

Saksframlegg

Miljøpakke for transport i Trondheim: Status og evaluering

Arkivsak.: 14/45717

Forslag til innstilling:

Evaluering og status for økonomi og prosjektgjennomføring i Miljøpakken tas til orientering. Omdisponeringer foretatt i 2014 innarbeides i revidert handlingsprogram 2015-18 (24).

Bakgrunn

Miljøpakke for transport skal evalueres jevnlig for å vurdere om resultatene går i riktig retning, og om det skjer tilstrekkelig fort til at målene kan nås. I saken gjennomgås evalueringsresultater per oktober 2014. Saken inneholder også en statusrapport for prosjektframdrift og økonomi. Evalueringen og statusgjennomgangen vil gi grunnlag for behandling av Miljøpakkens handlingsprogram 2015-18 (24). Det legges opp til at handlingsprogrammet behandles parallelt i bystyret og i fylkestinget i februar 2015.

Det vises for øvrig til følgende vedtak og føringer som grunnlag for Miljøpakkens mål og prioriteringer av tiltak:

- Miljøpakke for transport i Trondheim ble vedtatt lokalpolitisk i april 2008 og i Stortinget 16. juni 2009 (St. prp. nr. 85, 2008-2009).
- Trinn 2 i Miljøpakken ble vedtatt i bystyre og fylkesting i april 2012 og i Stortinget i juni 2013 (St.prp. 172, 2012-2013).
- Handlingsprogram for Miljøpakken 2014-17(23) ble vedtatt i bystyre og fylkesting i februar 2014.
- Belønningsavtale for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2013-16 fikk tilslutning i Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune i august 2013. En forutsetning fra Samferdselsdepartementets side er at all trafikkvekst i perioden skal skje ved økt bruk av miljøvennlige transportformer (gange, sykling, kollektivtransport).
- Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014-17 (NTP 2014-23) ble fastsatt av Vegdirektoratet februar 2014. Konkret oppfølging skjer gjennom årlige statsbudsjett.

Evaluering av Miljøpakkens mål

Forrige helhetlige evaluering ble foretatt for perioden til og med 2012. Det er nå gjennomgått resultater for perioden fram til oktober 2014, men med noe varierende datagrunnlag og sammenlikningsmuligheter. Her kommer noen hovedpunkter, aller først i form av en samle vurdering i tabellen under, deretter utdypet for hvert mål.

Trondheim kommune

Målene	Utvikling	
	Fram til 2012	2013 - 14
1. CO ₂ -utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.	Sannsynligvis riktig retning, men statistikk mangler fra 2011	
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.	Riktig retning (noe usikker statistikk)	Riktig retning (noe usikker statistikk)
3. Trondheim skal gjennom å investere inntil 800 millioner kroner ha på plass et helhetlig gang- og sykkelvegnett som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018. (1 trinn 2 er investeringsrammen fastsatt til 1,5 mrd. inkl mva.)	Riktig utvikling	Riktig utvikling
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.	Riktig utvikling	Omtrent stabilt 2013-14
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.	Riktig utvikling for NO ₂ , varierende når det gjelder svevestøv.	Riktig utvikling. Alle forskriftskrav innfridd i 2013.
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007.	Omfattende kartlegging i 2012. Revidert kartlegging 2017 må foretas før man har ny status.	
7. Byutvikling med vekt på fortetting. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen".	Riktig utvikling, noe lavere enn mål	Riktig utvikling, noe lavere enn mål
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.	Økte utslipp på grunn av økt tjeneste-produksjon, men redusert utslipp pr bil.	Økte utslipp på grunn av økt tjeneste-produksjon.
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.	Riktig utvikling	Riktig utvikling
10. Antall trafikkuulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafiksikkerhet.	Riktig utvikling	Riktig utvikling

En mer omfattende drøfting av indikatorer og målemetoder vil legges ut på Miljøpakkens hjemmesider i november.

Mål 1: CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.

CO₂-utslippene fra transport avhenger av transportomfang, reiselengder, bruk av ulike reisemidler, og utslipp per utkjørte kilometer motorisert transport. Det finnes grove beregninger fra SSB for perioden fram til 2009, men det har vært stilt spørsmål om kvaliteten på statistikken. SSB har besluttet inntil videre ikke å utgi kommunefordelte CO₂- data, men forhandler nå om å gjenoppta beregningene, sannsynligvis med Miljødirektoratet som oppdragsgiver.

