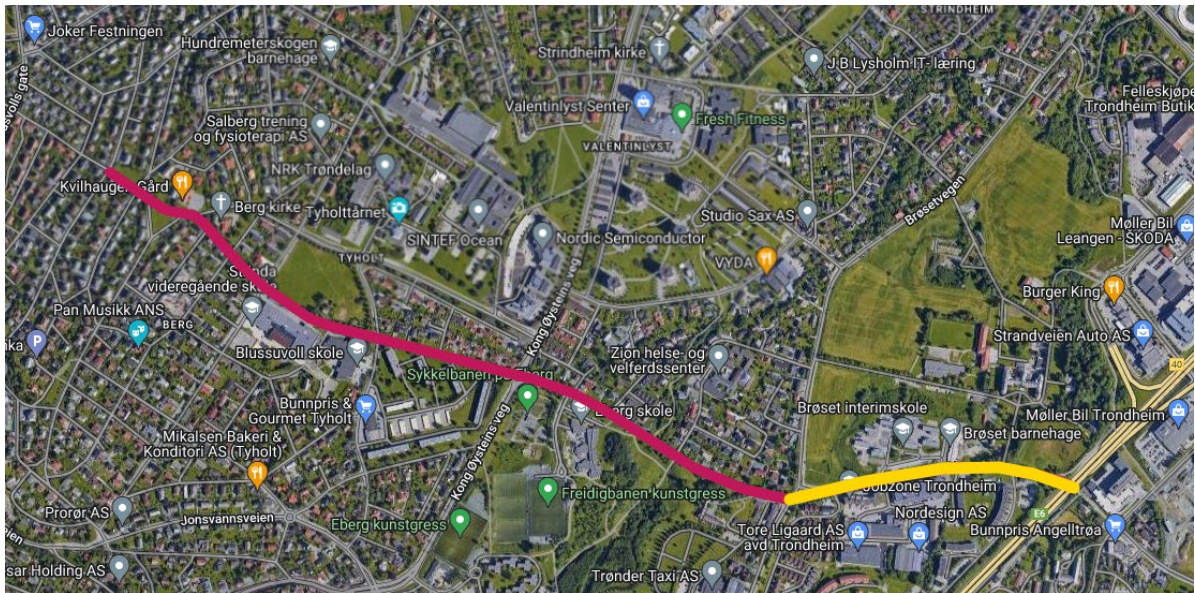
| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: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

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

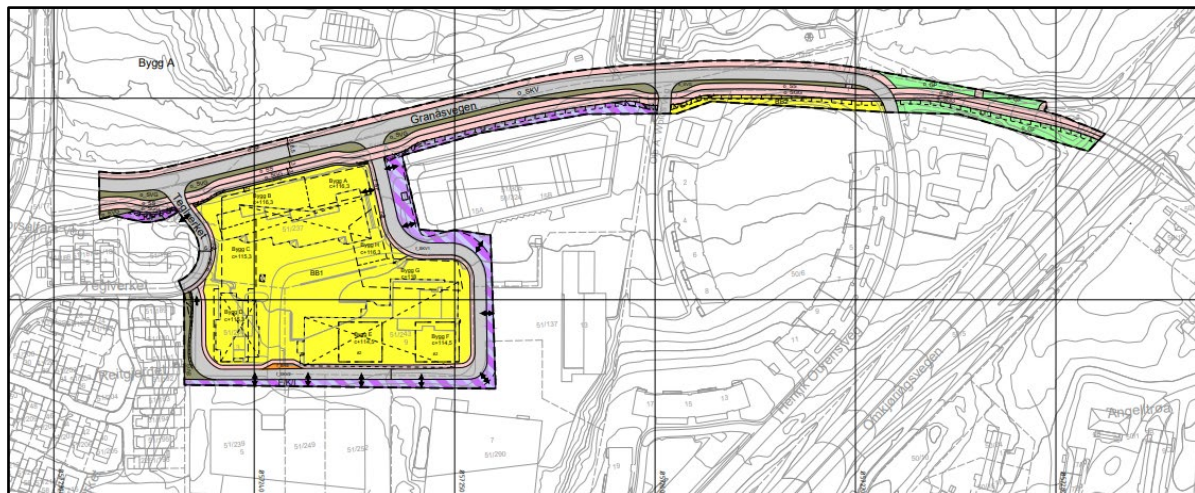
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 1,5 | 3 | 14 | | | |
| Merknad: *Strekningen er regulert i privat regi "Granåsvegen 1,3 og 9", men det foreligger ikke rekkefølgekrav til utbygger om utbygging av sykkelveg med fortau. | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekingen dette prosjektet gjelder er markert med gult. Strekingen er under regulering av privat utbygger, men planen har ikke rekkefølgekrav om bygging av sykkelveg med fortau. I tillegg til strekingen 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.

| | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Steinberget |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <ul style="list-style-type: none"> ● Gata skal få økt framkommelighet også på vinterstid gjennom utvidelse av fortau. ● I bratte partier etableres håndløper og sitteplasser ● Utbedring av kryssområdet |
| Prosjektutløsende: | Fortauene langs gaten er nedslitte og noen steder erodert på grunn av vann. På den ene siden av strekningen består fortauene av grus, som vannet har dannet tydelige spor i. Strekningen er i tillegg bratt, noe som medfører problemer under vinterforhold |
| Helhet/sammenheng: | <p>Er tiltaket en del av et vedtatt hovednett eller en større satsing i Miljøpakken? Vil tiltaket understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Overordnet mål om at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykling og gange ● Ni lokale delmål som skal bidra til å sikre mer miljøvennlig samferdsel og mobilitet ● Skal bidra til en mer effektiv arealbruk, mer attraktive bysentre og tettsteder som er tilgjengelig for alle, samt at det skal være lett å velge miljøvennlige transportmidler |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Hvordan bidrar tiltaket til oppfyllelse av nullvekstmålet (jf. byvekstavtalen 2023-29)? |
| Lokale delmål: | Bidrar prosjektet til lokale delmål? Beskriv hvilke delmål og <u>hvordan</u> det bidrar til måloppnåelse. |

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

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 32 | 2024 | 40% | |
| Merknad: | | | |

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

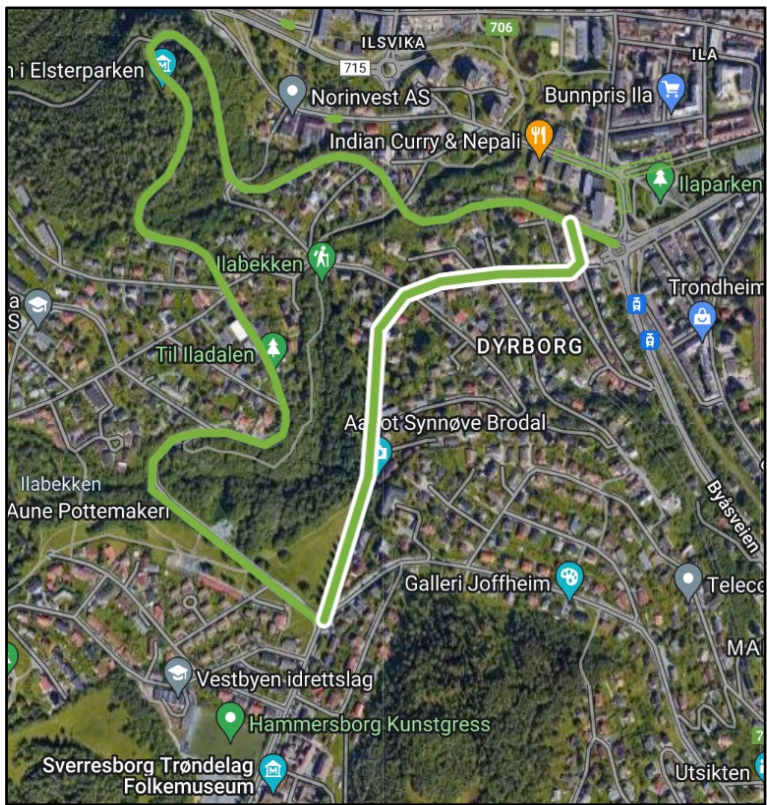
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 3 | 4 | 25 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |



| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | Snarveipakke 10 |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Bygging av følgende snarveier:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Snarvei ved Havsteinekra ● Snarvei ved Søndre Husebytun ● Snarvei ved Steindal skole ● Snarvei til Gjørtlervegen ● Snarvei Nordre Husebytun <p>Stiene har en total lengde på ca 0,9 km.</p> <p>Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytstandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.</p> |
| Prosjektutløsende: | Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier i nærheten av flere viktige målpunkt. God tidsbesparelse istedenfor å gå rundt vil være stor nytte for mange folk. |
| Helhet/sammenheng: | Snarveiprojektet er som oftest en del av en lengre gårute og bidrar til et sammenhengende attraktivt gånnett og kortere avstand mellom viktige reisemål. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for flere gående gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet <p>Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|----------------------------|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplan pågår |
| Forventet fremdrift: | Ferdig utbygging vår 2025. |
| Samordning andre tiltak: | - |

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| Usikkerhet i prosjektet: | Samtykke fra grunneiere |
|--------------------------|-------------------------|

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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*

| | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 12,5 | 2023 | 25 | | Forenklet | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

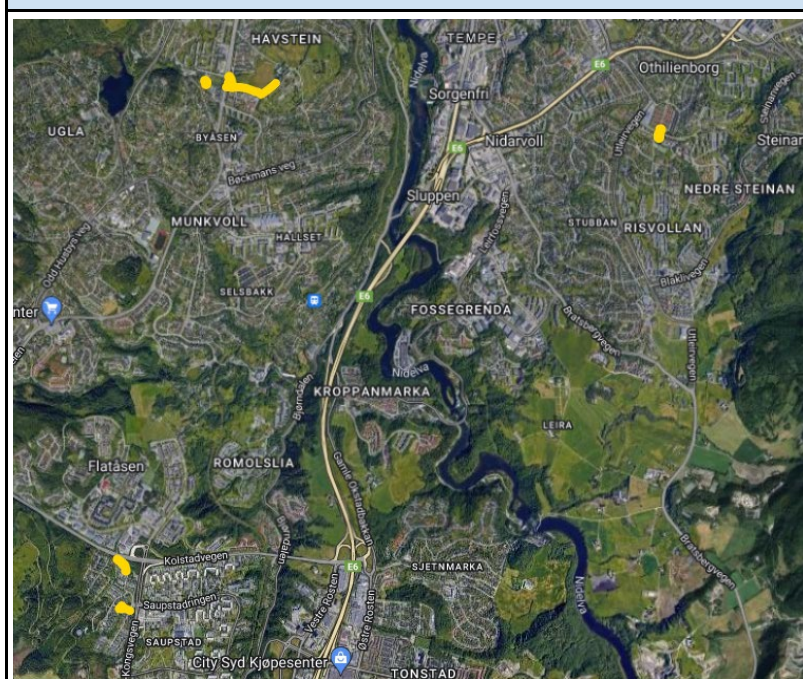
*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6,5 | 6 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Gule markeringer viser hvilke stier som er tenkt oppgradert. [Link kart.](#)

| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | Snarveipakke 11 |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Bygging av følgende snarveier</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Snarvei Gløttrenna ● Snarvei Riiser Larsens veg - Marienbergvegen (Sverresborg museum) ● Snarvei Sjetnemarka ballplass ● Snarvei Havstein kirkegård - Hoem trikkestasjon ● Snarvei Elgeseter park ● Snarvei Steindal skole ● Snarvei Tyholt <p>Stiene har en totallengde på ca 2,6 km.</p> <p>Tiltak på hver snarvei varierer etter hvor snarveien befinner seg. Dette er tiltak som utføres: Ny overbygning og toppdekke av grus, brøytstandard der det er mulig, håndløper i bratt terreng, drenering, belysning, trapper, benker og skilting.</p> |
| Prosjektutløsende: | Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier i nærheten av flere viktige målpunkt. God tidsbesparelse istedenfor å gå rundt vil være til stor nytte for mange folk. |
| Helhet/sammenheng: | Snarveiprojektet er som oftest en del av en lengre gårute og bidrar til et sammenhengende attraktivt gånnett og kortere avstand mellom viktige reisemål. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for at flere vil gå, gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet <p>Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil gå fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for gående.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Tiltak er i tråd med gjeldende reguleringsplaner |

| | |
|--------------------------|--|
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av byggeplan i 2025 og utbygging i 2025/2026 |
| Samordning andre tiltak: | Avklares nærmere i byggeplanfasen. To av snarveiene samordnes med oppgradering av lekeplasser på Tyholt og Steindal. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Samtykke fra grunneiere |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 29 | 2023 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

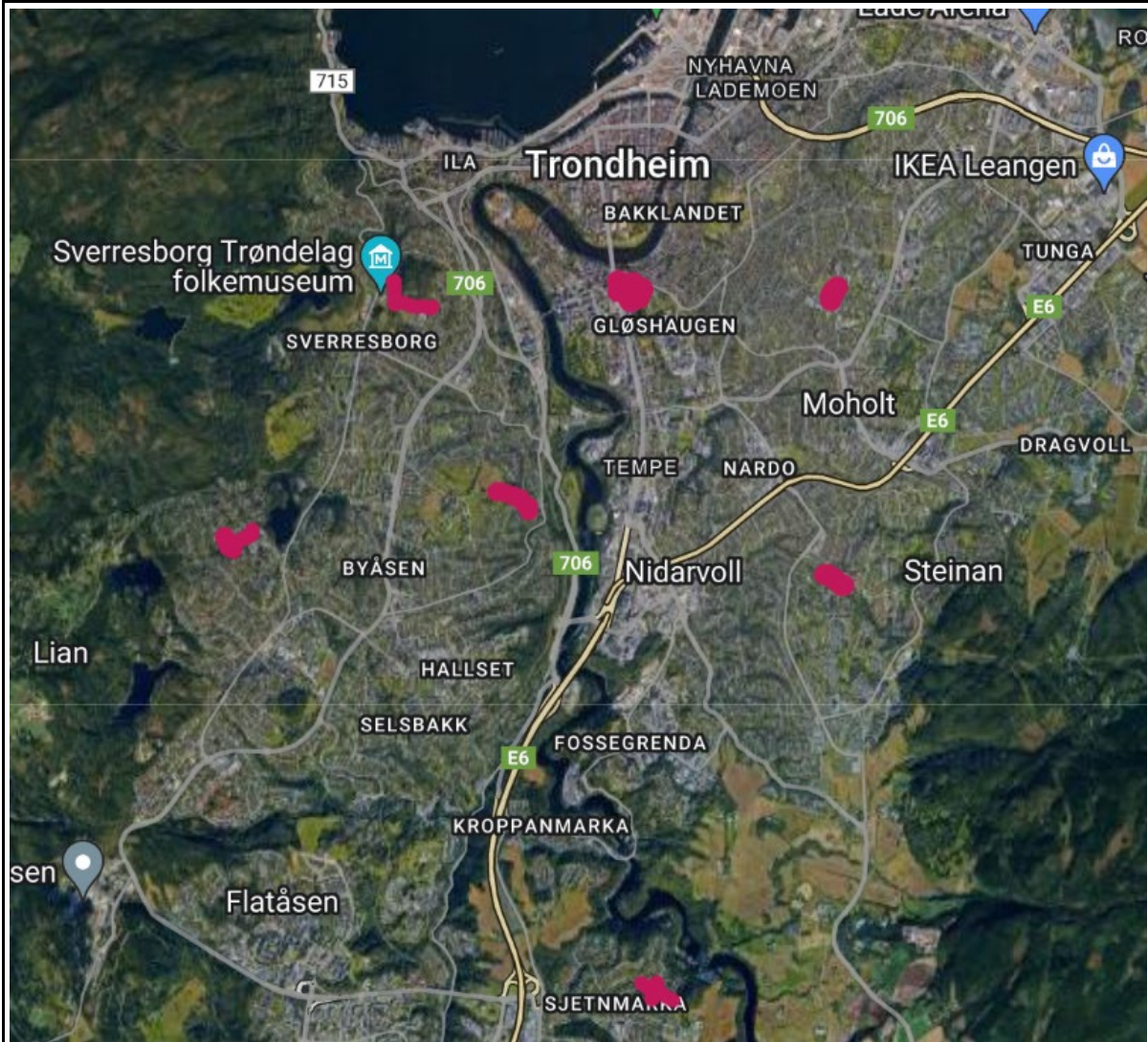
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | - | 29 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Rød markering viser hvor snarveiene som skal oppgraderes ligger.

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Mikkelvegen fortau |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Det skal etableres et fortau på 2,5 m bredde på den ene siden av vegen. Strekningen er ca 300 m lang. Vegen enveisreguleres i østlig retning. Det etableres reguleringslomme for buss i Øvre Sjetnhaugan i sammenheng med at bussens kjøremønster endres. Mikkelvegen får to nye plattformer for buss. Tiltaket skal utføres samtidig med utskifting av VA-ledninger i Mikkelvegen. |
| Prosjektutløsende: | Vegen har i dag kun tosidige smale fortau. Strekningen er en viktig skolevei hvor det også kjører kollektivtrafikk. Om vinteren legger det seg snø på fortauene slik at man må gå i veibanen. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen er nevnt i forslagslista til Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan for 2020-2024. Tiltaket er i tråd med Trondheim kommunes gåstrategi og Miljøpakkens mål. |
| Bidrag til nullvekstmålet | Tiltaket vil gjøre gange på strekningen mer attraktivt. Medvirkningsarbeidet har vist at dette er en bydel der det kjøres mye til lokale formål, som nærbutikken. Enveiskjøring og bedre gangtrasé vil føre til færre kjøreturer til lokale formål. |
| Lokale delmål: | Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål. <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging |
| Planstatus: | Komplett planforslag levert |
| Forventet fremdrift: | Vedtatt reguleringsplan i løpet av 2024. |
| Samordning andre tiltak: | Utskifting av VA-ledninger i Mikkelvegen |
| Usikkerhet i prosjektet | Fremdrift knyttet til grunnverv, økonomi/økte priser |

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

| | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 9,4 | 2021 | 40 | SAK PR 27/22 |
| Merknad: | | | |

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

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|---------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 0,5 | 1,7* | 7.2 | 30 | | |
| Prosjektfase: | | | | Bygging | | |
| Merknad: Midler forskuttet i SAK PR 27/22 | | | | | | |

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

Kommentert [1]: Usikker på hvor denne kommer fra

Kommentert [2]: Kan denne stå her som en placeholder, til vi har fått anslag fra Henning Larsen?



| | |
|-----------------|---------------------|
| Prosjektnavn: | HjemJobbHjem |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>HjemJobbHjem er et mobilitetskonsept opprinnelig utviklet av Kolumbus, men tilpasset Trondheimsområdet. Det driftes av Miljøpakken (Trondheim kommune, Mobilitets- og samferdselsenheten) og AtB. 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. Det foreligger også en konseptavtale mellom Miljøpakken, AtB og Kolumbus som regulerer bruken av konseptet.</p> <p>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), 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 tilknyttet virksomheten. Grad og metode for innstramming og måten det gjennomføres på planlegges i samarbeid med mobilitetsrådgivere i prosjektet fra Trondheim kommune.</p> |
| 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 nullvekstmålet: | Tiltaket har som mål å føre til 20 % reduksjon i bilandelen basert på reisevaneundersøkelser i bedriftene, i tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter. |
| Lokale delmål: | <p>Antall rekrutterte ansatte 2024: 4800 Antall rekrutterte ansatte 2025: 5600 Antall rekrutterte ansatte 2026: 6400 Antall rekrutterte ansatte 2027: 6400</p> <p>Prosjektet bidrar til følgende delmål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Driftsfase |
| Innspill til prosjektfase: | Driftsfase |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | - |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 32,8 | 11 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| | |
|-----------------|----------------------|
| Prosjektnavn: | Steintrøvegen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | I forbindelse med omlegging av busstrase skal Steintrøvegen oppgraderes. Det planlegges å legge busstrase til Steintrøvegen for å kunne forlenge linje 11 og fjerne linje 43, samt gi mulighet for regulering, pauseavvikling og sjåførbytte. Dagens snuplass utvides slik at det blir tilgjengelig areal for oppstilling av flere busser samtidig. Det skal også etableres hvilebod ved snuplassen. Dagens holdeplasser i Steintrøvegen flyttes. |
| Prosjektutløsende: | Steintrøvegen utløses på grunn av behov for snuplass og areal for oppstilling av flere busser samtidig. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket henger sammen med en forlenging av traseen for linje 11, slik at linje 43 (matebuss) kan legges ned. Dette vil føre til at flere får direktebuss til sentrum som vil gi et mer attraktivt kollektivtilbud. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket øker attraktiviteten, effektiviteten og tilgjengeligheten av Trondheims kollektivtilbud, noe som vil bidra til nullvekstmålet ved at flere velger å ta kollektivtransport i stedet for andre transportmidler, som for eksempel bil. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 9. Øke brukertilfredshet. <p>Dette gjøres ved å oppgradere holdeplasser, slik at de blir trafiksikre, effektive og universelt utformet, noe som vil føre til at flere velger å bruke bussen. Og det er en viktig brikke i AtBs planlagte hovedruteendring, noe som bidrar til et bedre kollektivtilbud.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging |
| Planstatus: | Endringene er innenfor reguleringsplanens intensjon og arealer for vegformål. |
| Forventet fremdrift: | Detaljplanlegging og utbygging i 2025. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Uforutsette forhold på byggested, uenighet med naboer og |

| | |
|--|---|
| | prisstigning som følge av verdenssituasjonen. Usikkerhet rundt behov og mulighet for midlertidig anlegg for å muliggjøre drift av snuplass og hvilebod frem til mars 2025. Avklares i løpet av juni. |
|--|---|

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 14 | 2025 | 40% | 2025 |

Merknad:

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

STYRINGSRAMME*

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

Merknad/ref til PR-saksnr:

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

FINANSIERINGSBEHOV

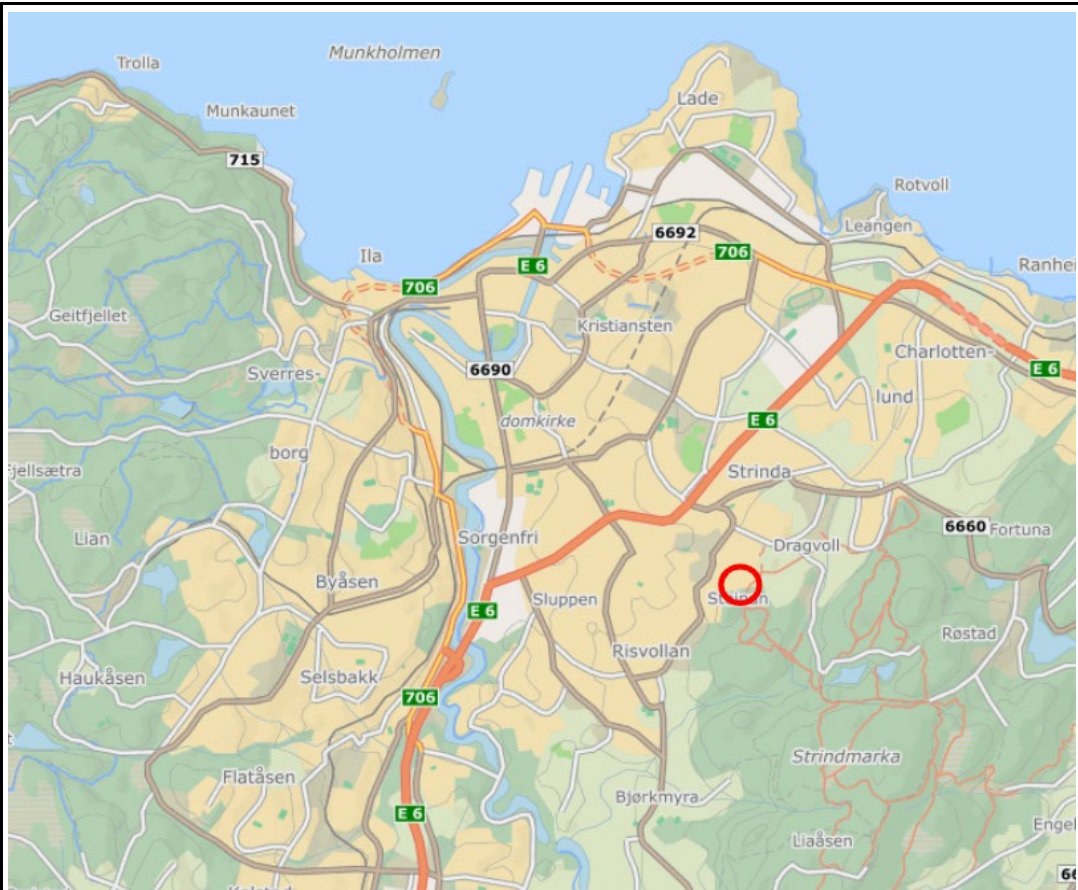
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | 14 | | | | |

Merknad:

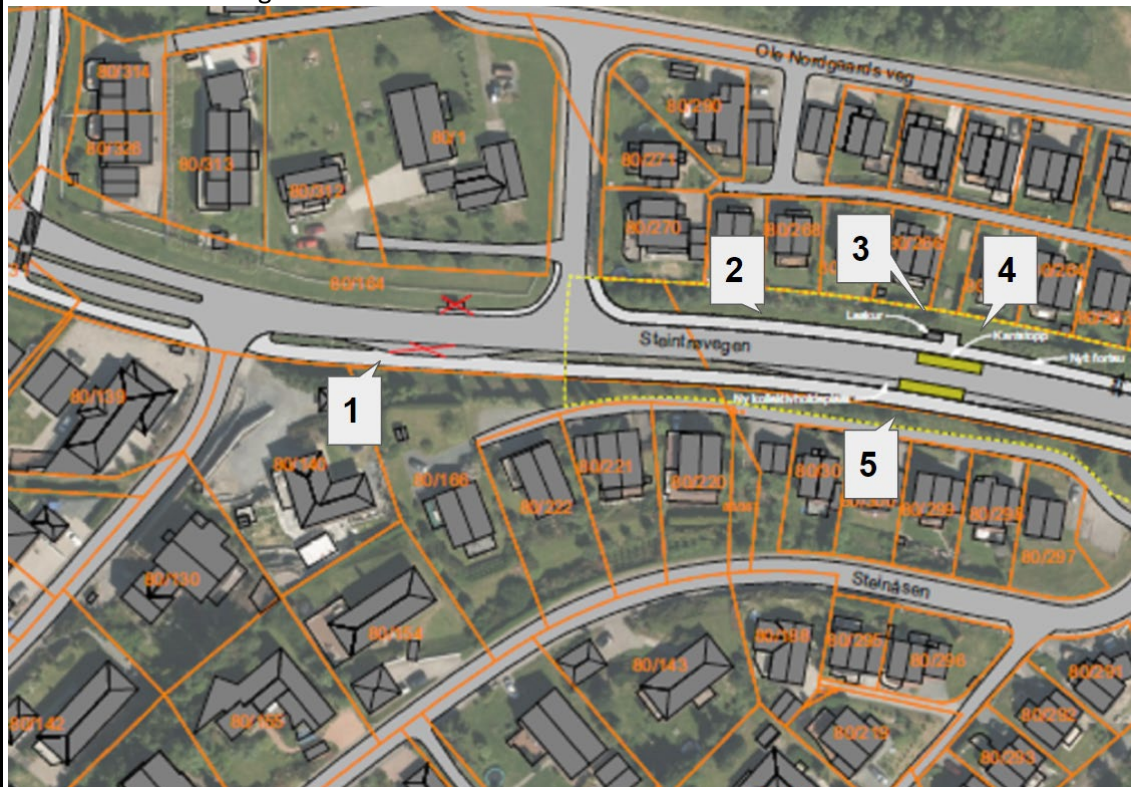
Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Kartutsnitt med plassering av tiltaket:

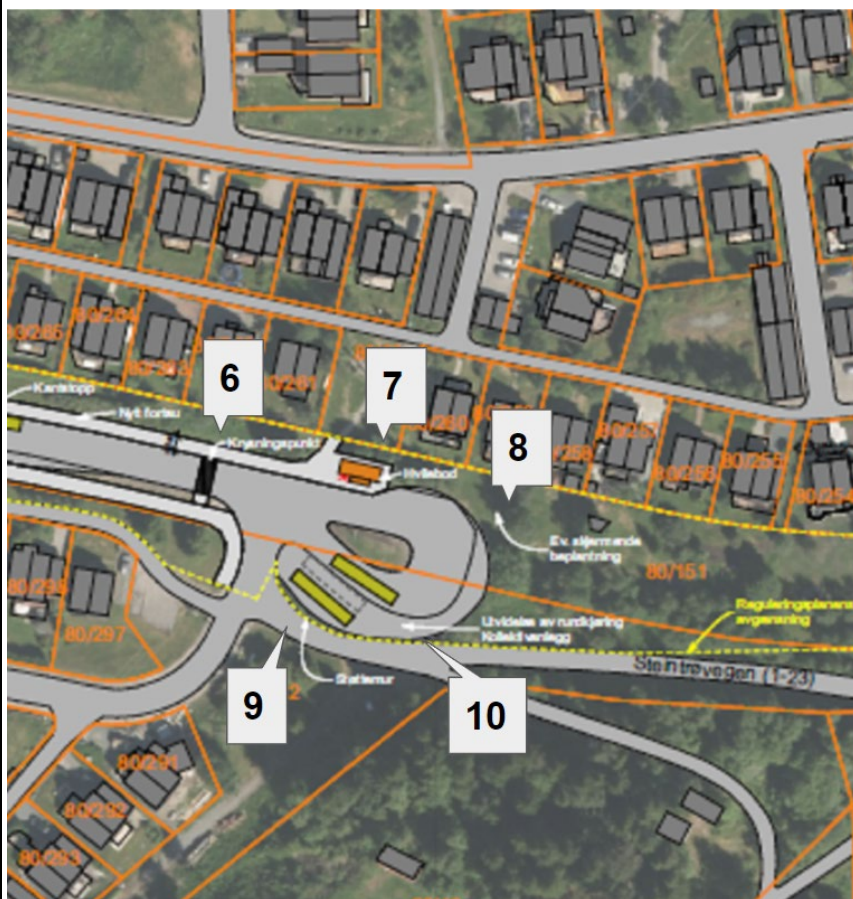


Skisser med forklaring av tiltaket:



- 1: Fjerning av dagens holdeplass
- 2: Nytt fortau

- 3: Leskur
- 4: Kantstopp
- 5: Ny kollektivholdeplass



- 6: Krysningspunkt
- 7: Hvilebod
- 8: Ev. skjermende beplantning
- 9: Støttemur
- 10: Utvidelse av rundkjøring

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Trikk infrastruktur (tiltakspakken) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--|-------------|------------|----------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|---------------------------|----------|
| Beskrivelse og omfang: | <p>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.</p> <p>Kostnader</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Deltilskudd</th> <th style="text-align: right;">Beløp 2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tilskudd til drift infrastruktur</td> <td style="text-align: right;">11,0 mill</td> </tr> <tr> <td>Tiltakspakken infrastruktur</td> <td style="text-align: right;">14,8 mill</td> </tr> <tr> <td>Vedlikeholdsbehov trikker</td> <td style="text-align: right;">5,4 mill</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tilskuddet til drift skal iht. avtale med Boreal indeksreguleres med indeks fra oktober 2024. Beløpet er antatt.</p> <p>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. I Boreals forslag for 2025 ligger bl.a. tiltak på strømforsyningsanlegget, ballastspor, skinner, sviller og bruer.</p> <p>Vedlikeholdsbehov trikker Boreal melder et behov for vedlikehold for å sikre at trikkene kan være i drift fram til nye trikker er på plass. Boreal er eier av trikkene og har vedlikeholdsansvaret, men spiller inn behovet for finansiering til Miljøpakken.</p> | Deltilskudd | Beløp 2024 | Tilskudd til drift infrastruktur | 11,0 mill | Tiltakspakken infrastruktur | 14,8 mill | Vedlikeholdsbehov trikker | 5,4 mill |
| Deltilskudd | Beløp 2024 | | | | | | | | |
| Tilskudd til drift infrastruktur | 11,0 mill | | | | | | | | |
| Tiltakspakken infrastruktur | 14,8 mill | | | | | | | | |
| Vedlikeholdsbehov trikker | 5,4 mill | | | | | | | | |
| Prosjektutløsende: | Et stort etterslep på vedlikehold av trikkens infrastruktur. Kartlagt av Rambøll i en egen rapport. Trikkevognene er 40 år gamle. | | | | | | | | |
| Helhet/sammenheng: | Trikken er en del av kollektivsystemet og frakter hvert år over 1 million passasjerer. | | | | | | | | |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Trikken er en miljøvennlig reisemåte, har mange passasjerer og er dermed en viktig del av kollektivtilbudet. | | | | | | | | |
| Lokale delmål: | Trikken bidrar til å øke miljøvennlige reiser, mer tilgjengelighet, ren luft og som et populært reisemiddel til økt brukertilfredshet. | | | | | | | | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Gjennomføring |
| Innspill til prosjektfase: | Gjennomføring |
| Planstatus: | |
| Forventet fremdrift: | - |
| Samordning andre tiltak: | Moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 31,2 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| | |
|-----------------|------------------------------------|
| Prosjektnavn: | Kjøpmannsgata, sykkeløsning |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Løsning ikke avklart på nåværende tidspunkt. Avhenger blant annet av områdeplan for nordøstre-kvadrant i Midtbyen. |
| Prosjektutløsende: | Kjøpmannsgata har i dag smale sykkelfelt og dårlige kryssløsninger. |
| Helhet/sammenheng: | Kjøpmannsgata er del av hovednettet for sykkel i Midtbyen og en viktig strekning for tilgang til Midtbyen og for reiser gjennom Midtbyen på sykkel. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bedre framkommelighet og trygghet for syklende fremmer sykling og bidrar til økt andel syklende. |
| Lokale delmål: | <p>Mål 1 og 2: Bedre sykkeltilrettelegging bidrar til at flere kan velge sykkel som transportmiddel noe som bidrar til redusert utslipp av CO₂ og større andel som velger miljøvennlige reiser.</p> <p>Mål 4: God tilrettelegging for sykkel gjør at det føles enklere og tryggere å bruke sykkel som transportmiddel og byen blir mer tilgjengelig for flere.</p> <p>Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres</p> <p>Mål 6: Å tilrettelegge for at flere velger sykkel til midtbyen bidrar til redusere svevestøv og utslipp fra bilbruk. Midtbyen er et område som i perioder har dårlig luftkvalitet.</p> <p>Mål 7: Å bidra til at flere velger sykkel istedetfor bil vil redusere støy som produseres av biltrafikk. Midtbyen er et område med mye støy og støyfølsom bebyggelse.</p> <p>Mål 9: Ved å bygge bedre sykkelinfrastruktur som flere føler seg trygge på å bruke bidrar til å øke brukertilfredsheten av Miljøpakke-tiltak.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Forprosjekt |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging |
| Planstatus: | Del av områdeplan nordøstre-kvadrant Midtbyen. |
| Forventet fremdrift: | Oppstart forprosjekt i løpet av våren 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Må samordnes og tilpasses tiltak i Midtbypakken og beslutninger |

| | |
|--------------------------|--|
| | rundt kjøremønster i Midtbyen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Politiske beslutninger om kjøremønster. Plan for nordøstre-kvadrant. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 30 | 2024 | 50% | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 5 | 10 | 10 | 5 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Lerkendal trinn 1 (Klæburuta delstrekning 13, 15 og 16A) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Dette er trinn 1 av utbedring av strekningen og vil etablere bedre løsninger i kryssene med Strindvegen og S.P. Andersens veg.</p> <p>Dette inkluderer bl.a. etablering av en rundkjøring med sykkelring på utside av rundkjøringen i kryss med S.P. Andersens veg (delstrekning 15), og sør for denne (delstrekning 16A).</p> |
| Prosjektutløsende: | 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. Gir bedre sammenhengende tilbud i kryss og kobler bedre mot eksisterende nett i endene. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Økt sykling gjennom standardheving av strekning med stort potensial for sykkelreiser. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Anbefalte tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål |
| Forventet framdrift: | Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2025 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2026 |
| Samordning andre tiltak: | Kan bygges ut uavhengig av andre prosjekter. |
| Usikkerhet i prosjektet | Ombygging av kryss med Strindvegen (delstrekning 13) er fylkesveg, og krever utbyggingsavtale. |

| 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): |
| 19,5 mill kr* | 2024 | +40 % / - 20 % | 2024 |
| Merknad: *Halvparten av tiltak meldt inn i HP 2024, trinn 1 gjelder kunn kryssområdene med noe tillegg. | | | |

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): | 3,5 | 3 | 13 | | | |

Merknad:

