
Miljøpakke for transport i Trondheim: Årsbudsjett 2018

Vedtatt budsjett mars 2018



Politiske vedtak om årsbudsjettet

Årsbudsjett for Miljøpakken 2018 har vært behandlet i fylkestinget 28.02.2018 og i bystyret 01.03.2018.

Fylkestingets vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2018.
2. Fylkesrådmannen anbefaler fylkestinget å støtte at følgende prosjekt og innsatsområder foreslås redusert eller ikke gjennomført for å unngå behovet for låneopptak:
 - Prosjektet innfartsparkering Tonstad avvikles.
 - Innsats når det gjelder mobilitetsrådgivning økes med 0,6 millioner kroner i stedet for 1 million kroner.
 - Oppgradering av kommunale bussholdeplasser reduseres fra 4 til 2 millioner kroner.
 - Det er ikke funnet rom til å øke innsats når det gjelder drift av sykkelveger slik at nettet med høy standard på vinterdrift kan utvides.
 - Investeringsmidler gåtiltak som skal bygges i 2019 bevilges først i 2019.
3. Fylkesrådmannen slutter seg til at fornying stålørskulvert Fv. 875 Hammer bru ved Jonsvatnet ikke bør defineres som Miljøpakkeprosjekt og at fylkeskommunen trekker ut tilsvarende tilskuddsmidler fra Miljøpakke og tar prosjektet i egen regi.
4. Fylkestinget mener at både handlingsprogrammet og Årsbudsjettet må speile Miljøpakkens målsettinger. Miljøpakken må oppgi rammer for de ulike programområdene, og tiltak må settes opp i prioritert rekkefølge pr. område – i samsvar med målsettingene

Bystyrets vedtak:

1. Bystyret slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2018.
2. Følgende prosjekt og innsatsområder foreslås redusert eller ikke gjennomført for å unngå behovet for låneopptak:
 - a. Prosjektet innfartsparkering Tonstad avvikles.
 - b. Økning i innsats når det gjelder mobilitetsrådgivning reduseres fra 1 million kroner til 0,6 millioner kroner.
 - c. Oppgradering av kommunale bussholdeplasser reduseres fra 4 til 2 millioner kroner.
 - d. Det er ikke funnet rom til å øke innsats når det gjelder drift av sykkelveger slik at nettet med høy standard på vinterdrift kan utvides.
 - e. Investeringsmidler gåtiltak som skal bygges i 2019 bevilges først i 2019.
3. Fornyning stålørskulvert Fv. 875 Hammer bru ved Jonsvatnet bør ikke defineres som Miljøpakkeprosjekt, og tas ut av Miljøpakkens portefølje.
4. Bystyret ber rådmannen se på muligheten av en planfri løsning for fotgjengere i kryssingen av Nordre Avlastningsvei ved Tollboden.

FLERTALLSMERKNAD – Ap, H, SV, MDG, V, KrF, Sp, PP:

Bystyret viser til uttalelse fra Fellesnemda som følger saken videre :

Det vises til tidligere vedtak i Trondheim bystyre og intensjonsavtalen når det gjelder prioriteringer i Miljøpakken. Finansiering av byggetrinn 2 av FV704 er et av prosjektene som

fellesnemnda forventer blir prioritert i Miljøpakken. Dette er en videreføring av et påbegynt veiprojekt, veibyggingen gir tilgang til regulerte næringsareal på Tulluan og veien har egne bompunkt på FV 704 og FV 885 som har bidratt betydelig når det gjelder finansieringen.

De to vedtakene er nærmest identiske, og de sammenfallende punktene er innarbeidet i budsjettet. Håndteringen av to punkter der vedtakene er ulike ble diskutert i Miljøpakkens Kontaktutvalg 16.03.2018:

Fylkestingets tilleggspunkt 4 etterspør en rangering av tiltak innenfor hvert enkelt programområde. Dette har vært tatt opp av tidligere av fylkeskommunen, og ble drøftet blant annet i Kontaktutvalget i sak 51/17. I KU-saken ble det konkludert med at det ikke foreligger grunnlag for slike detaljerte prioriteringslister i innspillene fra partene. Prosjektene i årsbudsjettet ble prioritert innenfor tre kategorier som avspeiler graden av bindinger. Det vises også til Stortingsproposisjon 36 S (2017–2018) om Miljøpakkens trinn 3 som omtaler porteføljestyling:

”Samferdselsdepartementet har merka seg at Sør-Trøndelag fylkeskommune meiner at dagens porteføljestytingsprinsipp må endrast slik at det blir avgrensa til prioriteringar innafor kvart enkelt transportområde. Departementet understrekar at det overordna prinsippet er at tiltaka skal styrast gjennom porteføljestyling. Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget mellom anna blir tilpassa tilgjengelege økonomiske rammor. Kostnadsauke må derfor handterast innafor den samla økonomiske ramma.”

Bystyrets tilleggspunkt 4 ber rådmannen se på muligheten for en planfri fotgjengerkryssing av Nordre Avlastningsveg. Dette vil fremmes som et eget forslag til et forprosjekt i Miljøpakkens organer.

Innhold

1. Årsbudsjett 2018	5
2. Samlet vurdering av bindinger	18
3. Porteføljestyling, mandater og håndtering av usikkerhet	18
4. Nærmere omtale av større prosjekter	20

1. Årsbudsjett 2018

Miljøpakken har de siste årene behandlet fireårige handlingsprogram som er revidert årlig. For 2018 utarbeides nå et eget årsbudsjett som skal klarere aktiviteten i Miljøpakken 2018, både når det gjelder nivået på innsatsen i pågående prosjekter og igangsetting av nye. Handlingsprogram for de etterfølgende år vil være viktig for å få fram helheten i satsingen de nærmeste år, men fremmes ikke samtidig med årsbudsjettet denne gang.

De siste årene har partene i Miljøpakken ikke vedtatt omforente fireårsprogram, og den langsiktige satsing i Miljøpakken har dermed ikke vært avklart. Noen hovedproblemstillinger har vært utsatt i påvente av nye mål for Miljøpakken og en større revisjon av pakken. Det er likevel vedtatt flere betydelige satsingsområder som vil ha konsekvenser for økonomien i flere år framover. Den samlede økonomien de nærmeste årene står derfor overfor betydelige utfordringer, og det blir nødvendig å avklare behov for å ta opp lån allerede fra 2018-2019. Den store innsatsen knyttet til Metrobuss, drift av kollektivtrafikk, E6 Jaktøya - Sentervegen, Rv707 Nydalsbrua (forutsatt forskottering) og en rekke mindre prosjekt medfører en stor topp på ressursbruken 2019-21. Dette resulterer også i et betydelig underskudd i 2025, selv med økning av bompengetakstene fra 2018. En samlet avklaring av satsing og rammer må dermed skje gjennom en revisjon av innholdet i Miljøpakken.

Denne situasjonen gjør at man har utarbeidet et årsbudsjett nå, mens et helhetlig handlingsprogram kan utarbeides seinere, når totalbildet for flere år er klarere.

1.1 Generelt om tiltak i 2018

- Nye investeringstiltak settes bare opp med forprosjektmidler før tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger.
- Tiltak over 5 mill. kr skal ha gjennomgått kostnadsvurdering i form av Anslag innen første juni året før. Unntak gjelder samleposter (der aktiviteten skal tilpasses rammen) og MetroBussprosjekter. Eventuelle ytterligere unntak spesifiseres.

I årsbudsjettet er synliggjort hvilke tiltak/prosjekt som bør oppfattes som bindinger. Det foreslås tre kategorier:

a) Bindinger

- Allerede igangsatte byggeprosjekter og planprosjekter
- Nye prosjekt der det foreligger entydige politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
- MetroBussprosjekter der rammene inngår i bymiljøavtalen om statlig investeringstilskudd.
- Pågående aktivitet på dagens nivå innenfor områder som informasjon, reiserådgivning og administrasjon. Administrasjonskostnadene ligger som felleskostnader innenfor hvert programområde. Felleskostnader inkluderer også 1 mill. kr til reisevaneundersøkelse i tråd med bymiljøavtalen.
- Partenes bindinger innenfor egne økonomiske rammer (midler i statsbudsjett 2018 og øremerkede fylkesvegmidler til fylkesvegprosjekt). Det er da forutsatt at partene er omforente om at prosjektet hører hjemme i Miljøpakken.

b) Delvis bundne innsatsområder

- Andre prioriterte prosjekt fra tidligere handlingsprogram, som ennå ikke er bestilt/igangsatt
- Nye tiltak til planlegging som anses viktig for å opparbeide en planreserve

c) Ikke bundne innsatsområder

- Øvrige innspill om nye prosjekt og økt aktivitet
- Enkelte avsatte bevilgninger til tiltak som er utsatt/ligger et stykke fram i tid.