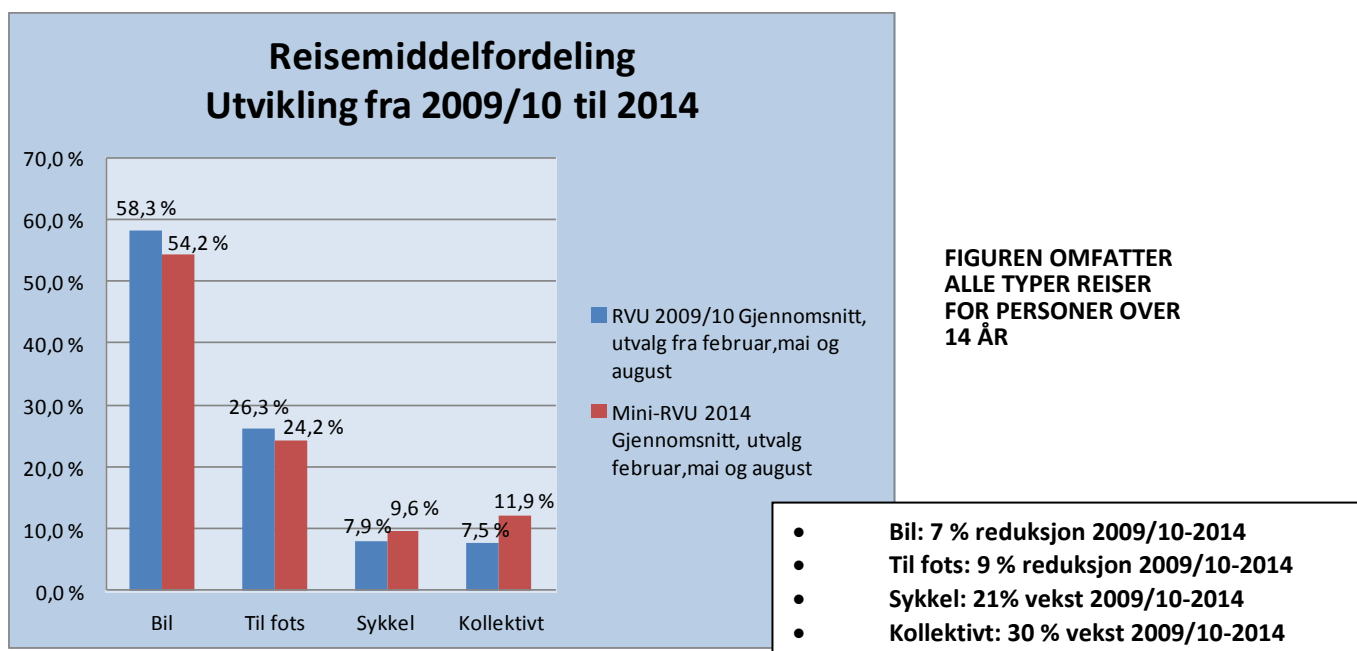
Trondheim kommune

Samferdselsdepartementet har fastsatt at CO₂-utslipp skal være indikator for framtidige bymiljøavtaler, og det forventes bedre evalueringsdata for dette framover. (Rådmannen vurderer også mulighet for egne beregninger i Trondheim, dersom dette blir nødvendig.)

Biltrafikkutviklingen over bomsnittene (inkludert omkjøringsruter) ble redusert med 10 % da Miljøpakkens bomsystem ble etablert i 2010, og har hatt en meget svak vekst etter dette. Nye bomstasjoner har gitt reduksjon over nyetablerte snitt, men konkrete trafikale konsekvenser er ikke kartlagt ennå. Trafikk over bomstasjoner gir heller ikke et totalbilde for hele byen. Data fra ny reisevaneundersøkelse vil forligge ved årsskiftet 2014/15, og det vil da bli grunnlag for å analysere utviklingen i antall utkjørte kilometer fra 2009/10. Se også neste punkt.

Mål 2: 50 % av alle reiser med miljøvennlige transportmidler i 2018

Figuren viser sammenligning mellom den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009/10 og lokale undersøkelser 2014, med uttrekk for månedene februar, mai og august. Det er dermed usikkerhet knyttet til sammenlikninger, og sikrere tall kommer når data fra ny nasjonal undersøkelse blir tilgjengelig. Reduseres biltrafikken tilsvarende i årene framover, vil utviklingen være tilnærmet i samsvar med målet.



Dette målet påvirkes av en rekke typer virkemidler, både positive og restriktive. Mange av de lettest tilgjengelige tiltakene er tatt i bruk så langt, og det vil være krevende å følge opp tilsvarende utvikling over tid, jf nasjonale mål om at all persontrafikk skal tas med miljøvennlig transport. Dette målet inngår i gjeldende belønningsavtale for Trondheimsområdet, og forventes også lagt til grunn i perioden etter at denne er utgått. Dersom man antar ca 2500 nye innbyggere i Trondheim hvert år 2015-18, vil dette bety totalt ca 35 000 nye reiser hver dag i løpet av 2018 som skal håndteres med bruk av kollektivtransport, gange eller sykling.

Mål 3: Helhetlig gang- og sykkelvegnett og styrket posisjon som Norges fremste sykkelby

Målet er utdypet i Miljøpakkens trinn 2 og konkretisert ytterligere i vedtatt sykkelstrategi våren 2014. I all hovedsak går utviklingen i riktig retning. Status høsten 2014:

Ressursbruk: I perioden 2010-2014 forventes brukt ca 340 mill kr til sykkeltiltak.

Beste storby: I følge RVU 2009/10 har Kristiansand høyest sykkelandel med 9 %, Trondheim ligger på en klar andreplass med 8 %, de øvrige byene har andeler på 5 % og mindre. Tall fra lokal

Trondheim kommune

reisevaneundersøkelse 2014 kan tyde på at sykkelandelen for Trondheim har økt med vel 20 % siden 2009/10, dvs at andelen nå kan være ca 9 %.

Lengde: Hovednett for sykkel på eget vegnett: 2009: 12 km, bygd 2010-14: 14 km: Sum 26 km. Samme veksttakt fram til 2018 tilsier sum 37 km, målet i sykkelstrategien er 50 km i 2018 og 80 km i 2025.