KART/PROSJEKTSKISSE

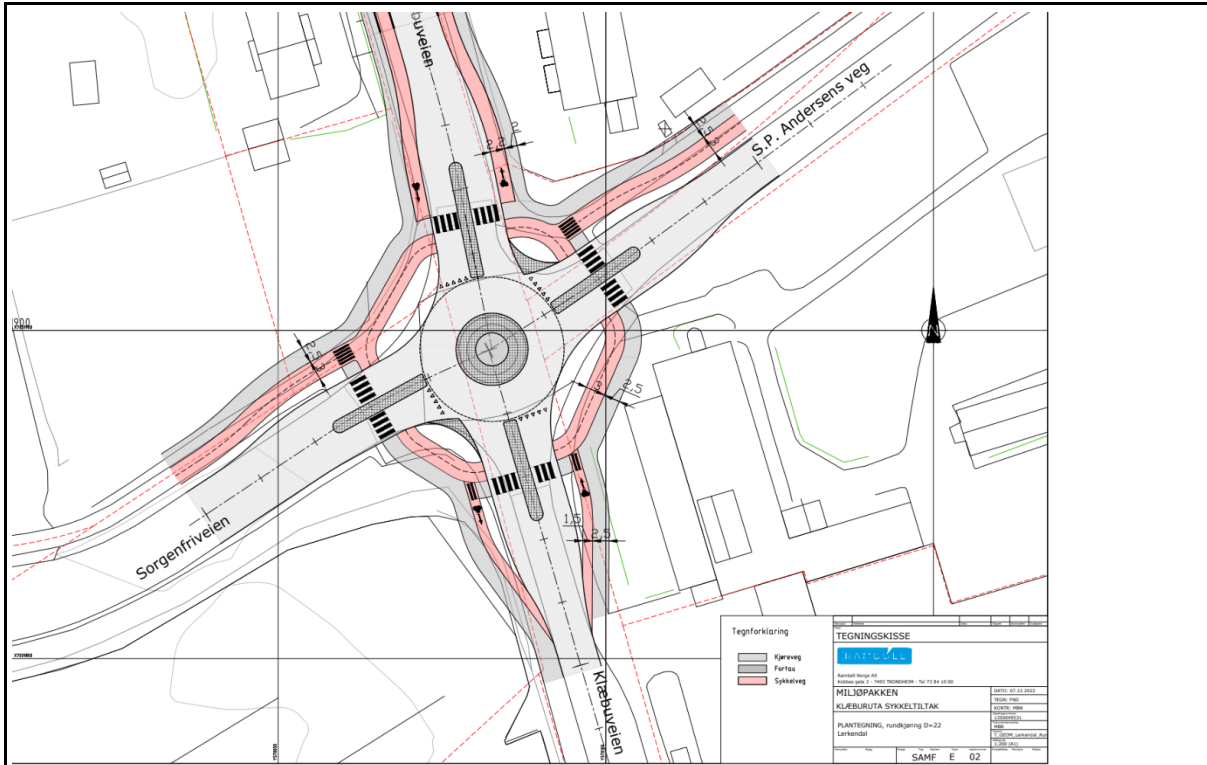


Delstrekning 13-16A i Planavklaring Klæburuta (konseptvalg arbeid)

13. Krysset Klæbuveien x Strindvegen

15. Krysset Klæbuveien x S.P. Andersens veg

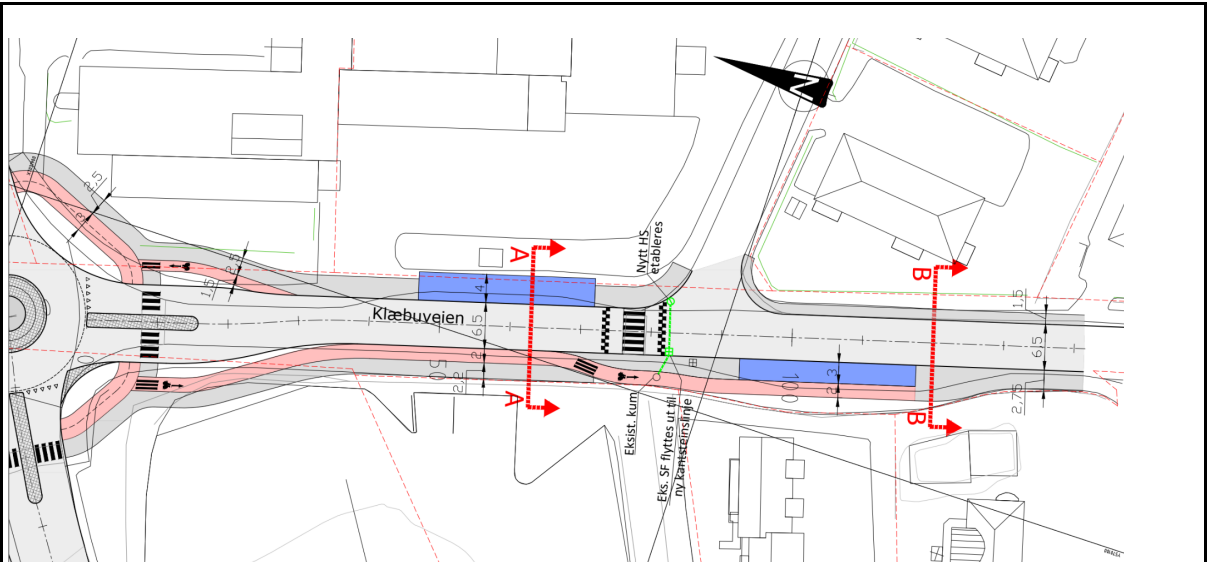
16A: 150 meter av delstrekning 16, Klæbuveien mellom S.P. Andersens veg og Øystein Møylas veg (hele strekning 16 går frem til Baard Iversens veg), for å koble tilbudet sammen med TS-prosjektet som bygger fortau i Klæbuveien sør for Øystein Møylas



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)

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Klæbuveien, Gløshaugveien-Vollabakken |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | |
| Prosjektutløsende: | Dagens løsning er ikke tilpasset ny regulert situasjon. Mangelfull tilrettelegging for syklende. Konflikt mellom gående og syklende. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen ligger på Klæburuta, som er den viktigste adkomsten for syklende fra sør til Midtbyen. Del av Campusområde for NTNU |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tilrettelegging for syklende og gående gir økt andel miljøvennlige trafikanter. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt i 2023 (campusplan NTNU) |
| Forventet fremdrift: | Bygges ut i trinn koordinert med NTNU 2025-2029. |
| Samordning andre tiltak: | Utbygging av NTNU campus ved Statsbygg. VA og Tensio. |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 45 | 2023 | 13% | 09.02.2024 | Anslag (svv-metode) | 2025 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 5 | 15 | 10 | 15 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Klæbuveien, Hans Osnes gt -Gløshaugveien |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Fortau utvides langs strekningen slik at vinterdrift er mulig. Dette gjør at gående og syklende separeres. Endring fra Sykkelfelt til sykling i blandet trafikk pga. lav ÅDT. |
| Prosjektutløsende: | Gående går i sykkelfelt fordi fortau er smale og ikke vinterdriftes. Mange konflikter mellom gående og syklende. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen ligger på Klæburuta, som er den viktigste adkomsten for syklende fra sør. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tilrettelegging for syklende og gående gir økt andel miljøvennlige trafikanter. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | utbygging |
| Planstatus: | bygging er i gang |
| Forventet fremdrift: | høst 2024/vinter 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Utføres sammen med utskifting av vann og avløp og strøm ved Tensio. |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

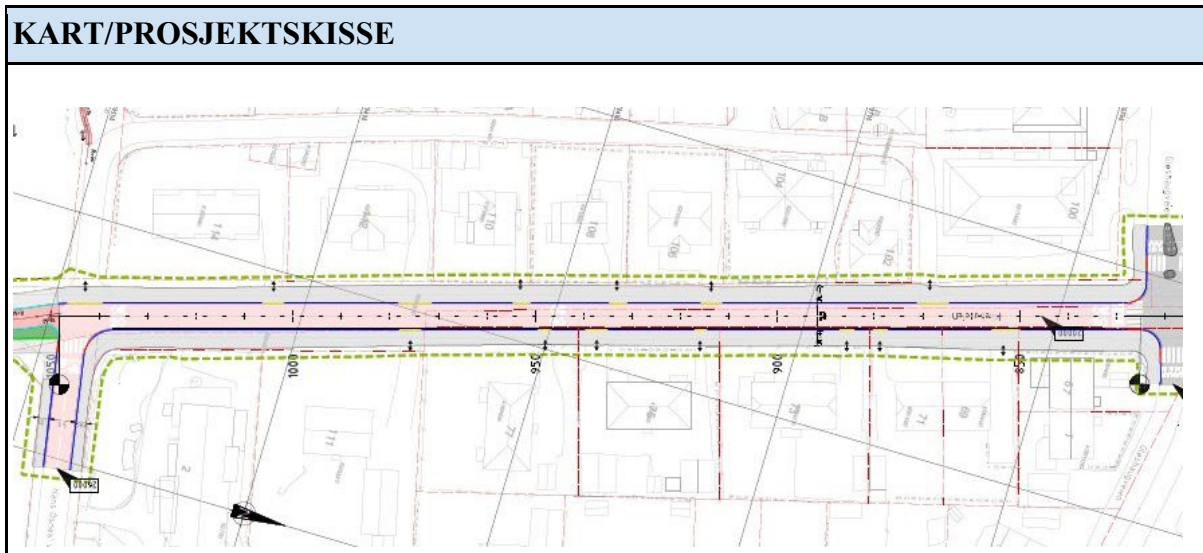
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|------------------------------------|------------------|--------------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 14,0 | 2023 | 10 | 30.06.2023 | Anslag (svv-metode) | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: PR 2/24 | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 4,8 | 9,2 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Stavne/Lerkendal - bru over Holtermanns veg |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Ny bro for syklende parallelt med dagens bro. Forbedring av kryssområdene mot Klæbuveien. |
| Prosjektutløsende: | Området har i dag svært mange gående og syklende som må dele areal på brua. Dette gir utrygghet og dårlig framkommelighet. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen er på Miljøpakkens kjernenett og kobler Byåsen, via Stavnebrua, til områder med mange arbeidsplasser, NTNU, St. Olavs med mer. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtatt 2023 |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan kan ferdigstilles i 2026. Bygging fra 2026/27. |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

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

**Utredningsestimert 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 | 2024 | 11 | 09.02.2024 | Svv-Anslag | 2025 |
| Merknad: | | | | | |

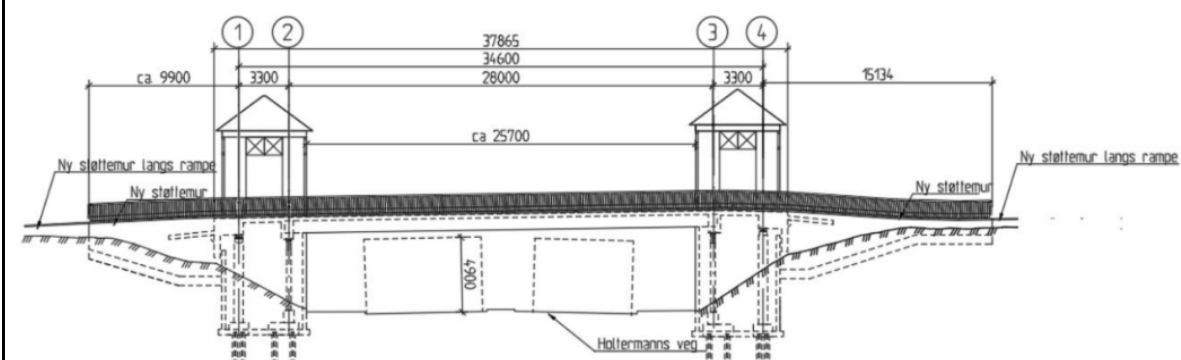
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

FINANSIERINGSBEHOV

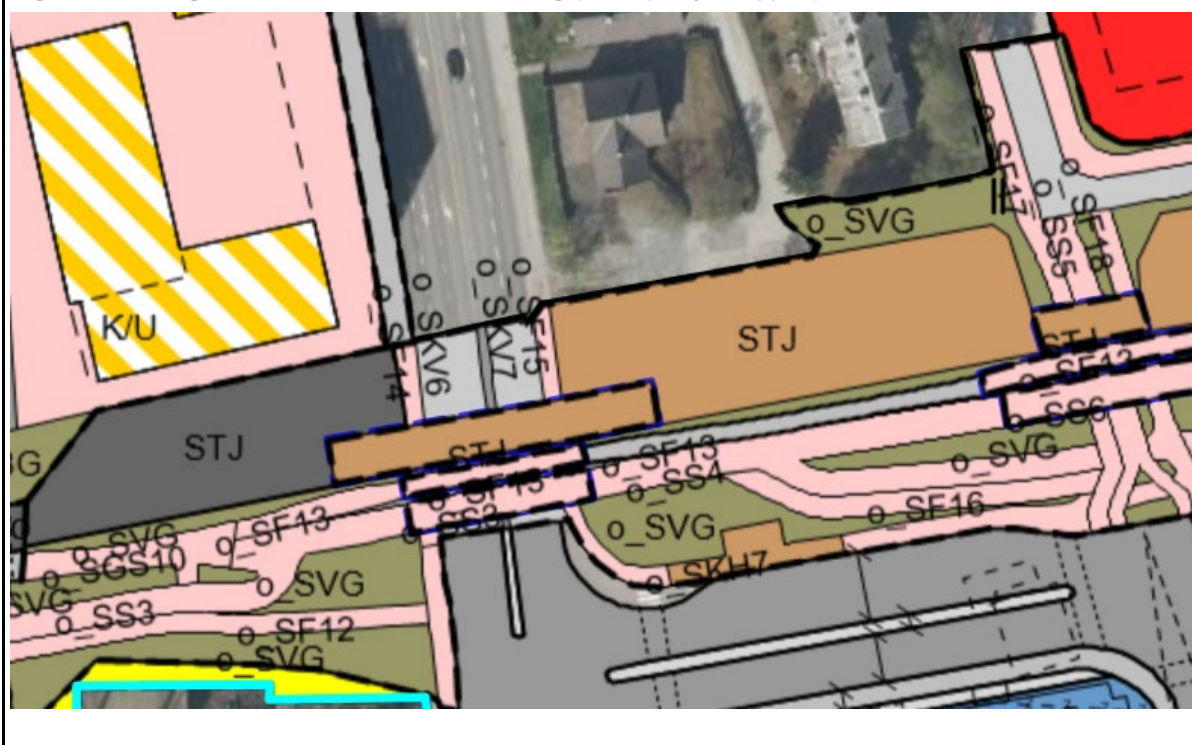
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | 6 | 15 | 25 | 4 | |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



Figur 1: Vertikalgeometri bru over Holtermanns veg (fra forprosjektrapport)



| | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Midtbypakke |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>En samlet satsning på Midtbyen for å sikre god framkommelighet for kollektiv, gående og syklende i Midtbyen og gi et mer attraktivt bymiljø.</p> <p>Aktuelle tiltak er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gjøre endringer i kjøremønster og signalanlegg for å gi god framkommelighet for kollektivtransport og fjerne flaskehalsar. - forbedre tilgjengelighet for syklende og gående i og gjennom midtbyen - minimere gjennomkjøring med bil <p>Ved å endre gatebruk og kjøremønster kan planlagte sykkelprosjekt forenkles og frigjøre midler til gjennomføring av denne pakken.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Det er i dag høy andel personbiler i Midtbyen, og en stor del av det er gjennomgangstrafikk. Det gir redusert framkommelighet for kollektiv. I tillegg er det barrierer, støy og stedvis utrygt og usammenhengende tilbud for gående og syklende, noe som gir redusert attraktivitet for de som går, sykler og oppholder seg i Midtbyen.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Midtbyen er blant regionens viktigste målpunkt for arbeid, handel og fritid og de fleste kollektivlinjer går gjennom Midtbyen.</p> <p>Det kan samtidig være aktuelt for Trondheim kommune å bruke kommunale midler til bylivstiltak i tilknytning til prosjektet.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Redusert personbiltrafikk og økt andel kollektiv, sykling og gange. |
| Lokale delmål: | Kan virke positivt på alle Miljøpakkens delmål. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Gatebruksplanen for Midtbyen ligger til grunn for pakken. Vedtak i sak om samferdselsplan for Trondheim vil kunne konkretisere hva som skal gjennomføres. |
| Forventet fremdrift: | Fortløpende fram til 2029 |
| Samordning andre tiltak: | Gateprosjekt i Miljøpakken og byromsprosjekt hos Trondheim kommune |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 350 | 2024 | 20 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 40 | 80 | 80 | 50 | 50 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| | |
|-----------------|-----------------------------|
| Prosjektnavn: | Mobilitetsrådgivning |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Kampanjer, aksjoner og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter.</p> <p><u>Skole</u> Prosjektet har et eget tiltaksområde rettet mot skoleelever. Dette blant annet med kampanjer i samarbeid med Trygg Trafikk. Denne delen av prosjektet jobber derfor med endring av reisevaner hos oppvoksende generasjon samtidig som det er fokus på trafiksikkerhet.</p> <p><u>Kampanje</u> Denne delen av mobilitetsrådgivningsprosjektet har ansvar for kortsiktige og langsiktige kampanjer i samarbeid med sekretariatet i Miljøpakken. Hovedhensiktene med kampanjene er reisevaneendring og omdømmebygging for Miljøpakken.</p> <p><u>Mobilitetsrådgivning</u> Rådgivning med fokus på vaneendring for å endre reisevaner. Dette utføres på individ og samfunnsnivå ut ifra behov i miljøpakkeområdet.</p> <p><u>Piggdekktilskudd</u> Årlig tilskuddsordning på høsten for alle innbyggere i miljøpakkeområdet som ønsker å vintersykle.</p> <p><u>Mobilt sykkelhotell/sykkelparkering</u> Mobilitetsrådgivere organiserer utlån av mobilt sykkelhotell/sykkelparkering. Det er behov for oppgradering av stativene.</p> |
| Prosjektutløsende: | Formålet med tiltaket er å redusere andelen som kjører bil til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samtidig gjøre Miljøpakken synlig, og gi den et godt omdømme. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en større satsning for å endre reisevaner for alle disse reisetypene. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket har som mål å bidra til 20% reduksjon i bilandelen. I tillegg til ikke direkte målbare signaleffekter som omdømmebygging |
| Lokale delmål: | <p>Gjennom de ulike delene av mobilitetsrådgivningsprosjektet så bidrar prosjektet til disse delmålene:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Øke brukertilfredsheten |

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

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

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | Olav Kyrres gt. |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Løsning for syklende i rundkjøring Olav Kyrres gt. |
| Prosjektutløsende: | Det er i dag ikke en separat løsning for sykkel i krysset/rundkjøringen. Utrygge forhold for syklende. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket ligger på en hovedrute inn mot Trondheim sentrum fra sør. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bedre tilrettelegging og helhet i tilbudet for syklende gir økt andel syklende. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling, |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging og utbygging |
| Planstatus: | krever sannsynligvis regulering |
| Forventet fremdrift: | . |
| Samordning andre tiltak: | Må sees i sammenheng med tiltak i Elgester gate og resten av Olav Kyrres gate. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Sammenheng med Elgeseter gt. og busstilbud fra 2029 |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 15 | 2024 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Prosjektnavn: | Persaunveien, del 1 |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Etablere 550m sykkelveg med fortau langs dagens vei. Fra Fernanda Nissens veg til Thonning Owesens gate. |
| Prosjektutløsende: | Dagens løsning separerer ikke mellom gående og syklende og har stedvis smale fortau og manglende løsninger i kryss. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen binder Bromstadruta med Innherredsveien og flere parallelle sykkelruter der. Strekningen er en delstrekning på Persaunveien som går fra Innherredsveien til Tyholtveien. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bedre framkommelighet og trygghet for syklende og gående gir flere syklende og gående. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplan reguleringsplan |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplan vedtas i 2025 |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan ferdig 2026. Oppstart bygging 2026/27. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Erverv |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 135 | 2021 | 13% | 2022 |
| Merknad: Anslag for hele strekningen på 1,5 km. | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

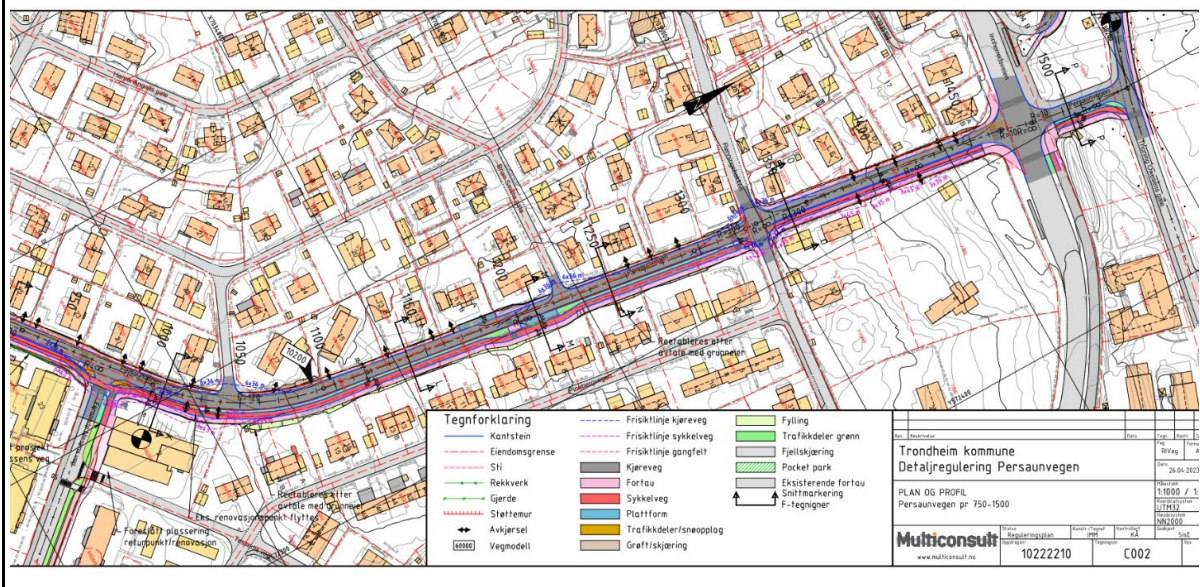
FINANSIERINGSBEHOV

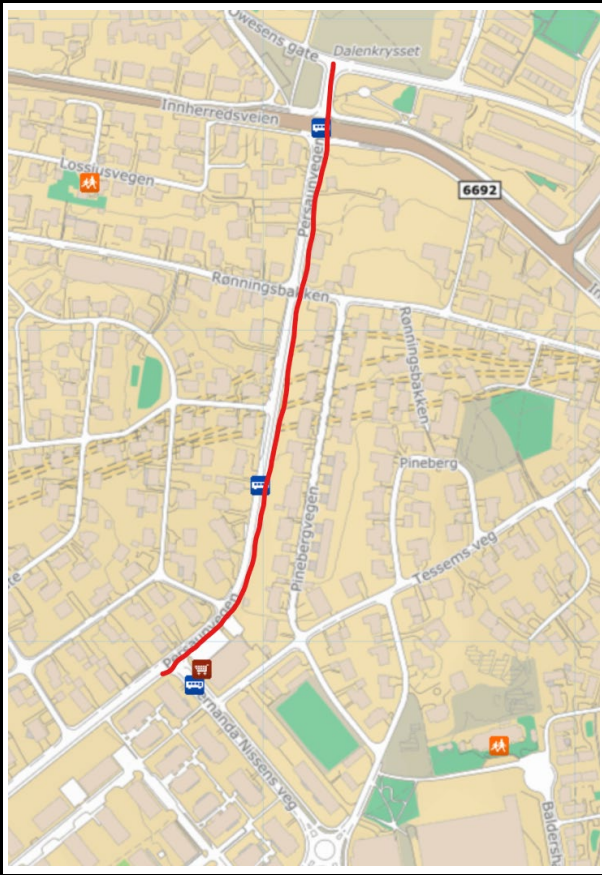
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 6,5 | 4 | 6 | 30 | 30 | |

Merknad: Antatt behov for delstrekning. Nytt anslag gjennomføres våren 2025

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE





| | |
|-----------------|-----------------------------|
| Prosjektnavn: | Brundalsforbindelsen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Dette prosjektet gjelder del 1 av den regulerte forbindelsen, fra omkjøringsvegen til avkjøring Granåsen gård østre.</p> <p>Prosjektet omfatter vegforbindelse for buss og bil, og forbindelser for syklende og gående.</p> |
| Prosjektutløsende: | Brudalen og Jakobsliområdet 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: | <p>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.</p> <p>Tiltaket vil gi Midtbyen et mer finmasket og attraktivt gangnett.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Sikrer en ny og effektiv forbindelse for Buss og sykkel. |
| Lokale delmål: | |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplanlegging startet |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan i 2024 og 2025 Utbygging fra 2025/2026 |
| Samordning andre tiltak: | Avklares nærmere i detaljplanleggingsfasen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Privat delfinansiering, erverv og utbyggingsavtaler. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 830 | 2023 | 20 % | 2024 |
| <p>Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken ** PS 0113/23 ble vedtatt av Trondheim kommune 18/4- 23</p> | | | |

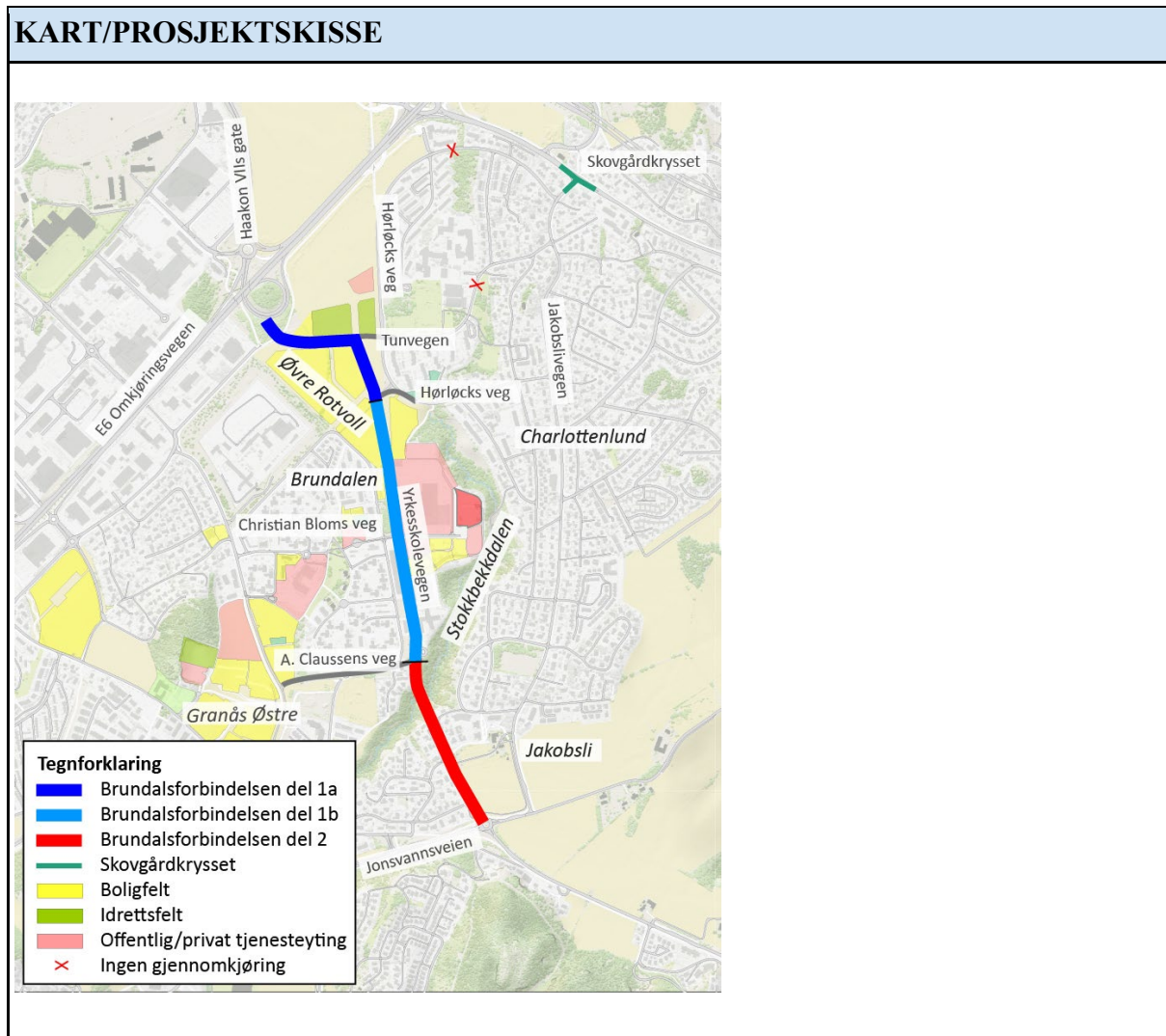
*Utredningsestimert fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 712 | 2024 | 10 | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 10 | 100 | 250 | 250 | 102 | |
| Merknad: * 50% kostnadsdeling mellom Trondheim kommune og Miljøpakken | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--------------------------------|
| Prosjektnavn: | Johan Tillers vei del 2 |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Kontaktutvalget vedtok 19/4 at alternativ 1 (veg i dagen) legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2.</p> <p>Tiltaket omfatter ombygging av vegen og påkobling til E6, etablering av gang- og sykkelvegforbindelser, mulig undergang for myke trafikanter og støyskjerming langs vegen. Strekningen er ca. 500 m lang.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Heimdal er et område som i dag har mye biltrafikk. I tråd med overordnede planer og strategier skal Heimdal sentrum i fremtiden utvikle seg med bymessig fortetting. For at det skal være lett å reise miljøvennlig og attraktivt å oppholde seg i Heimdal sentrum er det behov for å avlaste Heimdal sentrum for gjennomgangstrafikk med en mer effektiv kobling til hovedveg via Johan Tillers veg del 2. Dette vil også gi en kortere veiforbindelse mellom Heimdal sentrum og Tiller, noe som gir nye muligheter for gode bussforbindelser mellom de to stedene.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Johan Tillers vei del 1 ble ferdigstilt i november 2018. Utbyggingen inkluderte ny tofelts kjøreveg med fortau mellom Heimdalsvegen og Industriveien, kulvert under Dovrebanelen og ny rundkjøring i Industriveien. Ved å etablere Johan Tillers vei del 2 fullføres vegforbindelsen mellom Heimdal og Tiller.</p> <p>For å oppnå mindre biltrafikk og et mer attraktivt Heimdal sentrum må dette prosjektet sees i sammenheng med Tiltakspakke Heimdal.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Statens vegvesen har på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommune gjennomført trafikkberegninger med Regional transportmodell (RTM) for å belyse effekt på nullvekstmålet. Resultatet fra beregningene tyder på at Johan Tillers vei del 2 kan gi noe nedgang i kjørte kilometer som betyr positiv effekt på nullvekstmålet. Men samtidig viser beregningen en økning i antall bilturer på bekostning av antall turer til fots, med sykkel og kollektiv.</p> <p>Det er derfor viktig at prosjektet legger til rette for attraktive løsninger for gående og syklende som vil påvirke nullvekstmålet i positiv retning.</p> |
| Lokale delmål: | <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp. Dersom prosjektet lykkes med å skape færre kjørte km, vil det totalt sett også bli lavere utslipp i Trondheim. 2. Økning i miljøvennlige reiser. |

| | |
|--|--|
| | <p>Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau og kortere bussforbindelse vil trolig antall miljøvennlige reiser øke.</p> <p>3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig. Ved å etablere sammenhengende forbindelser med sykkelveg og fortau vil det bli enklere og mer attraktivt å reise miljøvennlig.</p> <p>4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder. Heimdal sentrum vil bli mer tilgjengelig for syklende og gående og trolig også for kollektivreisende dersom biltrafikken i Heimdal sentrum reduseres.</p> <p>5. Redusere trafikkulykker Bedre tilrettelegging for gående og syklende vil bidra til å redusere antall trafikkulykker. Lavere trafikkmengde i Heimdal sentrum vil bidra til færre trafikkulykker der.</p> <p>6. Overholde krav til luftkvalitet. Luftkvaliteten i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken der.</p> <p>7. Redusere trafikkstøy. Trafikkstøyen i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken der.</p> <p>8. Grønn og effektiv næringstransport. Etablering av JT2 vil gi kortere vei mellom flere destinasjoner for næringstransport som da vil bli mer effektiv.</p> <p>9. Øke brukertilfredshet Brukere av JT2 som får bedre gang og sykkeltilbud og mer effektiv veg vil trolig også øke. Brukertilfredsheten i Heimdal sentrum vil øke dersom det blir færre biler der og bedre tilrettelegging for gående og syklende.</p> |
|--|--|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket krever reguleringsplan. Usikkert om tiltaket krever konsekvensutredning. |
| Forventet framdrift: | Forventet ferdigstillelse av reguleringsplanen i 2026. Byggeplanlegging, grunnerverv i 2027 - 2029. Oppstart bygging tidligst i 2029. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak må trolig koordineres med VA prosjekt og Tiltaksplan Heimdal. |
| Usikkerhet i prosjektet | Flere boliger må rives for å få etablert JT2. Dette er inngripende for mange folk og en usikkerhet for fremdriften i prosjektet. I løpet av reguleringsplanfasen vil en avdekke flere usikkerheter både til framdrift og økonomi. |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 274 * | 2023 | 25 | 2025 |

Merknad:

*TRFK gjennomførte prosjektutvikling og anslag i april 2023.

Sak 1324 i KU 19/4 -2024: Det ble vedtatt en styringsmål på 261 mill og var basert på anslaget.

Anslaget inkluderte ikke midler til prosjektutvikling og reguleringsplanarbeid som nå er inkludert i oppgitt styringsmål.

