



Årsrapport 2017

Økonomi- og prosjektstatus Miljøpakken



Innhold

1. Innledning	2
2. Sammendrag og nøkkeltall	2
3. Status økonomi	4
3.1 Bevilgning 2017	4
3.2 Regnskap 2017	6
3.3 Status økonomi 2017	7
3.4 Status økonomi 2009-2017	8
4. Status prosjekter	10
4.1 Reiserådgiving og kommunikasjon	10
4.2 Programområder	11
4.2.1 Kollektivtiltak	11
4.2.2 Tiltak for trafiksikkerhet	13
4.2.3 Tiltak for syklende	14
4.2.4 Støytiltak	18
4.2.5 Tiltak for gående	19
4.2.6 Lokale veger og gatebrukstiltak	23
4.3 Metrobuss	24
4.3.1 Holdeplasser, omstigningspunkt og traséutbedringer	24
4.3.2 Gateprosjekt utenfor kollektivbuen	25
4.3.3 Gateprosjekter innenfor kollektivbuen	26
4.4 Store vegprosjekter	27
4.4.1 E6 Sør Trondheim - Melhus, delstrekning Jaktøyen - Sentervegen	27
4.4.2 Rv. 706 Nydalsbrua	27
4.4.3 Knutepunkt Sluppen	27
4.4.4 Byåstunnelen	28

1. Innledning

Miljøpakke for transport i Trondheim (trinn 1) ble vedtatt lokalpolitisk i 2008-09 og i Stortinget juni 2009. Miljøpakkens trinn 2 ble vedtatt lokalpolitisk i april 2012 og i Stortinget i juni 2013.

Miljøpakken er et forpliktende samarbeid mellom Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Gjennom bymiljøavtalen med staten har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune forpliktet seg til å klare nullvekstmålet, det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser med ca. 3000 innbyggere hvert år. Miljøpakken har 10 definerte mål om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling. Målene evalueres årlig. Det vises til "[Evaluering av Miljøpakke Trondheim 2017](#) - Rapport 2/2017 Miljøpakkens sekretariat" av 20.12.2017.

[Les mer om Miljøpakken](#)

Politisk behandling

[Handlingsprogram 2017-2020](#) har vært gjennom en omfattende prosess: I Miljøpakkens styringsorganer, høring hos nabokommuner og Miljøpakkens brukerutvalg, behandling i bystyret i Trondheim kommune og fylkestinget i Sør-Trøndelag mars 2017, samt administrativt i Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Etter første runde med politisk behandling, ble det utarbeidet et forslag til oppsummerende felles konklusjoner som ble vedtatt i fylkesutvalget 15.04.2017 og i formannskapet 03.05.2017. Tre sentrale konklusjoner var :

- 1) Handlingsprogrammets foreslåtte prosjektaktivitet i 2017 gis klarsignal til å starte/fortsette.
- 2) Handlingsprogrammets foreslåtte prosjektaktivitet i 2018 danner grunnlag for innspill til neste års statsbudsjett.
- 3) Handlingsprogrammet for Metrobuss frem til 2019 utformes i tråd med fylkestingets og bystyrets vedtak i kommende fylkestings- og bystyrebehandling.

2. Sammendrag og nøkkeltall

Årsrapporten viser økonomisk status på et overordnet nivå. Tiltak som gjennomføres i Miljøpakken finansieres av midler fra kommunen, fylket, staten og bomavgifter.

Bevilgning og regnskap:

Det ble i 2017 bevilget 969 mill. kr til tiltak i Miljøpakken. Reell tildeling var 927 mill. kr og avviket skyldes i hovedsak at arbeidet med Nydalsbrua ble finansiert med tidligere ubrukte bompenger på riksveg. Det ble i 2017 regnskapsført 1242 mill. kr. Produksjonen var høyere enn årets finansiering og etterslepet fra tidligere år er redusert. I hovedsak skyldes dette at alt etterslep for E6 Jaktøya - Sentervegen er borte.

Netto bominntekt:

Var i 2017 538 mill. kr og sto for 53 % av Miljøpakkens inntekter. Bomveiselskapets inngående saldo var 555 mill. kr ved inngangen til året og 320 mill. kr ved utgangen. Det er pr. i dag ikke lånefinansiert forbruk av bompenger.

Samlet for 2009-2017:

En gjennomgang av Miljøpakkens økonomi i perioden 2009-2017 viser inntekter på totalt 5,84 mrd. kr og kostnader på 5,13 mrd. kr. Ved inngangen til 2018 er mindreforbruket på 714 mill. kr. Mindreforbruket skyldes blant annet vedtatt varig omdisponering av avsluttede prosjekter og forsinket gjennomføring, hovedsakelig innen Metrobuss og programområder.

Store byggeprosjekter i 2017:

E6 Sør Trondheim - Melhus, Johan Tillers veg på Heimdal med kulvert under Dovrebanen, og Jonsvannsveien og Høgskoleringen med kollektivfelt, sykkelveg og fortau.

Metrobussprosjektet og andre kollektivtiltak:

Metrobuss har fått mye av oppmerksomheten internt og i media. Det er et ambisiøst prosjekt som skal bygge mye på kort tid. Bygging av holdeplasser og omstigningspunkt til metrobusstraséer har startet. Ved utgangen av 2017 var seks stasjoner ferdig. Innen kollektivtiltak har det i tillegg vært en løpende oppgradering av trikkens infrastruktur og oppgradering av signalprioritering for å gi bedre fremkommelighet gjennom lyskryssene i byen. I Bromstadvegen ble kollektivfelt, sykkelveg, fortau og støyskjerming ferdigstilt i 2017.

Sykling og gåing:

Miljøpakken ga tilskudd til utvidet vinterdrift på viktige sykkelruter i 2017. Gang-/sykkelveg langs fv. 950 på Skovgård og langs deler av fv. 902 på Østre Rosten er utbedret og bygd om. Gjennom prøveprosjektet i Innherredsveien ble det frigjort areal til egen sykkelveg på deler av strekningen. Tiltak for sykkel i Kirkegata, Bakkegata og Gamle Kongeveg ble påbegynt. Av gåtiltak ble det i 2017 rustet opp ti snarveier og fire eksisterende snarveier fikk lys.

Trafikksikkerhet og støy:

Ulykkespunkt i kryss Byåsvegen/General Bangs veg er utbedret. Nytt fortau langs én side av Bregnevegen er ferdigstilt og utbygging av Asbjørnsens gate ble startet opp. Det ble i 2017 gjennomført en ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim som danner grunnlag for fremtidige prioriteringer av tiltak mot støy.

Som tiltak for å nå nullvekstmålet, har Miljøpakkens reiserådgivere videreført arbeidet med å påvirke reiser til virksomheter, skoler og fritidsaktiviteter.

3. Status økonomi

3.1 Bevilgning 2017

Tabell 1a viser opprinnelig bevilget økonomisk ramme med bakgrunn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2017. Tabell 1b oppsummerer bevilget økonomisk ramme med endringer gjennom året. Endringene skyldes at faktisk tildeling av midler fra finansieringskildene er blitt noe annerledes enn forutsatt i handlingsprogrammet. Tabellene viser bare nye bevilgede midler i 2017 og inneholder ikke overførte midler fra tidligere år.

Tabell 1a: Opprinnelig KU-tabell 2017

KU-tabell 2017 (halvårsrapport)							
Bevilgning							
(tall i mill kr)	Stat	Bompenger	Belønningsmidler*	Fylke	Kommune	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	100,0	235,0	0,0	4,0	0,0	0,0	339,0
E6 Jaktøyen - Sentervegen	100,0	175,0					275,0
Nydalsbrua		57,0					57,0
Knutepunkt Sluppen		2,0					2,0
Byåstunnelen				4,0			4,0
Planlegging		1,0					1,0
Programområder	10,0	269,6	215,3	66,6	26,7	42,0	630,2
-Lokal veg		73,3		2,0			75,3
-Sykkeltiltak		44,1	30,0	12,7	8,0		94,8
-Gangetiltak		18,5	11,0		0,5		30,0
-TS-tiltak	10,0	22,2		15,9			48,1
-Miljø- og servicetiltak	0,0	6,0	0,0	0,0	0,0		6,0
Gatebrukstiltak							0,0
Støytiltak		6,0					6,0
-Kollektivtiltak	0,0	105,5	164,3	36,0	18,2	42,0	366,0
Drift			133,0				133,0
Metrobuss		97,2		30,8	16,0	42,0	186,0
Infrastruktur		8,3	31,3	5,2	2,2		47,0
- Ubenyttet			0,0				0,0
Planlegging og grunnerverv	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0		10,0
Planlegging							0,0
Grunnerverv							0,0
Info og mobilitet			10,0				10,0
TOTALT	110,0	504,6	215,3	70,6	26,7	42,0	969,2
Etablering bomstasjoner		0,0					0,0
TOTALT INKL. BOM	110,0	504,6	215,3	70,6	26,7	42,0	969,2

- 1) Røde tall indikerer endringer som kommenteres senere i rapporten.