Antall off. sykkelparkeringsplasser i sentrum: Det er anlagt ca 300 nye parkeringsplasser for sykkel 2010-14. Samme utbyggingstakt fram til 2018 tilsier vel 1 100 plasser, mens målet i sykkelstrategien er satt til 1000.

Mål 4: Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken

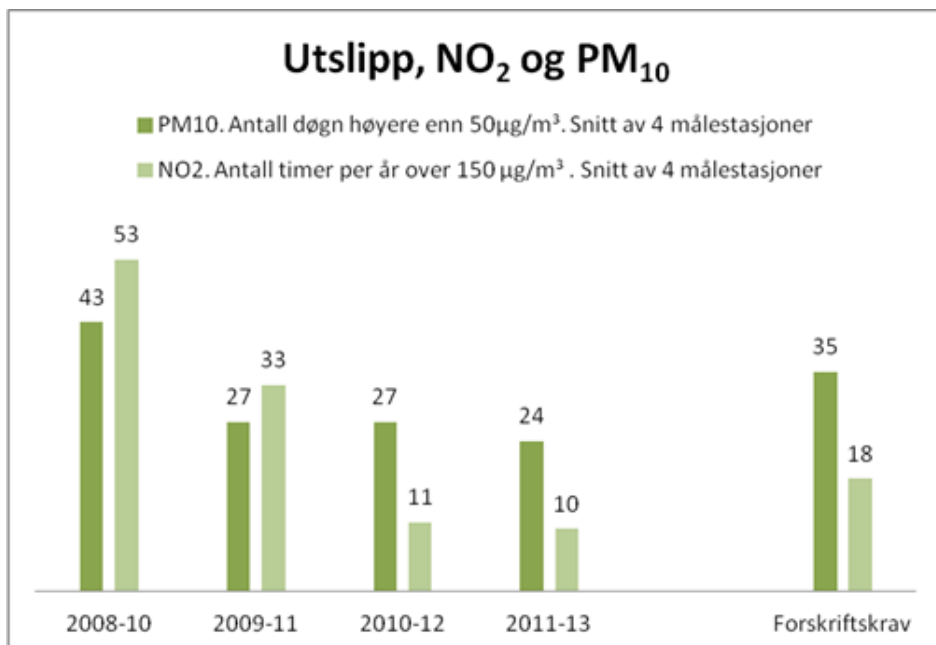
Fra 2009-11 ble det foretatt manuelle hastighetsmålinger på 4 utvalgte stambussruter. I 2013 ble flere av disse rutene lagt om, og direkte sammenlikninger er dermed ikke mulig. Fra 2013 er det etablert mulighet til å ta ut data fra sanntidssystemet i bussene, og det foretas nå målinger på alle de viktigste bussrutene (rutene 3,4,5,6,7,9 og 46).

	2013	2014
Hastighet stambussrutene	22,6 km/t	22,9 km/t
Hastighet innenfor Kollektivbuen	21,0 km/t	20,8 km/t

Tallene omfatter både kjøretid og holdeplasstid. Reduksjonen i hastighet innenfor Kollektivbuen fra 2013-14 skyldes økt holdeplasstid. Dette understreker behov for å arbeide mer med effektive billetteringssystemer og holdeplassløsninger. Hastigheten innenfor de sentrale byområdene ligger imidlertid allerede høyt, og det kan være vanskelig å komme vesentlige høyere, blant annet ut fra hensyn til trafiksikkerhet. Det vil framover være viktig med overvåking av hele stamrutenettet for å kunne etablere framkommelighetstiltak som kollektivfelt og signalprioritering der behovet oppstår.

Mål 5: Forbedring av lokalt bymiljø og ivaretagelse av miljøkrav

I figuren nedenfor er vist overskridelser av forskriftene om lokal luftkvalitet både for NO₂ og svevestøv (PM₁₀). 2008 er med som et utgangspunkt. Siden årsvariasjoner kan ha utenforliggende årsaker (klima etc.), er det sammenlignet 3-årsperioder:



Trondheim kommune

2013 var det første året Trondheim klarte å overholde alle kravene i forurensningsforskriften med hensyn på lokal luftkvalitet på samtlige målestasjoner.

Utvikling for NO₂: Tiltak for å redusere biltrafikken og øke antall gående, syklende og kollektivbrukere har siden 2010 bidratt til redusert mengde NO₂ (også andre utslippskilder enn trafikk spiller inn). Miljøpakken har finansiert en rekke av virkemidlene, deriblant overgang til gassbussar.

Utvikling svevestøv: Piggdekkgebyret ble avvirket i 2010. Dette medførte økt piggdekkandel og økt antall overskridelser av forurensningsforskriften. Kommunen, Statens vegvesen og fylkeskommunen styrket derfor samarbeidet om avbøtende tiltak i 2013. Særlig renholdet ble kraftig forbedret, og tross fortsatt økt piggdekkandel gikk antall overskridelser betydelig ned. Et unntak har vært E6-Heimdalsmyra. Her har det vært perioder med økt tungtrafikk og massetransport, men renholdsinnnsatsen er økt ytterligere i 2014.