**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

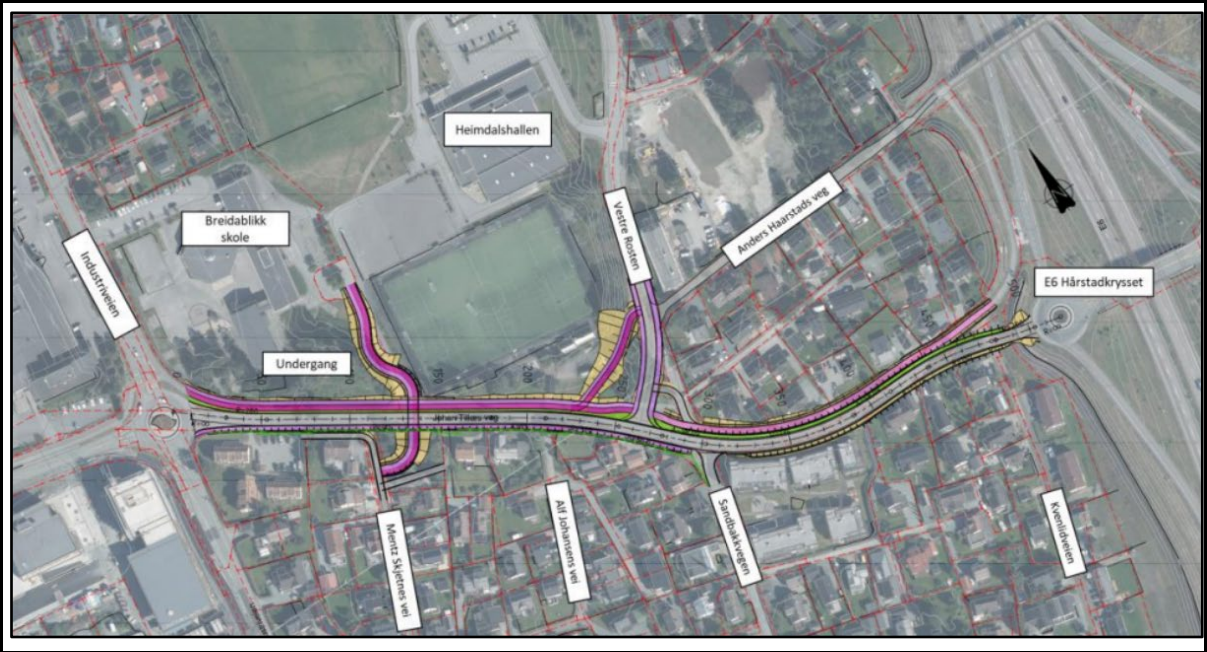
| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| | | | | | | |
| Beløp (mill): | 4 | 5 | 3 | 40 | 40 | 30 |

Merknad:

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

| |
|--|
| |
|--|



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Tiltak for sammenhengende sykkelnett på Kv |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Punkttiltak i sykkelnettet |
| Prosjektutløsende: | Behov for å forbedre uoversiktlige og utrygge punkt i sykkelnettet. |
| Helhet/sammenheng: | For å sørge for at det allerede utbygde sykkelnettet har god sammenheng og fremkommelighet er det nødvendig å se på tiltak for å redusere punkt som oppleves som hull eller mangler i tilbudet. Prosjektet skal konsentrere seg om punkttiltak som utbedring av kryss, forbedret oppmerking, skilting av sykkelruter, enklere systemskifter og lignende, i det eksisterende sykkelnettet. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket skal bidra til å øke trygghetsfølelsen og komforten ved sykling. Dette bidrar til at flere vil være komfortable med å velge sykkel som transportmiddel. |
| Lokale delmål: | Mål 1 Redusere utslipp av Co2 Mål 2 Flere reiser miljøvennlig. 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: | |
| Innspill til prosjektfase: | |
| Planstatus: | |
| Forventet fremdrift: | Forløpende kartlegging, planlegging og gjennomføring 2025-2029 |
| Samordning andre tiltak: | Koordinering med TRFK og SVV i kryss med ulik vegeierskap |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 5 | 15 | 15 | 15 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Brøsetvegen nord, fra Brøsetjordet til Gildheim |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | 1100 meter lang strekning med sykkeltiltak langs Brøsetvegens østside. |
| Prosjektutløsende: | Strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende og denne strekningen er blant annet skolevei og viktig vei til idrettsanlegg. Kvaliteten på dagens tilbud er varierende - fra fraværende tilbud for syklende til GS-veg. Målet er å sikre et sammenhengende hovednett for sykkel som gir god framkommelighet for syklister og gående, og som oppleves trygt og trafikksikkert for alle. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Strekningen vil koble seg mot Brøsetjordet hvor det planlegges sykkelveg med fortau (privat utbygger) og strekningen vil også koble seg mot Bromstadruta og Malvikruta og Ranheimsruta. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og samtidig gjøre bilbruk noe mer tungvint gjennom implementering av envegskjøring. Tiltaket bidrar til å sannsynligvis øke andelen syklister og fotgjengere. |
| Lokale delmål: | Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å 5. Redusere trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre framkommelighet enn tidligere. |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling, forprosjekt ferdig våren 2024. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket krever ny reguleringsplan. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Regulering i 2025-2026 Byggeplanlegging og grunnerverv i 2027 -2028 Bygging i 2029-2031 |
| Samordning andre tiltak: | Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefasen vurderes under byggeplanleggingsfasen. |

| | |
|--------------------------|--|
| Usikkerhet i prosjektet: | Reguleringsplanprosessen vil avdekke eventuelle usikkerheter. Det er kjent at tiltaket krever og grunnervvervsprosess som er en stor usikkerhet i forhold til både fremdrift og økonomi. |
|--------------------------|--|

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 92 | 2023 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

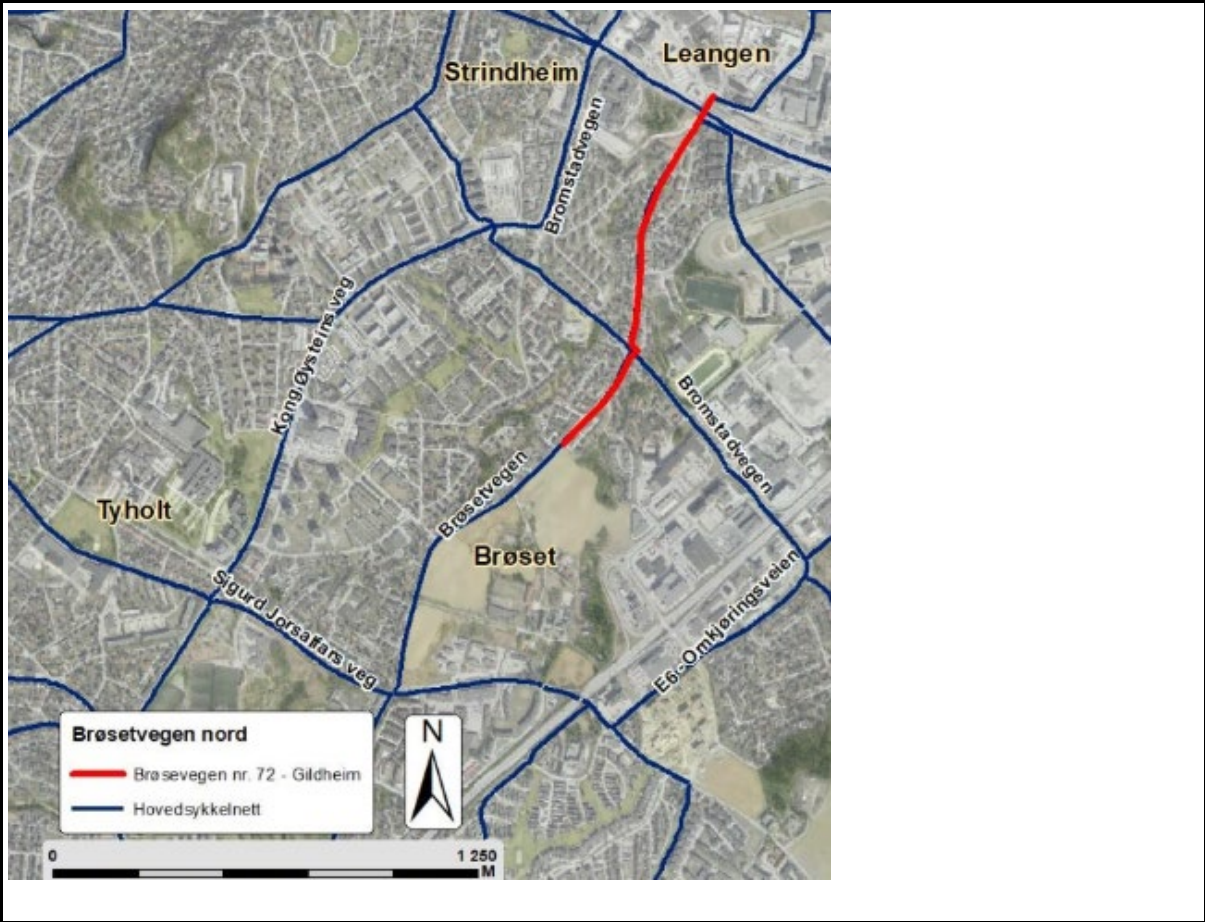
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 3,5 | | 11,5 | 12,0 | 65 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Brøsetvegen sør (fra krysset Henrik Ourens veg /Brøsetvegen til krysset Sigurd Jorsalfars veg /Brøsetvegen) (fra krysset Frode Rinnans veg / Brøsetvegen til Strinda kirke) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Sykkelveg med fortau langs Brøsetvegens østside. 270 m fra krysset Henrik Ourens veg /Brøsetvegen til krysset Sigurd Jorsalfars veg /Brøsetvegen. 350 m fra krysset Frode Rinnans veg / Brøsetvegen til Strinda kirke. |
| Prosjektutløsende: | Strekningen er en del av hovednett for sykkel og har ikke separate løsning for syklende og gående. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for en god del. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. I tillegg til disse delstrekningene planlegges det sykkelveg med fortau langs Brøsetjordet (privat utbygger) og fra Brøsetjordet og til Bromstadvegen (MP). Strekningen kobler seg også mot Brøsetruta og Bromstadruta med samme løsning. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. |
| Lokale delmål: | 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplan ble vedtatt 4. april 2024 (sak PS 0050/24) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og grunnerverv og bygging |
| Planstatus: | Reguleringsplanen ble vedtatt i april 2024. |
| Forventet fremdrift: | Byggeplanlegging og grunnerverv i 2025-2026 Utbygging: 2026-2027 |
| Samordning andre tiltak: | Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes under byggeplanfasen. Dette avhenger blant annet av framdrift i tilgrensende prosjekter (Brøsetruta/Sigurd Jorsalfars veg). |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 34 | 2021 | 40% | 2022 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 42 | 2023 | 11% | 23. mai 2023 | SVV | 2025 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 8,5 | 3 | 16 | 18,5 | | |
| Merknad: Indeksjustert til 46 millioner 2025-kr | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Brøsetruta (del 1-3) Nordahl Bruns veg - Harald Bothners veg |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | 300 meter sykkelveg med fortau, samlet eller separert fra Nordahl Bruns veg til Harald Bothners veg. På ca 65 meter er det sykling mot envegskjøring for å begrense inngrep i privat areal (hager og kirke). |
| Prosjektutløsende: | Strekningen mangler i dag tilrettelegging for syklende og denne strekningen er en viktig forbindelse til skoler og idrettsanlegg. Ifølge kvalitetskartleggingen er strekningen definert som komfortabel for en god del. Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. I tillegg til denne strekningen planlegges det ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring. |
| Lokale delmål: | Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafiksikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Grunnerverv og utbygging |
| Planstatus: | Byggeplanlegging pågår |
| Forventet fremdrift: | Ferdig med grunnerverv i 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket skal samordnes med VA- prosjekt |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|-----------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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*

| | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 20 | 2022 | 10 | 08.05.2023 | SVV metode | 2024 |

Merknad/ref til PR-saksnr:

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

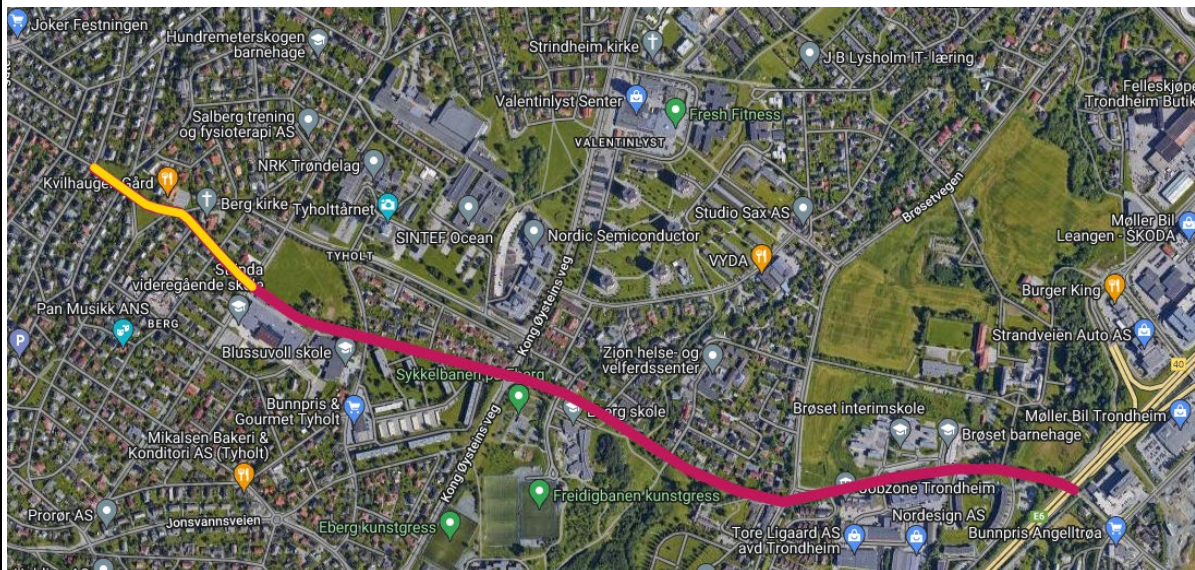
FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6 | 3 | 12,7 | | | |

Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 21,7 millioner

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Oversiktskart. Strekningen er markert med gult. I tillegg til strekningen dette prosjektet gjelder er det to andre planer 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.

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Brøsetruta (del 5-6) (Lillebergvegen - Brøsetvegen) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>900 meter med sykkelveg med fortau, samlet eller separert. delt inn i to delparseller: Lillebergvegen - Kong Øysteins veg og Kong Øysteins veg - Brøsetvegen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen som gir bedre forhold for myke trafikanter.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>På strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er det i dag kun fortau og sykling i blandet trafikk.</p> <p>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.</p> <p>Strekningene inngår i skoleveg til Eberg skole, Blussuvoll ungdomsskole og Strinda videregående skole.</p> <p>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 en god del". Men for at tilbudet skal bli godt nok for alle må trygghet og fremkommelighet forbedres.</p> |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen inngår i vedtatt hovednett for sykkel. Sammen med andre delstrekninger vil man ved ferdig utbygd anlegg ha ca 2,3 km sammenhengende sykkelveg med fortau fra Blussuvoll til Angelltrøa. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket fremmer nullvekstmålet ved å øke attraktiviteten for myke trafikanter og en antar at flere vil gå og sykle. Samtidig blir det noe mer tungvint å bruke bil gjennom implementering av envegskjøring. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafiksikkert å bruke for spesielt syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket bidrar til |

| | |
|--|--|
| | løsninger som er universelt utformet og lett å bruke for flest mulig. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det skal etableres løsninger som er trafikk sikre. 9. Øke brukertilfredshet spesielt på sykkel fordi det blir mye bedre fremkommelighet enn tidligere. |
|--|--|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|-------------------------------|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Grunnerverv og utbygging |
| Planstatus: | Byggeplanlegging pågår |
| Forventet fremdrift: | Ferdig med grunnerverv i 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Samordning med VA prosjekt. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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*

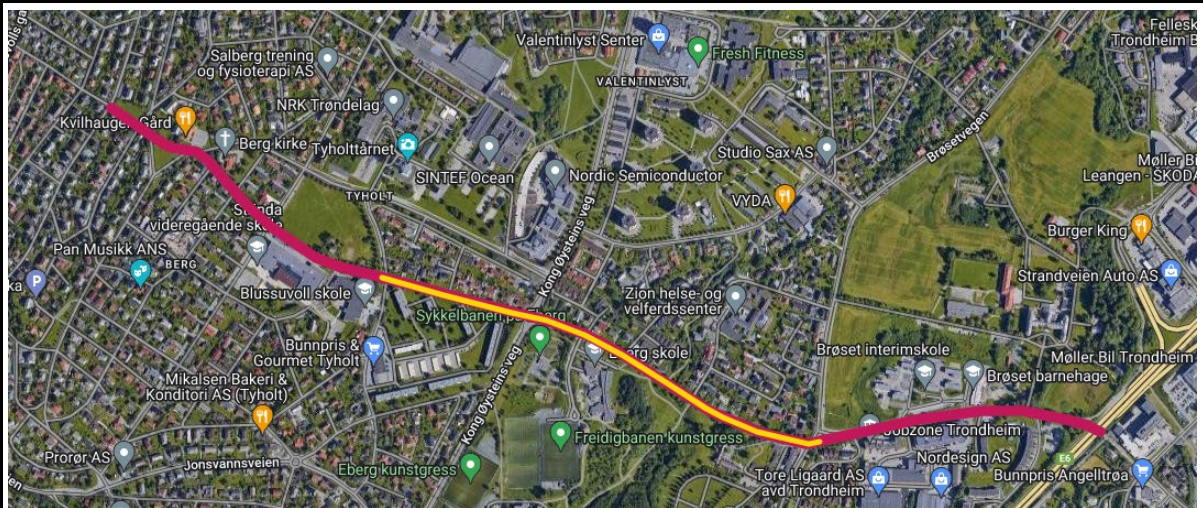
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 68.5 | 2022 | 10 | 08.05.2023 | SVV metoden | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 11,5 | 9 | 40 | 13,8 | | |
| Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 74,3 millioner | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |



Oversiktskart. Strekingen er markert med gult. I tillegg til strekingen dette prosjektet gjelder er det to andre planer 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.

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Prosjektnavn: | Bru Rosenborgbassenget |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det planlegges ny bru for gående og syklende mellom TMV-odden og Dyre Halses gate. To alternativer for plassering (se figur nederst) vurderes. Alternativ som velges besluttes gjennom politisk sak i 2024.</p> <p>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.</p> |
| 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 sykkelveg i forslag til ny kommuneplanens arealdel. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til økt andel syklende og gående fordi dette gir en kortere avstand mellom mange viktige målpunkt. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket bidrar til å nå Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser fordi en antar at flere vil sykle og gå. 3. Senker terskelen for å reise miljøvennlig fordi det skal etableres et anlegg som er enkelt og trafikksikkert å bruke for gående og syklende. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder fordi tiltaket gir kortere avstand mellom viktige målpunkt. 5. Reduserer trafikkulykker fordi det etableres en løsning som er trafikksikker og adskilt fra biltrafikk. 9. Øke brukertilfredshet spesielt fordi det etableres en ny og kortere forbindelse mellom viktige målpunkt. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) inkl. plan- og designkonkurranse. |
| Planstatus: | Reguleringsplanarbeid pågår |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplanarbeid inkl plan- og designkonkurranse i 2025 Byggeplan: 2026-2028 Utbygging: 2029-2030 |

| | |
|--------------------------|--|
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv og avklaring om medfinansiering fra i forbindelse med rekkefølgekrav i kommunedelplan for Nyhavna. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 77 | 2020 | -30%/+50% | 2021 |
| Merknad: indeksjustert til 2025-kr, 88 millioner. | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6 | 4.8 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 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.

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Øvre og Nedre Bakklandet (Klæburuta del 4 og 6) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Nye dekker i gate og fortau. Brederer fortau og innstramming av kryss. Tydeliggjøring av ulike soner. |
| 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: | Strekningen er en del av det prioriterte hovednettet for sykkel, Klæburuta. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bedre framkommelighet og trygghet for syklende og gående, t |
| Lokale delmål: | Bidrar til bedre tilgjengelighet (Universell utforming), reduserer ulykker og konflikt gjennom bedre soneinndeling, dekker og innstramming av kryss. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplan ferdig. Oppstart bygging i 2024. |
| Forventet fremdrift: | Ferdig bygget sommer 2026. |
| Samordning andre tiltak: | MP-prosjekt i Vollabakken, VA-prosjekt i Vollabakken og Singsaker. Vollabakkenprosjektet overtar utførelse av kryss ved Lillegårdsbakken. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Forhold i grunnen. Krevende anleggsgjennomføring. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|-----------------------|------------|--------------|------------------|----------------|-----------|
| Styringsramme | Kroneverdi | Usikkerhet i | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i |

| | | | | | |
|----------------------------|-------|-------------|------------|------------|-------------------|
| (mill. kr): | (år): | anslag (%): | | | årsbudsjett (år): |
| 68,5 | 2022 | 10 | 13.06.2022 | Svv-metode | 2023 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 17,5 | 30 | 29,5 | | | |
| Merknad: Indeksjustert til 2025-kroner 77 millioner | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|--|
| Prosjektnavn: | Bromstadruta del 4: Tungasletta del 5 turveg del 6 Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Etablere sykkelveg med fortau, på ca. 1400 meter, for strekningen Tungasletta, turveg, Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen som er en del av Bromstadruta (3,2 km).</p> <p>Prosjektet vil også omfavne oppgradering av/relokalisering av holdeplasser samt utbedre kryss og avkjørsler.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Bromstadruta er definert som en del av hovednett for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau.</p> <p>Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg.</p> <p>Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter.</p> <p>Målet er at Bromstadruta blir en sammenhengende A-strekning (A = et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt og har god framkommelighet for alle).</p> |
| Helhet/sammenheng: | Prosjektet er del av Bromstadruta som er en viktig hovedrute for sykkel. Tiltaket er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Tiltak under regulering. |

| | |
|--------------------------|---|
| Forventet framdrift: | Reguleringsplan forventes vedtatt 2025 Byggeplanlegging og erverv fra 2025 Utbygging fra 2026 |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket koordineres med VA |
| Usikkerhet i prosjektet | Fremdrift knyttet til erverv. |

| STYRINGSMÅL | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 90,3 | 2022 | 20% | 2023 |
| Merknad: Anslag: 24.05.2022 | | | |

**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: Oppdatert anslag i 2025 | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 13 | | 6 | 21 | 20 | 30 |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



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



Oversiktskart Bromstadruta

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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og 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 nullvekstmålet: | Tilrettelegger for syklende og gående i en av hovedrutene inn mot sentrum fra sør. |
| Lokale delmål: | 2. Økning i miljøvennlige reiser (året rundt.) 3. senker terskelen for å reise miljøvennlig 5. Bedre trafikkikkerhet/ reduserte ulykker. 9. Økt brukertilfredshet gjennom bedre tilrettelegging året rundt. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Byggeplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplan ferdig høsten 2024. Oppstart bygging våren 2025. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse bygging i løpet av 2026.. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak på Bakklandet, VA-tiltak i Vollabakken og Singsakerområdet |
| Usikkerhet i prosjektet: | Koordinering med andre tiltak i området. Ukjente forhold i grunn. Anleggsgjennomføring i krevende område. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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

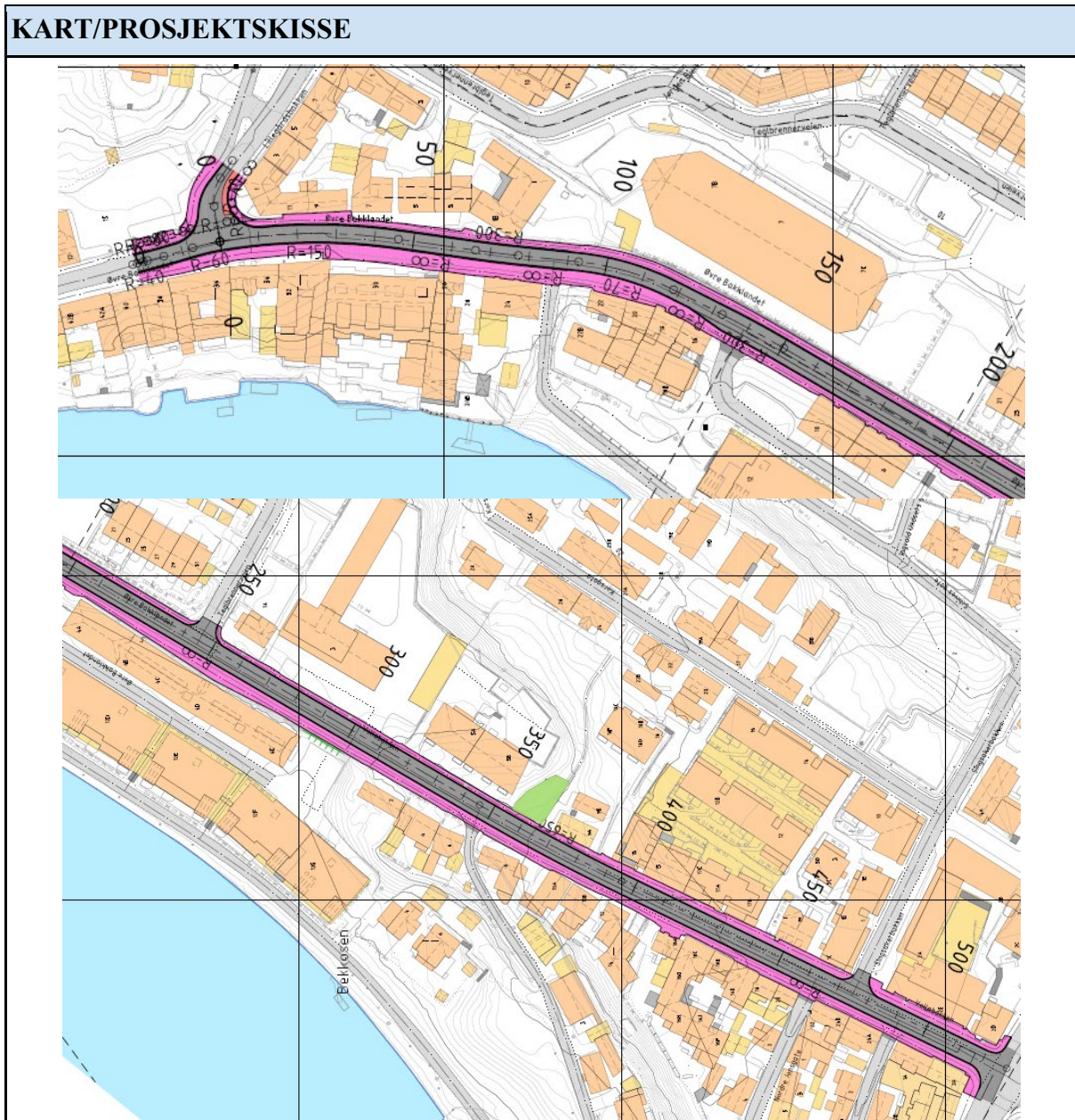
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------|------------|--------------|------------------|----------------|-----------|
| Styringsramme | Kroneverdi | Usikkerhet i | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i |

| | | | | | |
|----------------------------|-------|-------------|------------|------------|-------------------|
| (mill. kr): | (år): | anslag (%): | | | årsbudsjett (år): |
| 37,5 | 2023 | 10 | 23.10.2023 | Svv-anslag | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 12,5 | 16 | 12 | | | |
| Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 40,5 millioner. Post 66 | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|----------------------------------|
| Prosjektnavn: | Tiltak Lade - Strandveien |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Prosjektområdet er en smal, sentral bydelsgate på ca. 105 meter med boliger på én side og Strandveiparken på den andre siden. Det er lav bilandel her. Til gjengjeld er det stor gjennomfart av syklende, gående og elsparkesykler. Det er meldt om trafikale utfordringer i gata og konfliktpunkter mellom trafikantgruppene. Ved antatt snarlig bygging av et planlagt nytt boligbygg, forsvinner snumuligheten for bl.a. renovasjonsbil. Da må renovasjonsbil rygge langs hele den smale gata, som er en del av hovednettet for sykkel.</p> <p>Tiltaket omfatter å etablere løsning for gående og syklende i Strandveien, samt sikre trafikksikker snumulighet for store kjøretøy i enden av en blindgate med mange myke trafikanter. Tiltaket for gående innebærer å fullføre/ etablere fortau i 2,5 m bredde der det mangler en lenke i dag.</p> <p>Prosjektet skal bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet, samt gjøre det mer attraktivt for gående og syklende.</p> |
| Prosjektutløsende: | Prosjektet Tiltak Lade er et sykkelprosjekt bestilt av Miljøpakken. Strandveien er en del av kommunens vedtatte hovedsykkelnett tilhørende Laderuta (2014). Bakgrunnen for bestillingen er blant annet at det forventes en stor økning i antall gående og syklende i Strandveien når Nyhavna og Lade bygges ut, og mellom 10.000 og 20.000 mennesker er forventet å bo og arbeide i området. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket er en del av det vedtatte hovednettet for sykkel, nærmere bestemt Laderuta. anbefalt løsning er i tråd med kommunens sykkelstrategi, gåstrategi, mobilitetsstrategi og nåværende og planlagte KPA (Kommuneplanens arealdel), som alle støtter opp under forpliktelsene i Byvekstavtalen. Tiltaket vil bidra til å skape en bedre forbindelse mellom sentrum/ Solsiden og Nyhavna/ Lade som er under kraftig utvikling. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, ved å tilby separat areal. Strekningen er en viktig trasé mellom sentrum og Nyhavna/ Lade, som er i planlagt stor vekst.</p> <p>Prosjektet bidrar særlig mot målene om at flere skal reise miljøvennlig, samordnet areal- og transportplanlegging, at området skal bli mer tilgjengelig, målet om færre trafikkulykker og reduksjon i andre ulemper ved biltrafikk.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 9. Øke brukertilfredshet. <p>Sannsynligvis vil tiltaket indirekte også bidra til målene:</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>1. Lavere utslipp 5. Redusere trafikkulykker</p> <p>Tiltaket vil bidra til å oppnå disse målene ved å forbedre forholdene for gående og syklende. Ved å gi gående et sammenhengende fortau mellom sentrale bydeler, vil man skape en mer trafiksikker og attraktiv bygata.</p> |
|--|---|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket vil kreve omregulering eller dispensasjon fra reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplaner i prosjektområdet er fra 2003 (r0442) og 2006 (r1170b). |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplan: 2025- 2026 Byggeplan og eventuelt grunnerv: 2027 Bygging: 2027-2028 (Noe usikkert grunnet koordinering andre prosjekt) |
| Samordning andre tiltak: | Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes i reguleringsplan- og byggeplanfasen. Prosjektet må koordineres med flere andre byggeprosjekt og reguleringsplaner, av både offentlig og privat karakter. |
| Usikkerhet i prosjektet: | <ul style="list-style-type: none"> - Valg av løsning må gjøres i reguleringsplanfase etter medvirkning. - Koordinering med tilgrensende, pågående reguleringsplaner og byggesaker. - Koordinering med utskifting av VA-anlegg. - Grunnerv (selv om dette er antatt lite behov) - Grunnforhold, mulige forurensede masser og teknisk infrastruktur. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 7 | 2023 | -20 – 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

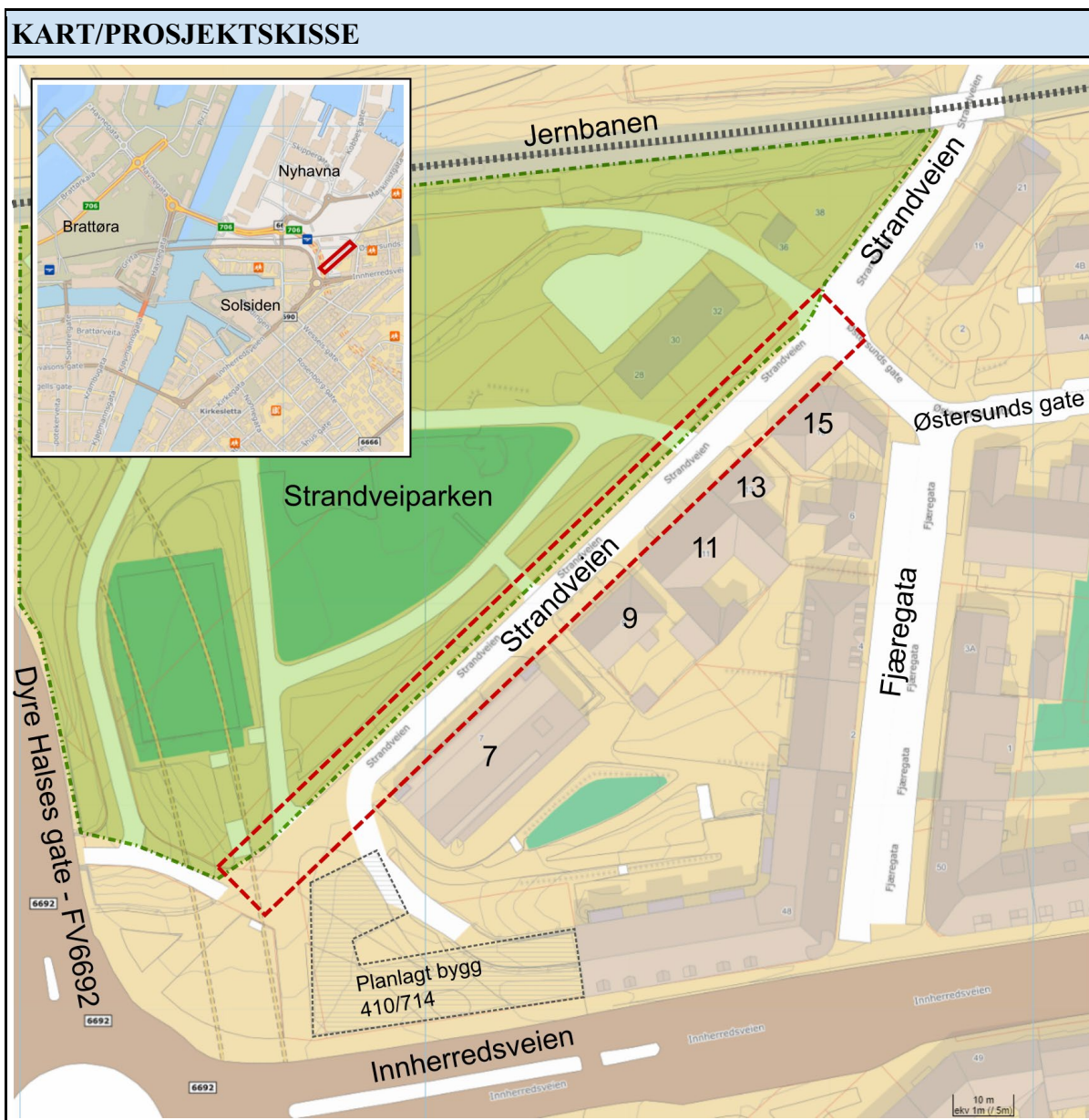
**Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett*

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|----------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 1 | 3 | 3 | | |
| Merknad: | | | | | | |
| Kostnad regulering: 1 mill | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansierungsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Tiltak Lade - Nidarholms gate (og Jarleveien) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Prosjektområdet er en strekning på ca 330 meter i Nidarholms gate/ Jarleveien på Lademoen. I dag er dette en firefelts bilvei med fortau hevet opp på mur. Fortauene går i kulvert under en jernbanebro. Det mangler anlegg for sykkel her per i dag. På grunn av muren og den brede kjørebanelen blir de fleste sykklister "tvunget" inn på fortauet hvor det stedvis er smalt. Lenger nord i Jarleveien er det allerede etablert sykkelvei med fortau langs veiens østside.</p> <p>Foreslått tiltak er en 3,0 meter bred sykkelvei langs østsiden av Nidarholms gate. Dette viderefører eksisterende løsning lenger nord. Sykkelveien og grøntrabatt erstatter to av fire kjørefelt. (Det ene kjørefeltet er lite brukt per i dag). I deler av rabatten vil det være plass til trær. Dagens fortau beholdes på begge sider. Det er foreslått å senke fartsgrensen langs strekningen, til 30/ 40 km/t.</p> <p>For å koble seg på Vegvesenets hovedsykkelrute, foreslås en rampe opp til sidegata Ladeveien. Den smale blindgata Ladeveien har så lav hastighet og ÅDT (døgntrafikk), at her foreslås sykling i blandet trafikk, men med ny sharrows-oppmerking (delesymbol) og tydelig skilting til hovedsykkelruta.</p> <p>Kryssene mot Mellomveien sør i prosjektområdet gjøres opphøyd, som et trafiksikkerhetstiltak. Her merkes sykkelløsningen tydelig opp med skilt og veimerking. Det er foreslått et nytt gangfelt over Jarleveien ved Jarleveien 4, da dette er et egnet krysningssted mellom Reina-området og rampe mot Ladeveien</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Strekningen er en del av prosjektet Tiltak Lade, som er et av Miljøpakkens sykkelprosjekt. Formålet med prosjektet er å videreføre eksisterende sykkelanlegg i Jarleveien fram til Mellomveien slik at man får et sammenhengende sykkeltilbud. Kryssene skal være enkle å sykle gjennom, føles trygge og trafiksikre. Gående og syklende skal separeres inn mot og gjennom alle kryss. I tillegg skal man koble seg på Statens vegvesens Hovedsykkelrute Øst.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Strekningen er en del av kommunens vedtatte og planlagte hovedsykkelnett. Deler av strekningen ligger i den vedtatte sykkelstrategien, mens resten av strekningen er foreslått i ny KPA (Kommuneplanens arealdel).</p> <p>Anbefalt løsning er i tråd med kommunens sykkelstrategi, gåstrategi, mobilitetsstrategi og nåværende og planlagte KPA. Tiltaket vil bidra til å skape en bedre forbindelse mellom sentrum og bydeler i sterk vekst.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende. Strekningen er en viktig trasé mellom sentrum og Nyhavna/ Lade, bydeler i vekst.</p> |

| | |
|----------------|--|
| | Prosjektet bidrar særlig mot målene om samordnet areal- og transportplanlegging, at flere skal reise miljøvennlig, at området skal bli mer tilgjengelig, målet om færre trafikkulykker og reduksjon i andre ulemper ved biltrafikk. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 7. Redusere trafikkstøy 9. Øke brukertilfredshet. <p>Ved å gi syklende ny sykkelvei-lenke i et sammenhengende nettverk mellom sentrale bydeler, vil man skape en mer trafikksikker og attraktiv byggate.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Forprosjekt/ detaljplanlegging. |
| Planstatus: | <p>Prosjektområdet Nidarholms gate - Jarleveien grenser til flere gjeldende reguleringsplaner. De fleste av planene er fra 1960-1970-tallet. Dermed har man i konseptutredningen tilstrebet å holde seg innenfor eksisterende kjørebane og fortau slik den er utformet i dag.</p> <p>Det er flere reguleringsplaner under arbeid i regi av private og offentlige aktører. Tiltaket må koordineres med disse planene. Særlig reguleringsplan r20180039 - Reina, r20210057 - Hovedsykkelrute Øst, Statens vegvesen og r20220031 - Fv.6668 Maskinistgata (Fylkets metrobussplan).</p> |
| Forventet fremdrift: | <p>Forprosjekt/ detaljplanlegging: 2025</p> <p>Byggeplan og eventuelt grunnerverv: 2026 - 2027</p> <p>Bygging: 2027-2028 (Usikkert grunnet koordinering andre prosjekt)</p> |
| Samordning andre tiltak: | Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes i detalj-/byggeplanfasen. Prosjektet må koordineres med flere andre byggeprosjekt og reguleringsplaner (se kolonne for Planstatus). |
| Usikkerhet i prosjektet: | <ul style="list-style-type: none"> - Flytting av Metrobuss-trasé før bygging: Dette er et ønske fra fylkeskommunen. - Mulige rekkefølgekrav knyttet til utforming av kommunens sykkelprosjekt for reguleringsplan Reina. -Koordinering med tilgrensende, pågående reguleringsplaner og byggesaker. - Koordinering med fornyelse av VA-anlegg (mulig gravefritt). - Grunnerverv (antatt lite behov) - Grunnforhold (mulige forurensede masser og teknisk infrastruktur) |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 17 | 2022 | -20 – 40 | 2025 |
| Merknad: Indeksjustert til 2025-kr, 19,1 millioner | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 2 | 2 | 15.1 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Verftsbrua (“To bruer” og/eller utvidelse av dagens Verftsbru) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Det planlegges to nye bruer, en over Nidelva fra Krigsseilerplassen på Nedre Elvehavn og en over TMV-dokken. Bruene blir ca 75 meter og 55 meter lange. Bruene planlegges med en bredde på ca. 7 meter. I tillegg vedtok formannskapet et ønske om å utrede mulighetene for utvidelse av dagens Verftsbru, som er 150 meter, fra 4,5 meter til 7 meter. |
| Prosjektutløsende: | Verftsbrua har idag et høyt antall gående og syklende brukere, men Verftsbrua er for smal til å kunne gi brukerne et tilfredsstillende tilbud. Ulikt hastighetsnivå og smale felt har ført til konflikter mellom gående og syklende. Det er behov for å øke kapasiteten - enten ved å etablere en ny bru i nærheten som avlaster Verftsbrua eller som en utvidelse av Verftsbrua. Prosjektet har som hensikt å øke kapasiteten på gang- og sykkelforbindelsen mellom østbyen/Nedre Elvehavn og Midtbyen. |
| Helhet/sammenheng: | To bruer: Brua, over Nidelva fra Krigsseilerplassen, er vist som ny gang-sykelbru i gatebruksplanen og i forslag til ny kommuneplanens arealdel. Utvidelse: Bygger videre på dagens infrastruktur, og er en del av hovedsykkelnettet. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | To bruer: Bruene vil gi et mer finmasket gang- og sykkeltilbud som gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Tiltaket vil bidra til at flere vil velge å gå og sykle. Utvidelse: Utvidet bru vil gi større kapasitet og færre konflikter og gjøre det mer attraktivt å sykle og gå. |
| Lokale delmål: | 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 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), inkl. teknisk forprosjekt og arkitektur- og designkonkurranse |
| Planstatus: | Ikke regulert |

| | |
|--------------------------|---|
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av: Reguleringsplan inkl. arkitektur- og designkonkurranse 2025 og 2026. Byggeplan: 2027 og 2028 Utbygging: 2029 og 2030 |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Forhold som kan forårsake avvik knyttet til fremdrift og økonomi: Innsigelser til reg.plan Behov for undersøkelser og utredninger Grunnerverv og avklaring rundt båtoppstillingsplasser og åpningsmekanisme |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 100 | 2023 | 40 | 2025 |
| <p>Merknad: Kostnadene gjelder kun for alternativet "To bruer". Summen er et grovt kostnadsoverslag. Det er ikke inkludert åpningsmekanisme på bruene, da dette fortsatt er uavklart.</p> <p>En eventuell utvidelse av dagens Verftsbru har et utredningsestimat på 51 millioner kroner.</p> | | | |