Tabell 1b: Endelig KU-tabell 2017

KU-tabell 2017							
Bevilgning							
(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønningsmidler	Fylke	Kommune	Investerings tilskudd	Sum
Store prosjekt	100,0	177,0	0,0	4,0	0,0	0,0	281,0
E6 Jaktøyen - Sentervegen	100,0	175,0					275,0
Nydalsbrua		0,0					0,0
Knutepunkt Sluppen		2,0					2,0
Byåsen tunnel				4,0			4,0
Planlegging							0,0
Programområder	4,0	272,2	211,0	66,6	50,1	42,0	603,9
-Lokal veg		53,3		2,0	20,0		75,3
-Sykkeltiltak		48,7	30,0	12,7	3,4		94,8
-Gåtiltak		17,8	11,0		1,2		30,0
-TS-tiltak	0,0	13,3		15,9	8,9		38,1
-Miljø- og servicetiltak	0,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0
Gatebrukstiltak							0,0
Støytiltak		6,0			0,0		6,0
-Kollektivtiltak	0,0	110,1	164,3	36,0	16,0	42,0	368,4
Drift			133,0				133,0
Metrobuss		106,3		30,8	6,9	42,0	186,0
Infrastruktur		3,8	31,3	5,2	9,0		49,3
-Ubenyttet			-4,3				-4,3
Planlegging og grunnnerv	4,0	23,0	10,0	0,0	0,5	0,0	37,5
Planlegging	4,0	23,0		0,0	0,2		27,2
Grunnerv							0,0
Info og mobilitet			10,0		0,3		10,3
TOTALT	104,0	449,2	211,0	70,6	50,1	42,0	926,9
Etablering bomstasjoner							0,0

Avvik i forhold til opprinnelig handlingsprogram fremgår slik:

Rv. 706 Nydalsbrua (bompenger riksveg):

Bompenger på riksveg er redusert på grunn av varig omdisponering av tidligere ubrukte bompenger på riksveg. Vedtak KU-sak 41/17, avklart i Vegdirektoratet i henhold til fullmakt, og godkjent gjennom vedtak om forskuttering, Prop. 36S.

Rv. 706 Fortau ved Nidar (statlige midler):

Statlige midler er redusert på grunn av varig omdisponering av tidligere ubrukte statlige midler. Vedtak KU-sak 41/17, godkjent i Vegdirektoratet i henhold til fullmakt.

Prosjekt på kommunalt vegnett:

Tildeling kommunale midler er satt lik regnskap som inkluderer tilbakeført refusjon på merverdiavgift fra staten på prosjekt på kommunal veg med 32,2 mill. kr.

Prosjekt på fylkeskommunalt vegnett:

Fylkeskommunalt årlige bidrag inneholder estimert refusjon av merverdiavgift.

Belønningsmidler:

Det er avklart at den årlige tildelingen av belønningsmidler ikke indeksjusteres som forutsatt i handlingsprogrammet for 2017. Reduksjonen på 4,3 mill. kr innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram 2019-23.

Metrobuss:

Finansiering Metrobuss, totalt 186 mill. kr, er vist i tabellen slik som vedtatt i

handlingsprogrammet. Det var forutsatt utbetaling fra staten i 2017, med utgangspunkt i hva som er regnskapsført per 31.12.2017.

3.2 Regnskap 2017

Tabell 2 viser en oversikt prosjektkostnader som er regnskapsført ved etatene i Miljøpakken i 2017. Regnskap gjelder alle prosjekt, og ikke kun de som har fått bevilgning i 2017. Her inngår med andre ord også prosjekt som er finansiert med midler fra tidligere år.

Tabell 2: Regnskap 2017

KU-TABELL 2017							
Regnskap							
(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønningsmidler	Fylke	Kommune	Investeringstilskudd	Sum
Store prosjekt	272,0	473,0	0,0	0,5	0,0	0,0	745,5
E6 Jaktøyen - Sentervegen	269,7	433,5					703,2
Knutepunkt Sluppen							0,0
Byåsen tunnel	0,0						0,0
Andre store prosjekt	-1,0						-1,0
Planlegging	3,3	39,5		0,5			43,3
Programområder	-3,4	219,2	183,6	44,0	50,1	0,0	493,5
-Lokal veg	0,0	63,1		0,2	20,0		83,3
-Sykkeltiltak	-3,6	11,9	10,8	17,9	3,4		40,4
-Gåttak	-1,1	10,4			1,2		10,6
-TS-tiltak	9,0	9,4		6,5	8,9		33,9
-Miljø- og servicetiltak	0,0	8,3	0,0	4,6	0,0	0,0	13,0
Gatebruksiltak							0,0
Støytak		8,3		4,6	0,0		13,0
-Kollektivtiltak	10,3	85,8	160,9	14,0	16,0	0,0	286,9
Drift			118,7				118,7
Biogass			25,5				25,5
Metrobuss	6,0	77,8		7,7	6,9		98,5
Infrastruktur	4,3	7,9	16,7	6,3	9,0		44,2
-Ubenyttet							0,0
Planlegging og grunnerv	-18,0	30,3	11,9	0,7	0,5	0,0	25,4
Planlegging	-18,0	30,3	1,0	0,7	0,2		14,3
Grunnerv							0,0
Info og mobilitet			10,8		0,3		11,1
TOTAL	268,6	692,2	183,6	44,5	50,1	0,0	1239,0
Etablering bomstasjoner	3,4						3,4
TOTALT INKL. BOM	272,0	692,2	183,6	44,5	50,1	0,0	1242,4

- 1) Kostnader som finansieres av bompenger utgiftsføres "Stat" eller "Fylke", deretter foretas et opptrekk av bompenger fra Trøndelag Bomveiselskapet. Ulik periodisering av dette kan medføre negative tall. Negative tall betyr at forbruket i inneværende år har vært mindre enn opptrekket av bompenger samme år.
- 2) Miljøpakken tildelte 133 mill. kr til drift av kollektivtrafikken i 2017, hvorav 130 mill. kr videreført som tilskudd til AtB (KU-sak 10/18). I tillegg var det i 2016 bevilget 12 mill. kr til økt frekvens av hovedruter i 2017. I 2017 var trafikkinntektene 429,0 mill. kr, tilskuddet 248,2 og kostnaden 653,9 mill. kr. Mindreforbruket i 2017 på 23,3 mill. kr er satt av i AtB på en konto for Miljøpakken.
- 3) Prøveordningen med delvis innføring av biogass i bussdrift fortsatte i 2017, finansiert av et ekstra belønningstilskudd i 2015 (gjenstående midler) og i 2016. Vi avventer rapportering fra Trøndelag fylkeskommune på bruken av midlene, i tabellen fremkommer gjeldende prognose.

Merverdiavgift i Miljøpakken

Merverdiavgiftsreformen som ble innført fra 1. januar 2013, innebar at alle veginvesteringer ble ilagt full merverdiavgift (mva). Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for de merkostnadene dette innebar på statlig vegnett.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune får refundert mva. fra staten på kostnader knyttet til investeringer på sine respektive vegnett. Disse midlene tilbakeføres til vegformål ved at både Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune legger til mva-refusjonen på sine avsatte midler til Miljøpakken.

3.3 Status økonomi 2017

Det er regnskapsført 1 242 mill. kr i 2017, av en bevilgning på 927 mill. Dette viser isolert at produksjonen er høyere enn årets finansiering, og etterslepet fra tidligere år er redusert.