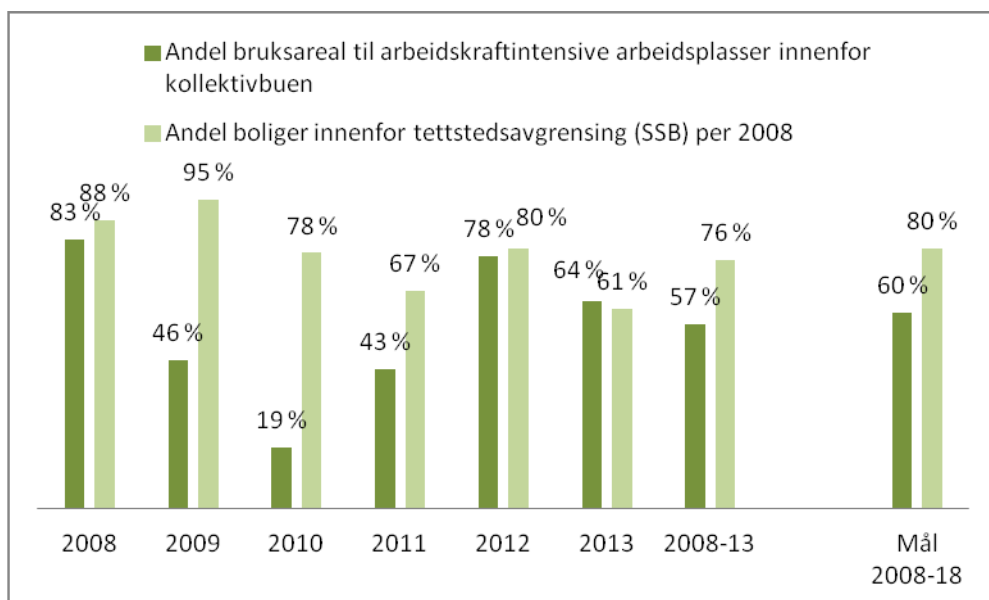
Mål 6: Reduksjon av trafikkstøy

I 2012 ble det gjennomført ny støykartlegging av utendørs og innendørs støynivå for situasjonen i 2011. Det ble benyttet et nytt beregningsverktøy (Norstøy) og dette innebar store endringer i datagrunnlaget for beregningene (f.eks. mer komplett registrering av bygninger og vegger). Dette gjør det vanskelig å sammenligne med støykartleggingen i 2007. Neste byomfattende støykartlegging er planlagt i 2017. Dette er ressurskrevende kartlegginger, og det legges derfor ikke opp til årlige oppdateringer. Beregningen fra 2012 viste at 8 800 personer i Trondheim er eksponert for støy over 38 dBA i boligen sin, og at 31900 personer har støy over 60 dBA utenfor boligen (beregning 2 meter over bakken).

Det er foretatt støyreducerende tiltak knyttet til store vegprosjekt som E6 sør, og ikke minst E6 Trondheim – Stjørdal der omlegging av trafikken til tunnel betyr mye for trafikkmengde og støy i Innherredsvegen.

Mål 7: Byutviklingspolitikk med vekt på fortetting

Figuren viser andel boliger innenfor SSBs tettstedsavgrensning fra 2008, samt andel areal til arbeidsplassintensive virksomheter innenfor Kollektivbuen (de sentrale byområder).

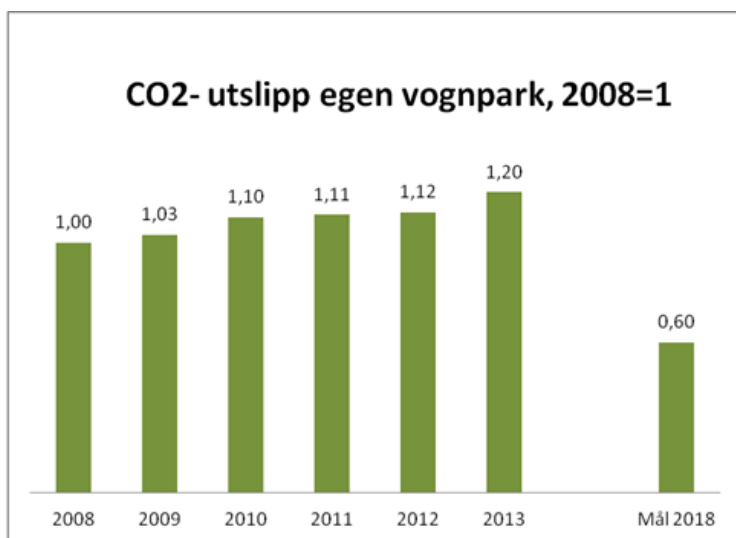


Trondheim kommune

Hvis man ser hele Miljøpakkeperioden under ett fra 2008, er måloppnåelsen relativt god. 76 % av boligbyggingen har skjedd som fortetting, mens målet er 80 %. 57 % av arbeidsplasslokaliseringen har skjedd i tråd med kriteriene, mens målet er 60 %. Det er naturlig med årlig variasjon (særlig for virksomhetslokalisering), men det er verdt å merke seg at tallet for boliglokalisering 2013 isolert sett viser en fortettingsandel på bare 61 %.