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

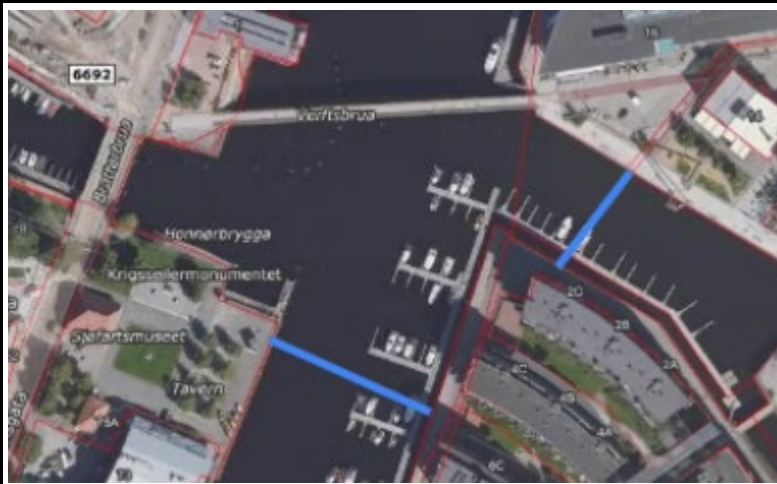
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: Vil ha PR-sak i juni 2024 | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

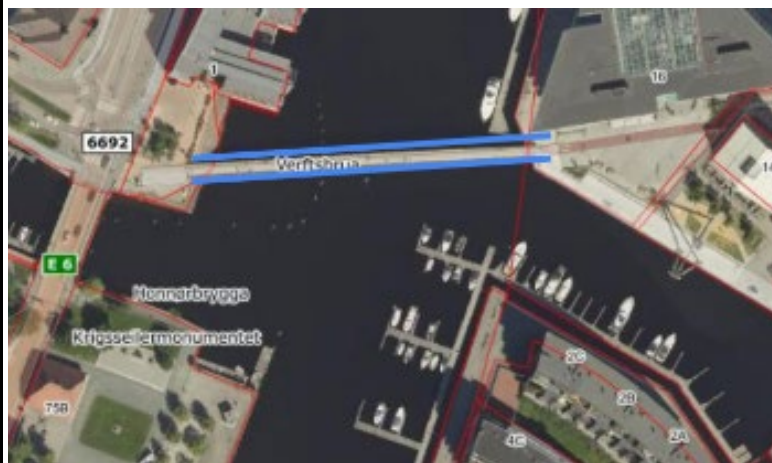
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 12 | 2 | 7 | 8 | 50 |
| <p>Merknad: Restbehov etter 2029: 21 MNOK.</p> <p>Reguleringsplan og designkonkurranse: 14 mill</p> | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Kart: anbefalt konsept "To bruer" for nye gang- og sykkelbruer ved Nedre Elvehavn



Kart: utvidelse av dagens Verftsbrua

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Tordenskiolds gate / Smedbakken |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Sykkeltilbud iht. tiltak etter gatebruksplan: 280 meter sykkelveg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Smedbakken: 130 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Tordenskiolds gate: 150 m sykkelveg med fortau på vestre side ● Trapeshump ved kryssing av Smedbakken v/Erling Skakkes gate ● Stenging av Hans Hagerups gate - sammenhengende fortau ● Ombygging av kryss med Kongens gate: sykkelsignal over vestre arm av krysset ● Ombygging av kryss med Sandgata: gangfelt og sykkelsignal over vestre arm av krysset (forutsatt godkjenning fra TRFK) |
| Prosjektutløsende: | <p>Prosjektet skal bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og at det skal oppleves trygt for alle å sykle. Relevante politiske vedtak: <i>Plan for sykkeltiltak på kommunal veg</i> (Bystyret 25. mars 2021), der strekningen er et av prosjektene som er høyest prioritert. <i>Gatebruksplan for Midtbyen</i> (Bystyret 25. mars 2021), der strekningen inngår i sekundærnett for sykkel. <i>Oppgradering av Tordenskiolds gate/Smedbakken</i> (Formannskapet 14.11.2023), der foreslått løsning ble vedtatt, med anbefaling om finansiering fra Miljøpakken og at det innarbeides som en del av entreprisen i gateprosjektet Kongens gate.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Inngår i sekundærnett for sykkel i vedtatt <i>Gatebruksplan for Midtbyen</i>. Tiltak (5a) i <i>Plan for sykkeltiltak på kommunal veg</i>.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Ved at det blir opplevd som tryggere og mer attraktivt å sykle og gå vil færre velge å kjøre bil. Slik bidrar tiltaket til oppfyllelse av nullvekstmålet (jf. byvekstavtalen 2023-29).</p> |
| Lokale delmål: | <p>Prosjektet bidrar til oppfyllelse av Miljøpakkens mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Lavere utslipp, redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet: Mindre bilkjøring grunnet mer sykling og gange. ● Flere miljøvennlige reiser ved at flere velger å sykle og gå. ● Senke terskelen for å reise miljøvennlig ved at det blir enklere å velge å gå og sykle i og til/fra sentrum, siden tilbudet er bedre. ● Midtbyen blir mer tilgjengelig for alle ved at flere gangfelt blir universelt utformet. ● Med trafiksikker kryssing av høyt trafikkerte veier med trikk reduseres trafikkulykker, både i antall og i alvorlighetsgrad. ● Ved å bidra til sammenhengende sykkeltilbud og bedre forhold for myke trafikanter, <u>uten</u> å gå på bekostning av kollektiv eller bil, vil tiltaket bidra til økt brukertilfredshet med Miljøpakken. Prosjektet kan også bidra negativt til brukertilfredsheten av tiltakene i Miljøpakken, på grunn av <ul style="list-style-type: none"> ○ Relativt høye kostnader for behov som kanskje ikke anerkjennes (svært få sykler der i dag) ○ Ulemper under byggeperioden ○ Dersom trær må erstattes grunnet VA-tiltak ○ Flytting av boligsoneparkering (11 plasser) fra |

| | |
|--|--|
| | Tordenskiolds gate til helt vest i boligsonen. |
|--|--|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging (totalentreprise) |
| Planstatus: | Forprosjekt |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av byggeplan: 4. kvartal 2024 Forventet ferdigstillelse av utbygging: 4. kvartal 2026 (eller tidligere) |
| Samordning andre tiltak: | Gateprosjekt Kongens gate, inkludert VA-tiltak (overvann) v/TRFK. VA-tiltak i Trondheim kommune (kommunalteknikk VAR) |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kulturminner og kabler i grunnen ifm VA-tiltak og øvrige vegtiltak. |

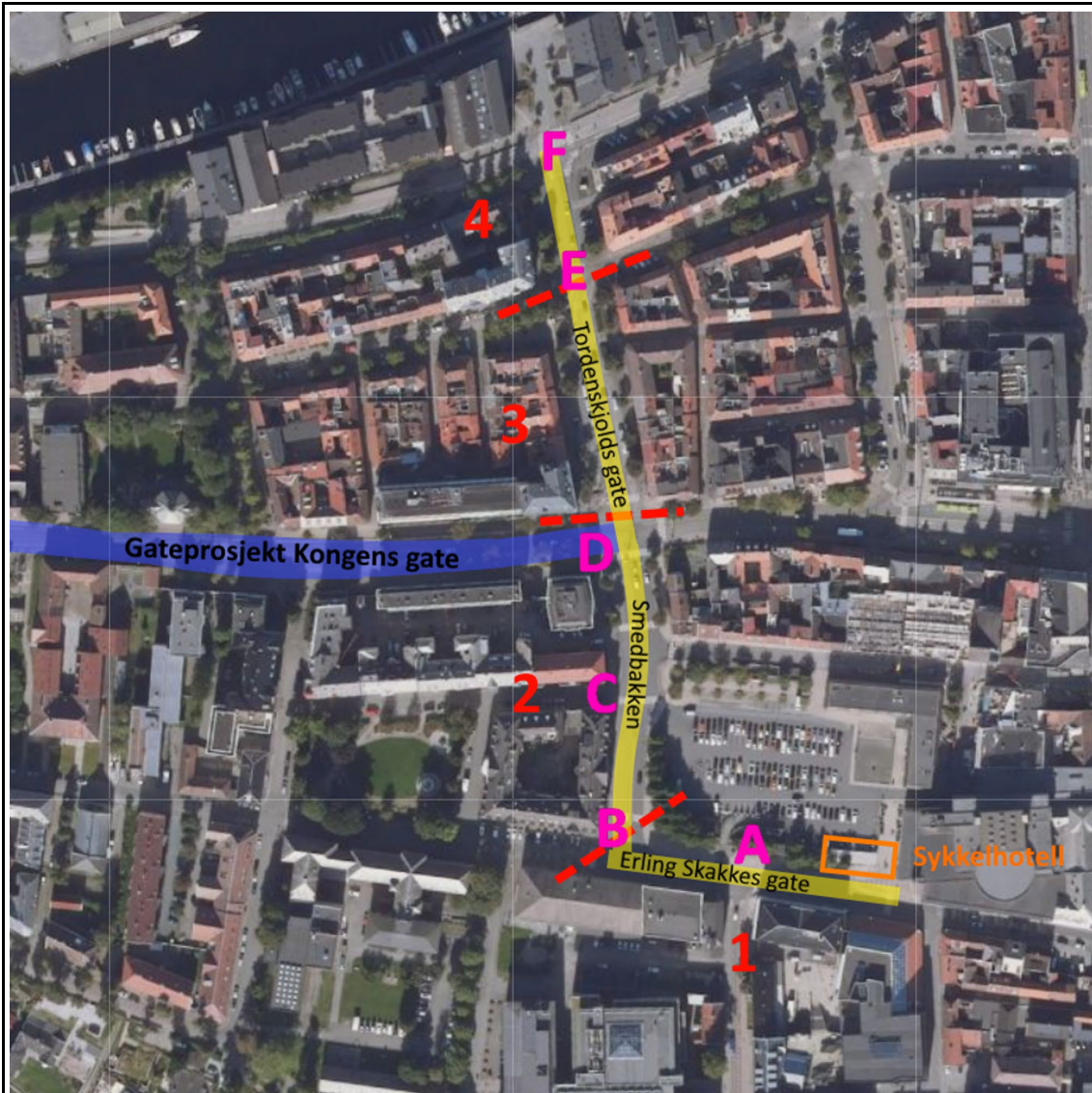
| UTREDNINGSESTIMAT (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 58 | 2023 | +40 % / - 20 % | 2024 |
| Merknad: Entreprenøskostnad vil fremgå av målpris fra totalentreprenør (opsjon utløst i gateprosjektet Kongens gate) når detaljprosjektering er ferdig. | | | |

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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

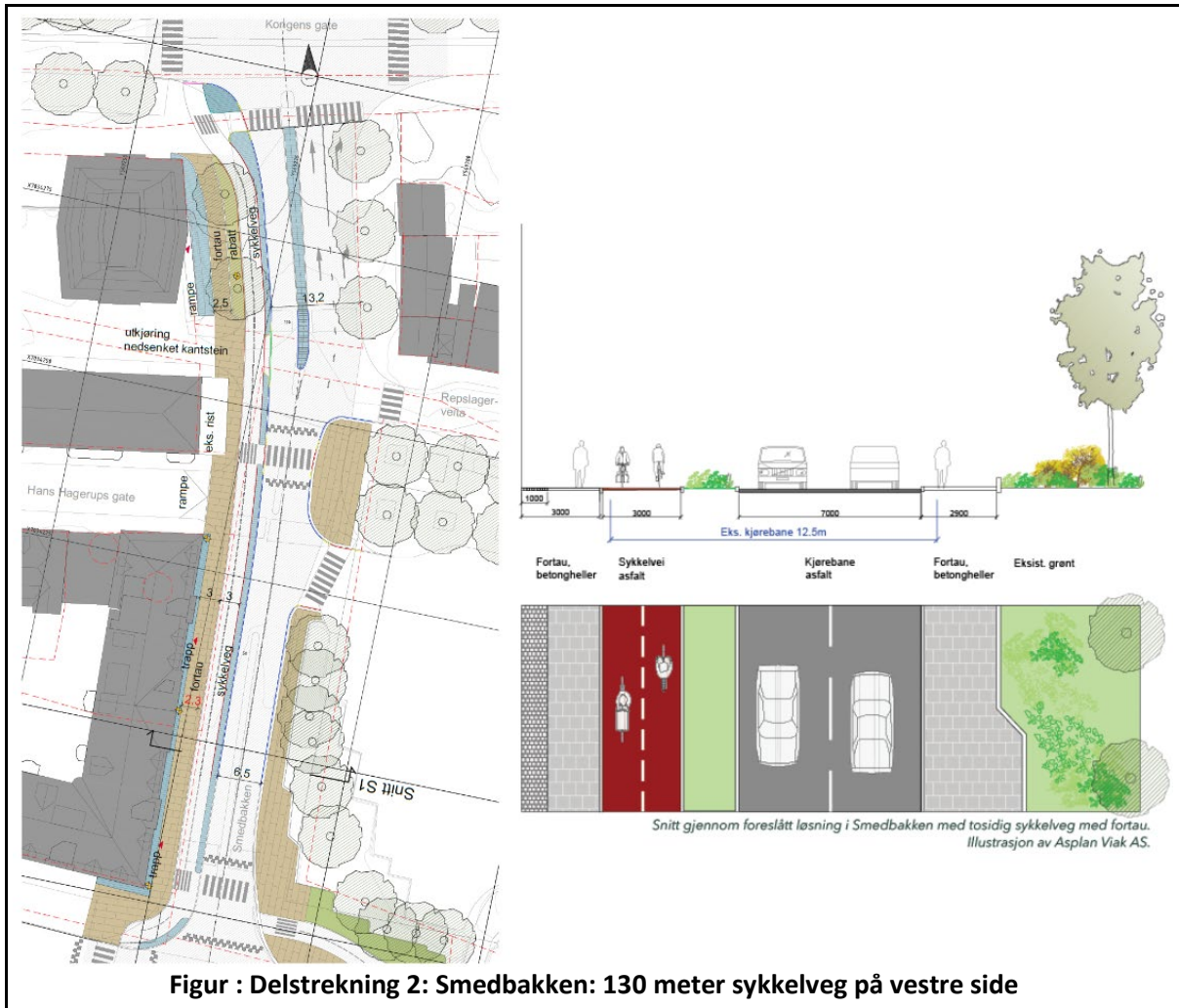
| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 5 | 26.5 | 26.5 | | | |
| Merknad: PR-sak 12/24. | | | | | | |
| Tidligere bevilgede midler inkluderte detaljplanlegging for delstrekning 1-4. | | | | | | |

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
|---------------------|

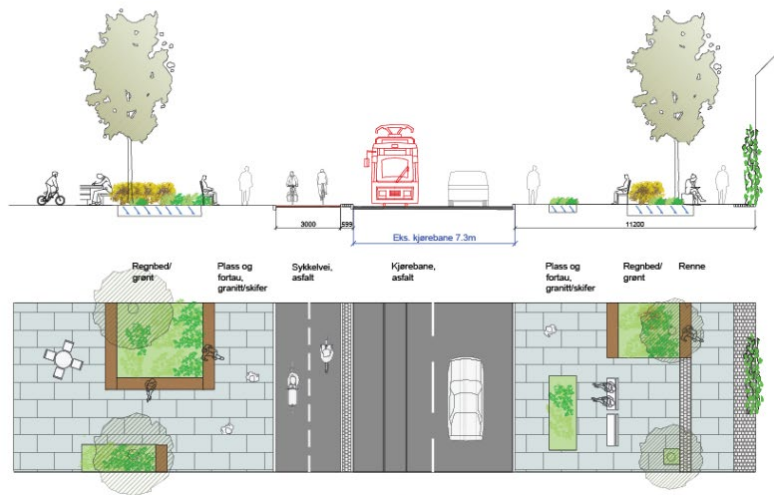


Figur : Delstrekninger og kryss i Tordenskiolds gate - Smedbakken.

Prosjektet inkluderer delstrekning 2,3 og 4. Delstrekning 1 har tidligere vært en del av prosjektet. Men, den vil bli spilt inn som et separat prosjekt når detaljplanlegging er ferdig.



Figur : Delstrekning 2: Smedbakken: 130 meter 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: 150 meter sykkelveg på vestre side

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| Prosjektnavn: | Erling Skakkes gate øst |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

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

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging/Bygging |
| Planstatus: | Tiltak planlegges innenfor eksisterende vegformål |
| Forventet fremdrift: | |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak i gatebruksplan (ihht. <i>Strategi for gjennomføring av gatebruksplan</i> vedtatt av Formannskapet 22. mars 2022). |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kulturminner i grunnen ifm bygging |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 26 | 2022 | +40 % / - 20 % | 2023 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

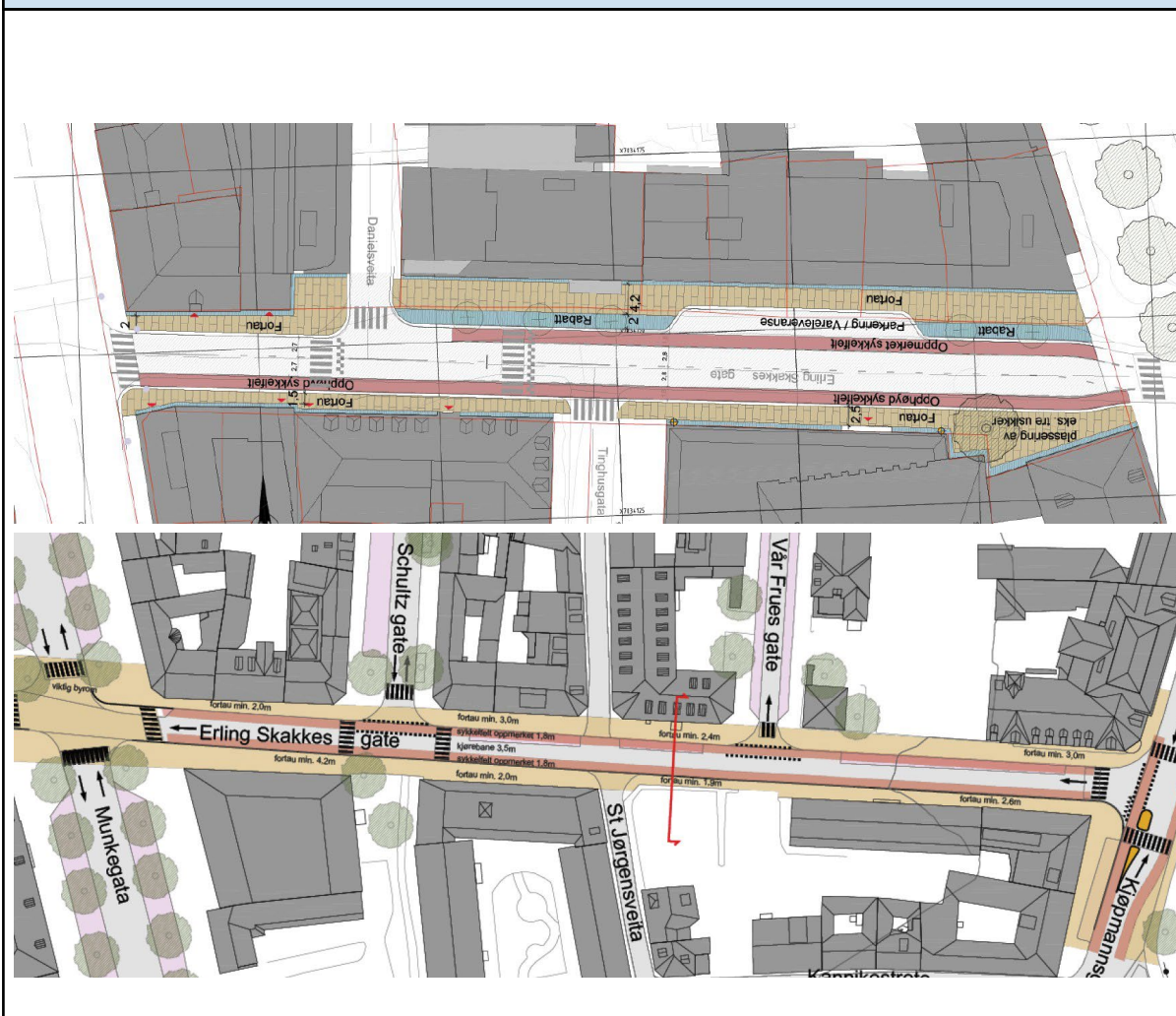
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 2,5 | 2,5 | 23,4 | | | |

Merknad:
Justert til 2025-kr. 28,4 mill

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|-------------------|
| Prosjektnavn: | Sykkelparkering |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

Kommentert [1]: Då ser jeg denne som klar!

Du får gjerne ta en sist gjennomlesning
@ole.bakken@trondheim.kommune.no :)

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Høykvalitets sykkelparkering på flere plasser som gjør det enklere for folk å velge sykkel som transportmiddel. Eksempler på dette er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sykkelparkering i sentrumsområder • Sykkelparkering fritidsreiser • Sikker sykkelparkering og sykkelskap • Sykkelparkering i boligsoner • Bedre utforming der det i dag er dårlige sykkel-p plasser. <p>Pågående tiltak som finansieres av denne potten er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smarte sykkelstativ i Sykkelhotellet på Leüthenhaven • Sykkelskap på gateparkeringsplasser • Sikker sykkelparkering for større sykler i boligområde • Tilskuddsordning til sikker sykkelparkering for besøkende <p>Mulige framtidige initiativ 2025/2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablering av flere sykkelskap og smarte stativ • Oppgradering av eksisterende stativ |
| 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 nullvekstmålet: | Prosjektene fremmer nullvekstmålet ved å bidra til bedre og sikrere sykkelparkering, noe som er en viktig brikke i å få folk til å velge sykkel fremfor bil. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene bidrar til å nå målene i Miljøpakken ved å etablere et bedre tilbud for sikker sykkelparkering, noe som igjen fører til en økt andel syklist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 og detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling , detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | <p>Prosjektet "Smarte stativ i Sykkelhotell på Leüthenhaven" detaljplanlegges</p> <p>Prosjekt "Sykkelskap på gateparkeringsplasser" avventer politisk</p> |

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>behandling.</p> <p>Prosjektet "Sikker sykkelparkering for større sykler i boligområde" avventer politisk behandling.</p> <p>Prosjektet "Tilskuddsordning til sikker sykkelparkering for besøkende" siste del av detaljplanlegging. Vil etter planen publiseres i løpet av mai.</p> |
| Forventet fremdrift: | <p>Prosjektet "Smarte stativ i Sykkelhotell på Leüthenhaven" planlegges å bygges mot slutten av sommeren.</p> <p>Prosjektet 'Sykkelskap på gateparkeringsplasser' avventer politisk behandling, og både omfang og fremdriftsplan påvirkes av vedtaket.</p> <p>Prosjektet "Sikker sykkelparkering for større sykler i boligområde" avventer politisk sak nevnt over, som vil også påvirke både omfang og fremdriftsplan til dette prosjektet</p> <p>Prosjektet "Tilskuddsordning til sikker sykkelparkering for besøkende" skal etter planen publiseres i løpet av mai 2024. Frist for å søke er 15. november 2024. Rapportfrist er ett år etter vedtak. Inkludert saksbehandlingstid vil siste mulige utbetalingsdato være 27.12.2025.</p> |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | <p>Politiske vedtak for sykkelskap.</p> <p>Løsninger for sikker sykkelparkering, så som sykkelhotell og sykkelskap, før ofte med seg økt driftskostnad for Trondheim Parkering.</p> |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV |
|--------------------|
|--------------------|

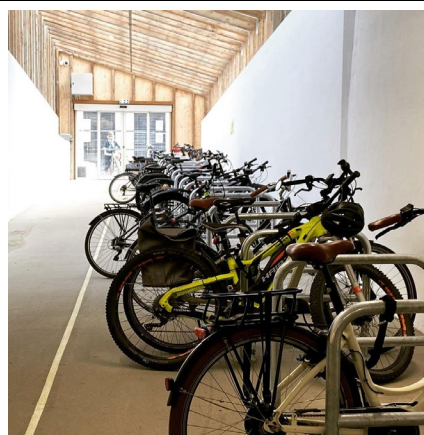
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 10 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

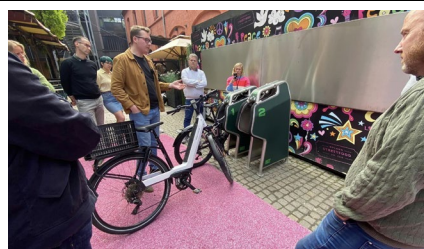
KART/PROSJEKTSKISSE



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - 8 sykkelskap ved Pirbadet



Eksempel på sykkelparkering etablert i 2022 - Leüthenhaven sykkelhotell



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



Illustrasjon - mulig plassering av sykkelskap i Dronningens gate

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Kongsvegen og Nedre-/Øvre Flatåsveg |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og 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. |
| Prosjektutløsende: | Det mangler eller er mangelfullt tilbud til gående og syklende i områdene rundt krysset Øvre-/Nedre Flatåsveg og mellom Flatåsen Saupstad langs Kongsvegen. Eksisterende situasjon viser gjennom synlige tråkk at man velger å gå langs strekningen, på tross av et manglende tilbud. Vegen blir en barriere for myke trafikanter og det er en del villkryssing. Sammen med stor trafikk og høy fart gir det dårlig trafiksikkerhet. |
| Helhet/sammenheng: | Strekningen ligger ikke på dagens hovednett for sykkel men kan være en viktig link mellom to bydeler. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tilrettelegger for at flere kan gå og sykle framfor å kjøre bil. |
| Lokale delmål: | 2. Økning i miljøvennlige reiser (året rundt.) 3. senker terskelen for å reise miljøvennlig 5. Bedre trafiksikkerhet/reduerte ulykker. 9. Økt brukertilfredshet gjennom bedre tilrettelegging året rundt. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | planarbeidet er startet |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i løpet av 2025.Mulig bygget i løpet av 2027. |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 125,4 | 2023 | 40 | 2024 |
| Merknad: | | | |

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

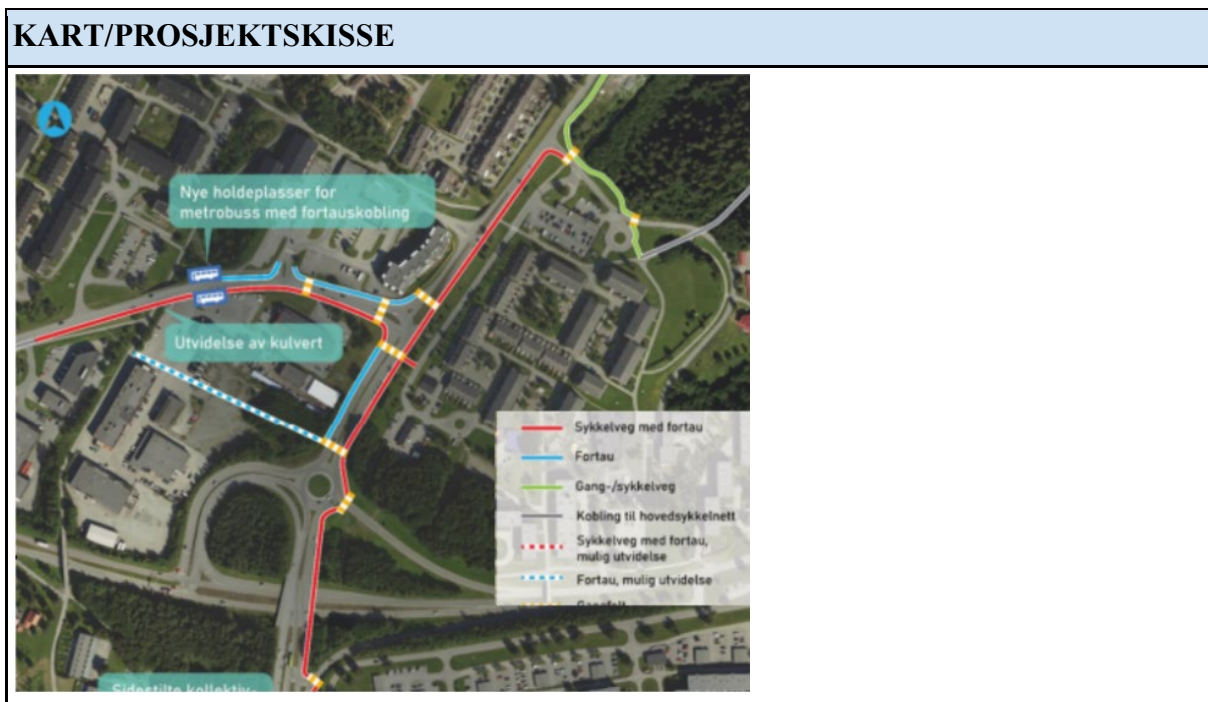
| STYRINGSRAMME* |
|-----------------------|
|-----------------------|

| | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 2,5 | 4,5 | 15 | 50 | 53,4 | |
| Merknad: Beløp i 2026-2028 forutsetter at prosjektet går videre til byggeplan og bygging. | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.





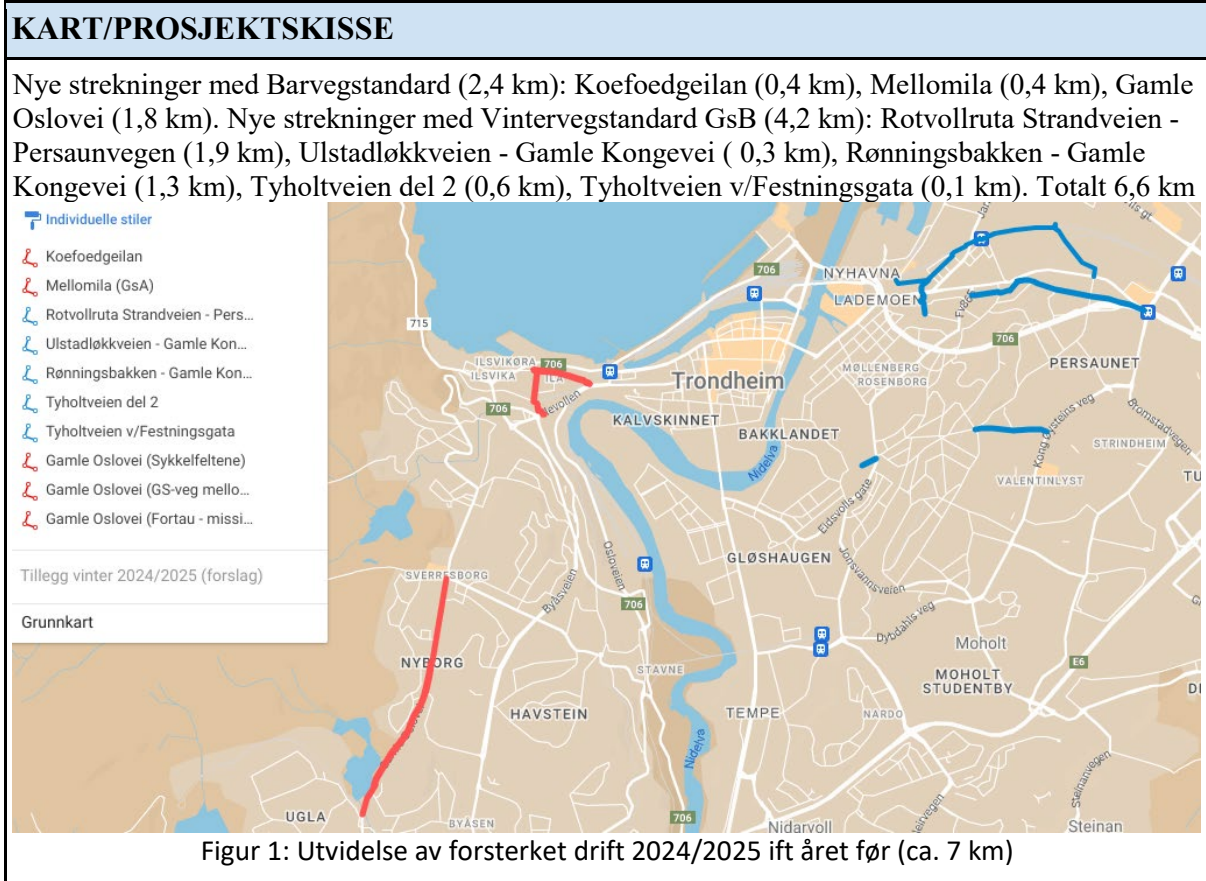
| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Vinterdrift sykkel |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

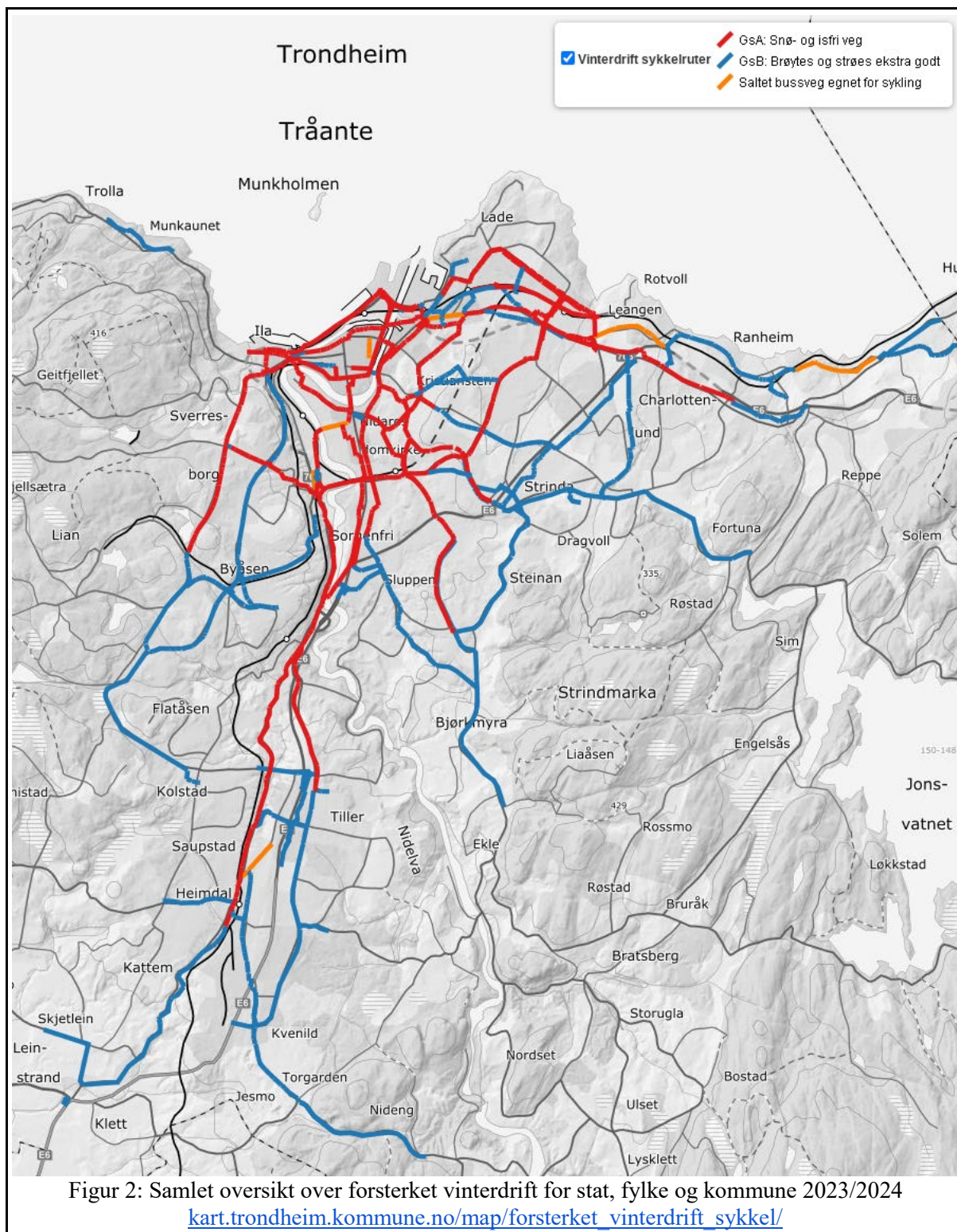
| TILTAKSBESKRIVELSE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------|-------|-----------|-----|-------|-----------|-----|-------|------------------------|-----|-------|-----------|-----|-------|-----------|-----|-------|------------------------|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Forsterket vinterdrift på viktige sykkelruter på kommunal veg for å sikre god framkommelighet og opplevd trygghet i vinterhalvåret.</p> <p>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.</p> <p>Tiltaket er en videreføring av nivået for vinterdrift fra 2023/24-sesongen (59 km, 8,5 mill kr) i tillegg til et forslag til økning på 1,5 mill for å drifte totalt 65 km (10 mill kr).</p> <p>For vinteren 2023/2024 foreslås det forsterket drift på drøyt 65 kilometer (ca 20 km GsA og 45 km GsB), se figur 1.</p> <p>Utkast for økning året etter (2024/2025) er også foreslått, se figur 3. Omfang avhenger av når prosjekter blir ferdig. I tillegg foreslås fremskyndet vårfeieing ihht til kravene i GsB (feieing 2 uker etter bar veg), som medfører tilleggs kostnader på 1,0-1,5 mill kr.</p> <p>Fortsatt gjenstår en fjerdedel (24 km) av vedtatt hovednett for sykkel langs kommunal veg som <u>ikke</u> har forsterket drift. Mange kilometer sykkelanlegg utenom vedtatt hovednett har også dårlig vinterdrift.</p> <p>Tidligere avtalt for vinteren 2023/2024 (kostnad 8,5 mill kr/år):</p> <table border="0"> <tr> <td>GsA</td> <td>17700</td> <td>meter GsA</td> </tr> <tr> <td>GsB</td> <td>41000</td> <td>meter GsB</td> </tr> <tr> <td>Sum</td> <td>58700</td> <td>meter forsterket drift</td> </tr> </table> <p>2024/2025 med foreslåtte tillegg (kostnad 10 mill kr/år):</p> <table border="0"> <tr> <td>GsA</td> <td>20100</td> <td>meter GsA</td> </tr> <tr> <td>GsB</td> <td>45200</td> <td>meter GsB</td> </tr> <tr> <td>Sum</td> <td>65300</td> <td>meter forsterket drift</td> </tr> </table> | GsA | 17700 | meter GsA | GsB | 41000 | meter GsB | Sum | 58700 | meter forsterket drift | GsA | 20100 | meter GsA | GsB | 45200 | meter GsB | Sum | 65300 | meter forsterket drift |
| GsA | 17700 | meter GsA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GsB | 41000 | meter GsB | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sum | 58700 | meter forsterket drift | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GsA | 20100 | meter GsA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GsB | 45200 | meter GsB | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sum | 65300 | meter forsterket drift | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prosjektutløsende: | <p>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.).</p> <p>Forsterket drift praktiseres etter to standarder ihht håndbok R610:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 2024/25 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 | Vinterværet og prisøkninger kan påvirke faktisk kostnad. |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|---------|-----------|---------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 45,35 | 10 | 10 (+2) | 10 (+3,5) | 10 (+5) | |
| Prosjektfase: | | | | | | |

Merknad: lagt inn planlagt økning i parentes.