Bakgrunnen for dette er E6 Jaktøyen - Sentervegen som reduserte akkumulert mindreforbruk med 425 mill. kr i 2017. Prosjektet omsatte for 57 % av Miljøpakkens totale forbruk i 2017, og ved inngangen til 2018 balanserer prosjektets akkumulerte bevilgning og forbruk.

I 2017 er det akkumulert et mindreforbruk på Metrobuss og flere av programområdene.

Bompenger i Miljøpakken

I årlige statsbudsjett bevilger Stortinget en totalramme for bompenger til Miljøpakken. I rammen ligger bevilgningen fordelt på riks-, kommunal- og fylkesveg. Bompengefinansierte tiltak på riksveg og den totale rammen av bompenger er bundet av statsbudsjettet, mens bompenger til tiltak på kommunal- og fylkeskommunal veg vedtas lokalpolitisk.

I perioden 2009-2017 er det i de årlige statsbudsjettene bevilget en total ramme av bompenger til Miljøpakken som er større enn bomveiselskapets netto bompengelinntekter. Dette avviker gjelder hovedsakelig bompenger på kommunal- og fylkeskommunal veg. Statsbudsjettene har gitt aksept for et høyere forbruk enn de faktiske bominntektene. I Miljøpakkens handlingsprogram benyttes netto bompengelinntekter som finansieringsramme. Tiltak på riksveg finansieres i tråd med vedtatt statsbudsjett. Trøndelag Bomveiselskap administrerer bompengelinnkrevningen for Miljøpakken. De leverer årlige regnskap til Miljøpakken som viser bompengelinntekter og -kostnader. Netto bompengelinntekter (ekskl. drift av bomsystemet) finansierer tiltak i Miljøpakken. Opptrekk av bompenger fra bomveiselskapet til Miljøpakken utføres av Statens vegvesen.

Bomveiselskapets inngående saldo pr 01.01.2017 for Miljøpakken (ekskl. Klæbu) var 555 mill. og utgående saldo pr 31.12.2017 er 320 mill. kr. Det er pr. i dag ikke lånefinansiert forbruk av bompenger i Miljøpakken.

Riksvegtiltak

I 2017 er det benyttet omtrent 746 mill. kr til tiltak på riksvegnettet innen Miljøpakken, fordelt med 703 mill. på E6 Jaktøyen – Sentervegen, og det resterende til planlegging/grunnerverv og mindre tiltak innen programområdet.

Fylkesvegtiltak

Det ble benyttet omtrent 110 mill. kr til tiltak på fylkesvegnettet i 2017 innen Miljøpakken. Dette er fordelt med 38 mill. på Metrobuss, 16,2 mill. på andre infrastrukturtiltak knyttet til

kollektiv, 16 mill. på Dybdahls veg, 13 mill. på Bromstadvegen og Kong Øysteins veg, samt andre mindre prosjekt innen programområdene.

Tiltak på kommunal veg

På kommunalt vegnett ble det i 2017 benyttet omtrent 217 mill. kr. Av større prosjekter er Johan Tillers veg med 83 mill. kr, Høgskoleringen 27 mill kr, Jonsvannsveien del 2 og Jonsvannsveien sykkelfelt med hver 7 mill. kr. Resterende fordeles på flere mindre tiltak innen programområdene. Her må vi ta utgangspunkt i regnskapsførte tall hos SVV, og kommunale midler og mva-kompensasjon regnskapsført i Trondheim kommune.

3.4 Status økonomi 2009-2017

En sammenstilling av Miljøpakkens økonomi for perioden 2009-2017 viser inntekter på 5 843 mill. kr og kostnader på 5 129 mill. kr, dette gir et mindreforbruk ved inngangen til 2018 på 714 mill. kr.

Inntektene tilsvarer det som årlig er bevilget gjennom Miljøpakkens handlingsprogram, samt endringer i løpet av året. I dette ligger det forutsetninger som kan medføre at tallene kan bli noe endret, dette er knyttet til behandlingen av mva-kompensasjon på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, og midler fra planleggingsprogrammet til Statens vegvesen.

Tabell 3: Miljøpakkens inntekter 2009-2017

Inntekter (mill kr)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Sum 2009-2017 (løpende kr)	Sum 2009-2017 (2017-kr)
Kommunal midler inkl mva		4	1	12	27	39	28	28	50	189	200
Fylkeskommunale midler inkl mva		40	41	43	50	65	57	69	71	436	472
Netto bompenginntekter		189	245	248	239	444	492	544	538	2 939	3 155
Statlige rv-midler	0	27	44	60	65	142	195	167	104	804	858
Belønningsmidler	60	95	105	110	110	190	200	230	211	1 311	1 424
Investeringsstilskudd Bymiljøavtale								90	42	132	135
Andre inntekter							15	18		33	34
Sum Miljøpakken	60	355	436	473	492	880	987	1 146	1 015	5 843	6 279

Kostnadssiden¹ i Miljøpakken er en sammenstilling av etatsvise prosjektrekskap, hvor ulike periodiseringsprinsipp for regnskapsføring er hensyntatt.

Tabell 4: Miljøpakkens kostnader 2009-2017

Kostnader (mill kr)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Sum 2009-2017 (løpende kr)	Sum 2009-2017 (2017-kr)
Kommunal midler inkl mva		4	1	12	27	39	28	28	50	189	200
Fylkesveimidler inkl mva		3	14	62	31	25	70	43	44	293	315
Bompenger opptrekk	13	53	211	257	335	299	285	391	692	2 537	2 703
Statlige rv-midler	-1	9	28	45	35	174	96	189	272	846	886
Belønningsmidler	49	54	105	132	118	204	187	204	184	1 236	1 340
Investeringsstilskudd										0	0
Andre inntekter							15	13		28	29
Sum Miljøpakken	61	122	358	509	546	741	681	869	1 242	5 129	5 472

¹ I påvente av endelig rapportering av Belønningsmidler for 2017 og regnskap for tilskudd til biogass 2014-2017, benyttes foreløpige estimat.

Miljøpakkens inntekter minus kostnader for perioden 2009-2017 gir inngående balanse pr. 01.01.2018. Dette viser et mindreforbruk ved inngangen til 2018 på 714 mill. kr (løpende kr).

Tabell 5: Beregning av Miljøpakkens inngående balanse 2018

Inngående saldo 2018	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Sum 2009–2017 (løpende kr)	Sum 2009–2017 (2017–kr)
Kommunal midler inkl mva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fylkesveimidler inkl mva	0	37	28	-19	19	40	-13	25	26	142	158
Bompenger	-13	135	34	-9	-97	145	207	153	-155	402	452
Statlige rv-midler	1	19	16	14	31	-32	99	-22	-168	-42	-28
Belønningsmidler	11	42	0	-22	-8	-14	13	26	27	75	84
Investeringsstilskudd	0	0	0	0	0	0	0	90	42	132	135
Andre inntekter	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5
Sum Miljøpakken	-1	232	78	-36	-54	139	306	277	-227	714	806

Bompenger har en inngående balanse på 402 mill. kr, mens bomveiselskapets tilsvarende saldo er 320 mill. kr. Dette avviket fremkommer som en følge av ulik periodisering, samt andre krav til regnskapsføring som bomveiselskapet er underlagt. Bomveiselskapets saldo ved inngangen til 2018 er utgangspunkt for når lånebehov for bompenger inntreffer.

Statlig investeringstilskudd i Bymiljøavtalen ble bevilget i 2018. Vi har valgt å ta det med i denne oversikten slik at det samsvarer med tildeling gitt i Statsbudsjettet 2016 og 2017.