Mål 8: Reduksjon av klimagassvirksomhet fra egen virksomhet

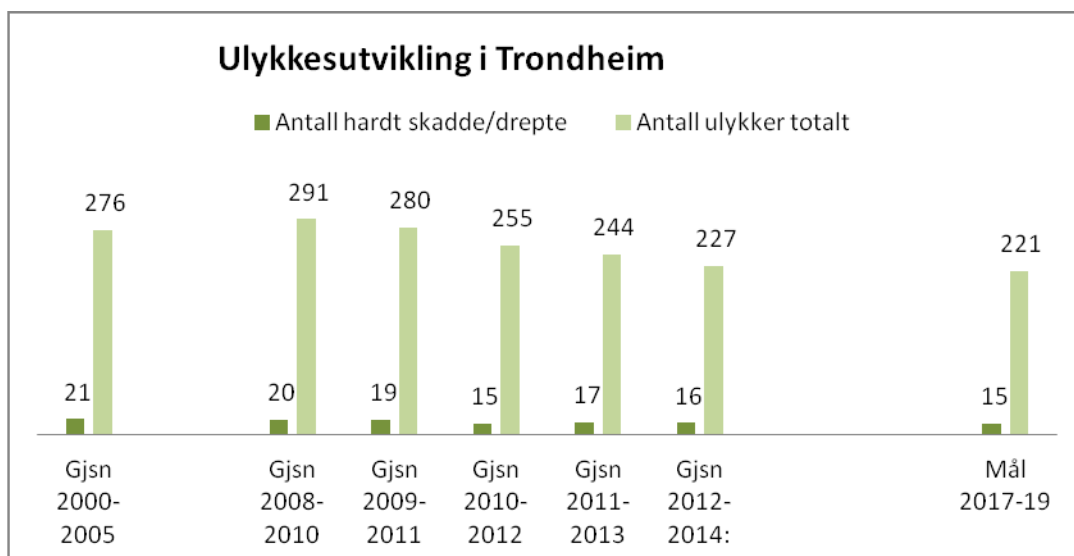
Økt tjenesteproduksjon har medført økte totalutslipp fra kommunens vognpark. Utslipp pr bil ble redusert fram til 2011, blant annet på grunn av overgang til kjøretøy med lavere utslipp, inkludert el-biler. De siste par år har utslipp pr bil økt svakt, primært fordi en del dieselmotorer er erstattet med bensinmotorer. Denne statistikken er basert på leasede biler, foreløpig mangler en tilsvarende samlet statistikk for alle kjøretøy. Figuren viser utviklingen siden 2008 (som er gitt indeks = 1).



Mål 9: Påvirkning overfor næringsliv

Det arbeides løpende med reiserådgivning overfor næringsvirksomheter. Eksempler er bidrag til reisevaneundersøkelser for NTNU (jf innføring av betalingsparkering) og St. Olavs hospital, samt "kurs" i å ta bussen hos utvalgte bedrifter. Innsatsen har det siste året vært begrenset på grunn av reduserte personellressurser. En heltidsstilling som reiserådgiver er under utlysning høsten 2014.

Mål 10: Reduksjon av trafikkulykker



Trondheim kommune

Utviklingen går nå i riktig retning, etter at ulykkestallet økte fram til 2008-10. Det har vært nedgang i hardt skadde/drepte i hele perioden. Det er usikkert i hvilken grad tallene skyldes generelle forhold som sikrere biler, føreropplæring og lignende, og i hvilken grad utviklingen skyldes lokale tiltak og Miljøpakkeprosjekter. Mange av de tiltakene som er gjennomført og planlagt har vært rettet mot trygghet/følt sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes. Dersom den positive utviklingen skal fortsette fram mot 2019, vil det være nødvendig å sette inn tiltak også på de steder i vegnettet der det skjer flest ulykker. Dette vil være tiltak på deler av hoved-/samlevegnettet i Trondheim og i sentrumsgatene.

Status prosjektgjennomføring og økonomi

Miljøpakken omfatter nå over 200 prosjekt av ulik størrelse. Disse er etablert i perioden 2010-2014. 90 av prosjektene er avsluttet. I overkant av 20 er under fysisk utførelse i år. Nær 100 er under planlegging. Av disse er ca 20 utredninger, mulighetsstudier eller forprosjekt, mens 26 er under regulering og omkring 50 prosjekt er i fasen for prosjektering og grunnerverv.

Prognose for forbruk i 2014 ligger på 740 mill. kr. Sett i forhold til vedtatt handlingsprogram, tyder prognosen på at ca 160 mill. kr av årets budsjetttrammer vil være ubrukt ved utgangen av året. En del av dette avviket skyldes forskjell i forutsatte rammer for Miljøpakkens handlingsprogram og statsbudsjettet 2014. Dette gjelder blant annet posten E6 Sentervegen – Tonstad, der det er skjedd en forskyving av restarbeid til 2015. Andre vesentlige avviksposter gjelder Elgeseter gate, der det først vil skje fysiske tiltak (sanering av hus) i 2015. Øvrig avvik gjelder KSSM-tiltak, hvor det også er mindreforbruk.

Prosjektaktivitet i 2014

Store vegprosjekt

- På E6 sør skjer bygging av flere sykkel- og trafiksikkerhetstiltak på Rosten. Utbygging av neste etappe Jagtøyen – Sentervegen forventes å starte høsten 2015.
- Sluppen – Stavne og Byåsentunnelen: Her foregår planleggingsarbeid og designkonkurranse for ny bru med siktemål byggestart 2016.