Figur 3: Kandidater til utvidelse av forsterket drift 2025/2026 ift året før (ca. 10 km)

| PROSJEKTDATA | |
|---------------------|---|
| Prosjektnavn: | Brattørruta H7 - Ranheim - delstrekning 5-7 Grilstadkleiva |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Strekningen mellom Arkitekt Ebbells gate og Grilstadfjæra er delt inn i 7 delstrekninger med ulike problemstillinger og planstatus. På delstrekning 5-7 er det sett på ombygging av eksisterende gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Delstrekning 5: Etablering av ca 100 meter sykkelveg med fortau i forbindelse med bru under jernbanen i skille mellom Øvre og Nedre Grilstadkleiva. Ombygging av eksisterende kjørebane. - Delstrekning 6: Ombygging av ca 150 meter gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau og etablering av prioritert sykkelkryssing over Grilstadfjæra. - Delstrekning 7: Ombygging av ca 170 meter gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau mellom Grillstadjæra og Strindfjordvegen. |
| Prosjektutløsende: | Lite sammenheng og lesbarhet i sykkeltilbudet mellom Lade/Leangen og Ranheim. |
| Helhet/sammenheng: | Prosjektet er del av Ranheimsruta og knytter Grilstadfjæra bedre sammen med øvrige ruter i retning Leangen/Lade. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tilrettelegging for gående og syklende bidrar til flere reiser miljøvennlig. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging Byggeplan |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Delstrekning 5-7: Søknad om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan og byggeplan. Delstrekning 5 i tråd med reguleringsplan 1989 gang- og sykkelveg, mens delstrekning 6 og 7 kan kreve dispensasjon da tegnet sykkelveg med fortau er bredere enn regulert gang- og sykkelveg. |
| Mulig utbyggingsperiode: | 2025-26 |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet | På delstrekning 6 og 7 må det søkes om og innvilges dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for å få bygget om eksisterende gang- og sykkelveger om til sykkelveg med fortau. Delstrekning 6 grenser til grønne friområder. |

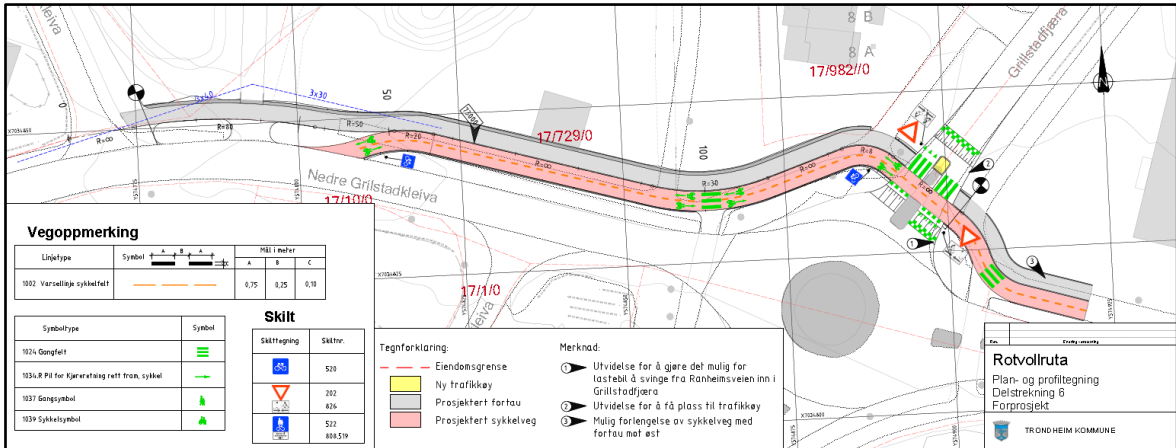
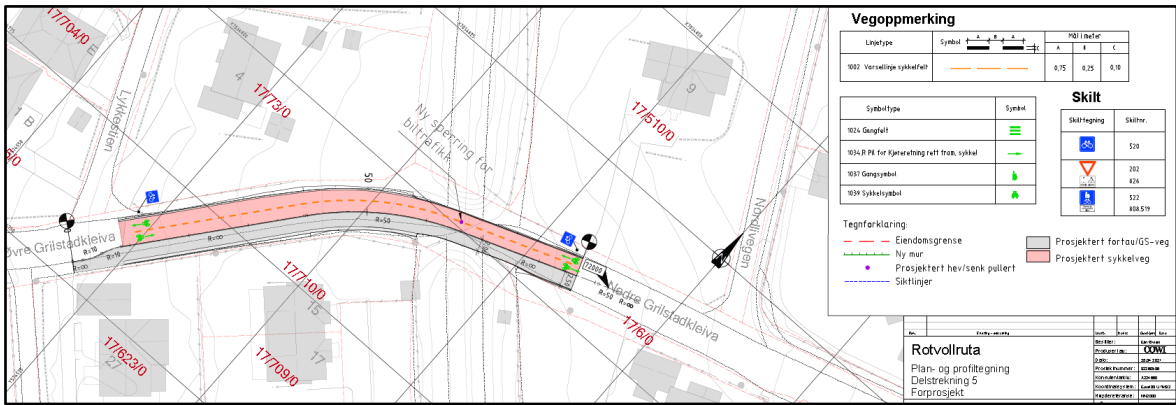
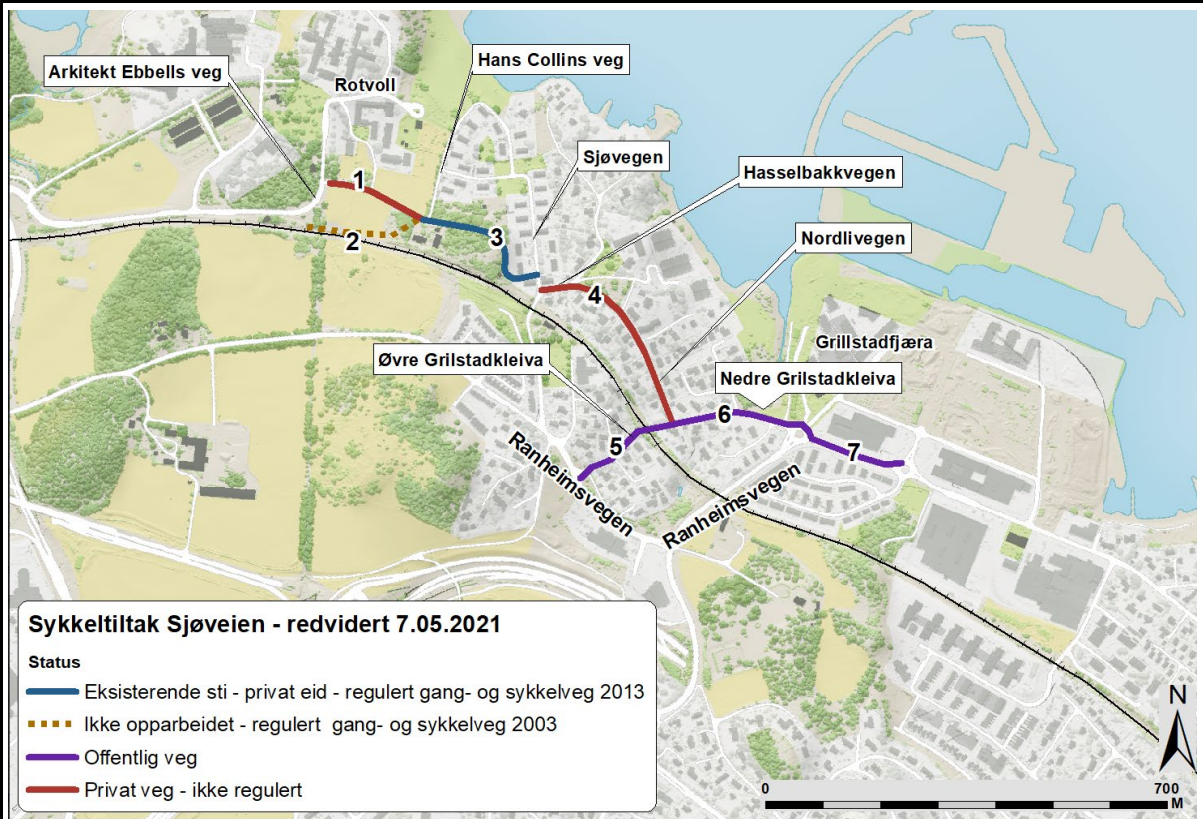
| STYRINGSMÅL | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 11,2 mill | 2022 | -20%- +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): |
| | | | | | |
| Merknad: | | | | | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 3,7 | 7,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



Skisse delstrekning 7 kommer.

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|-------------------|
| Prosjektnavn: | Sverresborgruta |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Ca 6.4 km sykkelveg med fortau fra kryss Roald Amundsens vei x Fridtjof Nansens til Stavset. I tillegg er General Bangs veg, Dalgårdvegen og en del andre vegforbindelser er en del av ruta.</p> <p>Prosjektet vil også omfavne oppgradering og relokalisering av holdeplasser samt utbedring av kryss og avkjørsler.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Sverresborgruta er definert som en del av hovednettet for sykkel. Dagens løsning varierer primært mellom sykkelfelt, gang- og sykkelveg og fortau. Strekningen har varierende kvalitet og er klassifisert som en B og D-strekning i kommunens kvalitetskartlegging for hovednett for sykkel på kommunal veg. Målet er at Sverresborgruta blir en A-strekning som betyr at det er et godt tilbud fra alle.</p> <p>Det er dårlige sammenhenger og flere steder manglende separering av gående og syklende. I tillegg er det flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående. Dette er noe som gjør ruta lite attraktiv for myke trafikanter.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Prosjektet er del av Sverresborgruta som er viktig hovedrute for sykkel. Tiltak er også i tråd med Trondheim kommune sin sykkelstrategi og miljøpakken sine mål.</p> <p>Siden Sverresborgruta er lang er det naturlig å dele opp detaljprosjekteringen og byggingen i flere etapper.</p> <ol style="list-style-type: none"> Hvis fylket prioriterer å bygge sykkelanlegg i Byåsveien nedre anbefales følgende delstrekninger av Sverresborgruta bygd først: Sverresborg lokalsentrum, Dalgård lokalsentrum og General Bangs veg. Disse strekningene prioriteres siden de har kobling mot Byåsveien. (del 2, 8 og 9 i kart) (15+56+59+45=175 mill) Hvis fylket <u>ikke</u> prioriterer sykkelanlegg i Byåsveien anbefales følgende delstrekninger av Sverresborgruta bygd først: Sverresborg alle, Sverresborg lokalsenter og Kyvatnet (del 1, 2 og 4 i kart)(15+70+56+65=206 mill) Både lokalsentrumet og Kyvatnet er klassifisert som rød i kvalitetskartleggingen siden det ikke finnes noe sykkeltilbud langs strekningene i dag og bør følgelig prioriteres høyt. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 5. Redusere trafikkulykker - 9. Øke brukertilfredsheten |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket krever ny reguleringsplan. Midler er forskuttet jf PR sak 38/22 |
| Forventet framdrift: | Utarbeidelse av reguleringsplaner: 2022- 2025 Byggeplanlegging og erverv fra 2026 Utbygging fra 2028 |
| Samordning andre tiltak: | Oppgrading av holdeplasser |
| Usikkerhet i prosjektet | Grunnervervsprosess Anleggsgjennomføring |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 472 | 2021 | 40* | 2021 |
| Merknad: Det er foretatt anslag etter Anslagsmetoden til SVV Relativt standardavvik på 11,3% i anslaget ansees som for lavt, fase og detaljnivå tatt i betraktning. Nytt anslag gjennomføres på grunnlag av reguleringsplan når den er klar. Anslag har ikke tatt høyde for reguleringskostnad, 15 mill. | | | |

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

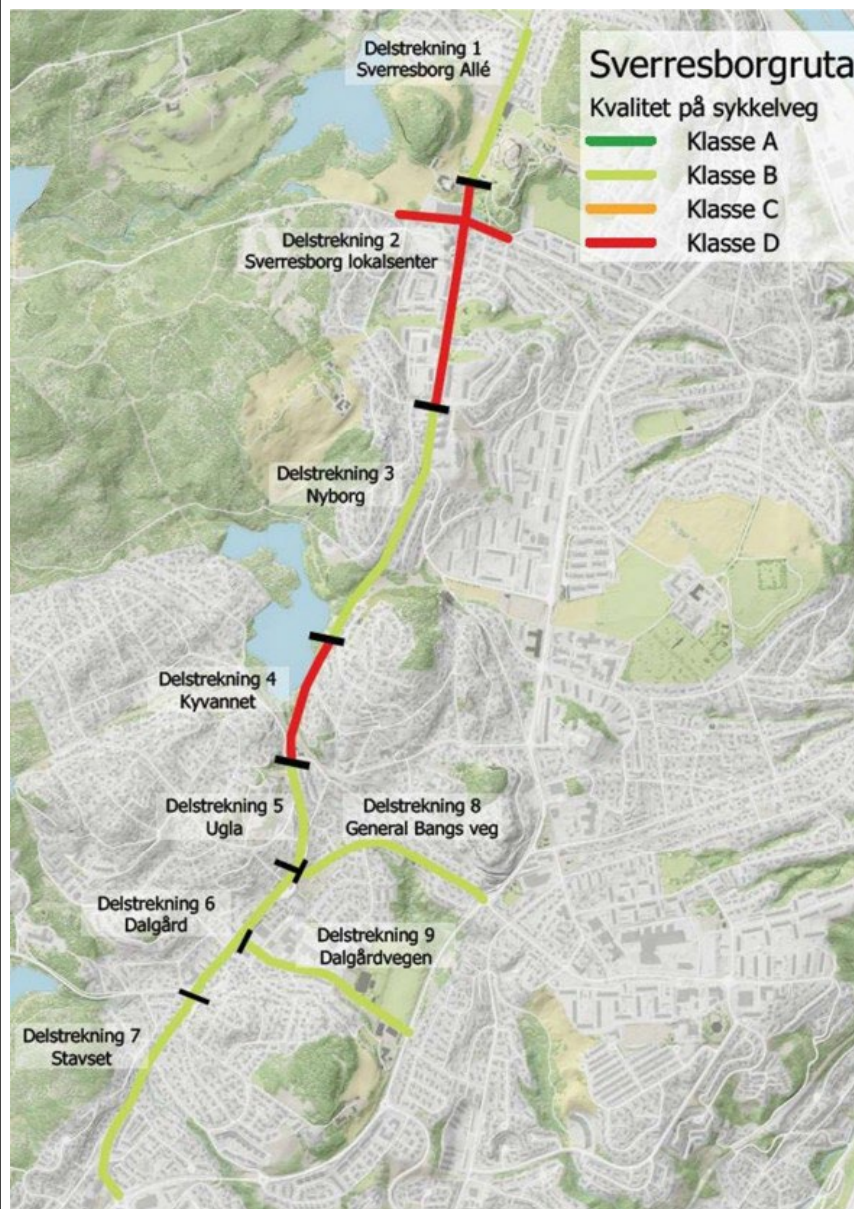
| STYRINGSRAMME | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet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

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 12 | 10* | 20** | 44 | 60 | 60 | 281*** |
| *Inkl. fullføring av reguleringsplanarbeidet ** Byggeplanlegging prioriterte strekninger *** 2021-kr for alle strekninger (472+15-207=281) | | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Beskrivelse av kvalitetsnivå

- A) Et godt tilbud for alle. Tilbudet er føles trygt og har god framkommelighet for alle.
- B) Et godt tilbud for mange. Ett av områdene opplevd trygghet eller framkommelighet er middels og må heves for at tilbudet blir godt nok for alle.
- C) Et tilbud som har flere mangler. Enten må opplevd trygghet og/eller framkommelighet forbedres for at det skal bli et godt tilbud.
- D) Et dårlig tilbud som kun en liten andel vil bruke. Både opplevd trygghet og/eller framkommelighet oppleves som dårlig.
- E) Et tilbud som ikke eksisterer.

Sverresborgruta er delt inn i 9 delstrekninger der de ulike fargene symboliserer ulik kvalitet på dagens sykkeltilbud. Målet er at Sverresborgruta blir en A-strekning

| | |
|-----------------|--------------------------|
| Prosjektnavn: | Klæbuveien fortau |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Prosjektet omfatter etablering av fortau med bredde på 2,5 m. Lengden 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 avløpsnett fornyes. |
| Prosjektutløsende: | 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 sykkelruta Klæburuta. 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 er en del av vedtatt hovednett for sykkel. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler. |
| Lokale delmål: | Tiltaket 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 Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | - |
| Forventet fremdrift: | Ferdig utbygging 2025. |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv kan forsinke deler av prosjektet. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |

Merknad:

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

STYRINGSRAMME *

| 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: * Anslaget fra 2018 er oppdatert av byggherre

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

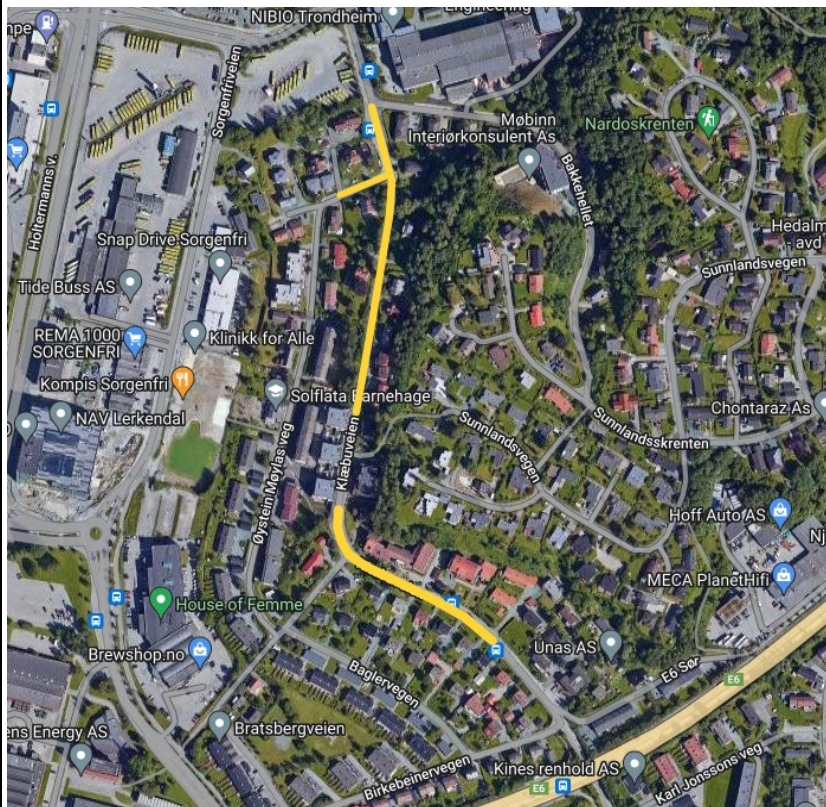
FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 37 | 10 | | | | |

Merknad:

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 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.

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| Prosjektnavn: | Hans Finnes gate fortau |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det planlegges å bygge fortau. Tiltakets lengde er ca 700m. På den nordlige, bratte og smale delen av strekningen planlegges det ensidig normert fortau (300m). På resten av strekningen planlegges normert fortau på en side og et smalt fortau til snøopplag og tilpasninger til innkjørsler på den andre siden. (400m)</p> <p>Det er 50 eiendommer som blir berørt av tiltaket. Det er i lengre tid jobbet med å få på plass grunnerverv uten å lykkes fordi det ikke er regulert nok areal til midlertidig grunnerverv. Prosjektet har nå sett på en ny løsning som smaler inn fortau på den ene siden av vegen for å minske inngrep langs gata under anleggsgjennomføringen.</p> <p>På denne strekningen skal Tensio også legge kabel for å utbedre strømmettet i byen så gata må uansett graves opp. Det er også behov for utskifting av gamle ledninger for vann og avløp.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Dårlige forhold for gående. Skoleveggrapport fra 2012 beskriver strekningen som problemstrekning for Strindheim skolekrets.</p> <p>Tiltaket skal gi bedre trafiksikkerhet og bedre forhold for myke trafikanter.</p> |
| Helhet/sammenheng: | Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående. Tiltaket er en prioritert strekning i trafiksikkerhetsplanen til Trondheim kommune. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet <p>Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) grunnerverv |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplan og grunnerverv pågår |

| | |
|--------------------------|--|
| Forventet fremdrift: | Bygging fra tidligst høst 2025. Oppstart avhengig av grunnervvprocess. . Byggetid er ca 1,5 år. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket samordnes med bygging av en viktig kabeltrase for Tensio samt kommunalt prosjekt for utskifting av ledninger for vann og avløp. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnervvprocess, finansiering. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 35 | 2021 | 10 | 2022 |
| Merknad: | | | |

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

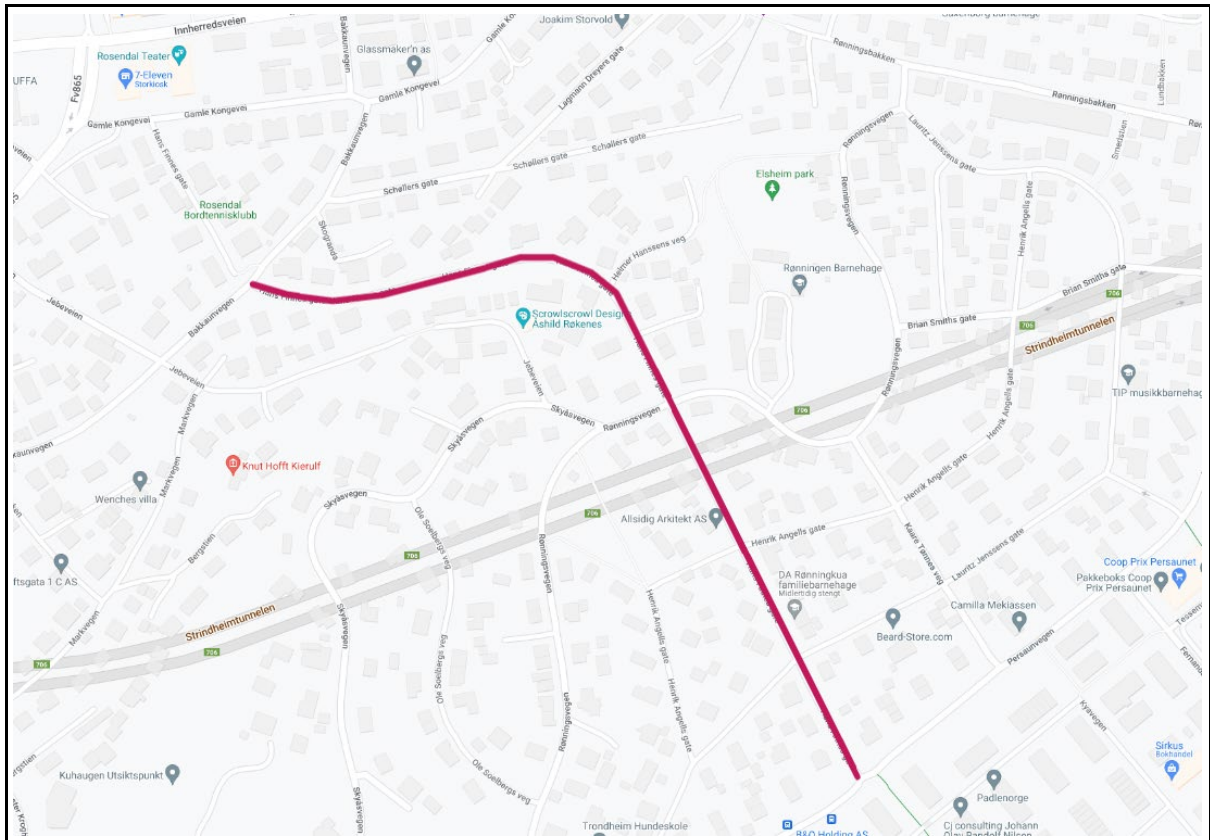
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| * 43 | 2024 | 10 | 03.09.2024 | SVV-metoden | 2025 |
| Merknad til styringsrammen: * Prosjektkostnaden har økt siden beregninger fra innspill til budsjett 2022 grunnet prisstigning fra tidligere kostnadsberegninger. | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 35 | | 1 | 8 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



Tiltaket strekker seg fra Bakkaunvegen i sør til Persaunevegen i nord.

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

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Planlegging og gjennomføring av mindre trafikksikkerhetstiltak som legger til rette for myke trafikanter.</p> <p>Eksempler på type prosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utbedring av overganger - Håndløpere og hvilebenker - Utsetting av strøkasser med sand på snarveier - Skilt og oppmerking - Mindre fortau og snarveier - Belysning - Kryssutbedring og krysningspunkt - Fartsreduksjon - Justering av kantstein - Mindre utbedring av holdeplasser - Planting av trær og vegetasjon ved eksisterende holdeplasser |
| Prosjektutløsende: | Over alt i byen er det relativt små tiltak som kan gjøres for å øke fremkommelighet, trafikksikkerhet og trygghetsfølelse for myke trafikanter. Disse små tiltakene identifiseres fortløpende og krever ikke lange prosesser før gjennomføring. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltakene vil samlet seg gi bedre sikkerhet og sammenheng for myke trafikanter. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene forventes å støtte nullvekstmålet ved å øke sannsynligheten for økt sykling, gange og kollektivreiser gjennom implementering av tiltak som gjør det mer attraktivt for fotgjengere og syklister. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltakene vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet <p>Tiltakene vil bidra til å nå delmål fordi det er sannsynlig at flere vil sykle, gå og reise kollektivt fordi det blir gjort tiltak som gjør det mer attraktivt for myke trafikanter.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektidé |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging og utbygging |
| Planstatus: | Krever ikke reguleringsplan og vanligvis liten del av |

| | |
|--------------------------|--|
| Forventet fremdrift: | Utbygging 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Må undersøkes i hvert enkelt tilfelle. |
| Usikkerhet i prosjektet: | - |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 18,5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
| |

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Klostergata (mellom Elgeseter gate og Ragnhilds gate) |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Tiltaket omfatter ombygging og transformasjon av en bred bilbasert gate til et gatesnitt som prioriterer gående, syklende og annen miljøvennlig transport.</p> <p>Strekningen er ca 250 meter lang, og forbinder flere viktige sentrale målpunkt og er skolevei for grunnskolebarn.</p> <p>Tiltaket innebærer å omfordele kjøreareal og parkeringsareal til bredere fortau, oppstrammede kryss og avkjørsler, samt møbleringssone som tilrettelegger for gatetrær, overvannshåndtering og andre nyttige gatefunksjoner som benker, snølagring, sykkelparkering og ladestasjon for bildeling.</p> <p>Prosjektet skal bedre fremkommelighet og trafikkikkerhet, samt gjøre det mer attraktivt for gående og syklende.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Prosjektområdet i Klostergata er i dag overdimensjonert og tilrettelagt for stor andel biltrafikk. Gata og kryssene oppleves som utrygge for myke trafikanter og kjørearealet er utflytende. I tillegg bærer gata preg av slitasje, problematiske høydeforskjeller og dårlig tilgjengelighet (manglende universell utforming).</p> <p>Klostergata er i dag en viktig ferdselsåre for gående og syklende mellom viktige målpunkt (som NTNU Gløshaugen, kollektivknutepunktet ved Samfundet, St.Olavs hospital og Trondheim Spektrum). Gata er også skolevei for barn i grunnskolen. Her vil det bli enda mer ferdsel etter NTNUs planlagte campussamling.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltaket er en del av det vedtatte hovednettet for sykkel. Tiltaket er i tråd med kommunens sykkelstrategi, gåstrategi, mobilitetsstrategi og nåværende og planlagte KPA (Kommuneplanens arealdel), som alle støtter opp under forpliktelsene i Byvekstavtalen.</p> <p>Klostergata er utpekt som en prioritert strekning i trafikksikkerhetsplanen som ble politisk vedtatt i mai 2021 og i planen VPOR Bycampus Elgeseter (Veiledende plan for offentlige rom).</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Tiltaket støtter opp under nullvekstmålet ved å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt for gående og syklende, samt barn i skolealder. Tiltaket reduserer noe gateparkering og transformerer kjøreareal til areal forbeholdt myke trafikanter og grønt i gaterommet. En antar dette bidrar til at flere vil gå og sykle her.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til flere av Miljøpakkens mål: 2. Økning i miljøvennlige reiser</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet.</p> <p>Sannsynligvis vil tiltaket indirekte også bidra til målene: 1. Lavere utslipp 6. Overholde krav til luftkvalitet</p> <p>Tiltaket vil bidra til å oppnå disse målene ved å forbedre forholdene for gående og syklende. Ved å gi gående bredere fortau, møbleringssone og tryggere kryssingspunkter, samt rom for gatetrær, overvannshåndtering, vil man skape en mer trafikksikker og attraktiv bygata. Innsnevrede kjørebredder og tydeligere sonefordeling bidrar til å senke bilenes hastighet, som igjen senker risikoen for trafikkulykker.</p> |
|--|--|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Prosjektet må reguleres. Deler av gata er i dag uregulert. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av reguleringsplan, byggeplan og utbygging. Reguleringsplan: 2025- 2026 Byggeplan og grunnerverv: 2027 Bygging: 2028-2029 (Veldig usikkert grunnet koordinering andre prosjekt) |
| Samordning andre tiltak: | Samordning av tilgrensende prosjekter i byggefase vurderes i reguleringsplan- og byggeplanfasen. Prosjektet må koordineres med reguleringsplan Elgeseter gate og muligens reguleringsplan Senter for psykisk helse (St.Olavs hospital). |
| Usikkerhet i prosjektet: | <ul style="list-style-type: none"> - Koordinering med tilgrensende, pågående reguleringsplaner. - Koordinering med utskifting av VA-anlegg. - Grunnerverv (selv om dette er antatt minimalt) - Grunnforhold, mulige forurensede masser og teknisk infrastruktur. - At man får løst utfordringer med høydeforskjeller i gata. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 30 | 2023 | 40 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|-----------------------|------------|--------------|------------------|----------------|-----------|
| Styringsramme | Kroneverdi | Usikkerhet i | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i |
| | | | | | |

| | | | | | |
|-------------|-------|-------------|--|--|-------------------|
| (mill. kr): | (år): | anslag (%): | | | årsbudsjett (år): |
| | | | | | |

Merknad/ref til PR-saksnr:

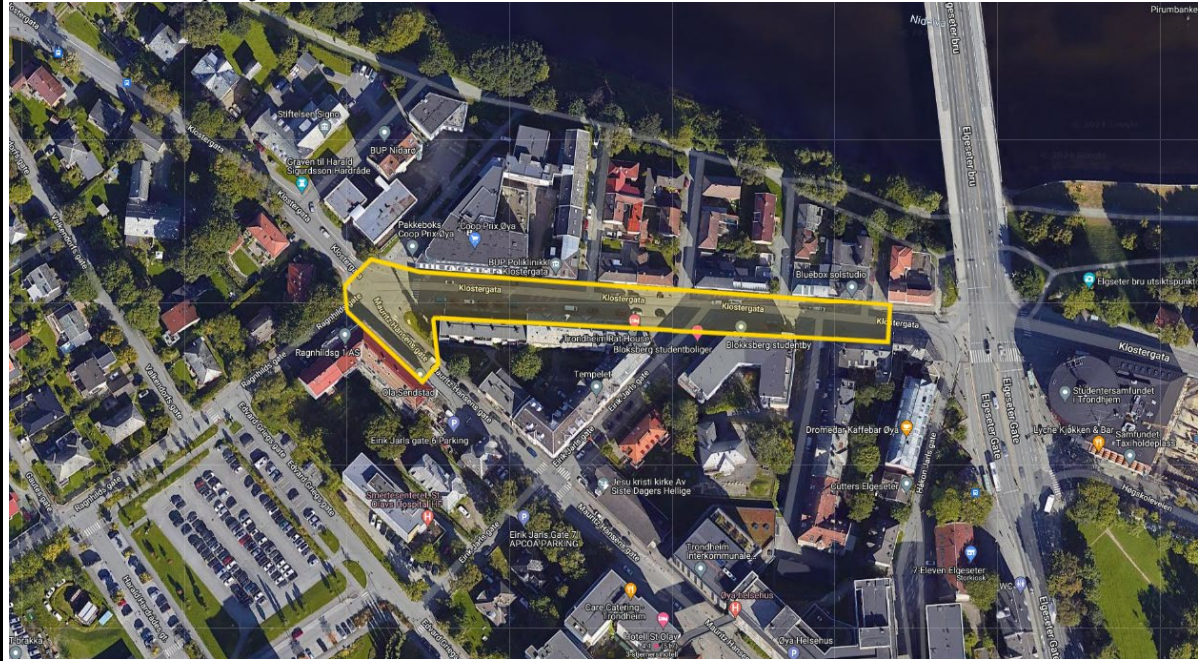
**Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i*

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | - | 2.5 | | 3 | 24.5 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE

Kartutsnitt over prosjektområdet:



| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Prosjektnavn: | Reppe- Vikåsen g/s veg |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det skal bygges en gang- og sykkelveg med en total lengde på 1125 meter med bredde på 3,0 meter. I vest er det prosjektert en bru over Vikelva. Brukonstruksjonen er 41m med et spenn på 32m.</p> <p>Gang og sykkelvegen får god belysning og vinterdrift slik at det blir en god forbindelse hele året.</p> <p>Prosjekteringen bygger på 2 gjeldende reguleringsplaner (R20110001 og R2014009) , samt en godkjent dispensasjon fra reguleringsplan R20110001 om å fravike fra linjeføringen for gang- og sykkelveg ved Osvegen.</p> |
| Prosjektutløsende: | Lang og trafikkfarlig skoleveg. Mange blir kjørt til skolen og internt i bydelen er det høy bilbruk. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket vil gi en raskere og mer trafiksikker forbindelse for myke trafikanter mellom de to bydelene Vikåsen og Reppe. Dette vil bli en viktig skoleveg, og mange kan benytte forbindelsen til utfart i marka og til butikk og idrettsanlegg. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket vil bidra til å oppnå flere av Miljøpakkens mål, spesielt mål nr:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Økning i miljøvennlige reiser 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig 5. Redusere trafikkulykker 9. Øke brukertilfredshet <p>Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Tiltaket krever ikke ny reguleringsplan |
| Forventet fremdrift: | Byggeplanlegging og grunnerverv: 2023-2024 Utbygging 2025-2026 |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Grunnerverv |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 47,5 | 2023 | 10 % | 24.01.24 | SVV metode | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: Styringsramme ble vedtatt i PR-sak 44/24 | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|-------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6 | 41,5* | | | | |
| Merknad: *3 mill av summen ble vedtatt forskuttert i 2024 i PR- sak 44/24 | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|--|
|  |
| Oversiktskart som viser trase for den 1125 m lange gang- og sykkelvegen mellom Reppevegen og Vikelvegen (blå linje). |



Illustrasjon sett fra vest.(ViaNova Trondheim AS)

| | |
|-----------------|-------------------------|
| Prosjektnavn: | Gravefrie fortau |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Det skal etableres separerte gangtraseer i 3 boligkater i Trondheim, i forskjellige bydeler. Traseene skal tas fra kjørebane, og separeres fra biltrafikken med flyttbare sperreelementer. Enveisregulering og omkjøringer blir nødvendig sammen med tiltaket.</p> <p>Sammenlagt lengde for tiltaket er 0,75 kilometer. Kostanden pr løpemeter er på under 5 % av hva det vanligvis koster å bygge et vanlig fortau.</p> <p>Tiltaket skal gjennomføres som et prøveprosjekt og inkluderer midler til vinterdrift med mindre kjøretøy og evaluering av prosjektet i prøveperiode på inntil 3 år.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Mangel på trafikksikre gangforbindelser, spesielt for skolebarn, og det er ressurskrevende å få bygget fortau.</p> <p>Tiltaket skal gi attraktive trafikksikre gangforbindelser uten at man må bygge fullverdige fortausprosjekt som er svært kostbare, tidkrevende og ofte inngripende på private boligtomter.</p> <p>Prosjektet skal evalueres på en grundig måte for å vurdere om det kan gjennomføres i større skala, på flere lokasjoner.</p> |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket gjennomføres for å svare ut en rekke politiske vedtak i Trondheim kommune som setter mål om mer gjenbruk og god måloppnåelse for en lavere pris. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Vellykket gjennomføring av prøveprosjektet vil styrke konkurransekraften til gange kontra bil og føre til reisevaneendringer i bydeler med høy kjøreandel. |
| Lokale delmål: | <p>Tiltaket bidrar til lokale mål ved at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det slippes ut mindre CO2 som følge av at tiltaket etablerer gangtraseer med mye mindre arbeid og inngrep enn vanlig fortausbygging. • Flere vil reise miljøvennlig ved at det blir tryggere og mer fremkommelig for gående. • Bydelene får bedre tilgjengelighet, ved at de nye gangtraseene blir mer farbare for rullestol og barnevogn. Separering av gående fra kjøreareal vil gi trygghetsfølelse for sårbare grupper av gående. • Tiltaket vil trolig øke brukertilfredsheten ved vellykket gjennomføring ved at trafikk i boligkater dempes og areal sikres mot bil. |

Kommentert [1]: skriv inn pol. behandling

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|-------------|
| Nåværende prosjektfase: | Planlegging |

| | |
|----------------------------|---|
| Innspill til prosjektfase: | Gjennomføring |
| Planstatus: | Tiltaket krever ikke reguleringsplan |
| Forventet fremdrift: | Gjennomføring 2024-2027 |
| Samordning andre tiltak: | - |
| Usikkerhet i prosjektet: | Leveringstid på sperreelementer og kapasitet for utførelse kan påvirke fremdrift. Snø og ismengder i vinterhalvåret vil påvirke kostnadsnivå. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 9 | 2024 | 10 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

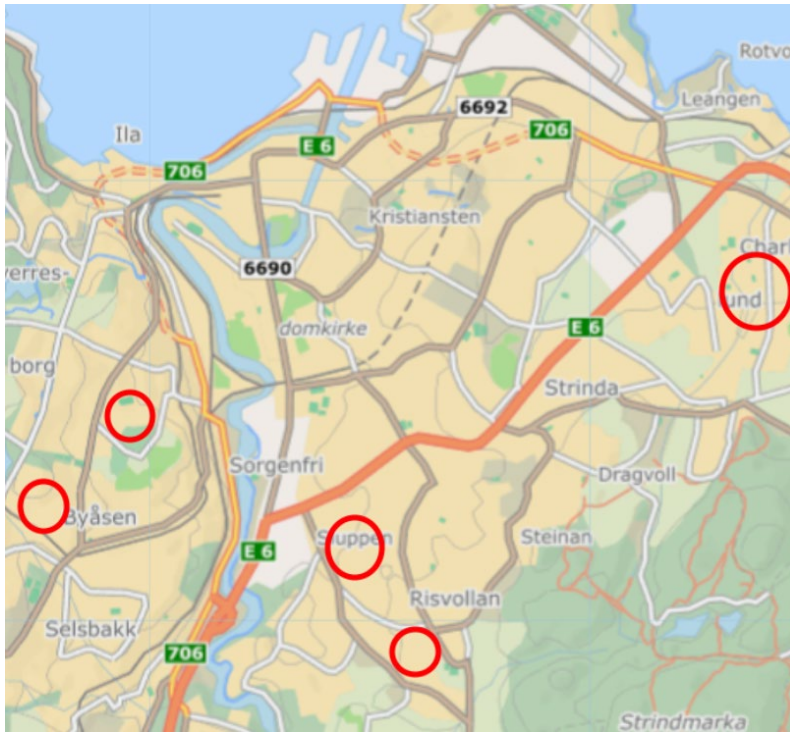
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Beløp (mill): | | 4 | 2,5 | 2,5 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
|---------------------|



Tiltakets foreslåtte lokasjoner, fra venstre:
Vegmesterstien, John Skaarvolds veg, Odins veg, Planetvegen, Nyheimsvegen

Kommentert [2]: fiks

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|----------------------|
| Prosjektnavn: | Gammel-lina - fortau |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og 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: | Prosjektet er en del av satsing på tryggere skoleveger og et trygt og helhetlig tilbud til gående. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltakene vil bidra til å nå nullvekstmålet fordi tiltaket bidrar til at flere går og sykler. |
| Lokale delmål: | Tiltaket 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 Tiltaket bidrar til trygg og sammenhengende gangforbindelse som er spesielt viktig for skolebarn. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging (erverv) |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Byggeplan ferdig, erverv pågår |
| Forventet framdrift: | Oppstart bygging høsten 2024 Ferdig bygging vår 2026 |
| Samordning andre tiltak: | Utføres sammen med kommunalt prosjekt for utskifting av VA-anlegg og Tensio som må fornye kabler. |
| Usikkerhet i prosjektet | Grunnerverv |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

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

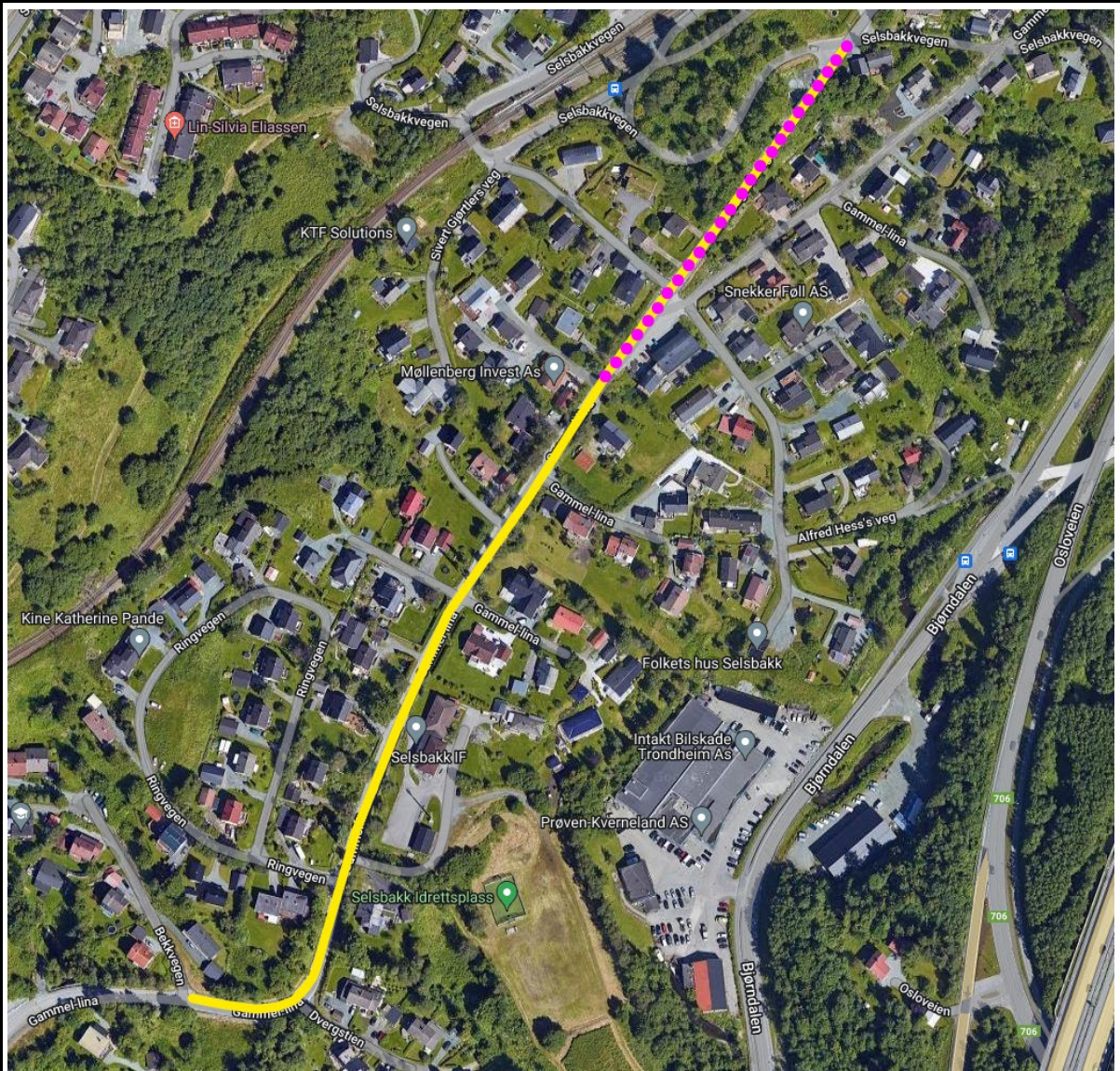
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|--|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 32 | 2022 | 10 | | Oppdatert byggherreoverslag etter anslag utført i 2019 | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
|---------------------|



Gul linje viser hvor nytt fortau planlegges bygd. Rosa prikket linje viser hvor strekningen som er under regulering for å få ervervet grunnen.

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | Stavset trygg skoleveg |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>I byutviklingsstrategien (2020) er Stavset definert som et sentrumsområde som skal videreutvikles med bymessig fortetting og transformasjon. Et virkemiddel for å få dette til er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Trafikksikkerheten for gående og syklende til og fra skolen vil være et viktig moment som må belyses i prosjektet.</p> <p>I dag ligger Byåsveien som en stor barriere for myke trafikanter. Det er mange villkryssinger over Byåsveien mellom bussholdeplassene på fylkesveien, trolig fordi de trafikksikre krysningspunktene er omveier for myke trafikanter.</p> <p>Prosjektet skal vektlegge universell utforming, at kryssene er enkle å gå og sykle gjennom, føles trygge og er trafikksikre. Gående og syklende skal separeres inn mot og gjennom alle kryss</p> <p>Forslaget inkluderer holdeplassene Stavset senter i Enromvegen og Byåsveien. Holdeplassene i Enromvegen inngikk opprinnelig i holdeplasspakke 1, men trekkes fra denne pakken og inkluderes i prosjektutviklingen for Stavset sentrumsområde.</p> <p>Samarbeid med TRFK som er vegeier for Byåsveien er avgjørende.</p> <p>Det skal være attraktivt, enkelt, trygt og trafikksikkert å gå og sykle til Stavset sentrumsområdet og Stavset barneskole.</p> |
| Formålet med tiltaket: | Formålet med tiltaket er å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket bidrar til byvekstavtalens mål om flere miljøvennlige reiser, trafikksikkerhet og tilgjengelighet. |
| Lokale delmål: | Når det nye fortauet er bygd blir denne strekningen regnet som trafikksikker skolevei hele året. Dette er i tråd med miljøpakken sine mål og den nylig vedtatte mobilitetsstrategien for Trondheim kommune. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektidé |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Planstatus: | Tiltaket vil trolig krever reguleringsplan. Dette vil avdekkes i prosjektutviklingsfasen. |
| Mulig utbyggingsperiode: | 2024-2025 |

| | |
|--------------------------|---|
| Samordning andre tiltak: | Sykkel, gå, TS og kollektiv sees på i et felles prosjekt med finansiering fra samtlige programområder. Tiltaket må forankres med fylkeskommunen (Byåsveien er fv.) |
| Usikkerhet i prosjektet | Avklares i prosjektutviklingsfasen. |

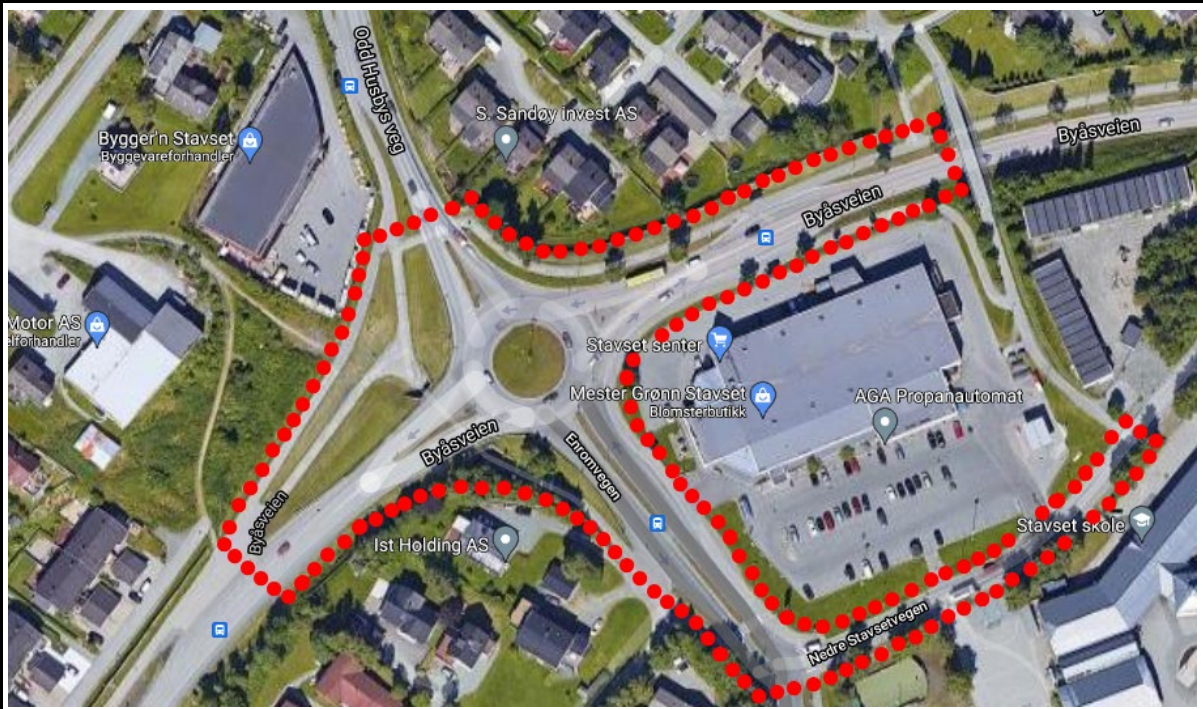
| STYRINGSMÅL | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 20 | 2024 | 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): |
| 20 | 2024 | 40 | 05.03.2024 | Byggherre Anslag | |
| Merknad: | | | | | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|-------------------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | | 20 | | | | |
| Prosjektfase: | | Prosjektutvikling | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



Stavset sentrumsområde dette prosjektet omfatter er markert med rødt på kartet.

| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Prosjektnavn: | Kryss Orrevegen - Kongsvegen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Krysset strammes opp. Gang og sykkelveg forskyves for bedre sikt og det etableres ny fotgjengerovergang med rabatt over Kongsvegen Fortau på 60 m mellom Sørbruvegen og Kongsvegen Ny fotgjengerovergang fra sørsiden Orrevegen til forskyvd gs - veg |
| Prosjektutløsende: | Utflytende kryss med rålig sikt og uten trygge overganger. Tiltaket gir økt trygghet og trafikk sikkerhet, forventes å redusere antall ulykker og øke fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende. Tiltaket inngår i kommunens kommunedelplan for trafikk sikkerhet |
| Helhet/sammenheng: | Krysset inngår i hovednett for sykkel |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket vil bidra til at flere vil gå og sykle |
| Lokale delmål: | Tiltaket bidrar til Miljøpakkens mål om økt trafikk sikkerhet, økning i miljøvennlige reiser og økt brukertilfredshet da dette er et svært etterlengtet prosjekt. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging - refinansiering |
| Planstatus: | Ikke behov for reguleringsplan |
| Forventet fremdrift: | Ferdigstillelse utbygging 01.08.24 |
| Samordning andre tiltak: | Reasfaltering Kongsvegen |
| Usikkerhet i prosjektet: | Aggressiv fremdriftsplan med mål om å ha tiltaket klart til skolestart. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 6.3 | 2024 | 15 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

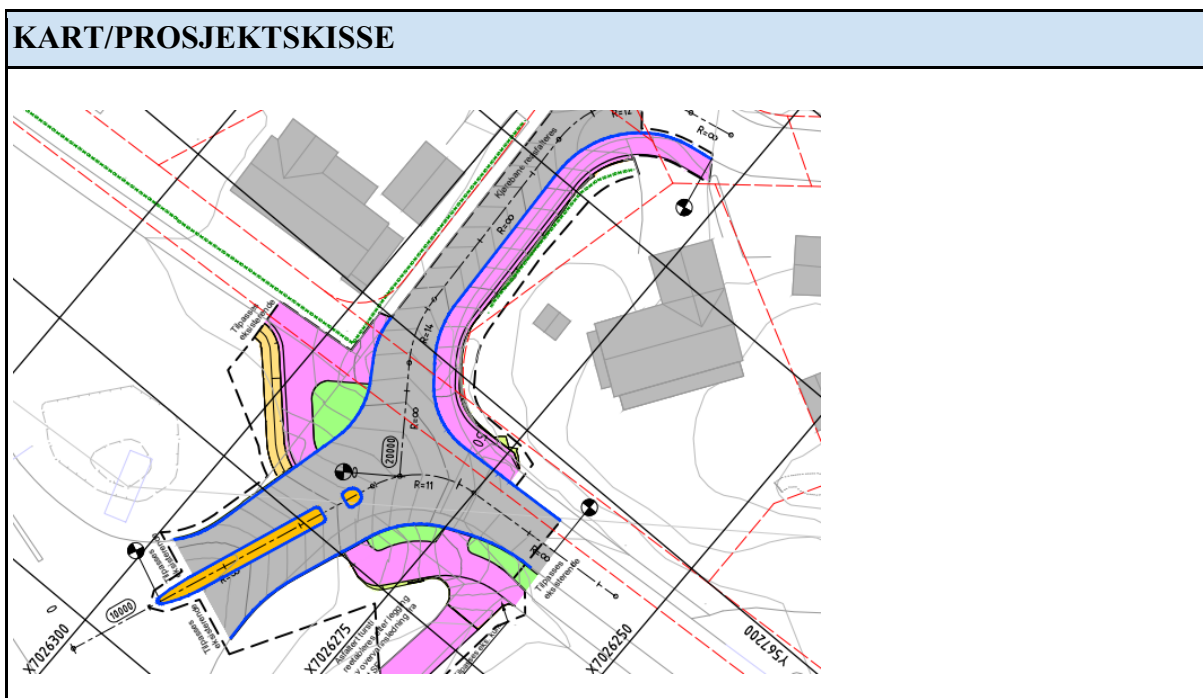
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett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

| | | | | | |
|----------|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| Merknad: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 2.8 | 3.5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |
| 3.5 mill forskuttert jf PR sak 46/24 | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|----------------------------------|
| Prosjektnavn: | Tiltakspakke Heimdal |
| Ansvarlig etat: | Mobilitet- og samferdselsenheten |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Formannskapet vedtok i februar 2024 at det skal gjøres tiltak i Heimdal sentrum som skal bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Prosjektet skal gjøre en vurdering av foreslåtte og nye tiltak og komme med anbefalinger innenfor den vedtatte rammen på 40 millioner kroner. Tiltakspakken skal ifølge formannskapets vedtak gjennomføres samtidig med utbygging av Johan Tillers veg del to. |
| Prosjektutløsende: | Heimdal er en av de større bydelssentra i Trondheim. Tiltakspakken har som formål å utvikle Heimdal sentrum som et viktig og attraktiv knutepunkt for miljøvennlige reiser. Heimdal sentrum preges i dag av bilbaserte løsninger, god parkeringsdekning og gjennomkjøring. Johan Tillers veg del to vil gi en mer effektiv kobling til E6 og avlaste Heimdal sentrum for gjennomgangstrafikk. |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltakspakken er politisk vedtatt av Formannskapet i Trondheim kommune og Programrådet i Miljøpakken.</p> <p>Byplankontoret er i ferd med å ferdigstille strategi for bevaring og stedsidentitet i Heimdal sentrum. Strategien peker på områder som har potensial for å bli gode byrom. Fylkeskommunen har utarbeidet en anbefaling for Tiltaksplan Heimdal. Denne planen tar for seg enkle og kortsiktige tiltak og større tiltak og prosjekter som anbefales gjennomført for å bedre forholdene for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende i Heimdal sentrum.</p> <p>Trondheim kommune er også i ferd med å utarbeide en samferdselsplan. Planen anbefaler å jobbe med målrettede mobilitetspakker i områder hvor behovene er størst. Heimdal er et av de prioriterte områdene.</p> <p>Utbyggingen av Johan Tillers veg vil endre trafikkstrømmene på Heimdal og Tiltakspakken skal bidra til å styre trafikken bort fra Heimdal sentrum. Utbygging av Johan Tillers veg vil kunne koble Tiller og Heimdal bedre sammen, og åpner for en bedre bussforbindelse mellom de to områdene.</p> <p>Samtidig har Trøndelag fylkeskommune begynt å regulere hovedsykkelvei Heimdal - selsbakk, del 2 som er skal utbedre gang- og sykkelvegen langs Bjørndalen (Fv6682) på strekningen Heimdal sentrum til Fv6682 møter Rv706. Dette prosjektet vil kunne bedre forbindelsen mellom Heimdal og Trondheim sentrum med sykkel.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | I forbindelse med utregning for Johan Tillers veg del to er det antatt at den nye forbindelsen vil bidra til noe mindre kjøring gjennom Heimdal sentrum. Hvis det i tillegg settes inn tiltak som bidrar til at det blir mindre attraktivt å kjøre gjennom Heimdal sentrum, vil dette |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>styrke effekten.</p> <p>Ved å samtidig styrke tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende, vil dette bidra til at reiser med bil kan overføres til mer miljøvennlige transportmidler.</p> |
| <p>Lokale delmål:</p> | <p>Hvilken måloppnåelse prosjektet har, vil avhenge av hvilke pakker som anbefales og velges. Generelt vil tiltak på Heimdal bidra positivt på flere av Miljøpakkens delmål.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lavere utslipp Dersom det blir mindre gjennomgangstrafikk, færre bilturer til sentrum og/eller lavere fartsgrense vil dette bidra til lavere utslipp lokalt. 2. Økning i miljøvennlige reiser Ved å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle i og til sentrum, vil dette bidra til en økning i miljøvennlige reiser. Bedre gangforbindelser rundt holdeplasser kan bidra til at flere velger å reise kollektivt. 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig Bedre sammenheng og forbindelser på gang- og sykkelnettet vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise miljøvennlig. 4. Tilgjengelige by- og tettstedsområder Oppgradering av Heimdal sentrum vil bidra til at lokalsenteret oppleves mer tilgjengelig og hyggeligere å oppholde seg i. Dette kan bidra til å knytte bydelen bedre sammen. 5. Redusere trafikkulykker Lavere trafikkmengder, oppstramming av kryss, bedre tilrettelegging for gående og syklende og lavere fartsgrense er eksempler på tiltak som kan bidra til å redusere antall trafikkulykker. 6. Overholde krav til luftkvalitet Luftkvaliteten i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken der. 7. Redusere trafikkstøy Trafikkstøyen i Heimdal sentrum vil bli bedre dersom man lykkes med å redusere biltrafikken. En reduksjon av fartsgrensen i området vil bidra til mindre støy. 8. Grønn og effektiv næringstransport Mindre gjennomkjøring i Heimdal sentrum bidrar til mer effektiv næringstransport. 9. Øke brukertilfredshet Brukertilfredsheten i Heimdal sentrum vil øke dersom det blir færre biler der og bedre tilrettelegging for gående og syklende. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging Vil være avhengig av valg av tiltakspakke. |
| Planstatus: | Planstatus må sees i sammenheng med regulering av Johan Tillers veg. |
| Forventet fremdrift: | Prioritering av tiltak ferdigstilles i 2024. Videre fremdrift avhenger av tiltakene som foreslås og fremdrift av Johan Tillers veg. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak må koordineres med Johan Tillers veg, reguleringsplaner i området og fylkeskommunens sykkelprosjekt i Bjørndalen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Usikkerhet knyttet til kostnad per tiltak som foreslås. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 40 | 2023 | 0 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 10 | 15 | 15 | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--------------------|
| Prosjektnavn: | Hjertesone pakke 1 |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune |
| Dato (opdatert) | 14.05.2024 |
| Utarbeidet av | Pushpa Shigdel |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Hjertesone-tiltak har vært planlagt ved en rekke skoler i Trondheim kommune. Dette er trafikktekniske tiltak som skal redusere foreldrekjøring, eller gjøre gjeldende foreldrekjøring sikrere. Større tiltak spilles inn som selvstendige prosjekter.</p> <p>Fra Hjertesone pakke 1 gjenstår parkeringsanlegget ved Tanem skole. Parkeringsanlegget ved skolen er stort og utflytende, og trenger å strammes inn av hensyn til trafikkikkerhet for skolebarn. Det må opparbeides en sнопlass for sikker levering og henting av barn.</p> |
| Formålet med tiltaket: | <p>Parkeringsplassen ved Tanem skole er mye større enn den trenger å være (om lag 35 plasser), og ledig areal fungerer som uregulert manøvreringsareal for foreldre som leverer barn til skolen. Trondheim kommune var på befaring i 2021, og observerte en rekke farlige forhold i vintermørket. Videre gir parkeringsplassen lett tilgang til skolegården for kjørende, noe som gjør det intuitivt å krysse skolegården med bil for å komme til idrettshallen.</p> <p>Tiltaket skal minimere de negative trafikkikkerhetsmessige konsekvensene av at barn blir kjørt til skolen. Tiltaket vil også føre til måloppnåelse knyttet til redusert bilkjøring</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket skal primært bidra til oppfyllelse av mål knyttet til trafikkikkerhet. |
| Lokale delmål: | <i>Trygg skolevei</i> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Utbyggingstiltak vil være innenfor reguleringsplanens formål |
| Mulig utbyggingsperiode: | 2025 |
| Samordning andre tiltak: | - Hjertesone pakke 2 |
| Usikkerhet i prosjektet | |

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

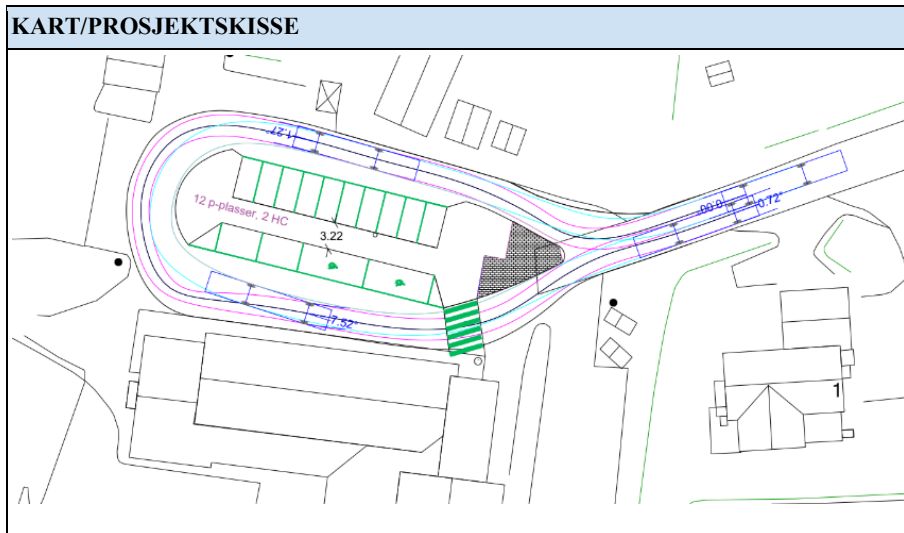
| | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 1,5 | 2024 | 20% | 2025-2029 |
| Merknad: | | | |

*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): |
| 1,5 | 2024 | 20% | 19.04.2024 | Byggherreoverslag | |
| Merknad: | | | | | |

Kommentert [1]: Hva skal stå her? Vi har fra før fått 1,3 millioner i ramme i prosjektet, og har gjennom flere år brukt 0,9 av det. Tiltaket ved Tanem skole er kostnadsvurdert til 1,6 mill

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 1,3 | 1,1 | 0 | | | |
| Merknad: Prosjektet tok opprinnelig for seg tre skoler: Tanem, Berg og Charlottenlund. Prosjektutviklingen førte til at Charlottenlund ble tatt ut som eget prosjekt. Kun Tanem skole gjenstår i prosjektet. | | | | | | |



| PROSJEKTDATA | |
|--------------------|---|
| Prosjektnavn: | Levetidsforlengelse Gråkallbanen |
| Ansvarlig etat: | Trondheim kommune / Trøndelag fylkeskommune |
| Prosjektansvarlig: | Styringsgruppe for Levetidsforlengelse Gråkallbanen |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | <p>Levetidsforlengelse av Gråkallbanen er et prosjekt som har som formål å holde nødvendig infrastruktur for trikkedrift som har behov for det, i en tilstand som muliggjør drift av Gråkallbanen.</p> <p>Dette er et midlertidig tiltak som skal holde driften av Gråkallbanen i gang frem til Gråkallbanens fremtid er avklart.</p> <p>I den økonomiske ramma for prosjektet er det også satt av 20mill til utredning av Gråkallbanens fremtid. Dette er arbeid som skal bygge videre på forprosjektet til “moderniseringen av Gråkallbanen”</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>Gråkallbanen trenger nytt vognmateriell da dagens materiell er 40 år gammelt og er veldig nedslitt. Nye vogner har andre mål mtp. lengde, plattformhøyde etc. og det kreves derfor tilpasninger av dagens infrastruktur, samt en tilpasning av vognhallen på Munkvoll. Det ble ikke satt av midler til dette i Miljøpakkens handlingsprogram i perioden 25-29. Det er derfor nødvendig med midler til vedlikehold og levetidsforlengelse av Gråkallbanen.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Gråkallbanen er en del av Trondheims kollektivnett. Prosjektet er en avgjørende forutsetning for trikkedrift i perioden 2025- 2029.</p> <p>Beskrevet etterslep (fra Rambølls rapporter 2019/2022) forutsettes utført av andre prosjekter, og er ikke inkludert i estimatet.</p> <p>Infrastruktur mellom Ila og Midtbyen bygges ut i andre pågående prosjekter.</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Trikk er kollektivtrafikk som støtter opp under nullvekstmålet, med over 1,2 mill. reisende i 2023. Gråkallbanen har allerede høy brukertilfredshet, og en modernisert bane med bl.a. universell utforming ventes å øke denne ytterligere, med den konsekvens at flere tar trikken.</p> <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakkens mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Styringsmål (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 190 | 2025 | 50 | |

Merknad: Estimater er gjort av Norconsult på bestilling av TRFK, og er datert 2024-09-11. 20 mill er tenkt benyttet til utredning av fremtidig løsning på Gråkallbanen.

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

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Rest bevilg. |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|--------------|
| Beløp (mill): | | 2* | 62 | 62 | 64 | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

PROSJEKTARK Malvik kommune

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---------------------------------|
| Prosjektnavn: | P.4113 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. |
| 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: <ul style="list-style-type: none"> • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektet er nå inn i detaljplanleggingsfase hvor det utarbeides byggeplan. |
| Innspill til prosjektfase: | Det er gjennomført avklaringsmøte med fylkeskommunen og AtB. Tiltaket planlegges bygget i siste halvdel av 2024. |
| Planstatus: | Det utarbeides nå byggeplan. |
| Forventet fremdrift: | Ferdigstillelse byggeplan juni 2024. Utbygging høsten 2024. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen aktuelle større tiltak |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen større usikkerhet er knyttet til prosjektet. Hvilebod skal bygge meldes. |

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): |
| 6,9 mill kr | 2024 | +/- 10% | 20.08.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: Styringsrammen er vurdert ut fra inkomne entreprisekostnader fra anbudskonkurranse. | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 4,5 | 2,4 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 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: | Langs Granholtvegen mangler GS-veg/fortau som utgjør et brudd i det ellers sammenhengende riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal og Trondheim. Fortau på strekningen vil også gi en trafiksikker adkomst til bussholdeplassene på Vikhammer. |
| Prosjektutløsende: | Hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim må i dag dele areal med biltrafikk i Granholtvegen. Det er også behov for å sikre ferdsele til øvrige trafikanter, som ønske å benytte kollektivtilbud i området. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket utgjør en del av hovedrute for sykkeltrafikk mellom Hommelvik og Trondheim. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket vil separere trafikk og tilrettelegge for en økt trafiksikkerhet og en potensiell økning i andel syklende. Tiltaket spiller dermed opp mot: <ul style="list-style-type: none"> • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. • Mål 5: Redusere antall trafikkulykker. • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Tiltaket er innenfor gjeldende regulering. Prosjektet er nå inne i detaljplanleggingsfase for utarbeidelse av byggeplan. |
| Innspill til prosjektfase: | Det planlegges bygging i siste halvdel av 2024. |
| Planstatus: | Byggeplan skal utarbeides og være ferdig første halvdel av juni. |
| Forventet fremdrift: | Ferdigstillelse av byggeplan juni 2024. Hovedutbygging i siste halvdel av 2024. Sluttarbeid/asfaltering våren 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Det er behov for samordning med utbygging av ny E6 da Malvikvegen er omkjøring for dagens E6. Det er gjennomført dialogmøte med fylkeskommunen og Statens Vegvesen (myndighet for arbeidsvarsling). Det konkluderes med at gjennomføring vil være mulig nå i 2024. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Usikkerheter er avklart gjennom geotekniske undersøkelser og dialogmøter med fylkeskommunen og Statens vegvesen. |

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): |
| 16,2 mill kr | 2024 | +/- 10% | 20.08.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: Styringsrammen er vurdert ut fra inkomne entreprisekostnader fra anbudskonkurranse. | | | | | |

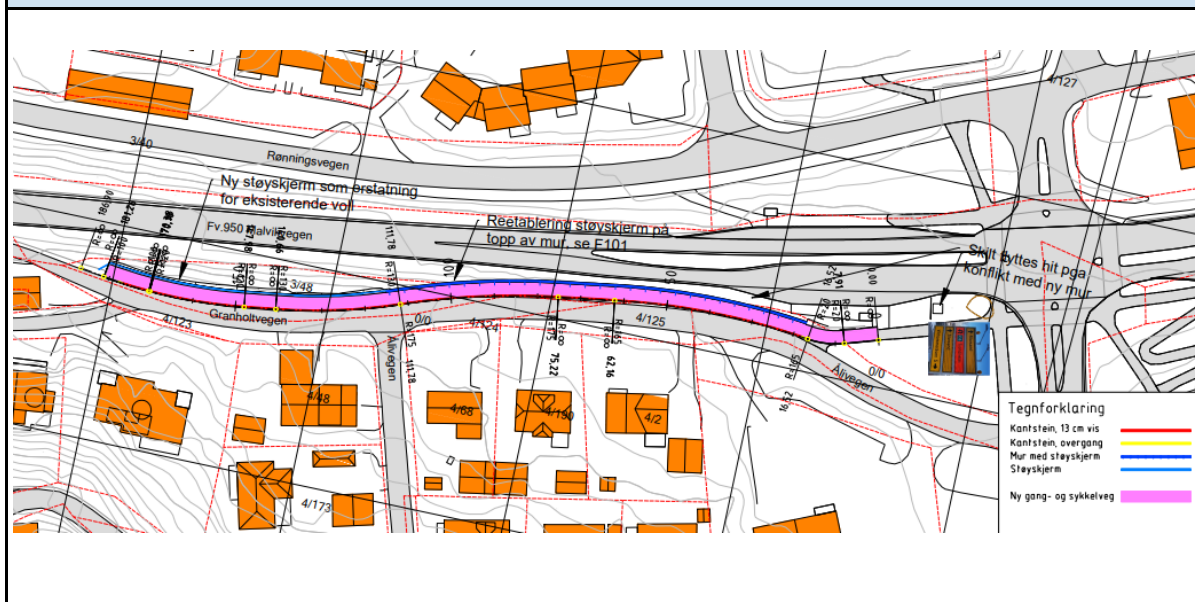
*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 10 | 6,2 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

*Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Fortau Fagottvegen nedre del med enveiskjøring (del 2) |
| Ansvarlig etat: | Malvik kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Langs hele Fagottvegen finnes i dag ikke tilbud for myke trafikanter. I øvre del av Fagottvegen er det regulert fortau fra sør og ned til Trompetvegen. Langs nedre del mangler vedtak på løsning for myke trafikanter. Det er her boliger på begge sider og liten mulighet for breddeutvidelse. For Fagottvegen nedre del er det satt i gang planprosess med etablering av fortau og enveiskjøring for biler. Det er gjennomført oppstartsmøte. Videre prosess blir varsel om regulering. |
| Prosjektutløsende: | Det er behov for fortau langs hele Fagottvegen ned til Vikhammeråsvegen. Fagottvegen er en trafikkert veg fra et større område som benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum. I området bor totalt ca. 1200 beboere som skal kunne benytte aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum. Dette gjelder blant annet følgende aktiviteter/tilbud: <ul style="list-style-type: none"> • Barneskole • Ungdomsskole • Videregående skole • Idrettshall • Isbane for vinteraktivitet ute • Røde kors med sine lokaler • Kulturskole/kulturaktiviteter • Ungdomshus • Bussholdeplasser • Togstasjon |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket vil sikre en trygg forbindelse for myke trafikanter mellom bebyggelsen og Vikhammer sentrum med sine aktiviteter og tilbud. |
| 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: | Det er innsendt planinitiativ og gjennomført oppstartsmøte. |
| Innspill til prosjektfase: | Regulering og detaljprosjektering. |
| Forventet fremdrift: | Regulering 2025. Prosjektering i 2025/2026 og utbygging i 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen aktuelle tiltak i samme område |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen. |

| UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 12,3 mill | 2024 | +/- 10 % | |
| Merknad: Estimert er anslått august 2024. | | | |

**Utredningsestimert 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. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): 12,3 mill | 1 | 1,5 | 10,8 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Fortau langs Fagottvegen nedre del med enveiskjøring (del 2):



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Fortau langs Fagottvegen øvre del (del 1) |
| Ansvarlig etat: | Malvik kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Langs Fagottvegen finnes i dag ikke tilbud for myke trafikanter. I øvre del av Fagottvegen er det regulert fortau fra sør og ned til Trompetvegen.. Det er gjennomført detaljprosjektering. Sammen med 2 stk. øvrige miljøpakkeprosjekter har prosjektet som opsjon vært med i en konkurranse for utbygging. |
| Prosjektutløsende: | <p>Det er behov for fortau langs hele Fagottvegen ned til Vikhammeråsvegen. Fagottvegen er en trafikkert veg fra et større område som benyttes av myke trafikanter i forbindelse med ulike aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum. I området bor totalt ca. 1200 beboere som skal kunne benytte aktiviteter og tilbud i Vikhammer sentrum.</p> <p>Dette gjelder blant annet følgende aktiviteter/tilbud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barneskole • Ungdomsskole • Videregående skole • Idrettshall • Isbane for vinteraktivitet ute • Røde kors med sine lokaler • Kulturskole/kulturaktiviteter • Ungdomshus • Bussholdeplasser • Togstasjon |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket vil sikre en trygg forbindelse for myke trafikanter mellom bebyggelsen og Vikhammer sentrum med sine aktiviteter og tilbud. |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Mål 1 Redusere CO₂ utslipp</p> <p>Mål 2 Miljøvennlig reise.</p> <p>Mål 3 Lettere å velge miljøvennlig transport</p> <p>Mål 4 By- og tettstedsområder vil bli i større grad tilgjengelig for alle.</p> <p>Mål 9 Økt brukertilfredshet</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Det er gjennomført detaljprosjektering. Sammen med 2 stk. øvrige miljøpakkeprosjekter har prosjektet som opsjon vært med i en konkurranse for utbygging. |
| Innspill til prosjektfase: | Oppstart bygging våren 2025. |
| Forventet fremdrift: | Oppstart bygging våren 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen aktuelle tiltak i samme område |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen. |

| 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): |
| 23,4 mill | 2024 | +/- 10 % | |
| Merknad: Utredningsestimatet er med bakgrunn i entreprisekostnader fra anbudskonkurransen som nå har vært ute. | | | |

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

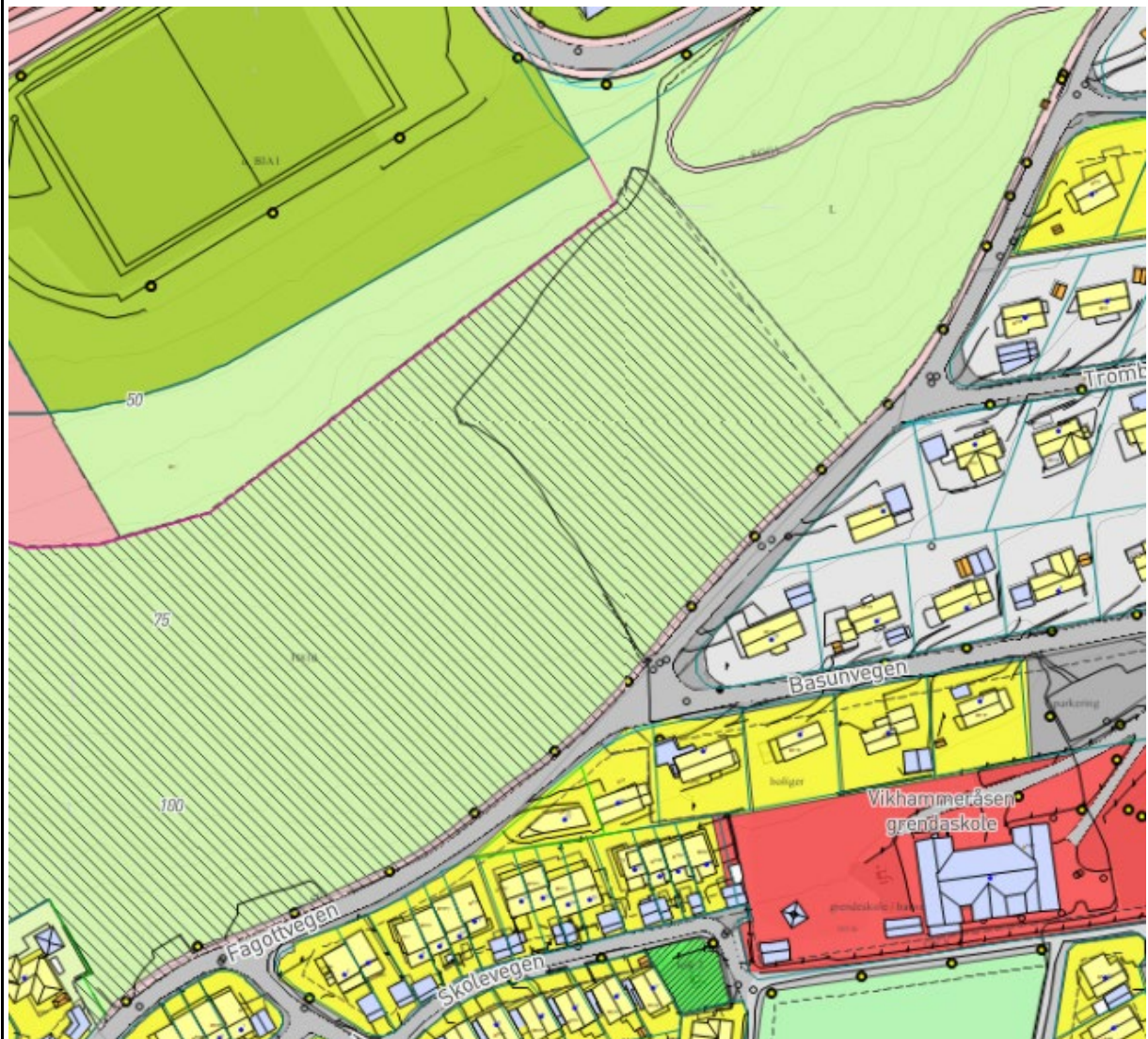
| STYRINGSRAMME - Kostnadsanslag basert på reg.plan/byggeplan, førende for utbygging | | | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 23,4 mill | 2024 | +/- 10% | 28.08.2024 | Forenklet anslag | |
| Merknad: Styringsrammen er vurdert med bakgrunn i entreprisekostnader fra anbudskonkurranse som har vært ute. | | | | | |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): 23,4 mill | 1 | 22,4 | | | | |
| Merknad: Det ønskes oppstart med fortau langs øver del av Fagottvegen våren 2025. | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE

Fortau langs øvre del av Fagottvegen (del 1):



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | P.4109 Fortau langs Saksvikkorsen |
| Ansvarlig etat: | Malvik kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Langs Saksvikkorsen mangler ca. 180 m fortau fram til Markabygdvegen/Væresvegen, over kommunegrense til Trondheim. Det ønskes å sikre ferdselen for kollektivreisende, og kollektivtilbudet over Saksvikkorsen. I tillegg skal det gjøres justering av veilinjens mot Markabygdvegen/Væresvegen. |
| 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: <ul style="list-style-type: none"> • Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO₂. • Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. • Mål 3: lettere å velge miljøvennlig transportmiddel. • Mål 4: Tilgjengelighet for by- og tettstedsområder. • Mål 5: Redusere antall trafikkulykker. • Mål 9: Øke brukertilfredshet for miljøpakkeprosjekter. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Malvik kommune er nå i planprosess med utarbeidelse av detaljreguleringsplan for etablering av fortau langs Saksvikkorsen. Dette omfatter også justering av veilinjens for Saksvikkorsen mot Væresvegen/Markabygdvegen. Det ble i Malvik kommune varslet oppstart om detaljregulering i slutten av 2023. Selve krysset mot Væresvegen/Markabygdvegen ligger i Trondheim kommune, slik at det også her må kjøres egen planprosess. Malvik kommune har satt i gang planprosessen i Trondheim kommune. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljregulering/detaljprosjektering og videre bygging i 2025. |
| Planstatus: | Detaljreguleringsplan og videre utarbeidelse av byggeplan. |
| Forventet fremdrift: | Ferdigstillelse av detaljreguleringsplan og byggeplan ved årsskiftet 2024/2025. Anleggsstart i starten av 2025, og ferdig bygget april 2025 (før våronn). |
| Samordning andre tiltak: | Prosess med detaljreguleringsplan i Trondheim kommune. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Eventuelle funn av automatisk freda kulturminne. |

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): |
| 19,3 mill kr | 2024 | +/- 10% | 31.05.2024 | Forenklet anslag | |

Merknad: Det er gjort revidert kostnadsanslag mai 2024.

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

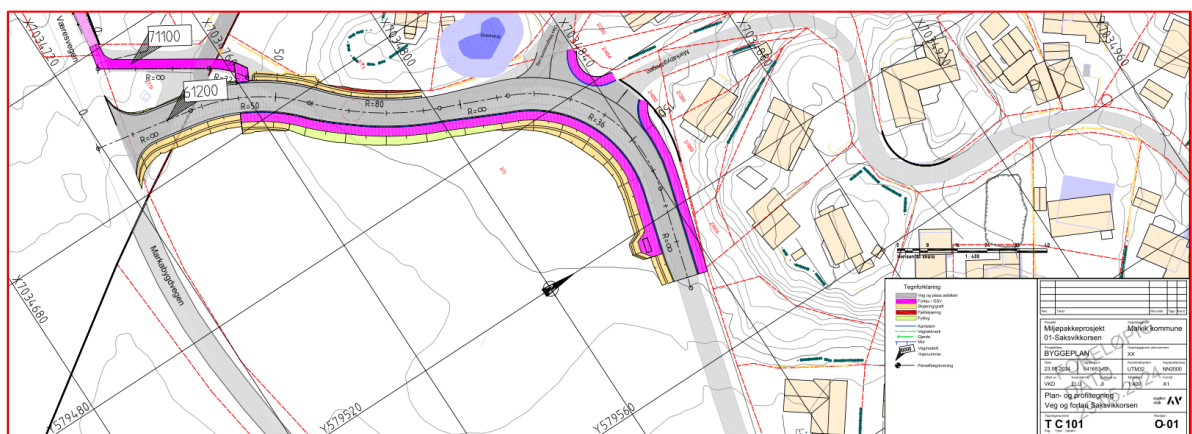
FINANSIERINGSBEHOV

| | | | | | | |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 1 | 18,3 | | | | |

Merknad: Det er gjort revidert kostnadsanslag mai 2024.

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | P.4110 GS-veg mellom Smiskaret og Sveberg |
| Ansvarlig etat: | Malvik kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Det skal etableres gang- og sykkelveg mellom Smiskaret og Sveberg. Området er svært bratt, og det er behov for en optimalisering av dagens tilbud. |
| 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: | For prosjektet er det tidligere utarbeidet notat i h.h.t prosjektutviklingsfasen. Det ble videre utarbeidet et «planinitiativ» som ble sendt til Malvik kommune for behandling. Notat fra intern høring/samrådsmøte konkluderer med at det stilles spørsmål til valg/forslag på trase. Dette tilsier at det må utarbeides et nytt revidert planinitiativ, for innsending til Malvik kommune. Det jobbes nå med nytt planinitiativ for innsending til Malvik kommune. Videre vil det gjennomføres eventuelt behov for detaljregulering, før utarbeidelse av byggeplan. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljregulering og detaljprosjektering. |
| Forventet fremdrift: | Fremdrift avhenger av tilbakemeldinger etter nytt planinitiativ, og eventuelt behov for planprosess og detaljregulering. Planprosess og detaljprosjektering for bygging skal etter planen være ferdig ved årsskiftet 2024/2025. Det planlegges oppstart med bygging i 2025/2026. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen aktuelle tiltak i samme område. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen. |

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

| | | | |
|--------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |

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): |
| 18,5 mill | 2024 | +/- 10 % | 31.05.2024 | Forenklet anslag | |

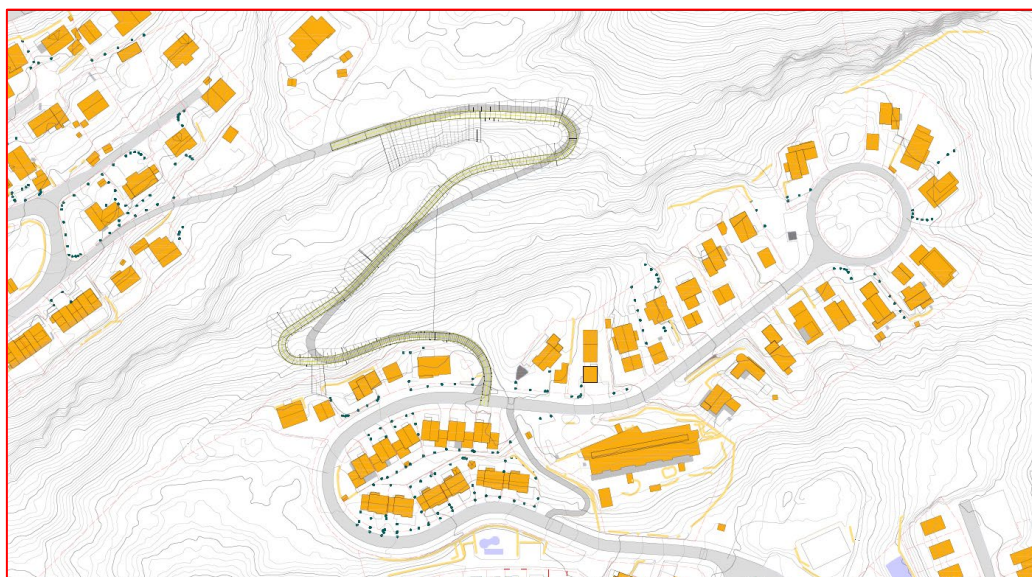
Merknad: Det er gjort revidert kostnadsanslag mai 2024.

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 1 | 17,5 | | | | |

Merknad:

**Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.*

KART/PROSJEKTSKISSE

| | |
|-----------------|------------------------------------|
| Prosjektnavn: | Forlengelse av busslinje 70 |
| Ansvarlig etat: | Malvik kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Endring av rutetilbud på linje 70 (L70) slik at samtlige avganger har start/endeholdeplass på Marienborg, samt trasé gjennom Strindheimstunellen. |
| Prosjektutløsende: | <p>Linje 70 kjøres til Trondheim sentrum i rushtid, og til Strindheim utenfor rush for omstigning til Metrobusslinje 1. I rushtid er start- og endeholdeplass på Marienborg. Linjen har ikke trasé gjennom Strindheimstunellen.</p> <p>Ønsket om flere direkteavganger til Trondheim sentrum med L70 har vært en gjenganger i AtB sine møter med brukerutvalg. Det er særlig for arbeidsreiser utenom normal arbeidstid (08-16) at dette er særlig relevant.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltaket inngår i økt satsning på kollektivtransport og styrker tilbudet mellom Stjørdal/Malvik kommune og Trondheim sentrum.</p> <p>Linje 70 er den mest brukte linjen i Malvik kommune. L70 knytter kommunesentrene Vikhammer og Hommelvik sammen, samtidig som den gir god tilgjengelighet til både Trondheim og Stjørdal. AtB ser særlig at linjen dekker en viktig reisestrøm fra Hommelvik/Muruvik til Stjørdal ifm. både arbeid og fritidsreiser.</p> <p>Linje 70 dekker de største boligområdene i Malvik godt, med unntak av Sveberg. I likhet med dagens tilbud betjener det foreslåtte tiltaket områdene hvor Malvik kommune legger opp til boligutvikling, med unntak av Sveberg-området der holdeplasser til linje 70 er utenfor gangavstand.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>AtB har ikke vurdert måloppnåelse for tiltaket opp mot måloppnåelse for alternativt rutetilbud.</p> <p>Tiltaket gir god tilgjengelighet mot Trondheim sentrum for beboere i Malvik med korte avstander til holdeplasser og høy frekvens gjennom hele driftsdøgnet, tilsvarende dagens nivå.</p> <p>Når E6 øst blir ferdigstilt vil reisetiden mellom Trondheim – Malvik/Stjørdal bli redusert betraktelig med bil. Det vil gi bilen et konkurransefortrinn, direktebuss til sentrum kan være med på å kompensere for dette både ved:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. at reisetiden reduseres ved trasé gjennom Strindheimstunellen, ii. brukerne må ikke omstige på Strindheim på turer til/fra Trondheim sentrum utenfor rush, som vil oppleves positivt for kundene som opplever omstigning som negativt. Reisende vil fortsatt ha mulighet til omstigning på Gildheim. <p>Ved å legge avgangene via Strindheimstunellen får vi redusert graden av parallellkjøring av buss mellom Strindheim og Trondheim S, noe</p> |

| | |
|----------------|--|
| | som er positivt. Det er imidlertid vanskelig å ytterligere beregne miljøeffekt for dette tiltaket, men det kan være nærliggende å anta at direktebuss til sentrum vil ha en positiv effekt på antall reisende på linje 70. Det er en fordel at dette tiltaket vil treffe reisende fra både Malvik og Stjørdal. |
| Lokale delmål: | Driftstiltaket tilrettelegger for en økning i antall i miljøvennlige reiser i Malvik/Stjørdal til og fra Trondheim sentrum (mål 2). Tiltaket er etterpurt av brukerne av linje 70, en direkte rute til Trondheim sentrum kan bidra til å øke brukertilfredsen av driftstilbudet (mål 9). |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Ikke relevant |
| Innspill til prosjektfase: | Drift |
| Planstatus: | Ikke relevant |
| Forventet fremdrift: | Nye driftstiltak som vedtas i Kontaktutvalget januar/februar 2025 ifm. behandling av handlingsprogrammet, kan tidligst effektives fra august 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Drift lokalbuss omegnskommuner. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Det er begrenset økonomisk handlingsrom innenfor tidligere vedtatte driftstiltak. Overskridelse av kostnader kan få konsekvenser for resten av driftporteføljen til AtB i avtaleområdet - dette kan føre til kutt. Se merknad finansieringsbehov. |

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 2,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| <p>Merknad: Tall i 2024-kroner. Vognkostnad er ikke beregnet inn i kostnaden, men tiltaket skal ikke kreve mer enn dagens tilbud ettersom det ikke forekommer endringer i rushtiden.</p> <p>Det er ikke økonomisk handlingsrom innenfor tidligere vedtatte driftsrammer for en linjeutvidelse på linje 70. Effektivering av tiltaket i sin helhet vil kreve ytterligere bevilgning. Et alternativ innenfor vedtatte driftsrammer er å forlenge linje 70 til Marienborg, men beholde noen avganger med omstigning på Strindheim (eks. midt på dagen eller søndag).</p> | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

PROSJEKTARK Melhus kommune

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Prosjektnavn: | Fortau Fv. Lyngenvegen |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

TILTAKSBESKRIVELSE

| | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Ca. 100 meter nytt fortau ved krysset mellom fv. 6585 Lyngenvegen og Kv. Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen skal følge Statens vegvesens vegnormaler og kommunens normer. Tiltaket er innenfor tettsted definert i tråd med IKAP. |
| Prosjektutløsende: | Det er i dag behov for et fortau ved krysset mellom Lyngenvegen, Stor-Tronds veg og Langmyra. Vegen vil gjøre strekningen og krysset mer trafikksikker for myke trafikanter. |
| Helhet/sammenheng: | Fortauet er <u>regulert</u> og tiltaket vil understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byveksttalen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Fortauet bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byveksttalen, da vegen legger til rette for sykling og gange. I tillegg bidrar vegen til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9. |
| Lokale delmål: | Kommuneplanens samfunnsdel har to hovedmål som dette prosjektet støtter: <i>«Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet»</i> og <i>«Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt»</i> . Prosjektet bidrar også til <u>kommunens arealstrategi (2023-2043)</u> . <i>«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres»</i> |

STATUS OG FREMDRIFT

| | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av byggeplan høst 24 og utbygging 25. |
| Samordning andre tiltak: | prosjektet skal koordineres med kommunalt VA-prosjekt i området. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kostnader og grunnforhold |

UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter)

| | | | |
|------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

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

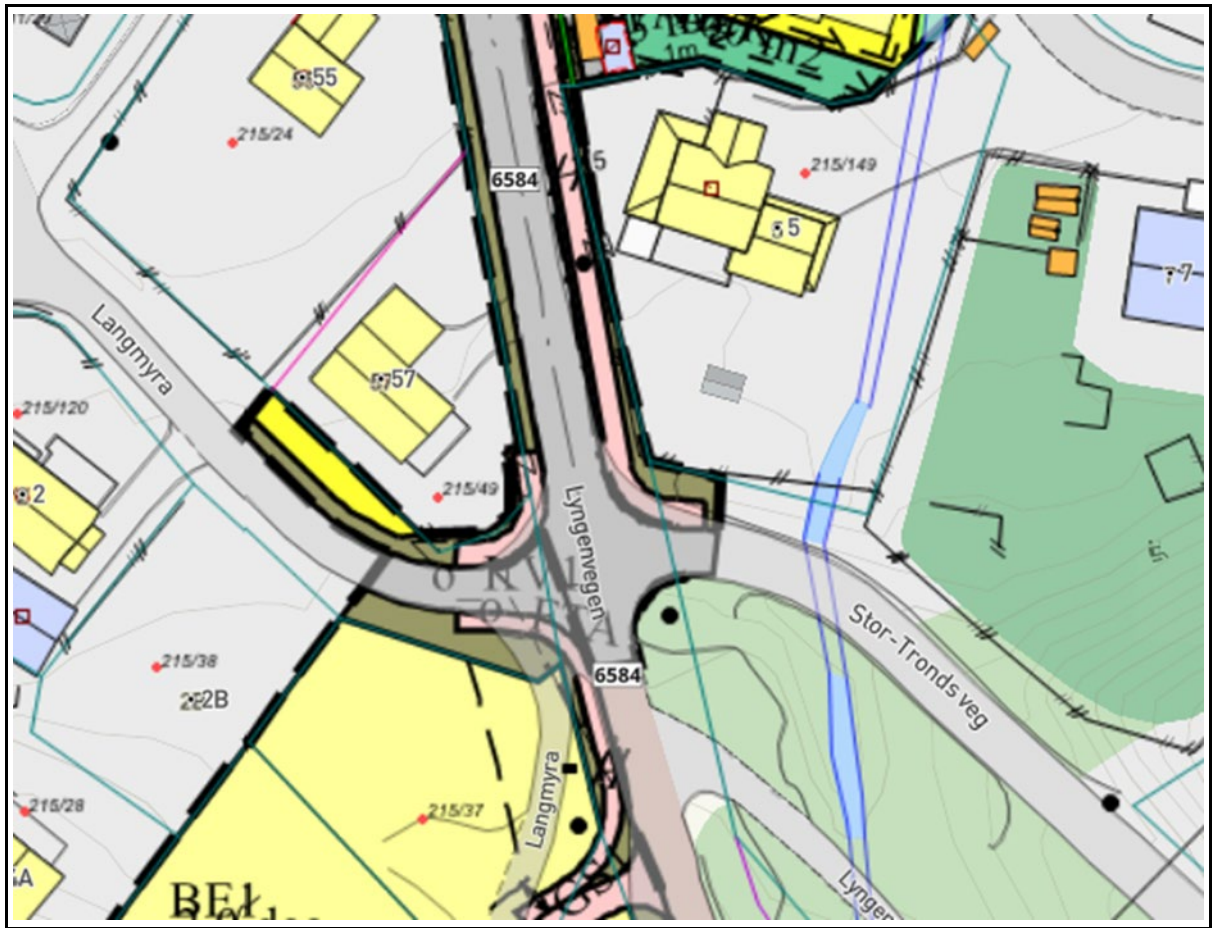
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 2,5 | 2024 | 50 | 27.04.2023 | Forenklet anslag | 2023 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 1 | 1 | 0,5 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |



| | |
|-----------------|-------------------------|
| Prosjektnavn: | GSV Gammelbakkan |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og 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 nullvekstmålet: | 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. |
| Lokale delmål: | Kommuneplanens samfunnsdel har to hovedmål som dette prosjektet støtter: <i>«Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet» og «Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt».</i> Prosjektet bidrar også til kommunens arealstrategi (2023-2043) . <i>«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres»</i> Prosjektet er i direkte nærhet av et område med barne- og ungdomsskole, VGS og idrettsanlegg. Gang- og sykkelvegen knytter boligområdet Brekkåsen med disse funksjonene. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Utbygging |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging |
| Planstatus: | Tiltak regulert i områdeplan for Melhus sentrum . Byggeplan ferdigstilt. |

| | |
|--------------------------|---|
| Forventet fremdrift: | Byggeplan ferdigstilt. Utbygging pågår og forventet ferdig tidligst høst 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: | Utfordringer med trafikkavvikling, grunnforhold, økning av byggekostnader. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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*

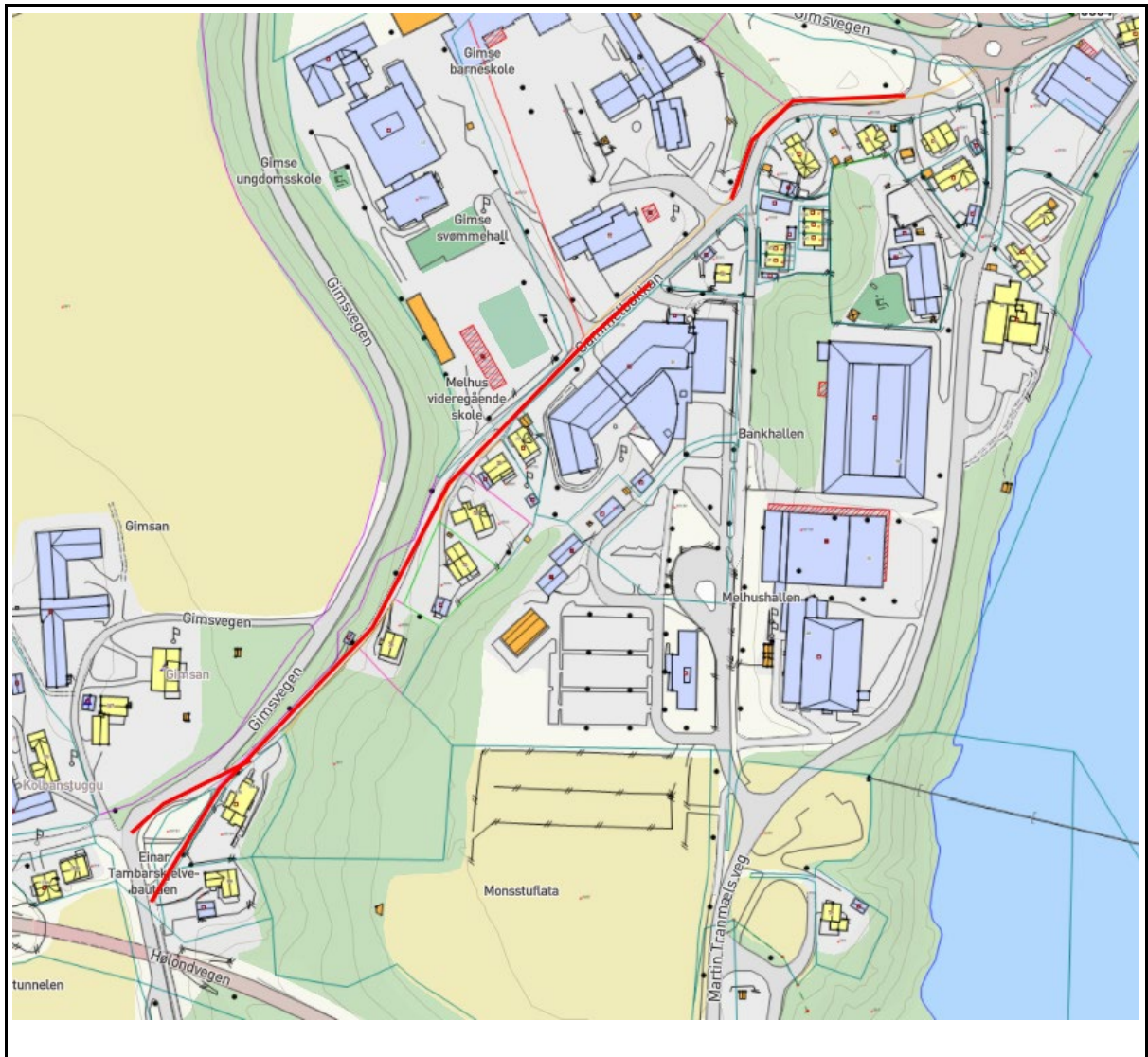
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 7,5 | 2024 | 10 | 27.04.2023 | Forenklet anslag | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 6,5 | 1 | | | | |
| Merknad: Behov for økt finansiering grunnet utfordringer med trafikkavvikling, grunnforhold og økning av byggekostnader. | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Prosjektnavn: | Gang og sykkelbro over Gaula |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Gang- og sykkelbro over Gaula – jf områdeplan for Melhus sentrum. Mulighetsstudie utført i 2022 viser behov for å endre opprinnelig trasè.</p> <p>Bru på ca. 200 meter med tilstøtende gang- og sykkelveger på øst å vestsiden for å koble seg til eksisterende gangnettverk.</p> |
| Prosjektutløsende: | <p>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.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Gang- og sykkelbro er en del av vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Mulighetsstudie utført i 2022 viser behov for å endre opprinnelig trasè.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Gang- og sykkelbro bidrar til å oppnå det overordnede målet for Byvekstavtalen, da brua legger til rette for sykling og gange. Brua er en del av flere prosjekter som tilrettelegger for en mer attraktiv fremkommelighet for myke trafikanter. Tiltaket vil være mer attraktivt enn dagens løsning og bidrar til å gjøre Melhus sentrum mer tilgjengelig og attraktivt.</p> <p>I tillegg bidrar brua til å kunne oppfylle Miljøpakkens delmål 1-5 og 9.</p> |
| Lokale delmål: | <p>Prosjektet bidrar til å oppfylle mål i områdeplan for Melhus sentrum om å knytte øst og vestsiden sammen.</p> <p><i>«For å forbedre forholdene for gående og syklende innenfor sentrum er det behov for et oppgradert og sammenhengende gang- og sykkelnett som en indre ringrute i tettstedet jfr. konsept 1. Systemet skal binde sammen øst og vestsiden av Gaula. Ny g/s bru over E6 og Gaula vil gi en god kopling mellom skoleområdet/Gimseområdet og øvrige sentrum.»</i></p> <p>Områdeplan Melhus sentrum</p> <p>I tillegg til kommunens arealstrategi som sier:</p> <p><i>«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres.»</i></p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Forslag til ny plassering enn eksisterende i områdeplan for Melhus sentrum medfører gjennomføring av detaljregulering. Regulering pågår. Byggeplan ikke ferdigstilt. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av reguleringsplan vår 2025. Byggeplan tidligst 2025 og utbygging tidligst 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Prosjektet vil være en naturlig videreføring av gangbru over E6, samt bygging av parkeringshus på vestsiden av Gaula. I tillegg til gang- og sykkelveg fra Monstufleta til Gimsvegen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Vedtak av reguleringsplan, grunnforhold, hensyn til elv og naturmangfold på siden av elva, kostnader. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | 2024 | 40 | 2024 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 192,5 | 1024 | 40 | 27.04.2023 | Forenklet anslag | 2024 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|-------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 10,7 | 10 | 56,6 | 103,2 | 12 | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 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.

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Detaljregulering “Knutepunktet” |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Tiltaket omfatter oppfølging av tiltak i områdeplan for Melhus sentrum; detaljregulering av knutepunktet. Hovedreguleringsformål for knutepunktet er bl a: <i>«samferdselsformål, herunder kollektivterminal inkludert terminalbygg med parkeringskjeller, gågate, plasser, torg, taxiholdeplass, kiss&ride og pendlerparkering. Det skal etableres sykkelhotell med plass til ca. 200 sykler.»</i> Det er også behov for utbedring av trafiksikkerheten. Jf eksisterende løsning for gående og syklende og avvikling av trafikken generelt. |
| Prosjektutløsende: | Dagens knutepunkt har behov for en forbedring mtp. trafiksikkerhet og kollektivavvikling. Det er behov for en helhetlig plan for å kunne gjøre knutepunktet mer attraktivt og brukelig som et kollektivknutepunkt. Det er blant annet ønskelig å legge til rette for sykkelparkering. Dagens situasjon er uoversiktlig og mindre trafiksikker. Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi. |
| Helhet/sammenheng: | Områdeplanen for sentrum legger til grunn utvikling i tråd med byvekstavtalen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Utvikling av knutepunktet vurderes som avgjørende for å redusere utslipp ved økt bruk av kollektivtransport. Tiltaket vil også bidra til attraktiv tettstedsutvikling bedre trafiksikkerhet i området. |
| Lokale delmål: | Detaljreguleringen er prioritert gjennom gjeldende planstrategi. Kommunestyret har vedtatt for områdeplanen for sentrum blant annet følgende overordnet mål: <i>«Flere reiser kollektivt som følge av at kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig og har gode overgangsordninger mellom bil, buss, tog, sykkel og gange. Transportmulighetene er fleksible, trafiksikre og lesbar for alle transportgrupper (gående, syklende, kollektivbrukeren og bilisten).»</i> ... <i>«Etablering av et godt kollektivknutepunkt skal ha første prioritet i utforming av området. Knutepunktet skal ha en attraktiv, oversiktlig, funksjonell og bymessig løsning med dimensjonering for framtidig vekst og kunne betjene både det lokale og det regionale buss- og togtilbudet»</i> En detaljregulering av dette området bidrar til å kunne oppfylle mål i områdeplan for Melhus sentrum. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| Nåværende prosjektfase: | detaljplanlegging (reguleringsplan), |

| | |
|----------------------------|--|
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Områdeplan for sentrum er vedtatt. Det stilles her krav om detaljregulering. Detaljreguleringen er igangsatt. |
| Forventet fremdrift: | Reguleringen vurderes ferdigstilt i 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket vil ses i sammenheng med gang og sykkelbro over Gaula og pendlerløsning for buss lokalt. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Reguleringen anses som meget kompleks. Det er flere ulike grunneierinteresser i området samt mange funksjoner som skal ivaretas. Reguleringen kan bli mer omfattende enn antatt. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 5 000 000 | 2024 | 50 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|-----------|-----------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | - | 4 000 000 | 1 000 000 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|--|
| Fra mulighetsstudiet (Asplan Viak AS): |



| | |
|-----------------|------------------------------------|
| Prosjektnavn: | GSV Monstufleta – Gimsvegen |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Bygging av ny gang- og sykkelveg fra ny gangbru over Gaula og opp til Gimsvegen mot Brekkåsen. GSV vil krysse Fv. 708, ved bruk av 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. Tiltaket sikter også å løse villkryssingsproblematikk for skoleelever som skal over fylkesvegen til bussholdeplass på motsatt side. |
| Helhet/sammenheng: | Tiltaket vil være en del av en forbindelse fra kollektivknutepunktet i Melhus sentrum og opp til Gimse/Brekkåsen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tiltaket bidrar til oppfyllelse av nullvekstmålet ved å legge til rette for tryggere og mer effektiv ferdsel for gående og syklende, også til og fra bussholdeplasser. Dette kan bidra til at færre velger å benytte seg av bilkjøring like ofte. |
| Lokale delmål: | Tiltaket vil bidra til å imøtekomme mål fra kommunens arealstrategi, som sier: <i>«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres.»</i> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (Byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Planprogram har vært på høring. Det arbeides med merknadsbehandling og detaljregulering. Plassering av kulvert må ta hensyn til eksisterende teknisk infrastruktur, fylkesveg og transformatorstasjon. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av reguleringsplan vår 2025. Byggeplan tidligst 2025. Utførelse 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Det må samordnes med tiltaket om å utrede sikkerheten og fremkommeligheten knyttet til bussadkomst til og fra videregående skole ved Hølundvegen (Fv. 708). I tillegg deler tiltaket en grense med prosjektet for gangbrua over gaula. Systemløsning for fortau/GSV langs Martin Tranmæls veg må samordnes. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Eksisterende teknisk infrastruktur i form av vann- og avløpsledninger, strømledninger og veg. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| | | | |
| Merknad: | | | |

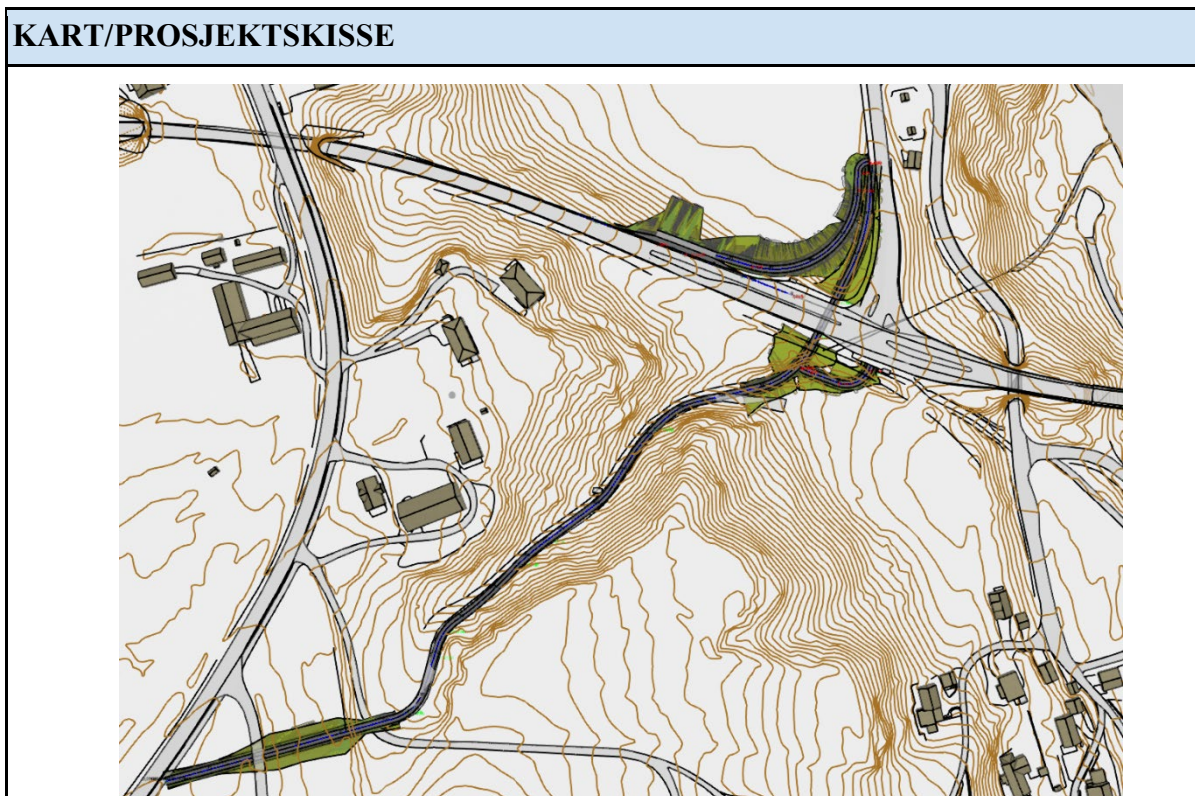
*Utredningsestimat fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 30 | 2024 | 30 | 30.04.2024 | Forenklet anslag | 2023 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 3,5 | 5 | 21,5 | | | |
| Merknad: Kostnad for kulvert har ikke vært inkludert i tidligere beregninger. Dette medfører en økning i kostnadsrammen som er spilt inn til handlingsprogrammet for 2025-2029. | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjektnavn: | Skolebakken Ler |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og 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 . Tiltaket vil derfor understøtte arealplaner som er i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | 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. |
| Lokale delmål: | Kommuneplanens samfunnsdel har to hovedmål som dette prosjektet støtter: <i>«Infrastrukturen dekker vårt behov og gir grunnlag for å nå nullvekstmålet»</i> og <i>«Barn og unge opplever et godt og trygt oppvekstmiljø, hvor deres behov er ivaretatt»</i> . Prosjektet bidrar også til kommunens arealstrategi (2023-2043) . <i>«Det bør i boligområder satses på gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å gå og sykle internt i og mellom boligområder og idrettsanlegg, skoler og sentrumsfunksjoner. Traseer mellom større boligområder og viktige samfunnsfunksjoner og nærturterreng prioriteres»</i> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av byggeplan tidligst i slutten av 2024 og oppstart av utbygging tidligst 2025. Fremdrift er noe usikkert da dette avhenger av NVE's arbeid om sikringstiltak ved elva Kaldvella. Deres prosjekt har blitt noe forsinket og det er foreløpig usikkert når dette er ferdig. |
| 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. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 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* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| 3,5 | 2024 | 50 | 27.04.2023 | Forenklet anslag | 2023 |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 2,5 | 1 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|----------------------------|
|----------------------------|



| | |
|-----------------|----------------------|
| Prosjektnavn: | Snarveg Gruva |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | 100 meter snarveg fra Gimse skoleområde og ned til Gruva idrettsanlegg. Snarvegen vil få bedre dekke og blir belyst. |
| 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 slakere. Vegen vil i tillegg få belysning og bedre dekke. |
| Helhet/sammenheng: | Snarveg er regulert i områdeplan for Melhus sentrum . |
| Bidrag til nullvekstmålet: | 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. |
| Lokale delmål: | I Melhus kommunes trafikksikkerhetsplan for 2019-2014 er vegen langs Drammensvegen med. Snarvegen vil fungere som et alternativ for elever som skal til skolen, slik at de slipper å ferdes langs Drammensvegen. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | utbygging |
| Planstatus: | Tiltaket er regulert. Behov for byggeplan. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av byggeplan høst 24, forventet utbygging 2024/25. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kostnader, grunnforhold, stor stigning. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 2,5 | 2024 | 50 | 2023 |

Merknad: Tiltaket vil være delfinansiert av midler Melhus kommune har fått bevilget fra Statens vegvesen. 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 2,5 millioner. Rammen inkluderer en usikkerhet på grunnforhold og økte byggekostnader.

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

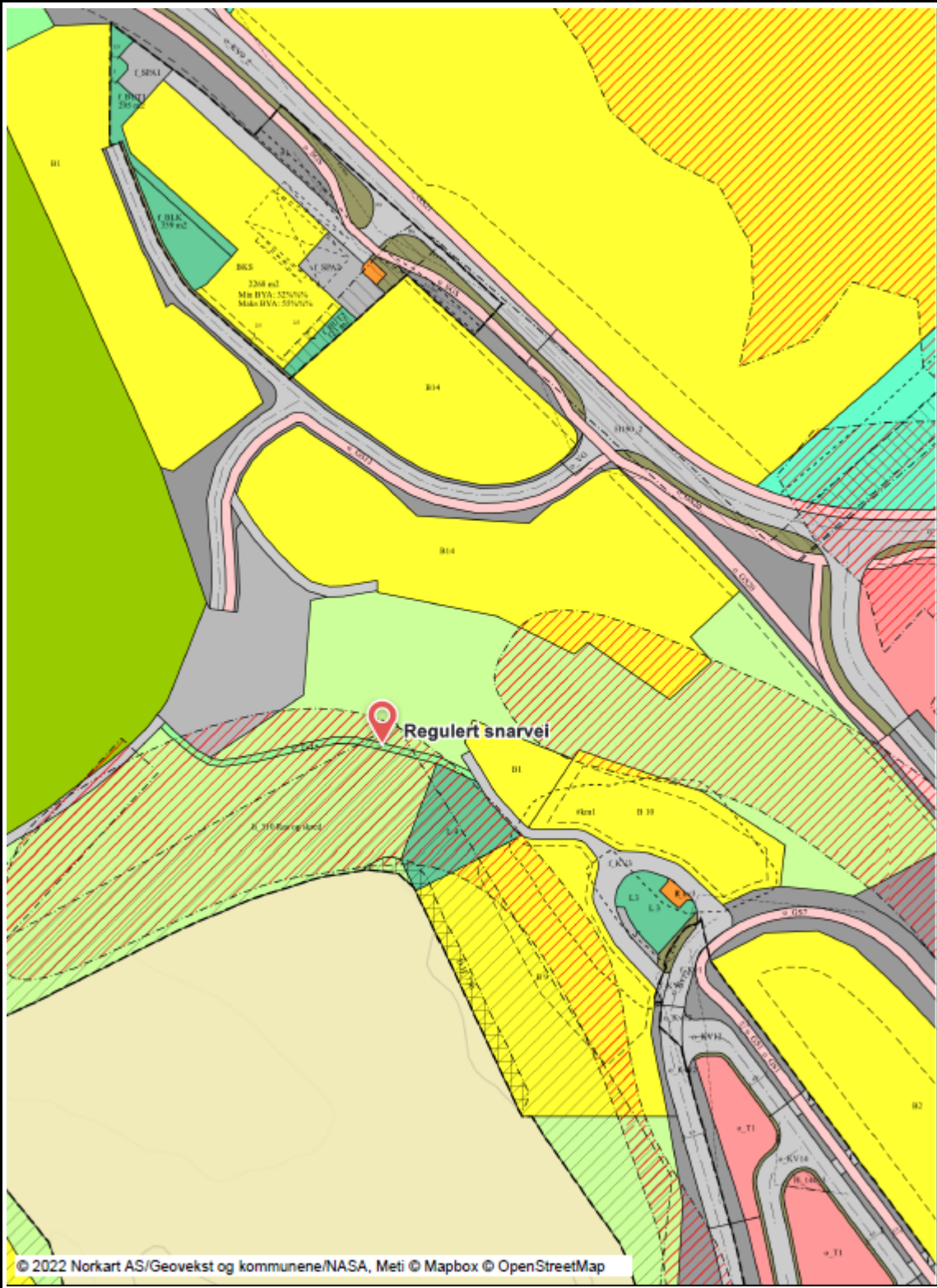
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 2 | 0,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |



| | |
|-----------------|-----------------------|
| Prosjektnavn: | Snarvegpakke 1 |
| Ansvarlig etat: | Melhus kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Snarvegpakke 1 inneholder følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snarveg gjennom boligfelt på Brekkåsen • Snarveg fra bussholdeplass «brekkåsen sнопlass» til boligfelt Brekkåsen • Snarveg Brekkåsen skole til fotballbane <p>Stiene har en total lengde på ca. 750 m. 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.</p> |
| Prosjektutløsende: | Dårlig fremkommelighet og synlighet på stier som ligger nær viktige reisemål. God tidsbesparelse i istedenfor å gå rundt og stor nytte for mange folk. |
| Helhet/sammenheng: | <p>Melhus kommune har fått erfaring med utbedring av noen små snarveger 2022-24 og ønsker å fortsette med dette. I tillegg er Trondheim kommunes arbeid med snarvegpakker brukt som inspirasjon for hva Melhus kommune ønsker.</p> <p>Melhus kommune har i tillegg startet et prosjekt der snarveger og turstier skal kartlegges.</p> <p>Tiltak er i tråd med miljøpakken sine mål.</p> |
| Bidrag til nullvekstmålet: | <p>Tiltakene bidrar til å nå Miljøpakken mål.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Lavere utslipp - 2. Økning i miljøvennlige reiser - 3. Senke terskelen for å reise miljøvennlig - 4. Tilgjengelige by - og tettstedsområder - 9. Øke brukertilfredsheten |
| Lokale delmål: | <p>I Økonomi og handlingsplan for Melhus kommune 2018-2021 er det formulert følgende hovedmål:</p> <p style="text-align: center;"><i>«Melhus kommune skal være en foregangskommune innen folkehelsearbeid»</i></p> <p>I kommuneplanens samfunnsdel:</p> <p style="text-align: center;"><i>«Melhus skal være en foregangskommune innenfor folkehelsearbeid og skal ha fokus på forebyggende og helsefremmende arbeid, trivsel og livskvalitet for alle grupper av befolkningen. Dette skal gjenspeiles i kommunens planlegging, drift og tjenesteproduksjon.»</i></p> <p>Snarvegene vil bidra til å øke brukertilfredsheten og legge til rette for gange. Dette vil være positivt for folkehelsen.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Prosjektutvikling |
| Innspill til prosjektfase: | detaljplanlegging (byggeplan) og utbygging |
| Planstatus: | Tiltaket krever ikke reguleringsplan |
| Forventet fremdrift: | Forventet utbygging 2025. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltak i/utenfor MP som prosjektet skal koordineres med |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kostnader |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 2,5 | 2024 | 50 | 2025 |
| Merknad: | | | |

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

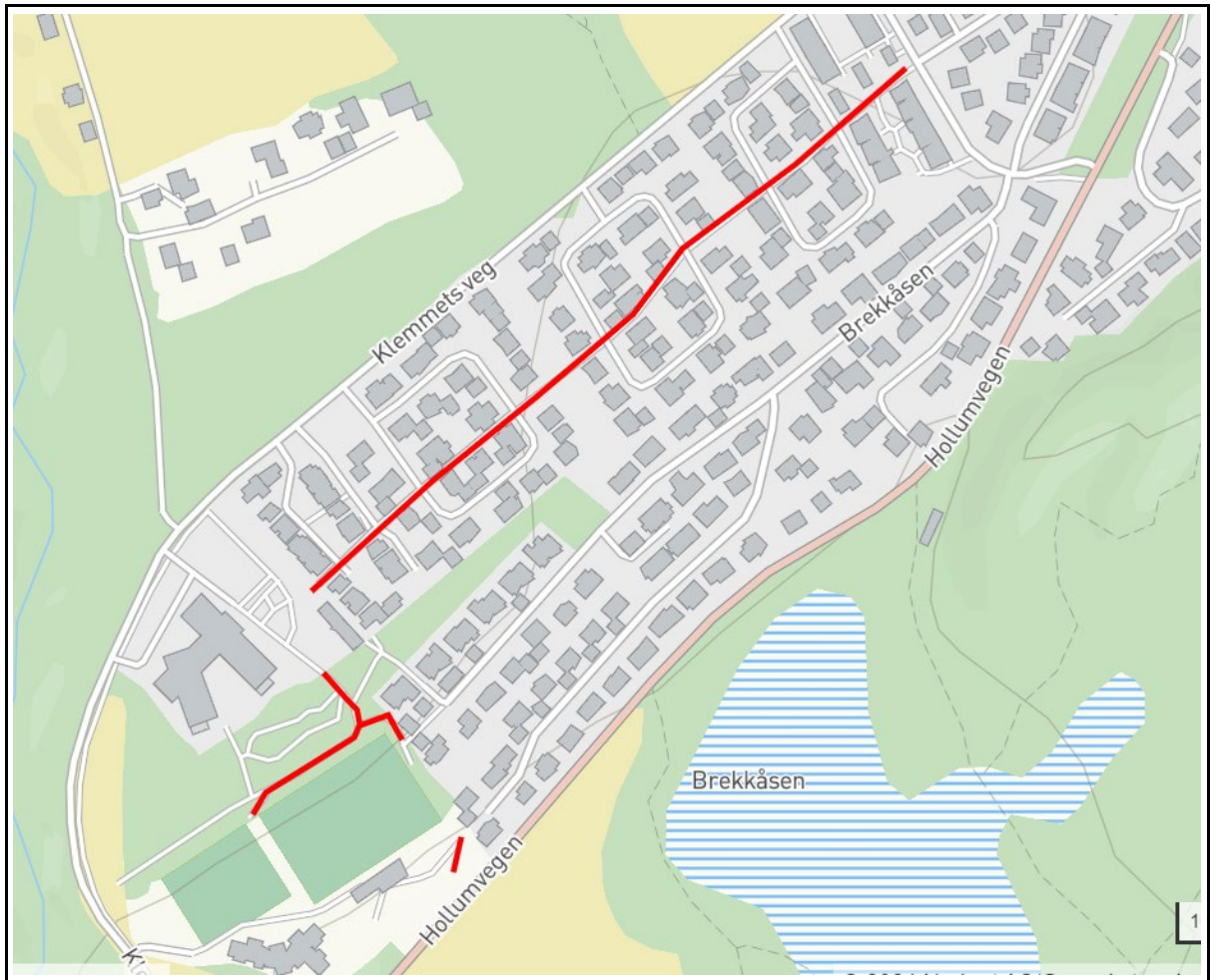
| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

*Styringsramme oppgis i den kroneverdi den ble vedtatt i

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 2,5 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
| |



PROSJEKTARK Orkland

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Fortau langs Grensen og snarveg mellom Grensen og Dordigata |
| Ansvarlig etat: | Orkland kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Ca.210 meter fortau + 35 meter snarveg. |
| Prosjektutløsende: | Vil gi en tryggere tilværelse for myke trafikanter. |
| Helhet/sammenheng: | Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Reduserer bruk av bil. |
| Lokale delmål: | Gir en tryggere skoleveg og bedrer gå- og sykkelmulighetene til barnehage, kollektivtilbud og butikk. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Pågående detaljplanlegging (byggeplan) |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan) |
| Planstatus: | Detaljplanlegging. |
| Forventet fremdrift: | Bygging i 2025/26 |
| Samordning andre tiltak: | Ingen |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 3,3 | 2024 | 30 | |
| Merknad: | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|--------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 3,3 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttert beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|----------------------------------|
| Prosjektnavn: | Fortau Reksteret - Grøtte |
| Ansvarlig etat: | Orkland kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Fortau på deler av strekningen av strekningen må bygges, slik at det er sammenheng i fortauetableringa mellom boligfelt og skole. Ca. 400 meter. |
| Prosjektutløsende: | Fortau som kan benyttes for myke trafikanter og spesielt skoleelever. |
| Helhet/sammenheng: | Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bidrar til mindre bilkjøring. |
| Lokale delmål: | Minsker behov for bruk av bil. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2 og 4. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Mindre reguleringsplanarbeid og ordinær byggeplanlegging må gjennomføres. |
| Forventet fremdrift: | Reguleringsplan og byggeplan i 2025 og utbygging i 2026. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 4,2 | 2024 | 30 | |
| Merknad: | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 1 | 3,2 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Gangveg langs sporet til Thamshavnbanen |
| Ansvarlig etat: | Orkland kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | Oppgrusa gangfelt mellom jernbaneskinnene + belysning på Thamshavnbanen i en strekning på ca.1,7 km mellom Strandheim og Franslykkja. |
| Prosjektutløsende: | Gir en trygg og bilfri gangtrasè mellom store boligområder og skolene på Orkanger med ca. 600 elever. Vil fungere som snarveg for mange. |
| Helhet/sammenheng: | Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Reduserer bruk av bil. |
| Lokale delmål: | Gir en tryggere skoleveg og bedrer gåmulighetene til barnehage, kollektivtilbud og butikk. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|---|
| Nåværende prosjektfase: | Trenger detaljplanlegging (byggeplan). |
| Innspill til prosjektfase: | Byggeplan. |
| Planstatus: | Avklaringer gjort i rapport «Jernbaneparken» av 2021. |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan og utbygging i 2025 |
| Samordning andre tiltak: | Ingen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Krever kulturminneetatens endelige godkjenning. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 3 | 2024 | 30 | |
| Merknad: | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 3 | | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.



| | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Gatelys langs kommunale skoleveger uten fortau - prosjektpakke |
| Ansvarlig etat: | Orkland kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|--|
| Beskrivelse og omfang: | <p>Wilmanns vei: Gate nær to skoler som har fått økt trafikk etter ulike endringer i trafikkmønsteret. Ca. 300 meter.</p> <p>Rosenvikveien: Trafikkert boliggate i sentrum av Orkanger. Skolevei som har fått økt trafikk etter at veien ble åpnet for gjennomkjøring. Ca.330 meter.</p> <p>John Kolbanussens gate: Smal gate som har blitt gjennomkjøringstrase etter at kjøremønster er endra. Ca. 200meter.</p> <p>Nerviksbakkan: Mangler lys helt i nordenden. Skoleveg som knytter sammen boligfelt.</p> <p>Tølløvtien – Dållåhåggån: Skoleveg på Evjen mellom to boligfelt. Ca. 220 meter.</p> <p>Jordhusmoen – Industriveien: Forbindelsesveg mellom to boligområder og vei inn mot utfartsområde. Ca. 500 meter.</p> |
| Prosjektutløsende: | Bidrar til tryggere skoleveg. |
| Helhet/sammenheng: | Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Reduserer bruk av bil. |
| Lokale delmål: | Gir en tryggere skoleveg og bedrer gåmulighetene til barnehage, kollektivtilbud og butikk. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--------------------|
| Nåværende prosjektfase: | Byggeplan. |
| Innspill til prosjektfase: | Utbygging. |
| Planstatus: | Byggeplan klar. |
| Forventet fremdrift: | Utbygging 2025/26. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Ingen. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 2 | 2024 | 30 | |
| Merknad: | | | |

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

FINANSIERINGSBEHOV

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | 0 | 1 | 1 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Wilmannsvei



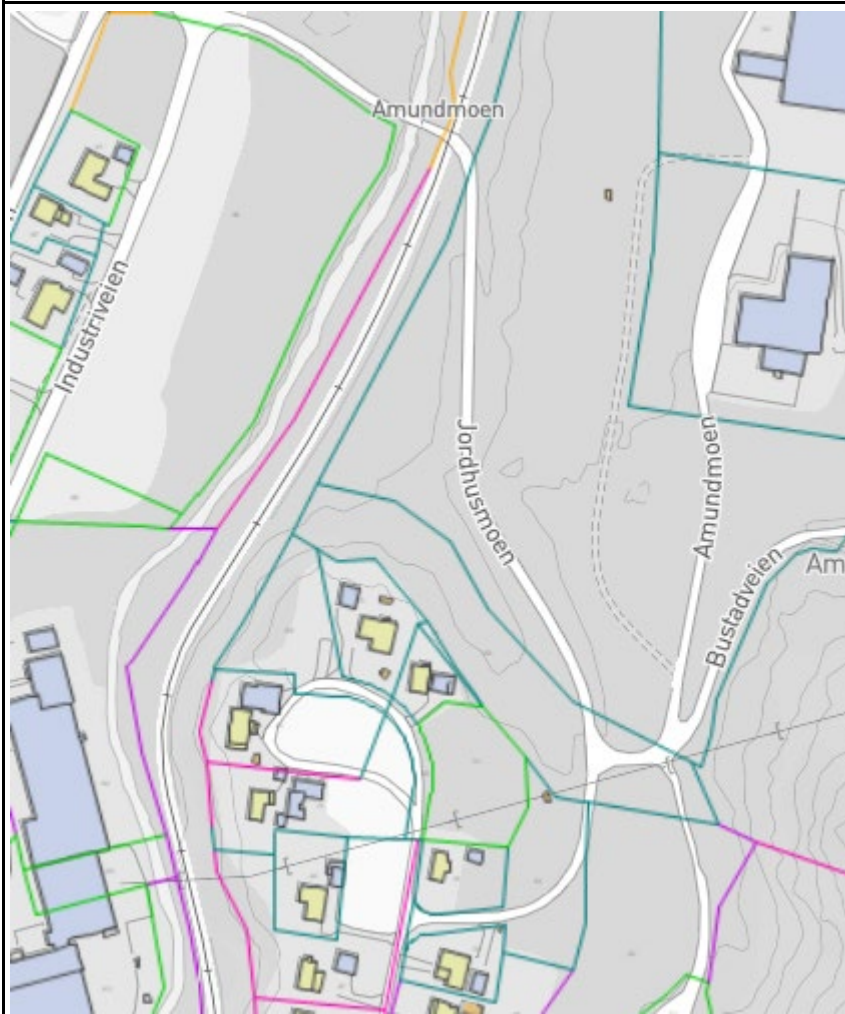
Rosenvikveien



John Kolbanussens gate



Tølløgstien



Jordhusmoen - Industriveien

| | |
|-----------------|-----------------------------|
| Prosjektnavn: | Snarvegpakke Orkland |
| Ansvarlig etat: | Orkland kommune |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og omfang: | Opptråkka og enkle snarveger i tilknytning til skolene forbedres. «Hjertesoner» etableres ved de skolene som har trafikkutfordringer. |
| Prosjektutløsende: | Det er behov for å forbedre enkelte snarveger og utforme «Hjertesoner» ved noen skoler. |
| Helhet/sammenheng: | Understøtter arealplanens tanker om mindre bilbruk. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Bidrar til mindre bruk av bil. |
| Lokale delmål: | Minsker behov for bruk av bil inn mot skoler. Treffer Miljøpakkens lokale mål 2, 3, 4 og 5. |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Detaljplanlegging. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (byggeplan). |
| Planstatus: | Prosjektutvikling. |
| Forventet fremdrift: | Byggeplan og utbygging i 2025/26. |
| Samordning andre tiltak: | Ingen. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Mulig behov for et mere omfattende planarbeid. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 2 | 2024 | 40 | |
| Merknad: | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV | | | | | | |
|---------------------------|---------------|------|------|------|------|------|
| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | 0 | 1 | 1 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Børskrysset til Eggkleiva |
| Ansvarlig etat: | Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg) |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|--|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Gang og sykkelveg fra Børskrysset til Eggkleiva, ca 4,8 km. |
| Prosjektutløsende: | <p>Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen.</p> <p>Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børsa, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet.</p> <p>Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser.</p> <p>I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun.</p> <p>Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Børsa til Eggkleiva. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA.</p> <p>Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende.</p> <p>Tiltaket må ses i sammenheng med videre gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafiksikkerhetsplan).</p> <p>Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | <p>Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjengelige for alle. Trafiksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker.</p> |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Tiltaket må prosjektutvikles. Det må blant annet ses på om traseen skal gå langs fv. 709 eller om man bør velge annen trasè, feks langs Børselva. Deretter detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025. |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket er ikke regulert. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstilling av reguleringsplan i 2026. |
| 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): |
| 134 | 2024 | 50% | |
| 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. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| Beløp (mill): | | 7 | 2 | | 130 | |
| Merknad: | | | | | | |

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

KART/PROSJEKTSKISSE



| PROSJEKTDATA | |
|-----------------|---|
| Prosjektnavn: | Gang og sykkelveg langs fv. 709, Skaunavegen, fra Eggkleiva til Venn |
| Ansvarlig etat: | Skaun kommune i samarbeid med TRFK (fylkesveg) |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|--|---|
| Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang: | Gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Venn, ca 3,7 km. |
| Prosjektutløsende: | <p>Tiltaket skal bedre sikker fremkommelighet for gående og syklende på strekningen.</p> <p>Tiltaket vil bidra til at flere kan sykle til jobb i Børsa, til kollektivholdeplass i Børskrysset for videre transport med buss, evt. sykle videre til jobb i retning Trondheim og Orkanger. Tiltaket vil erstatte sikringsskyss med buss for skoleelever. Gang og sykkelveg kan også tilrettelegge for større omfang av mikromobilitet.</p> <p>Tiltaket vil erstatte bil for mange reiser til fritidsaktiviteter og fritidsreiser.</p> <p>I tillegg til at gang og sykkelveg er et i utgangspunktet kommunalt behov er vegen mye brukt av fritidssyklister som legger treningsturen sin til Skaun.</p> <p>Det er spredt bolig- og gårdsbebyggelse fra Eggkleiva til Venn. I Eggkleiva er det et eksisterende boligfelt og en del spredt bebyggelse, samt at det er avsatt fremtidig boligområde ved Sim for boligbebyggelse, (innspill 45C). Utover dette er det vedlikeholdsvekst i KPA. I Venn er det oppvekstsenter og spredt boligbebyggelse.</p> <p>Vegen er smal og svinget, og oppleves ikke trygg for gående og syklende.</p> <p>Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børsa.</p> |
| Helhet/sammenheng: | <p>Tiltaket er i samsvar med vedtak i kommunen (vedtatt fysisk tiltaksliste til kommunens trafiksikkerhetsplan). Tiltaket må ses i sammenheng med gang og sykkelveg fra Eggkleiva til Børsa.</p> <p>Tiltaket inngår ikke i en del av et hovednett eller større satsing i Miljøpakken, men tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet.</p> |
| Bidrag til måloppfyllelse: | Tiltaket vil være et bidrag til nullvekstmålet. I tillegg vil tettstedsområdene og sentrumsområdene i kommunen bli mer tilgjengelige for alle. Trafiksikkerheten økes, slik at risiko for trafikkulykker der mye trafikanter er involvert reduseres. Endelig er |

| | |
|--|---|
| | det grunn til å anta at brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken øker. |
|--|---|

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Tiltaket må prosjektutvikles. Prosjektutvikling, detaljplanlegging (reguleringsplan) i 2025 og 2026. |
| Innspill til prosjektfase: | Prosjektutvikling og detaljplanlegging (reguleringsplan) |
| Planstatus: | Tiltaket er ikke regulert. |
| Forventet fremdrift: | Forventet ferdigstillelse av reguleringsplan i 2026. |
| Samordning andre tiltak: | |
| Usikkerhet i prosjektet: | |

| UTREDNINGSESTIMAT - Kostnad for detaljplanlegging og utbygging vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging | | | |
|--|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimert (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 100 | 2024 | 50% | |
| Merknad: | | | |

**Utredningsestimert 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. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | | 0,5 | 1,5 | | | |
| Merknad: | | | | | | |

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

| KART/PROSJEKTSKISSE |
|---------------------|
|---------------------|



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 Børsea som mangler GS-veg i dag. |
| Prosjektutløsende: | Erstatter bruk av bil for å transport mellom Viggja og Børsea. Muliggjør bruk av gange og sykkel til/fra skole og busstilbud langs E39. Trafikksikker løsning. Reduserer sikringsskysst 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 Børsea |
| Usikkerhet i prosjektet: | Kapasitet hos prosjekteier/ansvarlig, går delvis over dyrka mark. |

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

| Utredningsestimat (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
|-------------------------------|------------------|--------------------------|------------------------------|
| 2 000 000 | 2023 | 30 | |

Merknad: 11082023, forenklet anslag

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

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

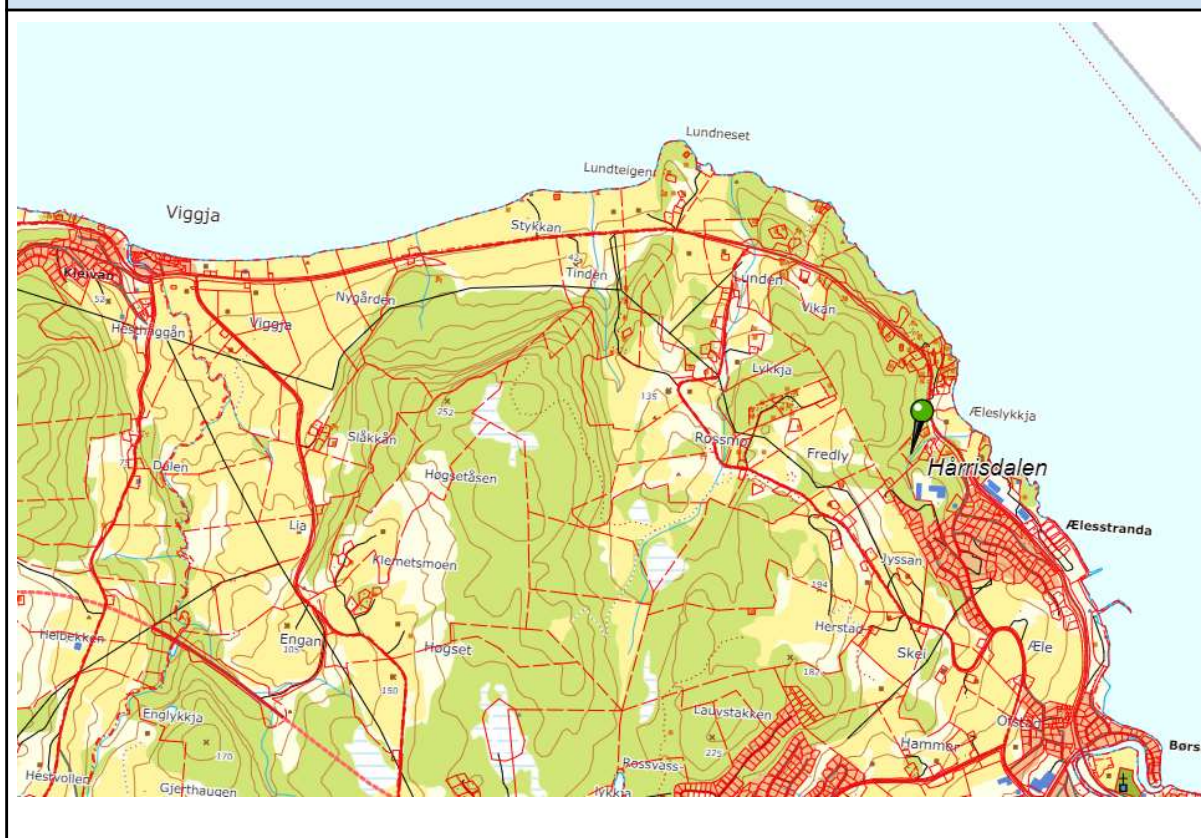
| | | | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| |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

Merknad:

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

| | | | | | | |
|---------------|---------------|-----------|------|------|------|--------------|
| | Tidl. bevilg. | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Rest bevilg. |
| Beløp (mill): | 0 | 2 000 000 | | | | |

Merknad:

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

PROSJEKTARK Stjørdal kommune

| | |
|-----------------|--|
| Prosjektnavn: | Stjørdal Stasjon - tverrforbindelse |
| Ansvarlig etat: | Bane NOR |

| TILTAKSBESKRIVELSE | |
|----------------------------|---|
| Beskrivelse og 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 (budsjettindeks). 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 |
| Prosjektutløsende: | 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. |
| Helhet/sammenheng: | Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene. Tilrettelegge for et effektivt knutepunkt med tilgang til plattformer for togreisende og effektiv adkomst med ulike transportmidler og overgang mellom disse. Knutepunktutvikling med tverrforbindelser på Stjørdal Stasjon er en sentral del av byvekstavtalen og det er allerede satt av midler til to tog i timen. |
| Bidrag til nullvekstmålet: | Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon vil bedre sammenhengen mellom bydelen i Stjørdal øst og vest for jernbanen og gjøre det lettere for gående og syklende å bevege seg i byen og skape god tilgang til knutepunktet. Det vil være et steg på vegen mot til attraktiv by- og tettstedsutvikling. Utvikling av knutepunktet Stjørdal stasjon er sentralt avtalepunkt i byvekstavtalen. To tog i timen og bedre samordning av buss og tog skal bidra til nullvekstmålet. |
| Lokale delmål: | Tverrforbindelse på Stjørdal stasjon er en viktig brikke i tilretteleggingen for 2 tog i timen. Økt frekvens på Trønderbanene vil bidra til at flere kan reise miljøvennlig. Universelt utformet tverrforbindelse øker tilgjengelighet for alle. Det er forventning om at økt frekvens og god tilgjengelighet til knutepunkt og overgang mellom transportformer øker brukertilfredshet |

| STATUS OG FREMDRIFT | |
|----------------------------|--|
| Nåværende prosjektfase: | Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon for knutepunktet etter at |

| | |
|----------------------------|--|
| | tverrforbindelse er bygd. |
| Innspill til prosjektfase: | Detaljplanlegging (reguleringsplan), detaljplanlegging (byggeplan) eller utbygging |
| Planstatus: | Reguleringsplanen for spor og tverrforbindelse ble vedtatt juni 2023. Bane nor utbygging har siden arbeidet med prosjektering i henhold til planen. Områdeplan for hele knutepunktet er fortsatt i arbeid. Det er laget en plan for midlertidig driftsituasjon etter at tverrforbindelse er bygde. |
| Forventet fremdrift: | BaneNor har som målsetting å ha byggestart i 2025 for to tog i timen og hoveddelen av tverrforbindelsen forventes bygget i 2026 –2027. |
| Samordning andre tiltak: | Tiltaket skal samordnes med utvikling av øvrige knutepunktfunksjoner som avklares i områdeplanen. Utredningene så langt tilsier at tverrforbindelsen kan bygges og fungere i sammenheng med flere alternativer som er utarbeidet. Valg av alternativ er fortsatt i prosess. Målsettingen er god tilrettelegging av knutepunktfunksjoner og tilhørende god byutvikling i og rundt knutepunktet. |
| Usikkerhet i prosjektet: | Det er kostnadstall etabler som ble lagt frem i 2022 som fortsatt ligger til grunn. Bane NOR utbygging er i prosess med oppdaterte kostnader i forbindelse med anbudsprosess for investeringer for 2 tog i timen på Stjørdal stasjon. |

| UTREDNINGSESTIMAT* (evt. styringsmål for omfattende/store prosjekter) | | | |
|---|------------------|--------------------------|------------------------------|
| Utredningsestimat (mill.kr) | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Fremlagt i årsbudsjett (år): |
| 159,8 mill herav foreslått finansiert av miljøpakken 104,6 millioner | 2025 | 50 | |
| Merknad: Fremskrevet med indeks for riksvegprosjekter basert på Bane NOR sin beregning med kostnadsestimat i 2021-kroner. Kostnaden skal fordeles med finansiering fra Bane NOR prosjektet 2 tog i timen, miljøpakken og andre. For mer opplysninger se notat Tverrforbindelse Stjørdal Stasjon - finansieringssak. | | | |

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

| STYRINGSRAMME* | | | | | |
|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|
| Styringsramme (mill. kr): | Kroneverdi (år): | Usikkerhet i anslag (%): | Dato for anslag: | Anslagsmetode: | Vedtatt i årsbudsjett (år): |
| | | | | | |
| Merknad/ref til PR-saksnr: | | | | | |

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

| FINANSIERINGSBEHOV |
|---------------------------|
|---------------------------|

| | Tidl. bevilg. | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---------------|---------------|------|------|------|------|------|
| Beløp (mill): | | | 52,3 | 52,3 | | |
| | | | | | | |

Ev. forskuttet beløp inkluderes ikke i kolonnen tidligere bevilget, det inkluderes i finansieringsbehov 2025 og kommenteres med henvisning til PR-sak. Ev. finansiering utenfor Miljøpakken oppgis.

KART/PROSJEKTSKISSE



Illustrasjon av ramper og tverrforbindelse i henhold til vedtatt reguleringsplan.



Rampe med midlertidig driftssituasjon før videre utbygging av knutepunktet (Bane NOR Utbygging). Reetablert situasjon.