Hovedårsaken til at inngående balanse viser et samlet mindreforbruk i Miljøpakken er:

- Varig omdisponering av ubrukte statlige rv-midler og bompenger på riksveg, henholdsvis 41,1 mill. kr og 104 mill. kr. Dette finansierer prosjekt i Miljøpakkens årsbudsjett 2018. Grunnlaget for omdisponeringen er KU-sak 41/17, og senere godkjent av Vegdirektoratet.
- Mindreforbruk på Metrobussprosjektet, 97,5 mill. kr (Kvartalsrapport Metrobuss Q4 2017).
- Tiltak som er ferdigstilt, og hvor omdisponering ikke er foretatt av ulike årsaker (i påvente av endelig regnskapsavslutning). Det er identifisert prosjekt i denne kategorien som estimeres til et mindreforbruk på 80 mill. kr.
- Differansen med bomveiselskapets saldo, 82 mill. kr.
- Det er tildelt midler til sanering av 3 hus i Elgeseter gate, dette er stoppet, kun små driftsrelaterte kostnader. 30 mill. kr.
- Ubrukt driftstilskudd til kollektivtrafikken, 23,3 mill. kr, ligger ubenyttet i AtB til dekning av fremtidig behov.
- De resterende 256,1 mill. kr inneholder hovedsakelig tiltak som er forsinket i gjennomføring og ligger stort sett innen programområdene.

Oversiktene viser Miljøpakkens totaløkonomi ved inngangen til 2018. Bak dette ligger enkeltvis prosjektregnskap, dette følges opp ved jevnlig rapportering både etatsvis og via Miljøpakkens styringssystem.

4. Status prosjekter

Dette kapitlet beskriver gjennomførte aktiviteter og tiltak i Miljøpakken 2017. Hovedfokus er rettet mot utbyggingsprosjektene, planlagt framdrift for disse og eventuelle avvik knyttet til økonomi eller fremdrift.

4.1 Reiserådgiving og kommunikasjon

Miljøpakkens reiserådgivere jobber med reiser til virksomheter, skole og fritidsaktiviteter. Målet er å påvirke valg av reisemiddel fra bil til sykkel, gange og kollektivtransport.

Virksomheter

I 2017 har reiserådgiverne utviklet nye metoder for reiserådgiving i virksomheter. Virksomhetene får tilbud om å delta i program for reisevaneendring, generell reiserådgiving og/eller å delta i konkurransen Sykkelveinlig arbeidsplass. Program for reisevaneendring innebærer blant annet sykkelservice på arbeidsplass, utlån av syv elsykler i to uker og andre grønne dytt. Reisevaneundersøkelse gjennomføres før tiltak og ett år etter. I 2017 har 12 virksomheter deltatt i program for reisevaneendring og fire virksomheter har mottatt generell reiserådgiving. Kjeldsberg og KLP er gårdeiere for en rekke virksomheter og har fått reiserådgiving relatert til rollen som gårdeier. Årlig kåres den mest sykkelveinlige arbeidsplassen, og i 2017 deltok 21 bedrifter.



Utlån av elsykler til virksomheter. Ranheim skole. Foto: Miljøpakken

Skoler

Reiserådgiving i skolen omfatter utdeling av Trafikkboka fra Trygg trafikk, informasjonsmøter om trafikkopplæring i skolen, sykkelservice eller sykkeldag og samarbeid med FAU om trafikksituasjonen ved skolene. I 2017 har 18 skoler mottatt reiseråd, hvorav åtte nye skoler. I arbeidet med skoler jobber reiserådgiverne tett med Grønn barneby. Reiserådgiverne gjør manuelle tellinger av reisemiddelfordeling ved 15 av byens

barneskoler. Så langt viser tellingene at antall barn som blir kjørt til skolen er redusert fra 21 prosent til 13,5 prosent i perioden 2013 til 2017. Antallet barn som sykler har i samme periode økt fra 8 prosent til 26,5 prosent.

I tillegg ble det i 2017 sendt ut en reisevaneundersøkelse til alle grunnskoler i byen. Resultatene benyttes i arbeidet ved skolene. Gjennom at skolene får kjennskap til resultater fra egen skole kan de enklere arbeide både med holdninger og med fysiske tiltak. Alle innspill til fysiske tiltak sendes til Miljøpakkens gå- og sykkelgruppe. Forslagene sendes også direkte til Byplankontoret. Hvis tiltakene omfatter skolene som er med i Tiltak skoler, sendes disse også til prosjektleder for Tiltak skoler ved Kommunalteknikk. Det holdningsskapende arbeidet i skole og FAU består ofte i å ha dialog med foreldregrupper på temaene gåbuss og sykkelgrupper. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen kan vise hvor skolen skal sette inn mest ressurser i arbeidet.

Fritidsreiser

For å bidra til flere miljøvennlige fritidsreiser, har reiserådgiverne blant annet gjennomført Miljøkamp i samarbeid med RBK med ulike tiltak for å få flest mulig til å reise miljøvennlig til Rosenborgs hjemmekamper. I tillegg har reiserådgiverne bidratt med å bedre informasjonen om miljøvennlige reisemåter til Trondheim spektrum på nettsiden og utlån av sykkelstativer til store kulturarrangement.

Kommunikasjon

Miljøpakkens kommunikasjonsgruppe arbeider med generell informasjon om Miljøpakken rettet mot folk flest i byområdet. Viktige oppgaver er å spre kunnskap om hva Miljøpakken bygger, om formålet med tiltakene og om resultater av innsatsen. Miljøpakken er etablert som en merkevare som bidrar til bedre bymiljø og god framkommelighet for alle trafikanter. Spørreundersøkelser vitner om økende forståelse også for restriktive tiltak. En ansatt i Statens vegvesen og en i Trondheim kommune utgjør den faste staben i kommunikasjonsgruppa, som samarbeider tett med reiserådgiverne.

4.2 Programområder

4.2.1 Kollektivtiltak

Trikk infrastruktur

Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende og dekkes av Miljøpakken. Det er behov for nytt vognmateriell, og det pågår fortsatt forhandlinger med leverandør i Finland om endelig leieperiode for prøvedrift av nytt materiell. Det ser ut til at planlagt leieperiode fra høsten 2018 må forskyves med ett år, med oppstart høsten 2019. Det skyldes i så fall mangel på materiell hos leverandør, behov for tekniske tilpasninger samt fraktrestriksjoner på vegnettet om vinteren.

Innfartsparkering

Innfartsparkeringen på Være er kraftig forsinket på grunn av lang saksbehandlingstid i kommunen på reguleringsplanen. Det forventes at reguleringsplanen vedtas i april/mai 2018, og oppstart av totalentreprise eller prosjektering forventes høsten 2018.

Innfartsparkering på Eggkleiva skulle etter planen være ferdig i 2017, men asfaltering og etablering av nytt opphøyd gangfelt ble ikke ferdig før vinteren. P-plasser og nye ramper på holdeplasser er mer eller mindre ferdig. Prosjektet er planlagt ferdigstilt innen mai 2018.

Prosjektet innfartsparkering Tonstad er besluttet endret til knutepunkt for Metrobuss som har behov for de aktuelle arealene. Her opprettes "Kiss & Ride" i omstigningspunktet. I dag finnes et mindre innfartsparkeringstilbud ved Byggmakker Tonstad (20 plasser) som ofte er fullt belagt, og dette opprettholdes. Alternativ plassering av innfartsparkering må avklares. Planleggingsarbeidet for innfartsparkering i Buvika har startet opp. Her er det behov for regulering. Det er også gitt et delbidrag på 2 mill. til innfartsparkering på Tanem.

Knutepunkt og holdeplasser

Innsatsen på knutepunkt og holdeplasser i 2017 har først og fremst vært rettet mot satsingen på Metrobuss. Sluttarbeider i Ravelsveita, som var restarbeider etter byggingen av kollektivknutepunktet i Prinsenkrysset, ble avsluttet i 2017.

Sanntidsinformasjon på utvalgte holdeplasser planlegges for Metrobuss og det har ellers vært liten aktivitet i 2017.

Det er inngått ny bymøbelavtale med Clear Channel som innebærer reklamefinansiering av bysykler, leskur og bymøbler. Kontrakt ble signert november 2017. Vi avventer framdriftsplan fra leverandør for utrulling i 2018.

Fremkommelighet

Det er satt av midler til signalprioritering for å gi bedre fremkommelighet gjennom lyskryssene i byen. I 2017 er det skiftet ut flere styreskap til signalanlegg i den planlagte metrobusstraséen og arbeidet fortsetter i 2018. Flere av styreskapene er gamle og ikke i stand til å motta melding om at bussen er på veg. Målet er å ha mulighet til å prioritere Metrobussen i hele traséen. Man regner med at alle signalanlegg vil ha en teknisk standard som gjør dem istand til å kunne motta signal om hvor bussen er innen utgangen av 2018.

Bygging av 200 meter kollektivfelt langs Bromstadvegen mellom Strindheim skole og rundkjøring i Kong Øysteins veg ble ferdigstilt i 2017. Også sykkelveg med fortau over en strekning på 450 meter langs Bromstadvegen ble ferdigstilt. Mer info om Bromstadvegen under støytiltak.



Bromstadvegen, før- og etterbilde. Foto: Miljøpakken/Google Maps.

Planlegging/utredningsarbeid

Miljøpakken har gitt et bidrag til etablering av Aimsun-modellen. Dette er en trafikksimuleringsmodell som er utviklet for detaljert å analysere fremkommelighet og trafikkavvikling for buss og bil. Denne ble ferdig utviklet for Trondheimsområdet i 2017.

4.2.2 Tiltak for trafiksikkerhet

Utbedring av ulykkespunkt i krysset Byåsveien og General Bangs veg har vært gjennomført i 2017. Dette har vært et av punktene på fylkesvegnettet med flest ulykker med myke trafikanter, og utbedring av krysset skal øke trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Noe restarbeid med oppmerking og opparbeidelse av sideterreng gjennomføres i 2018.

Krysset Kongsvegen/Smistadgrenda har de siste årene hatt en kraftig trafikkvekst og det har siden år 2000 vært registrert seks ulykker med lettere personskade i krysset. Høsten 2016 fikk krysset trafikklys med kanalisering og venstresvingfelt fra Kongsvegen. I tillegg ble det etablert trafikklys for gangfeltene over Kongsvegen og Smistadgrenda. Prosjektet ble overtatt av byggherre desember 2016, og noe restarbeid ble gjennomført i 2017.

Prosjektet Bratsbergveien/Bård Iversens veg ble ferdigstilt i november 2016, med ettårsbefaring og noe restarbeid i 2017. Formålet med prosjektet var utbedring av krysset for å øke trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper.

Det mangler gang- og sykkeltilbud langs Spongalsvegen. Det er spredt bebyggelse og myke trafikanter ferdes langs fylkesvegen. Området ligger innenfor Spongdal skolekrets. Det skal bygges gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, og det er utført forberedende arbeider på strekningen i form av skogrydding. Anleggsperioden vil starte i 2018 med ferdigstillelse i 2019.

I 2017 ble nytt og bredere fortau langs den ene siden av Bregnevegen ferdigstilt, fra Jonsvannsveien til Blåklokkevegen og videre til Fiolsvingen. Opprinnelig fortau var så smalt at det ikke var mulig å utføre tilstrekkelig vintervedlikehold. Deler av strekningen var så nedkjørt at det måtte bygges nytt vegfundament. Veggen har også fått ny belysning.



Nytt fortau langs Bregnevegen. Foto: Miljøpakken

Utbygging av Asbjørnsens gate startet i 2017 og ferdigstilles i 2018. Oppstart for bygging av Tyholtvegen skjer i 2018. Det har ikke vært kapasitet til å gjenoppta prosjektering av fortau i Kong Inges gate i 2017.

Av andre prosjekt som gjelder fortau langs kommunale veier, er fortau i Ringvålvegen ferdig prosjektert, men dialog med grunneiere førte ikke fram til enighet i alle avtaler i 2017. Byggestart i Ringvålvegen blir derfor tidligst 2018, og det beregnes ett års byggetid.

Uglaveien del 2 ble detaljprosjektert i 2017 og grunnervvprosess vil pågå i 2018. Grunnervv for fortau i Høgreina har ikke gått i orden, og det må påregnes en ekspropriasjonsprosess. Detaljprosjektering av fortau i Klæbuvegen er påbegynt i 2017. Det samme gjelder fortau i Hans Finnes gate hvor prosjektering og grunnervv gjennomføres i 2018.

En rekke gangfelt i Trondheim mangler tilfredsstillende belysning. Det øker ulykkesrisikoen for myke trafikanter. TS-gruppa har en liste med over 40 gangfelt som utgangspunkt for nærmere prioritering av tiltak. Tiltak utføres løpende av Statens vegvesen for riksveger og fylkesveger, og av Trondheim kommune for kommunale veier.

4.2.3 Tiltak for syklende

Vinterdrift

Innsats for økt vinterdrift på sykkelvegnettet er videreført fra 2016. En evalueringsrapport fra 2017 tyder på at flere sykler om vinteren samt at brukerne i hovedsak er fornøyd med innsatsen som gjøres. I 2017 ble det kun gjort mindre justeringer på det nettet som tidligere ble prioritert med økt vinterstandard. Ca. 45 km driftes med GsA-standard (høy standard) og ca. 9 km med nest høyeste standard (GsB). I tillegg har Staten vegvesen valgt å drifte andre gang-/sykkelveger langs riksveger og fylkesveger med høyere standard enn tidligere (GsB-standard).



Testing av GSA-standard langs Byåsveien. Foto: Trondheim bydrift

Punkttiltak

Store deler av gang- og sykkelnettet er i dag i dårlig forfatning. Ujevnt dekke samt utilstrekkelig overbygning gjør det vanskelig å drifte sykkelnettet etter de krav som er gitt i eksisterende håndbøker. Miljøpakken har gitt tilskudd til reparasjon/utbedring av eksisterende gang-/sykkelveger på til sammen 20 mill. i 2016/17. Statens vegvesen har gjort utbedringer på gang-/sykkelveg langs fv. 950 (Skovgård) og deler av fv. 902 (Østre Rosten). Det er også planer om å forsterke eksisterende gang-/sykkelveg langs fv. 860 (Utleirvegen) i 2018. Trondheim bydrift følger opp på kommunalt vegnett. Gang-/sykkelveg på Stavne er utbedret og utvidet til sykkelveg med fortau. I tillegg er Trondheim bydrift i gang med utbedringer på delstrekninger på den del av hovednettet for sykkel som er prioritert med hensyn til økt innsats på vinterdrift.



Sykkelveg på Stavne. Foto: Miljøpakken

Sykkelprioriteringer for hovedrutene i Byåsveien (fv. 812), Bjørndalen (fv. 900), Klockhaugveggen (fv. 950) og Østre Rosten (fv. 902) vil først bli utført i 2018. Her vil syklende prioriteres ved at kryssene bygges om og utformes slik at biltrafikk i sidegatene må vike for syklende langs disse hovedrutene.

Klæburuta

Denne ruta er i utgangspunktet ferdig. Det gjenstår noe mindre tiltak på strekningen. Ombygging av strekningen nord for Gamle Bybro er stanset etter vedtak i formannskapet, og videre avklaring er nødvendig.

Brattørruta

I all hovedsak er denne ruta ferdigstilt. I 2017 ble ruta tydeliggjort med sykkelsymbol og nye visningsskilt. Ombygging av sykkeltiltaket i Falkenborgvegen (ved Sirkus Shopping) skal etter planene starte opp våren 2018.



Anton Kalvaas gate og Ulstadløkkveien. Foto: Miljøpakken

Ranheimsruta

Arbeidene med sykkeltilrettelegging i Kirkegata, Bakkegata og Gamle Kongeveg ble startet opp i 2017 og vil ferdigstilles i løpet av 2018. Prosjektet skal synliggjøre ruta og forenkle trafikkbildet for sykklistene ved å rydde opp i gateparkering og redusere hastigheten på biltrafikken.

Saupstadruta

Arbeidet med reguleringsplanen for ny gang- og sykkelbru over Bjørndalen er nå gjenopptatt etter nye og grundige geotekniske undersøkelser. Supplerende grunnundersøkelser i området viser at brua kan bygges.

Innherredsruta

I 2017 ble det gjennomført en ombygging (forsøk) av Innherredsveien som muliggjorde sykling på strekningen på eget areal. Trafikkreguleringer på strekningen, samt å bruke ledig areal til egen sykkelveg på nordsiden mellom rundkjøringen ved Lademoen fram til Thomas Hirsch gate, har medført at flere velger å sykle langs Innherredsveien. Det er gjort vedtak om at prinsippene som er benyttet i forsøket skal legges til grunn for en permanent løsning på strekningen. Mer info om prøveprosjektet under gateprosjekt innenfor kollektivbuen.



Innherredsvegen. Foto: Miljøpakken

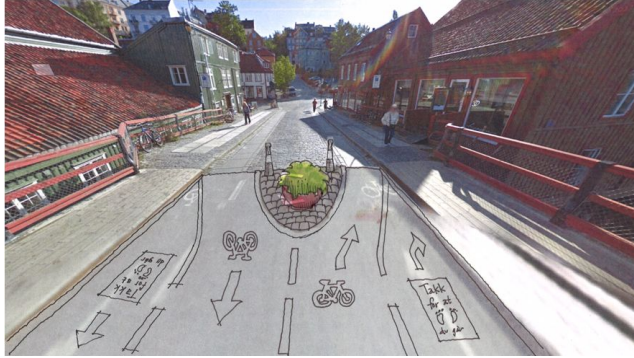
Midtbyen

Miljøpakken har lagt frem en plan for sykkelparkering i Midtbyen. Planen viser at det er mulig å etablere ca. 1000 nye sykkelparkeringsplasser i gaterommet i Midtbyen uten at dette kommer i konflikt med gående og bilparkering. Disse p-plassene vil etableres suksessivt innenfor planperioden frem til 2020.



Søndre gate. Foto: Miljøpakken

Bystyret vedtok samtidig at en også skulle jobbe videre med å utvikle sykkelhotell i Trondheim. Dette planarbeidet vil starte opp i 2018. I tillegg er det utarbeidet planer for enkle sykkeltiltak i Midtbyen. I tre-fire lyskryss skal det etableres sykkelbokser. I tillegg vil arealet på Gamle Bybro justeres (se figur nedenfor). Arbeidet skal etter planen starte opp våren 2018. Hensikten med tiltakene er å gjøre det enklere å sykle i gatene sammen med bilene, samt å redusere fortaussykling i sentrum.



Planlagt justering av areal på Gamle Bybro. Foto: Miljøpakken

Planlegging av hovedruta fra Ila gjennom Sandgata er ikke påbegynt. Sykkelfelt videre i Olav Tryggvasons gate og over Bakke bru gjennomføres som del av et prøveprosjekt sommeren 2018. Utbygging av en ny sykkelforbindelse over TMV-tomta vil starte opp høsten 2018 (byggeplan under utarbeidelse). I tillegg vil arbeidet med separat sykkelveg i Gryta (tidligere planer viste sykkelfelt) mellom Jernbanebrua og Brattørbrua starte opp i 2018.

Enkeltstrekninger

Jarleveien er en viktig sykkelforbindelse mellom Innherredsveien og Lade. Det er nå inngått kontrakt med entreprenør for bygging av sykkelveg langs Jarleveien og Stiklestadveien (byggestart i 2018).

Det er utarbeidet et forprosjekt for sykkelløsninger i Lillegårdsbakken og Jonsvannsveien frem til Dybdahls veg. Forprosjektet legges til grunn for videre detaljprosjektering for delstrekninger.

Christian Frederiks gate mellom Høgskoleringen og Vollabakken har vært gjennom ulike administrative og politiske prosesser før vedtak om bygging ble tatt høsten 2017. Antatt byggestart er vår/sommer 2018. Dagens kombinerte gang- og sykkelveg skal bygges om til sykkelveg med fortau samt at det etableres metrobusstasjoner på strekningen.

4.2.4 Støytiltak

Tiltaksplikt etter forurensningsforskriften

I 2017 ble det gjennomført ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim. Beregninger viser at en rekke boliger må utredes for å avdekke om de har innendørs støynivå over 42 dB. Det vil bli gjennomført i 2018.

Støyskjerming av skoler og barnehager

Miljøpakken skal gjøre tiltak spesielt mot utendørs støy ved bl.a. skoler og barnehager. Støykartleggingen viser at 23 skoler og 63 barnehager har utendørs støynivå over 55 dB. Singsaker skole og barnehage er prioritert for tiltak, men har blitt forsinket på grunn av økte kostnader og koordinering mot andre prosjekt i området. Bygging vil skje høsten 2018. Støyskjerming av Majorstuen, Okstad og Lohove barnehager er også prioritert, men ikke gjennomført. Støyskjerming av Lohove er under prosjektering og vil sannsynligvis bygges i 2018.

Områdeskjerm Bromstadvegen

Etter at Strindheimtunnelen åpnet, har biltrafikken mer enn doblet seg på strekningen fra Strindheim skole til rundkjøringen i Kong Øysteins veg. Det har gitt betydelig trafikkstøy for beboerne i området. Miljøpakken har satt opp 300 meter støyskjerm som ble ferdigstilt i 2017.



Bromstadvegen. Foto: Miljøpakken

Områdeskjerm Kong Øysteins veg del 1

Hovedmålsetting for prosjektet er å redusere støynivået utendørs (til under 60 dB) for beboere langs Kong Øysteins veg. Strekningen er på 1230 meter. Det finnes ikke midler til å gjennomføre skjerm på hele strekningen så delstrekninger må prioriteres. Høyest støynivå har boligene langs Nina Griegs veg. Her er det behov for rundt 270 meter skjerm. Denne strekningen prioriteres i første omgang. Støyskjerm for å skjerme boligene i Nina Griegs veg er ferdig prosjektert, men på grunn av høye kostnader på skjermes ønskes det en politisk behandling for Kong Øysteins veg og generelt med hensyn til hvilken standard en skal legge seg på når det gjelder utforming og bygging.

Lokal skjerming av uteoppholdsarealer

Støy i uteoppholdsarealer er et betydelig problem, og mange steder er det vanskelig å skjerme disse arealene med støyskjerming langs veg. Prosjektet skal bidra til at støyutsatte boliger som mangler stille uteplass skal få tilstrekkelig skjerming. Prioriterte strekninger er Singsakerringen og Byåsvegen nedre (fra Ila til Havstein). Prosjektet er satt i bestilling, men er så langt ikke kommet i gang.

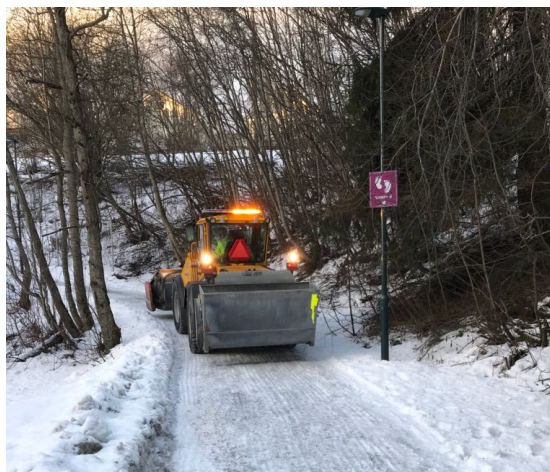
4.2.5 Tiltak for gående

I 2017 har det vært to store satsingsområder innen programområdet. Det ene er fortsatt oppgradering av viktige snarveier, det andre er kartlegging av gangforbindelser til fremtidige metrobusstasjoner. Det siste resulterte i en rapport som identifiserer og prioriterer tiltak.

Snarveier

I 2017 ble det rustet opp 10 snarveier spredt over hele byen. Dette er snarveier til viktige målpunkt som skole, lokalsenter, arbeidsplasser og holdeplasser. Spart tid, snarveiens tilstand og potensielt antall brukere er viktige kriterier for hvilke snarveier som blir prioritert.

Tiltak på snarveiene varierer fra enkel oppgradering av dekket til større breddeutvidelser, etablering av belysning, håndløpere, vegetasjonsrydding og skilting. De viktigste snarveiene anlegges også for vinterdrift dersom de er egnet for dette. 15 snarveier er under prosjektering med ferdigstilling i 2018-19.



Skilting og brøyting av snarveier. Foto: Miljøpakken

Bjørndalen

En svært viktig snarveiforbindelse mellom Saupstadingen og Tillerbyen via Bjørndalen. Traseen er snarvei til lokalsentre, idrettsanlegg, Heimdal vgs. og en rekke andre målpunkt. Snarveien er på 320 m, og du sparer hele 20 minutter på å ta snarveien framfor å gå rundt! Det er satt opp lys og traséen er fundamentert for brøytestandard.



Snarvei via Bjørndalen, førbilde og offisiell åpning. Foto: Miljøpakken

Bispehaugen skole

Snarveien nedenfor Bispehaugen skole er en viktig øst/vest-forbindelse mellom øvre og nedre Møllenberg. Flere skolebarn benytter snarveien på 165 meter som har fått ny belysning, nytt dekke, sittebenker og snarveiskilt.



Snarvei nedenfor Bispehaugen skole, før- og etterbilde. Foto: Miljøpakken

Moholtlia

Svært bratt snarvei på ca. 50 m går fra Othilienborg opp mot gang-/sykkelvegen som følger E6 Omkjøringsvegen. Snarveien fungerer som trasé til lokalsenteret på Moholt, holdeplass i Moholtlia og til arbeids- og skolereiser og det er en innsparing på 12 minutter ved å velge denne fremfor å gå rundt. Snarveien har fått nytt dekke, snarveiskilt, nytt gjerde mot naboeiendom og håndløper.



Snarvei i Moholtlia, før- og etterbilde. Foto: Miljøpakken

Andre Snarveier

Stavset: To korte snarveitråkk på hhv. 25 og 30 m danner denne mye brukte snarveien på Stavset. Har fått bedre dekke, håndløper og snarveiskilt.

Solvollen-Bromstadekra på Strindheim: Bredden er utvidet, nytt dekke, håndløper i det bratteste partiet, og i dalbunnen er det etablert en liten dam for oppsamling av overflatevann.

Dalen på Kolstad: Miljøpakken har forvandlet et lite tråkk til en mye bredere gangtrasé med håndløper, dekke av knust asfalt og snarveiskilt. Belysning etableres i løpet av 2018.

Nyborg skole - Havstadsenteret (Byåsen): Er rustet opp med nytt dekke og enkelte belysningspunkt. Den fungerer som snarvei til lokalsenter, skole, barnehage og fremtidig metrobusstasjon.

Stabbursdalen skole: Snarvei har fått nytt dekke og belysning.

Bjørndalstoppen metrobusstasjon (Kolstad): Snarvei oppgradert fra stitråkk til asfaltert gang-/sykkelveg.

Johan P. Kroglunds veg (Heimdal): Tre mindre strekninger som brukes som snarvei til holdeplasser, har blitt rustet opp med bedre dekke og snarveiskilt.

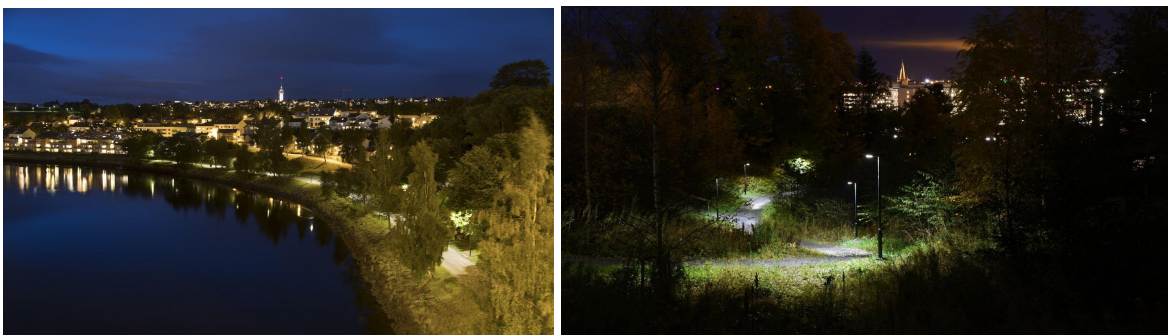


Johan P. Kroglunds veg, etterbilde. Foto: Miljøpakken

Belysningsprosjekter

Det er også gjennomført fire belysningsprosjekter av eksisterende snarveier.

Elvepromenaden langs Nidelva fra Bakklandet til Elgeseter gate (ca. 400 m) er nå belyst. I tillegg kommer belysning av "Kjærlighetsstien", en svært viktig snarveiforbindelse fra nedre Byåsen mot Osloveien/Marienburg, snarvei fra Breidablikkveien til Sverresdalveien på Sverresborg, snarvei til Ranheim skole og snarveien General von Schmettows allé på Rotvoll.



Belysning langs Nidelva, foto: Thor Nielsen. Kjærlighetsstien, foto: Knut Opeide, SVV.

Andre gåtiltak

En mindre fortausstrekning i Nils Uhlin Hansens veg og tilskudd til en snarveitrappe i Kjøpmannsgata. Det er også gitt tilskudd til kjøp av driftsutstyr for å drifte smale snarveier.

Rapport - gangforbindelser til metrobusstasjoner

I løpet av året har Miljøpakken kartlagt behov for utbedring og etablering av gangforbindelser inn mot de fremtidige metrobusstasjonene. Rapporten er et viktig grunnlag for fremtidige prioriteringer når det gjelder tiltak for gående.

4.2.6 Lokale vegger og gatebrukstiltak

Johan Tillers vei

Bygging av Johan Tillers vei i ny trasé fra Heimdalsvegen til Industrivegen startet i mars etter anbudskonkurranse og koordinering av framdrift med Bane NORs prosjekter for Heggstadmoen godsterminal og Heimdal stasjon spor 3. Den nye vegen vil gi en bedre trafikkavvikling i Heimdalsområdet og på sikt en bedre vegtilknytning for Heimdalsområdet mot E6. Nødvendig eiendom ble ervervet og flere bygg revet. Smedbrua ble stengt for biltrafikk i juni, den er holdt åpen for gang- og sykkeltrafikk i hele anleggsperioden og vil bli en ren gang- og sykkelbru ved ferdig anlegg. Rundkjøring i Industriveien er bygd, og støyskjermer og fasadetiltak langs Industriveien er påbegynt. Mest ressurser har det gått til å legge om Dovrebanen og sporet til Heggstadmoen på interims spor for å etablere byggegrop og så støpe kulverten for Johan Tillers vei. Omlegging av togtrafikken skjedde i september og det meste av kulvertstøping fant sted i 2017. Entreprenør har frist for ferdigstilling i november 2018. Prosjektets totalramme er 200 mill.



Byggegrøp før støping av kulvert, foto: HR Prosjekt AS. Interims spor, foto: Miljøpakken.

Brundalsforbindelsen

Brundalsforbindelsen blir en hovedvegforbindelse mellom Omkjøringsveien og Jonsvannsveien. Vegen vil gå fra krysset ved Ikea over til Charlottenlund videregående skole. Det vil knytte bydelene i området bedre sammen, avlaste Skovgårdkrysset, motvirke gjennomgangstrafikk på de lokale vegene og legge til rette for nye kollektivruter i området. I Miljøpakkens fireårige handlingsprogram er delstrekning 1 prioritert. Tidspunkt for byggestart er ikke klart og det har vært liten fremdrift i prosjektet i 2017.

4.3 Metrobuss

4.3.1 Holdeplasser, omstigningspunkt og traséutbedringer

Prosjektet Metrobuss infrastruktur fase 1 er et felles prosjekt for utbygging av holdeplasser, traséutbedringer og knute- og omstigningspunkt fram til Metrobussen settes i drift 3. august 2019. Prosjektet består av 74 delprosjekt; 50 stasjoner, 14 knute- og omstigningspunkt og 10 traséutbedringer.

I desember 2017 ble planfasen, bestående av skisse- og utredningsfase og forprosjekt med utsjekk av gjennomføring, avsluttet i henhold til planlagt fremdrift. De fleste delprosjekt ble overlevert til regulering og byggeplanlegging innen desember 2017. Fire delprosjekt har hatt behov for utvidet utredning og interne avklaringer i TK, TRFK og SVV. Disse delprosjektene står i fare for ikke å bli ferdigbygget til august 2019. Prosjektet vil vurdere ekstra tiltak for å opprettholde sluttdato når disse delprosjektene har avklart løsning.