Lokale veger og gatebrukstiltak

- Tordenskiolds gate oppgraderes. Trikkeskinnene flyttes bort fra fortauet og det tilrettelegges i større grad for myke trafikanter.
- I Thomas Angells gate etableres gågate mellom Nordre gate og Søndre gate. Gata vil få snøsmelteanlegg.
- Munkegata er omgjort fra fire til to kjørefelt etter åpningen av nytt kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset. Det frigjorte arealet blir brukt til taxiholdeplass og parkeringsplasser for sykler, MC og forflytningshemmede. I tillegg er det etablert ladestasjoner for elbil.
- Miljøpakken gir et delbidrag til utbyggingen av Sentervegens forlengelse. Prosjektet inkluderer en bussveg som vil koble Sentervegen og Sivert Thonstads veg. Arbeidene ferdigstilles i 2015. Vegforbindelsen vil for øvrig binde sammen nytt kryss under E6 ved City syd med Jon Aaes veg, og samtidig åpne nytt areal for utbygging av næring og bolig.
- I Kystadlia ferdigstilles restarbeider knyttet til sykkelveg med fortau langs den nye vegforbindelsen. Dette har vært utsatt i påvente av grunnerverv.
- Elgeseter gate: Planleggingsarbeid, blant annet utredning av flere alternativer med og uten tunnel.

Trondheim kommune

Kollektivtiltak

- Miljøpakken delfinansierer drift av kollektivtilbudet i byen og nabokommunene.
- Det nye knutepunktet i Prinsenkrysset åpnet for trafikk i desember 2013, og restarbeidene, blant annet i østre del av Kongens gate, ble utført i 2014.
- Sivert Thonstads veg er ombygd for å gi bedre møtemuligheter for bussene, samtidig som trafikksikkerheten ivaretas.
- En 475 meter ny kollektivrampe på Flatåsen er ferdigstilt i år
- Nytt kollektivfelt langs Innherredsveien, mellom Skovgård og Omkjøringsvegen.
- Det bygges kollektivfelt i Strindvegen, mellom S.P. Andersens veg og Klæbuveien.
- I Kongens gate er asfaltdekket oppgradert for å bedre forholdene for kollektivreisende.
- Mindre tiltak som forkjørregulering av viktige busstraseer rundt om i byen
- I løpet av høsten ferdigstilles restarbeidene knyttet til 110 nye innfartsparkeringsplasser ved Brubakken i Melhus (tatt i bruk i november 2013).
- Kapasiteten på innfartsparkeringen på Ranheim er økt fra 11 til 42 parkeringsplasser.
- Det er etablert 28 nye plasser på innfartsparkeringen i Buvika.
- Det pågår arbeid med innfartsparkering i Vanvikan, der Miljøpakken gir et delbidrag.
- Holdeplasser er under oppgradering til universell utforming, blant annet på Flatåsen, Lade, Singsaker, Nardo, Risvollan og Moholt.
- Arbeidet med å etablere sanntidsinformasjon på holdeplasser fortsetter. Totalt 30 holdeplasser med oppgraderte funksjoner etableres 2014-15.
- Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende. Det største tiltaket i 2014 er oppgradering av Tordenskiolds gate. I tillegg er det utført en rekke mindre oppgraderinger langs traseen og på holdeplassene.
- Innherredsvegen: Planleggingsarbeid for utvikling av "superbusstrase". Strekningen Strindheimkrysset – Persaunetkrysset er under bygging med nye fortau og holdeplasser i superbuss-standard. Åpner våren 2015. Det arbeides med reguleringsplan for strekningen Persaunvegen – Rosendal.

Sykkeltiltak

- Første del av ny sykkelveg med fortau langs Heimdalsvegen, gjennom Heimdal sentrum åpnet i 2013 og avsluttes 2014. Anlegget på totalt 630 m er del av en viktig hovedrute for sykkel sørfra. Det er også åpnet en delstrekning mellom Klettkrysset og Meieribakken, og bygging pågår på resten av anlegget.
- Trondheims første sykkелеkspressveg er under utbygging langs jernbanetraseen fra øst, og vil gi et høystandard sykkeltilbud mellom Rotvoll og Leangbrua. Ferdigstilling høsten 2015 (650 m).
- Sykkelanlegget langs Søndre Ilevollen (parsell B) er avsluttet (250 m sykkelveg med fortau)
- Hellene langs Øvre Bakklandet (200 m) er lagt om.
- Sykkelfelt markeres med rød asfalt i Elvegata (200 m), Klæbuveien (400 m), Vollabakken (500 m), Vangslunds gate (220 m) og Gamle Oslovei (600 m).
- Sykkelveg med fortau langs Tempevegen, fra Valøyslyngen til Valøyvegen, påbegynnes.
- Det er etablert sykkelskinne på Sjøgangen, slik at syklistene kan trille sykkel i trappa på sentrumssida av tverrforbindelsen.
- Flere sykkelparkeringsplasser er/blir opprettet i og rundt sentrum, blant annet på Bakklandet, ved Solsiden, i Fjordgata, i Dronningens gate og i Ravnkloa.

Trafikksikkerhetstiltak

- Krysset Kongsvegen/Nedre Flatåsveg ble bygd om til rundkjøring i 2013, mens

Trondheim kommune

restarbeidene ble fullført i år.

- Et hus i Bjørndalen er innløst og revet grunnet trafiksikkerhetsmessige forhold og støyproblematikk.
- Krysset Venusvegen/Utleirvegen oppgraderes med opphøyd gangfelt og 40 km/t-sone
- Krysset Blaklivegen/Utleirvegen oppgraderes med opphøyd gangfelt og 40 km/t-sone
- Olav Duuns veg er skoleveg for elever på Dalgård. Her er startet opp bygging av 350 m fortau som fullføres i 2015.
- Langs deler av Asbjørnsensgate og Tyholtvegen skal det bygges fortau og sykkelfelt. Det skal også gjennomføres envegsregulering i området. Envegsregulering skjer i år, mens arbeidet med fortau starter i 2015.