Nærmere omtale av enkelte større prosjekt finnes bakerst i dokumentet.

De økonomiske finansieringsrammene for 2018 omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Når det gjelder belønningsmidler, var nivået i bymiljøavtalen av 2016 170 mill. (2016-)kr. Bymiljøavtalen forutsetter indeksregulering, men dette er ikke endelig avklart/akseptert av sentrale myndigheter. Bompenginntekten i 2018 avhenger av når økte takster kan iverksettes, og her antas 1. april. Bruttoinntektene blir da ca 645 mill. kr og driftskostnader på ca 50 mill. kr. I tillegg til midlene i tabellen, har Miljøpakken ca 95 mill. kr fra tidligere år som ikke er disponert.

Tabell 1.1 Finansieringsrammer 2018

2018							
	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Belønning	Inv. tilskudd	Sum
Finansieringsrammer	296,1	645	69,4*	27,4	170	185	1404

**Redusert andel etter at Fv.875 Hammer bru ikke er definert som et miljøpakkeprosjekt og tatt ut av porteføljen.*

1.2 Hovedveger

E6 Tonstad – Jaktøya nærmer seg fullføring, og det vil være høy aktivitet i 2018. De andre prosjektene innenfor dette budsjettområdet er på planleggings-/prosjekteringsstadiet. De fleste prosjektene med innsats i 2018 tolkes som bindinger, fordi de har midler avsatt i statsbudsjett, eller fordi det er klare politiske vedtak som ligger til grunn. Det er ingen helt nye prosjekter som foreslås i 2018 innenfor denne budsjettposten.

Forskottering av Nydalsbrua krever godkjenning fra statlige myndigheter, noe som avklares i forbindelse med stortingsbehandling av Miljøpakkens trinn 3.

Tabell 1.2: Finansiering hovedveger i 2018

2018							
Hovedveg	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
E6 Jaktøya - Sentervegen	225,0	310,0				535,0	Mindre statsmidler enn forventet
Knutepunkt Sluppen	10,0	3,0				13,0	Planlegging
Rv 706 Sluppen - Stavne							NTP-midler etter 2023
Rv 706 Nydalsbrua		62,0				62,0	Forutsetter godkjent forskottering
Fv 704 Klæbu Sandm - Tulluan			7,0			7,0	Reguleringsplanlegging
Fv 8xx Byåstunnelen			4,0			4,0	Planlegging
Felleskostnader		1,0				1,0	
HOVEDVEG TOTALT	235,0	376,0	11,0			622,0	

Bundet totalt	225,0	373,0	11,0			609,0	
Delvis bundet totalt	10,0	3,0				13,0	

1.2 Lokale veger og gatebrukstiltak

Innsatsen vil primært være knyttet til gjennomføring av Johan Tillers veg. Øvrige bindinger inkluderer øremerkede midler fra STFK til Fv.707 Brå bru ved Spongdal og Fv.902 Tonstadbrinken – Sandmoen (strekings- og krysstiltak for næringstransport).

Det foreslås planleggingsmidler til videreføring av Johan Tillers veg med kobling til E6. Dette er et nytt planleggingstiltak i 2018. Også fv.902 Tonstadbrinken – Sandmoen er et nytt tiltak med foreslåtte midler i 2018. Dette er en strekning som anses særlig viktig for næringstransport.

Tabell 1.3: Finansiering lokale veger og gatebrukstiltak 2018

2018							
Lokale veger og gatebrukstiltak	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Elgeseter gate							Midler til planlegging i 2018 gjenstår fra tidligere år
Brundalsforbindelsen			2,0			2,0	Planlegging
Johan Tillers veg		97,5				97,5	Pågående prosjekt
Øvrige lokalveger		1,0	3,0			4,0	
Johan Tillers veg del 2		1,0				1,0	Utredning
Fv. 707 Brå bru			2,0			2,0	Planlegging
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen			1,0			1,0	Planlegging
Felleskostnader lokalveg		1,7				1,7	
Lokalveg totalt		100,2	5,0			105,7	
Gatebrukstiltak Midtbyen		2,5				2,5	
- Torvet (delbidrag)							Forpliktelser i 2019-20
- Andre tiltak (uspesifisert)		2,0				2,0	
Felleskostnader gatebrukstiltak		0,5				0,5	
Totalt lokale veger og gatebruk		102,7	5,0			107,7	

Bundet		99,7	5,0		104,7
Delvis bundet					
Ikke bundet		3,0			3,0

1.4 Kollektivtiltak og Metrobuss

Den store innsatsen knyttet til Metrobuss og etablering av ny infrastruktur fram til nytt rutetilbud er i gang i 2019 defineres som binding gjennom forankring i bymiljøavtalen. En fortsatt opptrapping av driftstilskuddet defineres som binding ut fra gjeldende politiske vedtak. Det samme gjør viktige supplerende prosjekter som signalprioritering, samt årlig tilskudd til trikk (drift av infrastruktur og investering). Det foreslås avsatt midler til en totalgjennomgang av trikkens infrastruktur i 2018, i og med at det er 10 år siden forrige gang dette ble gjort, og det er foretatt betydelige investeringer siden den gang.

Prosjektet innfartsparkering på Tonstad ble foreslått avviklet i forbindelse med årsbudsjettprosessen, og partene har sluttet seg til dette. Knutepunkt Metrobuss har behov for de aktuelle arealene. Tidligere avsatte midler på 13 mill. kr, samt tiltenkt restfinansiering i 2018 på 3 mill. kr kan da omdisponeres til andre prosjekt.

Tiltak utenfor Trondheim forutsettes finansiert gjennom belønningsmidler, da det ikke er anledning til å benytte bompenger til dette. Driftstilskudd til kollektivtrafikk finansieres i hovedsak av belønningsmidler. I tillegg innarbeides en mindre delfinansiering fra bompenger, noe Stortinget tidligere har gitt tillatelse til.

Tabell 1.4: Finansiering kollektivtiltak inkludert Metrobuss 2018

2018							
Kollektivtiltak	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Framkommelighet øvrige ruter		6,0	7,2	2,0		10,2	
- Signalprioritering fylkesveg		5,0	5,0			10,0	Viktig for ny rutestruktur
- FV 864 Bromstadvegen			1,2			1,2	Restfinansiering
- Tiltak etter trasébefaringer FV			1,0			1,0	Mindre tiltak
- Traseutbedringer Kv		1,0		2,0		3,0	Mindre tiltak
Knutepunkt og holdeplasser		2,0	0,7			2,7	
- Oppgradering holdeplasser Kv		2,0				2,0	
- Bymøbelavtale			0,7			0,7	Restfinansiering
Trikk infrastruktur		10,2		0,6	9,3	20,1	
Tilstandsrapport trikken		1,0				1,0	
Innfartsparkering		0,4	2,1			2,5	
- FV 950 Være			2,0			2,0	Sluttfinansiering i 2019
- Planlegging/kartlegging		0,4	0,1			0,5	Behovsvurderinger med mer
Mindre tiltak (sekkepost)		2,0				2,0	
Felleskostnader		4,5				4,5	
Nye tiltak til gjennomføring	40,6		0,5		4,0	45,1	
Byåsvegen/General Bangs veg			0,5			0,5	Holdeplass (bygging 2017)
Holdeplasser FV 950 Malvikvegen Storsand - Muruvik					4,0	4,0	Må finansieres av belønningsmidler
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen	20,6					20,6	Programområdetiltak riksveg
Holdeplasser Rv 706 Gildheim - Rotvoll	10,0					10,0	Programområdetiltak riksveg
Knutepunkt Skovgård E6 / Rv 706	10,0					10,0	Programområdetiltak riksveg
Nye tiltak til planlegging		1,3			0,2	1,5	
Fv. 902 Østre Rosten, Tillerbyen - Sandmoen, holdeplasser		0,3				0,3	
Fv. 35 Fosslia, holdeplasser (Stjørdal)					0,2	0,2	Må finansieres av belønningsmidler
Fv. 875 Bratsbergv, Utleir - Bratsberg, holdeplasser		0,2				0,2	
Fv. 950 Kockhaugv, Skovgård - Malvik grense, holdeplasser		0,3				0,3	
Kollektivknutepunkt Leangen		0,5				0,5	Forprosjekt, jf også tabell 1.10
Sum kollektiv (eksl. Metrobuss)	40,6	27,4	10,5	2,6	13,5	94,6	
Metrobuss		178,0	2,0	17,4		382,4	Jf tabell 1.5
Kollektivtrafikk drift		12,9			134,7	147,6	
KOLLEKTIV TOTALT	40,6	218,3	12,5	20,0	148,2	624,6	

Bundet	40,6	210,6	11,4	18,0	144,0	609,6
Delvis bundet		1,7	0,1			1,8
Ikke bundet		6,0	1,0	2,0	4,2	13,2

Tabell 1.5 viser Metrobussinvesteringene i 2018 fordelt på de ulike delprosjektene/budsjettpostene. Tabellen er i tråd med innmeldt framdrift/behov i forhold til statlig investeringstilskudd i bymiljøavtalen.

Tabell 1.5: Finansiering Metrobuss delprosjekt 2018

2018								
Metrobuss	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Invest	Sum	Merknad
Dybdahls veg		0					0,0	Avsluttet 2017
Jonsvannsvegen		6,8		17,4		23	47,2	
Høgskoleringen		19,4				18,5	37,9	
Holdeplasser		79,3				75,5	154,8	
Traséutbedringer		26,4	2			27	55,4	
Omstigningspunkt		38,9				37	75,9	
Kongens gate		1,6				1,5	3,1	
Innherredsvegen		0,0					0,0	Midler fra tidligere år kan benyttes
Olav Tryggvasons gate		2,6				2,5	5,1	
Elgeseter gate		0					0,0	Midler fra tidligere år kan benyttes
Planlegging		3,1					3,1	
Totalt MetroBuss	0	178,0	2	17,4	0	185	382,4	

Dybdahls veg er ferdigstilt og arbeidet med Jonsvannsvegen og Høgskoleringen pågår. Det er opprettet et felles prosjekt for utbygging av holdeplasser, traséutbedringer og omstigningspunkt fram til Metrobussen settes i drift august 2019.

I Innherredsvegen pågår et prøveprosjekt for gateutforming, og et annet prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate etableres sommeren 2018. Videre arbeid med gateprosjektene i kollektivbuen forutsetter politisk avklaring av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt. Staten krever KS2 (uavhengig kvalitetssikring) av planene for Elgeseter gate og Innherredsvegen.

1.5 Trafikksikkerhet

I 2018 foreslås midler til gjennomføring av flere gang-/sykkelveger og fortausprosjekter. Igangsatte prosjekter, blant annet i Asbjørnsens gate og Stormyra – Berg er bundne prosjekter. Ringvålvegen (Skogly – Hestsjøen) har forsinket oppstart på grunn av grunneieravtaler, men skal startes opp i 2018 og kategoriseres som bundet. Mindre TS-tiltak inkluderer det tidligere prosjektet forsterket belysning gangfelt.

Høyt prioriterte prosjekter (tidligere vedtatt) som Gammellina og Kong Inges gate er forsinket i forhold til vedtatt handlingsprogram 2017-2020 og vil sannsynligvis først få oppstart i begynnelsen av 2019.

Tabell 1.6: Finansiering trafikksikkerhetstiltak 2018

2018							
Trafikksikkerhet	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Utbedring ulykkespunkt			1,5			1,5	
- Fv 902 Isdamvegen / Østre Rosten, kryssutbedring			1,0			1,0	Restfinansiering kryssutbedring
- Fv 812 Byåsvegen/General Bangs veg			0,5			0,5	Utbygging 2017
Sikring skoleveger		14,1	14,2		1,0	29,3	
- Tiltak skoler		2,0				2,0	Diverse mindre tiltak
- Asbjørnsens gt/Tyholtvegen		9,0				9,0	Bygging fra 2017
- Pilotprosjekt gangfeltsikring					1,0	1,0	Videreført drift
- FV 860 Utleirv/Otilienborgv/Steindalsv		0,5				0,5	Forprosjekt for å avklare løsning når det gjelder kryssutbedring
- FV 707 Spongalsvegen, Stormyra idr.pl-Myrsund-Berg			12,0			12,0	Oppstart 2017
- FV 707 Spongalsvegen, GSV Berg-Høstadkorsen			1,5			1,5	Regulering GSV
- Buenget fortau, planlegging		0,5				0,5	Planlegging fortau. Delvis inndekning av merforbruk
- FV 864 Bromstadvegen fortau			0,7			0,7	Restfinansiering
- Gammel-lina/Magasinvegen		0,5				0,5	Byggestart 2019
- Hans Finnes gt.		1,6				1,6	Økte rammer for prosjektering fortau (startet 2017)
Felleskostnader		3,0				3,0	
Mindre TS-tiltak inkl forsterket belysning		5,0				5,0	
- Inspeksjonstiltak FV		2,5				2,5	Inkl. forsterket belysning gangfelt
- Mindre TS-tiltak / belysning KV		2,5				2,5	Inkl. forsterket belysning gangfelt
Nye tiltak til planlegging		0,6	1,0			1,6	
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll, fortau/gangfelt			0,5			0,5	Fortau/gangfelt
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen			0,5			0,5	Tiltak avklares etter TS-inspeksjon
Fv. 864/860 Rundkjøring Lerkendal		0,5				0,5	
Fv. 864 Eberg - Persaunet, Kong Øysteins veg		0,1				0,1	Diverse mindre tiltak
Sum Trafikksikkerhet		22,7	16,7		1,0	40,4	

Bundet		14,1	14,2		1,0	29,3
Delvis bundet		6,1	2,5			8,6
Ikke bundet		2,5				2,5

1.6 Sykkel

Sykkelsatsingen 1 2018 vil fortsatt ha fokus på hovedrutene, inkludert punkttiltak og drift.

Igangsatte prosjekter som Høgskoleringen kategoriseres som bindinger, i tillegg til sykkelinspeksjoner som vil være et avgjørende grunnlag for videre planlegging og utvikling av hovednettet.

Sykkelparkering vil også være et viktig supplement, i første omgang i Midtbyen. Det er vedtatt i bystyret at sykkelhotell skal utredes nærmere. På budsjettposten sykkelparkering gjenstår fortsatt avsatte midler fra tidligere år som kan benyttes i 2018.

Sykkelveg med fortau i Stiklestadvegen foreslås som et nytt tiltak. Dette vil gi en god kobling mellom to hovedruter, og kan bygges sammen med tilgrensende prosjekt i 2018.

Det anbefales å bygge opp en større planportefølje for til enhver tid å ha tilstrekkelig planavklarte prosjekter. Under "nye tiltak til planlegging" forutsettes en nærmere sortering (færre prosjekter) og et fokus på de viktigste strekningene. Når det gjelder planlegging på fylkesvegnettet, henvises her til prioriteringslisten i vedtatt innspill i fylkestingssak 59/17. Når det gjelder planlegging innenfor riksvegstreknings, henvises til lokalpolitisk behandling av høringsforslag til NTPs handlingsprogram 2018-23.

Byåsvegen nedre del er høyt prioritert, men har planleggingsmidler fra tidligere år, og settes ikke opp med nye midler i 2018.

Det er høsten 2017 bevilget 1,2 mill. kr i planleggingsmidler til gang-/sykkelveg langs deler av Fv885 Lia-Klæbu sentrum (dekkes av gjenstående sykkelmidler 2017). Eventuelle investeringsmidler vurderes innarbeidet i årsbudsjett 2019. Det er foreslått bygging av sykkelanlegget sammen med legging av VA-ledninger.

På strekningen Fv950 Ranheim-Malvik er det utført et forprosjekt, og det er allerede gått videre med et reguleringsarbeid for en trasé parallelt med fylkesvegen. Strekningen vil delvis inngå i statlig ansvarsområde, i og med at deler av traséen fra Ranheim representerer et sykkeltilbud langs E6. Det må avklares i forbindelse med NTPs handlingsprogram hvor stor andel av totale investeringsmidler (foreløpig beregnet til 60 mill. kr) som dekkes av statlige midler.

Tabell 1.7: Finansiering sykkeltiltak i 2018

2018							
Sykkeltiltak	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Drift av sykkelanlegg				4,1	4,1	8,2	
- Drift av sykkelanlegg langs KV				4,1		4,1	2017-nivå
- Drift av sykkelanlegg langs FV					4,1	4,1	2017-nivå
Punkttiltak/oppgraderinger hovedruter		5,5	4,5			10,0	
- Kartlegging /gang/sykkelinspeksjoner FV/KV		1,0				1,0	
- Punkttiltak Kv.		4,5				4,5	Tiltak etter GS-inspeksjoner
- Punkttiltak Fv.			4,5			4,5	Tiltak etter GS-inspeksjoner
Brattørruta (rute øst)		2,0				2,0	
- H7 - Ranheim		2,0				2,0	Mindre tiltak i eks. vegnett
Tyholtruta			3,6			3,6	
- Fv. 864 Bromstadvegen			3,6			3,6	Restfinansiering
Ranheimsruta		1,0				1,0	
- Rønningsbakken		1,0				1,0	Mindre tiltak og planlegging
Innherredsruta		3,0				3,0	
- Fv. 910 Innherredsveien, Mellomv - Th. Hirsch gt.		3,0				3,0	Prøveprosjekt Innherredsvegen
Jonsvannsruta - NY		2,0				2,0	
- Lillegårdsbakken - Dybdahls veg		2,0				2,0	Igangsatt planlegging
Nardoruta - NY		19,0				19,0	
- Høgskoleringen		18,0				18,0	Igangsatt bygging i Metrobussprosjektet
- Torbjørn Bratts veg / Utleirvegen		1,0				1,0	Planl. sykkelveg med fortau
Midtbyen		2,0				2,0	
- Andre strekninger, Midtbyen		2,0				2,0	Kongens gt. Og Søndre gt.
Enkeltstrekninger		8,8				8,8	
- Fv. 950 Ranheim - Malvik (E6 Reppe - Malvik grense)		2,0				2,0	
- Stiklestadvegen		6,8				6,8	
Felleskostnader		0,5		1,0	2,5	4,0	
Fv. 812 Byåsv kryssutbedringer Kystad - Stavset			1,0			1,0	Sikrere kryssmuligheter
Nye tiltak til planlegging	20,5	2,7	3,0			26,2	
Fv. 910 Innherredsv Bassengbakken - Falkenborgv			0,3			0,3	Sykkelveg med fortau
Sykkelparkering fv og			0,5			0,5	Ved fylkeskommunal infrastruktur
Fv. 812 Byåsv, Sandgata x Kongensgata			0,2			0,2	Krysstiltak
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn			0,3			0,3	Kobling mellom flere hovedruter
Fv. 905 Bispegata - Samfundet			0,2			0,2	Mangler helhetlig løsning i dag
Fv. 868 Båtmannsgt - Strandveien			0,2			0,2	Sykkelveg med fortau
Fv. 856 Kryssutbedringer Bøckmannsv			0,2			0,2	Kobling mellom hovedruter
Fv. 910 Olav Tryggvasonsgt - Gryta			0,2			0,2	Hovedsakling sykkel felt
Fv 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv.			0,2			0,2	Kobling mellom hovedruter
Fv. 868 Leangen - Tunga			0,5			0,5	Sykkelveg forbi IKEA
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll			0,2			0,2	Tilrettelegging for blandet trafikk
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll		0,2				0,2	Sykkelveg med fortau
Fv. 860 Othilienborgvn - Steindalsveien		0,2				0,2	Utbedring to kryss
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua		0,3				0,3	Sykkelveg med fortau
- Planlegging programområdetiltak	20,5					20,5	Kan også benyttes til kollektivtiltak
Sykkelekspressveg øst, 2.byggetrinn		1,0				1,0	Statlig ansvarsområde
G/S-bru over Nidelva på Nidarø		0,5				0,5	Forprosjekt, kostnadsoverslag
G/S-bru Nedre Elvehavn - Nyhavna		0,5				0,5	Forprosjekt, kostnadsoverslag
Sum Sykkel innspill	20,5	46,5	12,1	5,1	6,6	90,8	
Bundet	20,5	25,5	3,6	1,0	2,5	53,1	
Delvis bundet		10,5	3,0	4,1	4,1	21,7	
Ikke bundet		10,5	5,5			16,0	

1.7 Tiltak mot støy

En ny støyberegning og -kartlegging ble utført i 2016-17, og vil gi grunnlag for prioriteringer framover. Kartleggingen viser en nedgang i antall støyutsatte personer (innendørs over 38 dB) fra 7.800 i 2011 til 7.400 i 2016. Det er gjennomført støyskjermingstiltak for ca 2000 personer, men siden det har vært trafikkvekst i perioden, er virkningen redusert. Beregningen viser at antall personer utsatt for støy over 60 dB på uteområdet er økt fra 31.900 i 2011 til 32.700 i 2016. Beregningshøyden er endret fra 2 m i 2011 til 1,5 m i 2016, noe som kan gi noe bedre effekt av støyskjerming. Nyetablerte boliger inntil trafikkerte veger gir en økning i antall boliger med støy på uteområdet.

Tiltak mot støy i 2018 inkluderer oppstart områdeskjerming Kong Øysteins veg, samt planlegging/prosjektering nye tiltak (inkludert Utleirvegen del 1). Egne poster foreslås avsatt til tiltak etter forurensingsforskriften. Dette vil være lovpålagte tiltak, men det må skje nærmere detaljering vinteren 2017-18 for å konkretisere disse.

Tabell 1.8: Finansiering støytiltak i 2017

2018							
Støytiltak	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Tiltaksplikt iht forurensningsforskriften		3,0	5,0			8,0	
- Tiltak iht forurensningsforskriften Fv			5,0			5,0	Tiltak avklares etter nærmere utredning
- Tiltak iht forurensningsforskriften Kv		3,0				3,0	Tiltak avklares etter nærmere utredning
Lokal skjerming av uteoppholdsarealer		4,0				4,0	
- Andre områder		4,0				4,0	Støykartlegging 2017 gir utgangspunkt for prioriteringer
Områdeskjermer prioriterte strekninger			6,1			6,1	
- Fv. 864 Kong Øysteins veg del 1, Persaunet - Eberg			2,0			2,0	Igangsett planlegging
- Fv. 864 Bromstadvegen støyskjerming			1,9			1,9	Restfinansiering
- Fv. 860 Utleirvegen del 1			2,0			2,0	Planlegging/oppstart
- Fv. 812 Byåsvegen (Bredablikkv - Joh.Falkbergets v)			0,2			0,2	Planlegging
Felleskostnader		1,5				1,5	
Nye tiltak til planlegging		0,8				0,8	
Fv. 950 Kockhaugvegen Skovgård - Ranheim		0,2				0,2	Etablering og fornying støyskjerm
Fv. 812 Byåsveien Huseby		0,2				0,2	Fornyning støyskjerm
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset		0,2				0,2	Etablering og fornying støyskjerm
Fv. 812 Byåsveien Ila - Havstein		0,2				0,2	Lokal skjerming av uteareal
Sum Støy		9,3	11,1			20,4	

Bundet		1,5	3,9			5,4	
Delvis bundet		3,8	7,0			10,8	
Ikke bundet		4,0	0,2			4,2	

1.8 Gåttak

Gåttak er primært relativt rimelige snarvegprosjekter, mens posten "Helhetlig gangnett" kan inkludere ulike standardtyper gåttbud, eksempelvis kortere strekninger med fortau for å etablere et sammenhengende nett. I tillegg foreslås planleggingsmidler for blant annet nye gangforbindelser til Metrobusstasjoner, der bygging først blir aktuelt fra 2019. Snarveger som bygges i 2018 vil primært være finansiert av midler bevilget i 2017.

Tabell 1.9: Finansiering gåttak i 2018

2018							Merknad
Gåttak	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	
Planlegging og prosjektering av snarveger		2,5				2,5	Detaljert liste over snarveger forutsettes lagt fram for Programrådet seinere. Prosjektering i 2018, bygging først i 2019
Helhetlig gangnett - bygging		2,5		1,5		4,0	Kan omfatte blant annet gangforbindelser til Metrobuss
Mindre tiltak		0,7	1,0	0,3		2,0	Skilting med mer
Drift				0,5		0,5	Vurderes spesifikt for hver enkelt snarveg.
Felleskostnader		2,0			0,5	2,5	
Nye tiltak til planlegging		2,5				2,5	Inkl. planlegging og regulering nye gangforbindelser Metrobuss
Sum Gåttak innspill		10,2	1,0	2,3	0,5	14,0	

Bundet		2,0			0,5	2,5
Delvis bundet		2,5				2,5
Ikke bundet		5,7	1,0	2,3		9,0

1.10 Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens mål, resultater og virkemidler, nye prosjekter, samt diverse kampanjer og arrangementer. Drift av nettside inngår også. Fortsettelse av dagens nivå på innsatsen innebærer 5,1 mill. kr.

Reiserådgivning

Innsatsen vil fokusere på arbeid i forhold til skoler og bedrifter for å endre reisevaner. Arbeidet omfatter reisevaneundersøkelser, informasjon om reisealternativer, diverse aksjoner og arrangementer. En fortsettelse av dagens nivå på innsatsen innebærer 5,1 mill. kr.

Det spilt inn ønske om en økning av bemanningen for å kunne forsterke dagens satsingsområder, samt å styrke innsatsen når det gjelder næringstransporter og i tilknytning til MetroBuss. Dette innebærer en økning av rammene på 0,6 mill. kr i 2018.

Næringstransport

Miljøpakken har fra 2017 vedtatt et tydeligere ansvar for næringstransport. Det er nedsatt en gruppe med representanter for partene i Miljøpakken, i tillegg til aktører og organisasjoner knyttet til næringstransportbransjen. Det foreslås satt av 0,8 mill. kr i 2018.

Innovasjon

Dette er et nytt satsingsområde innenfor Miljøpakken. I 2018 vil aktuelle konkrete tiltak og prosjektet bli nærmere vurdert og prioritert ut fra bidrag til Miljøpakkens mål. Et pågående prosjekt ("Smart transport") kan være aktuelt for videreføring. Det foreslås satt av til sammen 1,5 mill. kr i 2018.

Reisevaneundersøkelse

Bymiljøavtalen skal følges opp blant annet med årlige reisevaneundersøkelser. 1 mill. kr til dette inngår i posten "felleskostnader".

Overordnet planlegging

Miljøpakken bidrar til noen planoppgaver som vil være viktige felles grunnlag for bedre samferdselsløsninger, og som vurderes å gi en merverdi for Miljøpakken, ut over partenes ordinære planleggingsoppgaver. I 2018 foreslås prioritert planlegging av tiltak i Midtbyen, samt samferdselssystem/Metrobusslinjer i Trondheim øst. Dette er ikke bundne aktiviteter, og nivået på innsatsen må vurderes i forhold til tilgjengelige midler.

I årsbudsjettet er det lagt til grunn 1 mill. kr i 2018 når det gjelder midler til overordnet planlegging, fordelt på to områder:

- Utredninger Trondheim sentrum: kr 500 000,- (jf punkt 1 i tabellen)
- Utredning MetroBusslinje i Trondheim øst: kr 500 000,- (jf punkt 2 i tabellen)

I tillegg er det foreslått midler til knutepunktutvikling Leangen under kollektivbudsjettet (jf tabell 1.4).

Det er fremmet forslag om at Miljøpakken finansierer ytterligere en rekke planleggingsoppgaver. Tabellen under beskriver samlede innspill innenfor dette området for 2018:

Tabell 1.10 Innspill overordnet planlegging 2018

Utredning- og planleggingsprosjekter 2018	1000 kr	Ansvar
1. Utredninger Trondheim sentrum	750	TK
2. Utrede MetroBusslinje i Trondheim øst	500	STFK
3. Stasjons- og knutepunktutvikling	500	TK
4. Opplegg for evaluering av rutestrukturen som forberedelse til neste kollektivanbud.	500	STFK
5. Trafikksikkerhetsplan	100	TK
6. Transportnett Trondheim	100	TK

1. Avklare konsekvenser og klargjøre behov for tiltak som følge av innføring av MetroBuss. Utredningene må være godt samordnet med kommunens arbeid med gatebruksplan som en del av sentrumsplanarbeidet.
2. KU har bestilt en work-shop høsten 2017 for å avklare behov for utredning av nye MetroBusslinjer. STFK har ansvaret. Det foreslås her satt av midler til oppfølgingsoppgaver etter seminaret. Det haster å få avklart aktuelle løsninger og traseer slik at muligheter ikke lukkes.
3. Overordnet struktur: Hva er en god struktur for lokale sentra og knutepunkter i forhold til nullvekstmålet? Hva er naturlig omland og gang-/sykkelavstander? Hvordan bør kollektivsystemet samordnes med den overordnede strukturen for å få størst mulig effekt på folks reisevaner? Hvilket potensial ligger i utviklingen av attraktive og fungerende knutepunkter og lokale sentra i forhold til folks reisevaner? For en attraktiv by med redusert transportbehov? > vurderinger og drøftinger med grunnlag i RVU og andre undersøkelser av folks preferanser.
Hva er et godt tett nett for myke trafikkanter? Erfaringer og drøfting.
Hvilken parkeringsnorm bør gjelde for lokale sentrum og knutepunkter? Hvilke premisser bør gjelde for sykkelparkering?
Kartlegging av tilgjengelighet til eksisterende lokalsentre og knutepunkter for gående og syklende, og kollektivtilgjengelighet. Vurdering av behovet for etablering av nye forbindelser, inkludert snarveger.
4. Bør startes opp tidlig for å være godt forberedt til neste anbudsperiode. Det må først spesifiseres et evalueringsopplegg. Trondheim kommune har spilt inn at det kan være ønskelig med en før-etterundersøkelse i forhold til oppstart 2019. I så fall må spesifisering av evalueringsopplegg og innsamling av førdata skje i 2018.
5. Kartlegging av trafikksikkerhetssituasjonen og definering av tiltak. Noen av tiltakene vil være aktuelle å få finansiert over Miljøpakkens handlingsprogram. Utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan er en løpende planoppgaver som tidligere ikke har vært finansiert av Miljøpakken.
6. Som følge av byutviklingen er det behov for å få oppdatert og definert transportnettet for Trondheim. Arbeidet styres av Byplankontoret. Prosjektet gjøres i hovedsak i egen regi med andre samferdselsetater involvert. Arbeidet vil være en del av faktagrunnlaget til langsiktig byutviklingsstrategi planlegges ferdigstilt tidlig i 2018. Arbeidet vil definere sammenhengende løsninger, prioritering av transportfunksjon og behov for tiltak for innen gange, sykkel, kollektiv på eksisterende transportnett. Arbeidet vil videre være grunnlag for utredning av fremtidig transportnett.

Tabell 1.11: Finansiering andre tiltak i 2018

2018							
Andre kostnader	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Sum	Merknad
Informasjon og mobilitetsrådgivning					10,3	10,3	Innsats som i 2017
Økning innenfor mobilitetsrådgivning					0,6	0,6	Økt innsats i forhold til næringstransport og Metrobuss
Innovasjonsprosjekter					1,5	1,5	Ikke definerte prosjekter
Næringstransport					0,8	0,8	Arbeid med temagruppe, avklaring av innsats videre
Overordnet planlegging		0,5			0,5	1,0	Tiltak i Trondheim sentrum Metrobuss Trondheim øst
Drift av bomsystem		50,0				50,0	
ANDRE KOSTNADER		50,5			13,7	64,2	

Bundet		50,0			10,3	60,3	
Delvis bundet					2,3	2,3	
Ikke bundet		0,5			1,1	1,6	

2. Samlet vurdering av bindinger

Tabell 2.1 Kostnader og bindinger 2018

2018							
	Rv stat	Bom	FV-midl	KV-midl	Beløn	Invest	Sum
Finansieringsrammer	296,1	645,0	69,4	27,4	170,0	185,0	1392,9
Totalt fordelt	296,1	836,2	69,4	27,4	170,0	185,0	1584,1
Bundet	286,1	776,4	49,1	19,0	158,3	185,0	1473,9
Delvis bundet	10,0	27,6	12,6	4,1	6,4		60,7
Ikke bundet		32,2	7,7	4,3	5,3		49,5

Tabellen viser at Miljøpakken kan få et lånebehov på nærmere ca 100 mill. kr i 2018 ("underskudd" på 191 mill. kr minus udisponert fra tidligere år ca 95 mill. kr). Ved å ta bort innsatsen på ikke bundne prosjekter kunne dette blitt redusert med 49,5 mill. kr. Dersom delvis bundet aktivitet ble utsatt/ikke gjennomført, ville lånebehovet reduseres til null.

Reelt lånebehov vil også avhenge av framdriften på en rekke igangsatte prosjekter, og det skal foretas en nærmere prognosegjennomgang i forbindelse med årsrapporteringen. Det vurderes som relativt lite sannsynlig at det faktisk må tas opp lån i 2018, grunnet etterslep i gjennomføring.

3. Porteføljestyling, mandater og håndtering av usikkerhet

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 støyprosjekt vurderes dette dekket inn gjennom å redusere/utsette andre støyprosjekt. I praksis skjer en justering og porteføljestyling på tre måter:

- Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året.
- Årlig justering i nye årsbudsjett/handlingsprogram.
- 4-årige justeringer når hele Miljøpakken revideres. (Gjelder blant annet "porteføljestyling" mellom store prosjekt som er vedtatt i Stortinget.)
- Miljøpakkens Kontaktutvalg har gitt Programrådet (administrativ ledelse) fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram, det vil si innenfor sykkel, kollektiv, støy osv. Dette forutsetter enighet mellom partene.

- Miljøpakkens Sekretariat er gitt delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:
 - o Gi klarsignal for forprosjekt, deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram.
 - o Godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte Miljøpakken på andre måter, når Programrådets medlemmer har gitt sitt samtykke og de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 mill kr.

Det pågår høsten 2017 en gjennomgang av mandatene i Miljøpakkeorganisasjonen med tanke på effektivisering og tydeliggjøring.

Håndtering av usikkerhet

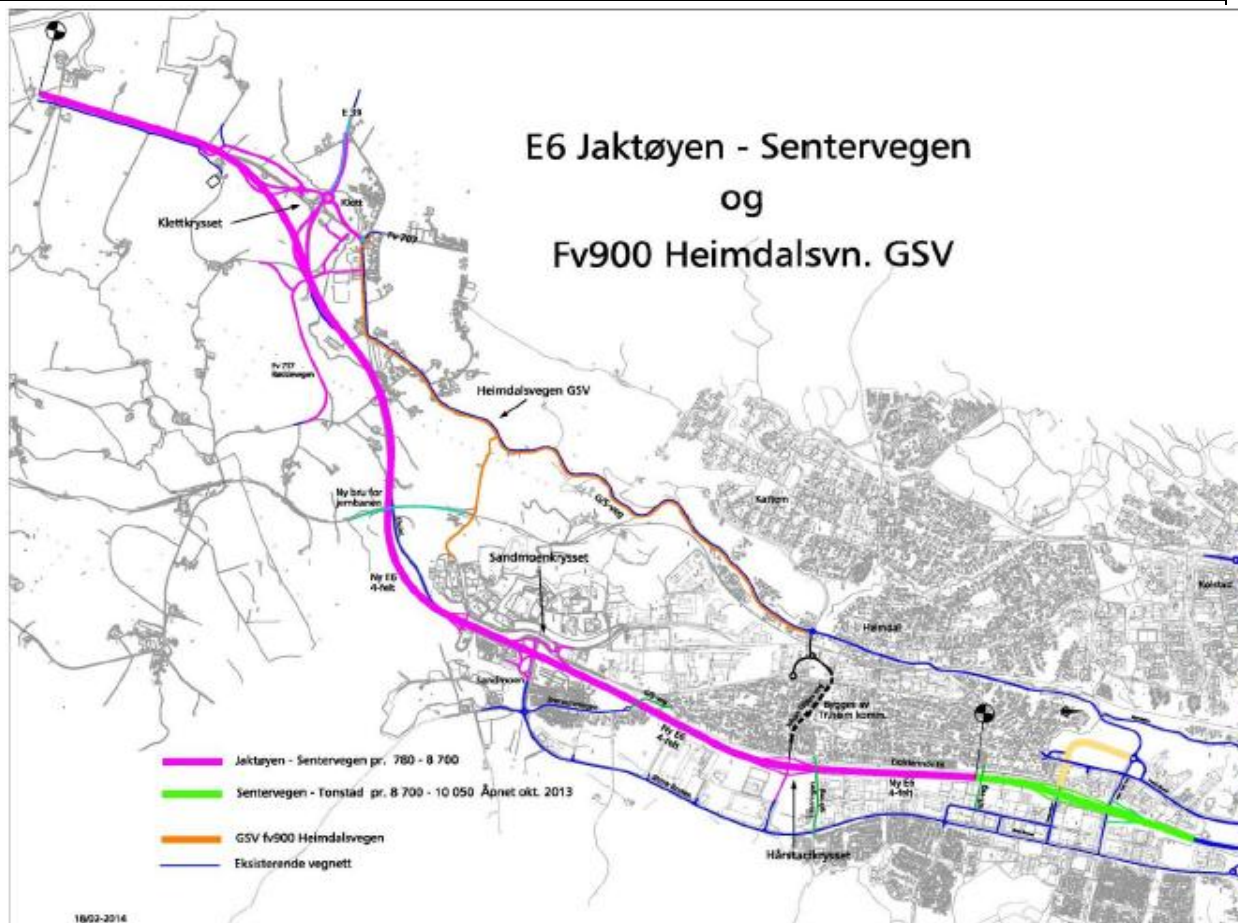
Usikkerhet håndteres på flere ulike måter i Miljøpakken:

- Det forutsettes at større prosjekt som påbegynnes gjennomgår en kostnadsberegning av type "Anslag" innen juni året før. Unntak fra denne regelen synliggjøres. Anslagsmetoden beskrives i Statens vegvesens håndbok 217 ([Anslagsmetoden.pdf](#)).
- Mindre prosjekt skal gjennomgå en enklere "kostnadsvurdering" etter rutiner vedtatt oktober 2015. Dette er ikke gjennomført for alle enkeltprosjekt, men en rekke mindre prosjekt er av etatene/temagruppene vurdert å ha tilfredsstillende kostnadsvurderinger, uten at de spesifikke retningslinjene er fulgt.
- Kostnadstallene i handlingsprogrammet kan betraktes som "styringsrammer", det vi si midler som prosjektet og prosjektledelsen skal styre etter. Dette innebærer i de fleste tilfelle at det er snakk om tallet for "P 50", det vil si at det er 50 % sannsynlig at rammen holdes. I noen tilfelle er det oppgitt "P 85", det vil si 85 % sannsynlighet for at kostnadsrammen holdes.
- I store prosjekt er det gjennom Stortingsbehandling også fastsatt en "kostnadsramme" som innebærer en mulighet for tilleggsfinansiering som kan vedtas av Vegdirektoratet (uten å behandles i Stortinget).
- Innenfor programområdene er mange av de definerte prosjektene "samleposter", der kostnadene kan styres gjennom omfanget av tiltak (eksempelvis punkttiltak sykkel).

4. Nærmere omtale av større prosjekter

E6 Sør (Trondheim – Melhus)

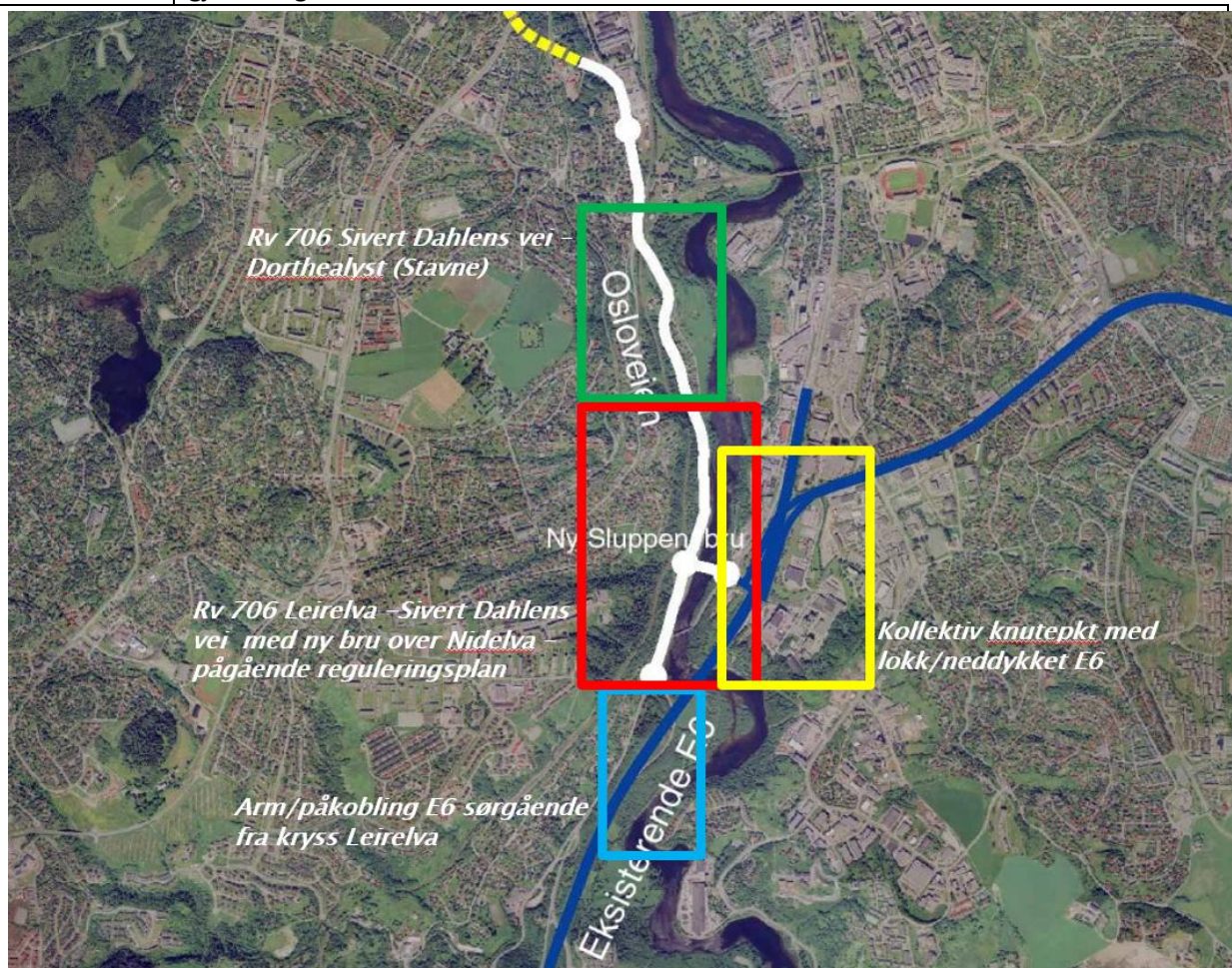
Tiltaks- beskrivelse	Utbedring av hovedvegnett mellom Tonstad og Jaktøya i Melhus. Innebærer utbygging til fire felt og nye kryssområder ved Sentervegen, Johan Tillers veg og Klett.
-------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------




Planstatus	Regulert og prosjektert. Igangsatt bygging.
Kostnad	Sentervegen – Tonstad: 490 mill. kr inkludert restarbeider Rosten. Jaktøya – Sentervegen: Tidligere bevilget 1329 mill. kr. I perioden 2018-21 avsettes 1332 mill. kr.
Utbyggings- periode	Sentervegen – Tonstad åpnet for trafikk oktober 2013. Sykkelanlegg Rosten åpnet sommeren 2015. Videre utbygging av Jaktøya – Sentervegen pågår med planlagt åpning våren 2019.

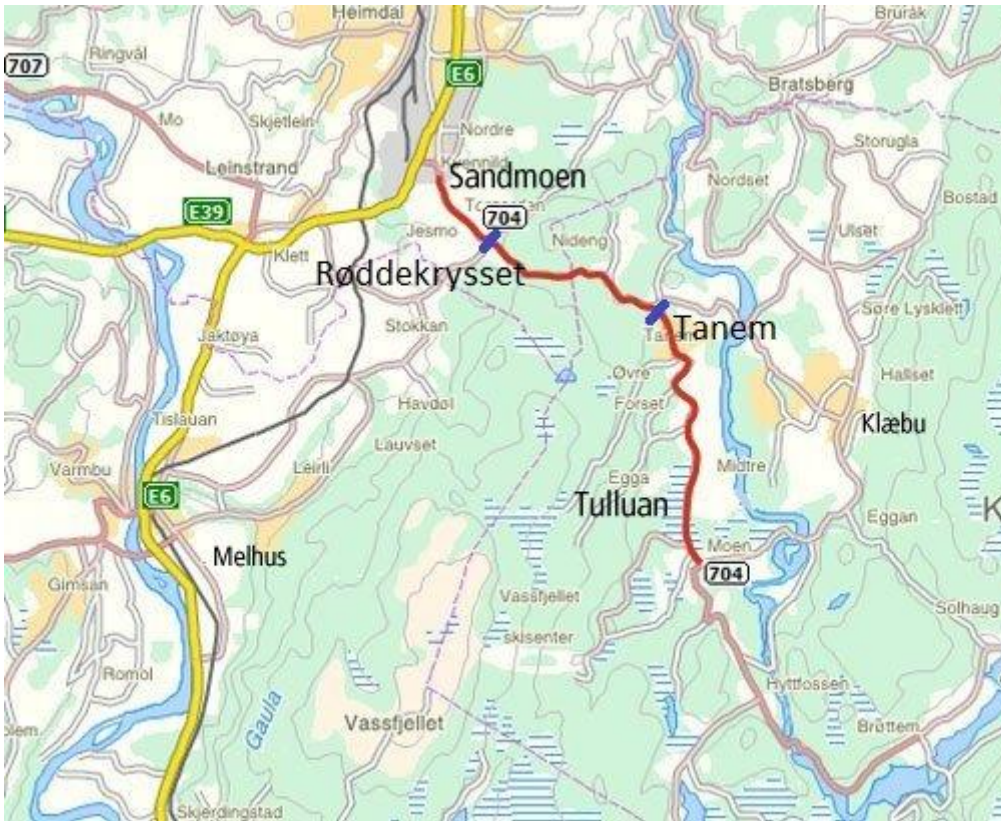
Rv 706 Sluppen – Stavne inkluderer Rv 706 Nydalsbrua (ny Sluppen bru)

Tiltaks- beskrivelse	<p>Tiltak innenfor rød og blå ramme angir ombygging av rv. 706 (Oslovegen) nordover til Sivert Dahlens veg og inkluderer ny bru (Nydalsbrua), påkjøringsrampe til E6 sørover og tiltak for gående og syklende. Det legges til rette for seinere tilkobling for Byåstunnelen fra Munkvollområdet.</p> <p>Tiltak innenfor grønn ramme gir utbedring av rv. 706 Oslovegen som fullfører hovedvegnettet rundt sentrum.</p> <p>Tiltak innenfor gul ramme angir ombygging av Sluppenkrysset, med mål om kollektivknutepunkt, effektiv arealutnyttelse og bedre vegkapasitet for gjennomgående E6-trafikk.</p>
-------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

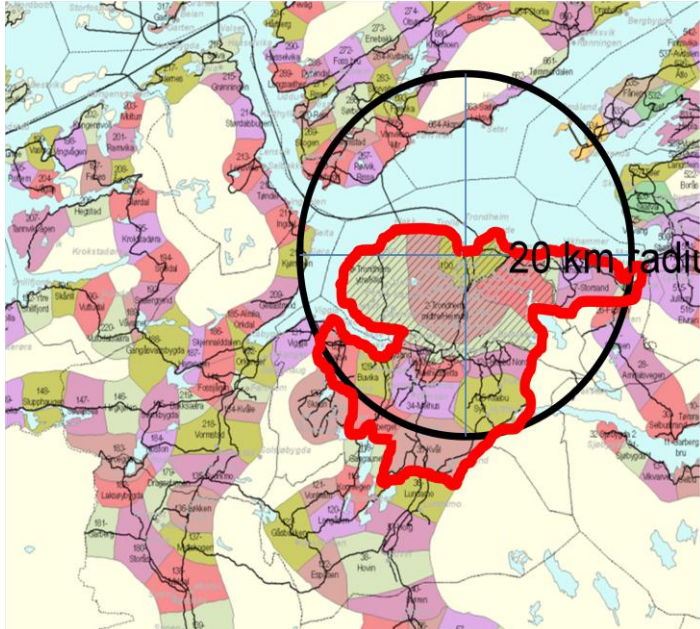


Plan- status	<p>Kommunedelplan vedtatt i 2011 for områdene innenfor blå, rød og grønn ramme.</p> <p>Reguleringsplan vedtatt desember årsskiftet 2017 for tiltak innenfor blå og rød ramme.</p> <p>Reguleringsplanlegging startet høsten 2017 for tiltak innenfor grønn ramme.</p> <p>Forprosjekt er startet våren 2017 for området innenfor gul ramme.</p>
Kost- nad	<p>Tiltak innenfor rød og blå ramme forventes å koste ca 900 mill kr.</p> <p>Tiltak innenfor grønn ramme forventes å koste ca 200 mill kr.</p> <p>Tiltak innenfor gul ramme har en uavklart kostnad. Det settes av midler til utredning/planlegging/prosjektering.</p>
Mulig utb.	<p>Tiltak innenfor rød og blå ramme kan tidligst få byggestart høsten 2019 og fullføres i 2022.</p> <p>Tiltak innenfor grønn ramme kan bygges i perioden etter 2021 (forutsatt finansiering). Det er ikke avklart blant partene om prosjektet inngår i Miljøpakken.</p> <p>Tiltak innenfor gul ramme: Uavklart byggeperiode.</p>

Byåstunnelen	
Tiltaks- beskrivelse	Forbindelse mellom Sluppen og Munkvoll. Vil korte ned reiseavstander Byåsen – Sluppen – Omkjøringsvegen, samt gi nye muligheter for bussbetjening og ombygging av lokalvegnettet.
Kart	 A map of the Byåsen area in Oslo, Norway. The map shows a network of roads and a river. A dashed grey line indicates the current route from Byåsen to Sluppen. A solid black line with circular nodes at key points shows a proposed tunnel route that is shorter and more direct. The tunnel starts near Byåsen, goes south, then east, and finally north to Sluppen. Labels on the map include 'borg', 'Byåsen', and 'Sluppen'.
Planstatus	Ny utredning av behov og av løsninger våren 2018. Skal også vurdere virkningene på hele transportsystemet i bydelen. Reguleringsplanarbeid 2018 -19.
Kostnad	Usikker og avhengig av løsningsvalg. Nye kostnadsvurderinger utføres våren 2018 (på bakgrunn av krav til stigning og toløpstunnell).
Mulig utbyggings- periode	Oppstart ca 2021 og ferdigstillelse 2024.

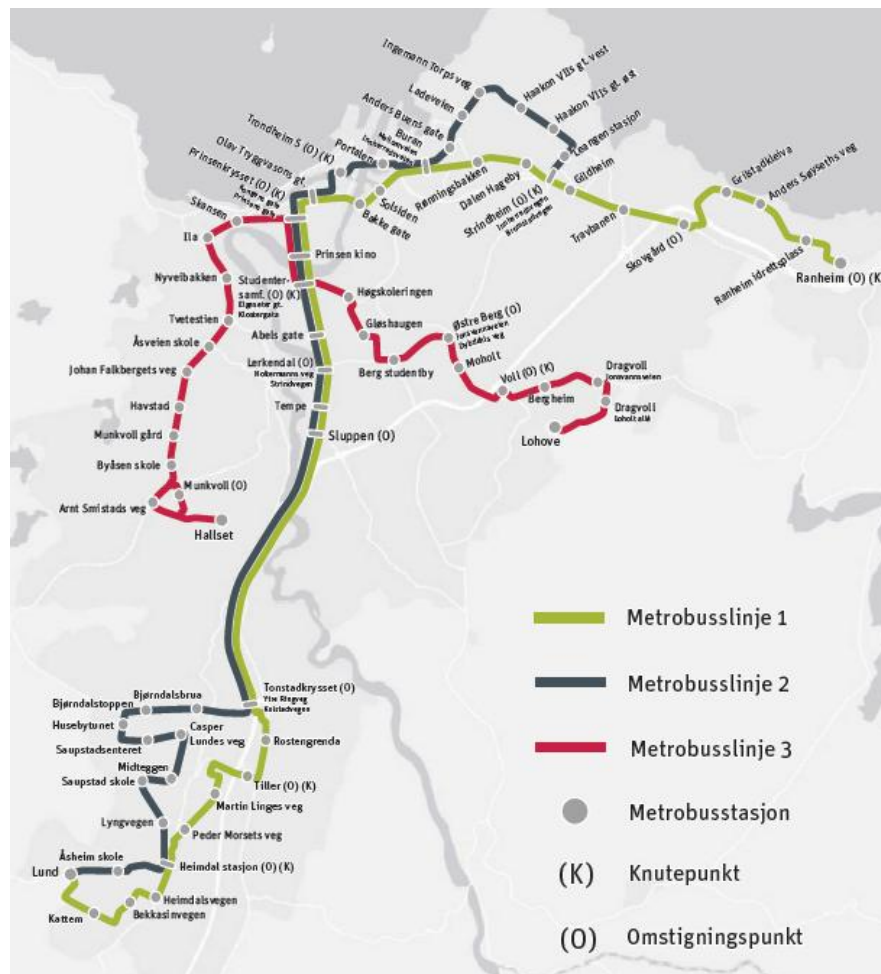
Fv 704 Klæbu Tanem - Tulluan	
Tiltaks- beskrivelse	Videreføring av ny vegtrasé fra Sandmoen til Tanem, som bygges fra 2017. Tanem – Tulluan vil bedre adkomst til store næringsareal på Tulluan.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplanarbeid 2017 -18.
Kostnad	Totalkostnadene for prosjektet meget grovt er anslått til 410 mill. kr.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart ca 2019 og ferdigstillelse ca 2021-22.

Elgeseter gate	
Tiltaks- beskrivelse	Elgeseter gate skal bygges om for å bli en effektiv kollektivgate med høye miljøstandarder. Utbyggingen skal muliggjøre langt tettere kontakt mellom øst- og vestsiden av gata.
Kartet	 <p>Kartet viser områdeavgrensning for planarbeidet. Dette kan bli endret i løpet av prosessen. MetroBuss-satsing vil foregå innenfor prosjektet, jf bymiljøavtalen. Tiltaket må også tilpasses campusutvikling på NTNU.</p>
Planstatus	Basert på politiske vedtak går reguleringsplanarbeidet videre kun med løsninger i dagen, og både midtstilt og sidestilt alternativ for MetroBussen vurderes. Reguleringsplan kan tidligst være ferdig 2019.
Kostnad	Det er i bymiljøavtalen anslått kostnader på ca 800 mill. kr. Detaljplanlegging må avklare hvor stor del av kostnaden som kan knyttes til MetroBuss og hvor mye som er andre byutviklingstiltak.
Mulig utbyg- gingsperiode	Utbygging fra ca 2020.

Driftstilskudd	
Tiltaks- beskrivelse	Driftstilskuddet har gått til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning, lavere takster i Trondheim og regionen, samt mer miljøvennlig materiell. Tilskuddet gis nå som en samlepost, fordi ekstra satsing etter hvert integreres i ordinært tilbud. Ambisjonene om fortsatt passasjervekst krever økte tilskudd.
Kartet (rød strek) viser området med bytakst fra 2011	
Status	Ruteopplegg og takster justeres årlig av AtB og Sør-Trøndelag fylkeskommune. I 2017 vedtas ny takst- og sonemodell for hele Trøndelag. Fra 2019 er vedtatt betydelige endringer i kollektivtilbudet i Trondheim gjennom etablering av tre MetroBusslinjer og vesentlige endringer i det øvrige ruteopplegget.
Kostnad	I 2018 foreslås 147,6 mill. kr, 2019: 178,4 mill. kr, 2020: 199,6 mill kr, 2021: 199,6 mill. kr. Betydelig økning i 2018-19 er knyttet til MetroBuss og nytt rutetilbud fra høsten 2019.

MetroBuss

Tiltak	MetroBuss innebærer en høystandard bussløsning der framkommelighet, holdeplasser, informasjon og materiell holder meget høy kvalitet. I første omgang prioriteres utbygging av infrastruktur langs tre utvalgte hovedruter.
--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Planstatus	<p>Noen holdeplasstiltak og framkommelighetstiltak kan gjøres uten regulering, jf politisk sak sept 2017.</p> <p>Flere knutepunkter, endeholdeplasser og framkommelighetstiltak må reguleres og tilpasses ny rutestruktur og nytt materiell (jf flere politiske saker 2017).</p>
Kostnad	Kostnader må avklares nærmere innenfor rammene av bymiljøavtalen.
Mulig utb. periode	<p>Det er etablert et eget prosjekt for bygging av holdeplasstiltak, traséutbedringer og omstigningspunkt fram til august 2019. I tillegg arbeid med:</p> <p>Dybdahls veg utbyggt 2015-17</p> <p>Høgskoleringen: 2017-19</p> <p>Jonsvannsvegen: 2018-19</p>

Trikk	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Miljøpakken dekker merkostnaden til arbeid på trikkens infrastruktur. (Kostnadene ved selve rutekjøringen dekkes av AtB.) Tiltakene inkluderer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeid med kjøreveg/infrastruktur ut over det som er "ordinær" daglig drift (eksempelvis snøbrøyting inngår i daglig drift) - Midler til vedlikehold og oppgradering infrastruktur
Kart	<p>The map shows the tram route for GråkallBanen, titled 'Lian - St. Olavsgt.'. The route is a closed loop starting and ending at St. Olavsgt. The stations, in clockwise order from the top, are: St. Olavsgt., Dronningensgt., Kalvskinnet, Skansen, Ila, Bergsligt, Nyveibakken, Bygrensen, Belvedere, Breidablikk, Nordre Hoem, Søndre Hoem, Rognheim, Munkvoll, Ferstad, Uglå, Kyvannet, Herlofsonsøyra, Vestmarka, and Lian. The GB logo and 'GråkallBanen' are also visible on the map.</p>
Planstatus	<p>Årlige tiltak planlegges av Boreal Transport Bane AS og gjennomgås/godkjennes av Trondheim kommune. (Trondheim kommune eier infrastrukturen, men har inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Transport Bane AS.)</p>
Kostnad	<p>Det er de siste årene investert betydelige midler i oppgradering av infrastrukturen. En ny ekstern gjennomgang av infrastrukturen foreslås i 2018 for å avklare videre behov. I tillegg kommer årlige ordinære kostnader for å opprettholde kjørevegen.</p> <p>I fireårsperioden 2018-21 legges det opp til å sette av til sammen 74,2 mill. kr, hvorav 21,1 mill. kr i 2018.</p> <p>Oppgradering Kongens gate antas innarbeidet i MetroBussprosjektet.</p> <p>I løpet av 2018 leies det inn nytt materiell for å teste funksjonaliteten.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Arbeid med oppgradering foretas fortløpende.</p>