Reguleringsfasen med 30 reguleringsplaner startet august 2017 og skal slutføres sommeren/høsten 2018. Byggefase startet juni 2017 med byggeplanlegging og bygging som skal slutføres høsten 2019. Det er litt forsinkelser i byggeprosjektene som forventes å hentes inn i 2018. Alle tiltak skal etter planen være klar til bruk 3. august 2019, enten med permanent eller midlertidig løsning.

Ved utgangen av 2017 var seks stasjoner ferdig bygget (Travbanen, Rostengrenda, Bjørndalsbrua, Bjørndalstoppen, Kolstadvegen og Kattemsenteret), to stasjoner under bygging (Portalen og Gildheim) og fem stasjoner klare til utlysning for bygging. En stasjon, Heimdalsvegen, er tatt ut av prosjektet. For mer informasjon om status i prosjektet pr. 31.12.2017 vises til "[Kvartalsrapport Q4](#)" av 22.01.2018.



Prøvekjøring av Metrobuss i Trondheim. Foto: Miljøpakken

Økonomisk forholder prosjektet seg til utarbeidede styringsbudsjett av 01.08.2017 med en kostnadsramme på 660 mill. kr. Dette skal til ny politisk behandling våren 2018 når alle

delprosjekt er avklart og klar til overlevering til byggeplan og bygging. Under planfasen, fra oppstart og frem til overlevering til byggeplanlegging og bygging, har prosjektet hatt et eget prosjektstyre for å sikre tett oppfølging av prosjektet.

4.3.2 Gateprosjekt utenfor kollektivbuen

Dybdahls veg

Ombygging av Dybdahls veg ble ferdigstilt i 2017. Vegen ble åpnet for gjennomkjøring i desember 2016, men fasadetiltak mot støy på enkelte hus, toppdekke asfalt i vegen og rød asfalt i sykkelfelt ble fullført i 2017. Strekningen var den første som ble klargjort for Metrobuss. Prosjektet ble igangsatt for å bygge sykkelveg og fortau, støyskjerming og oppgradering av vegstandarden for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Jonsvannsveien (del 1 og 2)

Prosjektet består av planlegging og bygging av kollektivfelt i Jonsvannsveien fra Dybdahls veg til Omkjøringsvegen (over Moholtsletta). Strekningen på ca. 900 meter er delt i to og blir trasé for metrobusslinje 3. I tillegg til kollektivfelt skal det bygges sykkelveg med fortau og støyskjerming. Del 1 går fra Dybdahlsveg til Lidarende, mens del 2 går fra Lidarende til Brøsetveien. Byggestart for del 1 var august 2017, og sykkelveg med fortau og støyskjerming ble ferdigstilt i løpet av året. For del 2 ble prosjektering og grunnverv gjennomført i 2017 med byggestart februar 2018. Alt skal stå ferdig sommeren 2019 innen oppstart for Metrobuss.



Jonsvannsveien i arbeid. Foto: Miljøpakken

Høgskoleringen

I mai 2017 ble bygging av kollektivfelt og sykkelveg med fortau i Høgskoleringen påbegynt, og prosjektet har krevd omlegging av trafikken. I tillegg til å skape bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for kollektivtrafikk og syklist over Gløshaugen, vil den offentlige og private infrastrukturen i bakken (rør og kabler) få en betydelig oppgradering. Kollektivfeltet på 400 meter blir trasé for metrobusslinje 3. 900 meter sykkelveg med fortau skal erstatte dagens sykkelfelt i kjørebane. I 2017 er det igangsatt arbeid med konstruksjoner i grunnen, dvs. både omlegging og bygging av nye va-ledninger og el-kabler langs hele Høgskoleringen. Høgskoleringen vil være stengt for gjennomkjøring i hele anleggsperioden, unntatt buss i rute. Arbeidet er planlagt ferdigstilt desember 2018.



Høgskoleringen i arbeid. Foto: Miljøpakken

4.3.3 Gateprosjekter innenfor kollektivbuen

Prøveprosjekt Innherredsveien

I Innherredsveien har det fra juli til desember 2017 vært gjennomført et prøveprosjekt med reduksjon av antall kjørefelt, gjennomkjøringsregulering og gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst. Trafikken er registrert og analysert før og under prøveprosjektet. Forsøket ble evaluert ved å se på endringer i antall gående og syklende langs Innherredsveien, endringer i kjøremønster for bil og endringer i reisetid for buss langs strekningen. Samlet sett vurderes forsøket som vellykket. Gående, og særlig syklende, har fått et bedre tilbud uten at fremkommeligheten for buss har blitt dårligere.

Elgeseter gate

I Elgeseter gate skal det legges til rette for en urban gate med gode miljøkvaliteter. Metrobusstrasé for kollektivtrafikk skal være en viktig del av gata. Man ble i 2017 ikke enige om Metrobussen skal gå i sidestilte eller midtstilte kollektivfelt, og videre arbeid med løsning avventer en politisk avklaring på dette. Oppstart utbygging antas tidligst 2021. Elgeseter gate finansieres både av midler til lokale vegger og av programområdet kollektivtransport (Metrobuss).

Kongens gate

Prosjektet er ett av fire gateprosjekt innenfor kollektivbuen og arbeidet med å legge fram alternative løsninger er i en periode stilt i bero. Noe av utfordringen knyttet til denne strekningen er behovet for å legge ned holdeplasser for å få en viss minsteavstand mellom stopp på metrobusstraséene.

4.4 Store vegprosjekter

4.4.1 E6 Sør Trondheim - Melhus, delstrekning Jaktøyen - Sentervegen

Arbeidet med bygging av siste etappe av ny firefelts E6 mellom Jaktøyen i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim ble påbegynt i 2016 med planlagt ferdigstillelse februar 2019. Arbeidet startet med mye masseflytting og det aller meste av geotekniske sikringsarbeider ble gjennomført i 2017. Mange betongkonstruksjoner ble bygd, blant annet startet bygging av viltovergangen sør for Sandmoen rett etter sommeren. I november 2017 ble ca. 2 km av ny E6 tatt i bruk. Dette medførte at myrutgraving og bygging kunne komme i gang der gammel E6 gikk, og på Storler kunne gjenstående geotekniske sikringsarbeider utføres på området hvor gammel E6 gikk.



E6 Sør, Klett og støpt viltovergang ved Storlersbakken. Foto: Vegard Thorvaldsen, SVV.

4.4.2 Rv. 706 Nydalsbrua

Prosjektet omfatter ny Sluppen bru (Nydalsbrua), og tilknytning til vegnettet på begge sider av elva, både det som finnes i dag og det fremtidige vegnettet. Eksisterende Sluppen bru erstattes av ny gang- og sykkelbru. Reguleringsplanen ble godkjent i Bystyret i desember 2017. Det arbeides videre med byggeplan som inkluderer arbeid med faseplaner for byggeperioden, forberedende entrepriser for omlegging av ledningsnett, samt kvalitetssikring (KS2). Finansiering er sikret gjennom vedtak i NTP og Miljøpakken, og forskuttering av bompenger er godkjent. Dette innebærer oppstart i 2019.

4.4.3 Knutepunkt Sluppen

Knutepunkt Sluppen omfatter kollektivknutepunkt/kryssløsning på Sluppen og ble opprettet som nytt prosjekt i 2017. Avsatte planleggingsmidler i 2017 ble delvis brukt til å delfinansiere en mulighetsstudie. Alternative løsningsforslag i mulighetsstudien skulle omfatte både trafikale hensyn med fokus på gange, sykkel, kollektiv og bil, og byutviklingshensyn med god arealutvikling. Tre tverrfaglige team utarbeidet hver sin framtidvisjon for Sluppen. De ble utstilt i Bytorget.

4.4.4 Byåstunnelen

Byåstunnelen blir en ny øst-/vest-forbindelse, og vil korte ned reiseavstanden mellom Byåsen, Sluppen og Omkjøringsvegen. Tunnelen skal munne ut ved den nye brua ved Sluppen (Nydalsbrua). Fylkeskommunen har ansvaret for utbyggingen av Byåstunnelen. Vegvesenet utarbeider et forprosjekt som viser planløsning og kostnader gitt de føringene som ligger i Vegdirektoratets sikkerhetsvurdering. Det gjennomføres en trafikkanalyse som skal synliggjøre virkningene av hele trafikksystemet sett i sammenheng, herunder mulighetene for å prioritere buss.