Støyreducerende tiltak

- Det pågår bygging av støyskjermer langs nordre del av Okstadbakken (ca 900 m). Prosjektet gir redusert trafikkstøy fra E6 og dels også fra Osloveien, slik at om lag 300 personer på Selsbakk, Hallset og Leirfossen vil få redusert utendørs støynivå til under 60 dbA.

Informasjonsarbeidet og reiserådgivning

- Informasjon om etableringen av det reviderte bomsystemet har vært en viktig oppgave. I tillegg kommer drift av nettside, kampanjer for miljøvennlig transport og øvrig kommunikasjon omkring Miljøpakkens prosjekter.
- Reiserådgivervirksomheten har ikke vært fullt bemannet, men aktiviteten har likevel vært høy. Det er blant annet arrangert gratis sykkelverksted, tilrettelagt for sykkelbruk ved arrangementer og gitt tilskudd til sykkelstativ ved skoler og andre reisemål. (Se også under avsnitt 2, mål nr 9.)

Tiltak for gåing

- Arbeidet med tilrettelegging for gangtrafikk har vært i oppstartsfasen i 2014, og det utarbeides en strategi for satsingen som legges fram for politisk behandling tidlig i 2015. Konkrete tiltak foreslås i handlingsprogram 2015-18.

Prosjekter utenfor Miljøpakken

Det har foregått en betydelig investeringsaktivitet i Trondheim også utenfor Miljøpakken. Dette er tiltak som også har betydning for resultatene i Miljøpakken. Rv 706 Strindheimstunnelen åpnet i juni 2014, og kompletterer ringen rundt Trondheim og avlaster trafikken i sentrum. I dette prosjektet er det også bygd 7 km sykkelveg. Videre er gang- og sykkelbru Skansen åpnet i oktober. Denne forbindelsen kompletterer sykkelvegnettet langs Nordre avlastningsveg.

Prosjekter med forsinket oppstart

Flere av prosjektene i Miljøpakkens fireårige handlingsprogram som var ventet utført/påbegynt eller planlagt i 2014 er forsinket. Hovedårsaken er at planarbeidene er blitt mer kompliserte og langvarige enn det som ble forutsatt ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet. Det kan også være utfordringer mht avtaler med grunneiere som har gjort det nødvendig å justere planutformingene. Listen under viser prosjekter med forsinket oppstart. Der annet ikke er oppgitt forventes oppstart i 2015.

Gatebrukstiltak: Torvet (2016/2017)

Trafiksikkerhet: Fortau Husebyvegen/Søndre Husebytn
Fortau Høgreina
Brøsetvegen TS-tiltak

Trondheim kommune

Kryssutbedringer Østre Rosten v/Ole Ross veg og Tillerbruvegen
Kryssutbedring Bratsbergv/Baard Iversens veg
Fortau Romolslia (2016)
Kryssutbedring Kjøpmannsgt/Fjordgt (avventer ny Brattørbru)
Fortau Ringvålvegen Hestsjøen – Skogly
Fortau Kong Inges gate
Uglavegen (2016)
Ladehammervegen (2017)
Ulykkespunkt/strekninger fylkesveg/riksveg

Sykkel: Dybdahls veg
Kløburuta over Bakklandet (nordre del)
Brattørruta strekningen Buran - Bromstad. (2016)
Sykkelfelt Brattørkaia v/Clarion
Innfart fra sør Elgeseter bru - Bispegt
Christian Fredriks gate (2016)
Drift/vedlikehold/punktutbedringer langs hovedrutene

Kollektiv: Kollektivfelt Jonsvannsveien

Støy: Tiltakspunkt enkeltbygninger i henhold til forurensningsforskriften
Støyskjerming Bromstad. 10-26

Gange: Snarvegprosjekt(er)

Porteføljestyling og kostnadsberegninger

Miljøpakken styres gjennom "porteføljestyling", der det er fokus på målstyring. Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor et programområde. Ved kostnadsøkning eksempelvis på et sykkelprosjekt vurderes dette dekket inn gjennom å redusere/utsette andre sykkelprosjekt. Når et prosjekt utsettes, får denne omdisponeringen konsekvenser for seinere års handlingsprogram. Prosjektet er fortsatt vedtatt bygd, men finansieringen må hentes i kommende handlingsprogram.

De første årene i Miljøpakken var det sterkt fokus på å komme raskt i gang med gjennomføring av prosjekter. Handlingsprogrammene ble utformet før det forelå detaljerte planer og gode kostnadsoverslag. Kostnadsrammene var stramme for å bidra til nøkternhet i planleggingen. Derfor har det også vært behov for ganske mange tilleggsbevilgninger og omdisponeringer.

Det tas sikte på å gjennomføre såkalt suksessiv kalkulasjon ("Anslag") for alle prosjekter over ca 5 mill. kr. Dette innebærer en kostnadsusikkerhet på pluss/minus 40 % for prosjekter på overordnet plannivå og pluss/minus 20 % på reguleringsplannivå. Usikkerheten reduseres ytterligere når anlegget er prosjektert (byggeplan). Fastere rutiner for dette vil innarbeides i kommende handlingsprogram. I handlingsprogrammet 2015-18 vil det legges størst vekt på kostnadsoverslag for tiltak det kommende året. Det er betydelig større usikkerhet for prosjekter som ligger lengre fram i tid fordi detaljplanene først utformes når prosjektene er inne i handlingsprogrammene. Her vil sikrere kostnadsanslag foreligge før endelig prioritering i senere års revisjon av handlingsprogrammet.

Omdisponeringer 2014 og bindinger for seinere år

I løpet av 2014 er det gjort/foreslått omdisponeringer som vil påvirke handlingsprogrammet

Trondheim kommune

videre. Endringene skyldes delvis kostnadsøkninger og delvis endringer i framdrift. De viktigste endringene nevnes under. Alle tall er inkludert mva.

Store vegprosjekter

Prosjektnavn	Total kostnad	Tidligere bevilget Miljøpakken	Nødvendig inndekning 2015	Merknad
Sluppen-Stavne (oppstart)	540 mill. kr	Første bevilgning i 2016	16 mill. kr	Støyskjerming Sivert Dalens veg og innløsning av eiendommer på Sluppen. Prosjektet er framskyndet. Det er foreslått midler I statsbudsjettet for 2015.

Lokale vegger og gatebrukstiltak

Prosjektnavn	Total kostnad	Tidligere bevilget Miljøpakken	Nødvendig inndekning (år)	Merknad
Sentervegens forlengelse	21 mill. kr (delbidrag)	11 mill. kr	10 mill. kr (2015)	Økte kostnader basert på ny beregning av reelle merkostnader for gjennomgående veg. Jf bystyresak 102/14.
Gammellina (utbedring/fortau)	11,4 mill. kr	10 mill. kr	1,4 mill. kr (foretatt 2014)	Økte kostnader på grunn av fjellsikringsarbeider.
Tordenskiolds gate	13,7 mill. kr	8 mill. kr	5,7 mill. kr (foretatt 2014)	Økte kostnader etter nærmere detaljering av gateombygging og erfaringstall for oppgradering av trikkespor.
Thomas Angells gate	13,7 mill. kr	10,5 mill. kr	3,2 mill. kr (foretatt 2014)	Økt standard etter dialog med næringsliv. Mer omfattende grunnarbeid enn forventet.
Munkegata	8,7 mill. kr	8,3 mill. kr	0,4 mill. kr (foretatt 2014)	Hovedprosjekt dekket fra "gatebrukstiltak"; noe kostnadsøkning i gjennomføringsfasen.

De midlene som er omdisponert i løpet av 2014 til de fire siste tiltakene i tabellen (til sammen 10,7 mill. kr) hentet fra bevilgninger til Torvet. Miljøpakken har satt av et delbidrag til Torvet på 40 mill. kr. Omdisponerte midler må dekkes inn igjen i handlingsprogrammet for årene 2016-17.

Trafikksikkerhet

Prosjektnavn	Total kostnad	Tidligere bevilget Miljøpakken	Nødvendig inndekning (år)	Merknad
Ladehammervegen (fortau m.m.)	1,5 mill. kr	0,5 mill. kr	1 mill. kr (foretatt 2014)	Behov for strakstiltak

Midlene er omdisponert fra prosjektet Havsteinbakken, og 1 mill. kr må dekkes inn igjen i handlingsprogrammet 2015.

Trondheim kommune

Sykkel

Prosjektnavn	Total kostnad	Tidligere bevilget Miljøpakken	Nødvendig inndekning 2015	Merknad
Brattørkaia 14-17C	3,5 mill. kr (delbidrag)	0 mill. kr	3,5 mill. kr	Økt standard på sykkelløsning fra Rockheim til eksisterende anlegg ved snuplass vest for 17C
Sykkelekspressveg øst	58 mill. kr	26 mill. kr	32 mill. kr	Økte kostnader pga at svært grove anslag fra forprosjektet i 2012 ble brukt også da handlingsprogrammet 2014-17 ble behandlet. Mulig innsparing på 2-3 mill. kr.
Søndre Ilevollen	11 mill. kr	5,2 mill. kr	5,8 mill. kr	Ekstraarbeider pga Riksantikvar og kobling til ny gang- og sykkelbru Skansen.

Kollektivtiltak

Prosjektnavn	Total kostnad	Tidligere bevilget Miljøpakken	Nødvendig inndekning 2015	Merknad
Dybdahls veg	91 mill. kr	60 mill. kr	31 mill. kr	Utskiftning av dagens vegunderbygning pga behov for dimensjonering for tung bussrute
Økte driftskostnader kollektivtrafikk 2013	89 mill. kr	75 mill. kr	10 mill. kr	Økte kostnader blant annet på grunn av ruteendringer. Delvis dekket gjennom omdisponeringer 2013-14.

Fylkestinget og Bystyret har gjort ulike vedtak når det gjelder årlige driftstilskudd til kollektivtrafikken i handlingsprogrammet for 2014-17. Rådmannen legger opp til at denne problemstillingen drøftes i en bystyresak i desember.

Konklusjon

Gjennomgangen av evaluering og status for økonomi og prosjektgjennomføring tas til orientering. Omdisponeringer innarbeides i revidert handlingsprogram 2015-18 (24).

Rådmannen i Trondheim, 20.11.2014

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Henning Lervåg
leder Miljøpakken

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift