



Miljøpakken
– bedre by

Handlingsprogram 2020–2023

Miljøpakke for transport i Trondheim

Vedtatt juni 2019

Innhold

Innhold	1
1. Prosess for utarbeidelse av handlingsprogram	2
2. Politiske føringer	2
3. Finansielle rammer for Miljøpakken	3
4. Føringer for handlingsprogrammet	7
5. Prosjektfaser og krav til dokumentasjon	9
6. Hovedveger	10
7. Lokale veger	12
8. Gatebrukstiltak	13
9. Kollektivtransport og Metrobuss	14
10. Trafikksikkerhet	17
11. Sykkel	18
12. Tiltak mot støy	20
13. Gange	21
14. Øvrige innsatsområder	23
15. Samlet vurdering av bindinger og finansieringskilder	24
16. Oppsummering	25
17. Prosjektbeskrivelser hovedveger	27
18. Prosjektbeskrivelser lokale veger	30
19. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	32
20. Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet	34
21. Prosjektbeskrivelser sykkel	39
22. Prosjektbeskrivelser støy	43
23. Prosjektbeskrivelser gange	44
24. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder	47

1. Prosess for utarbeidelse av handlingsprogram

Handlingsprogrammet utarbeides for å avklare omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken de nærmeste fire årene. Det synliggjør hvilke oppgaver og prosjekter som skal prioriteres de nærmeste årene, og hvordan Miljøpakkens ressurser planlegges disponert. Handlingsprogrammet har isolert sett bare et fireårsperspektiv, men samtidig også konsekvenser for hvilke ressurser som gjenstår for å løse oppgavene senere år.

Arbeidet med handlingsprogram 2020-23 har foregått i to etapper:

- a) Viktige føringer og avklaringsbehov ble drøftet i Programrådet (30.08.18) og avklart i Kontaktutvalget (20.09.18)
- b) Utforming av forslag til handlingsprogram ble drøftet i Programrådet (28.02.19 og 20.03.19) og behandlet i Kontaktutvalget (28.03.19)

Ved behandling i Kontaktutvalget 28.03.19 ble det besluttet at forslag til handlingsprogram 2020-23 sendes på begrenset høring til nye kommuner i byvekstområdet før politisk behandling i Trøndelag fylkeskommune (TRFK) og Trondheim kommune (TK). Handlingsprogrammet gjøres gjeldende inntil det erstattes av nytt handlingsprogram for perioden 2020-23 som utarbeides etter at byvekstavtalen er vedtatt og nye kommuner har kommet med innspill. Dette programmet ventes politisk behandlet i februar/mars 2020.

Handlingsprogrammet skal rulleres årlig. Første år i handlingsprogrammet vil være innspill til statsbudsjettet og Miljøpakkens årsbudsjett 2020. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene og være styrende for arbeidet med planavklaring og grunnnerv. Det tas ikke stilling til fordeling på tiltaksområdene etter 2023 ut over det som følger som bindinger i prosjektene.

Siden det skal utarbeides et nytt handlingsprogram for 2020-23, blir situasjonen litt spesiell i år. Dette midlertidige programmet blir innspill til statsbudsjettet 2020 og statens arbeid med handlingsprogram 2021. Det blir videre førende for arbeidet med årsbudsjett 2020 og ellers et utgangspunkt for arbeidet med nytt handlingsprogram 2020-23 senere i år.

2. Politiske føringer

I Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2016-2023, er det mål at veksten i persontransporten i Trondheim kommune skal tas med kollektivtransport, sykling og gange ("nullvekstmålet"). Satsning på kollektivtransport, sykkel og gåing, inkludert Metrobuss, skal være med å sikre at nullvekstmålet oppnås. Miljøpakken har i tillegg ti mål som varte fram til 2019.

Den 15. mars 2019 undertegnet staten, fylkeskommunen og kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus en byvekstavtale som tilfører byområdet nye 4,9 mrd. kr fram til 2030. Nullvekstmålet videreføres og i tillegg erstattes Miljøpakkens tidligere mål av nye reviderte mål i byvekstavtalen. Byvekstavtalen må godkjennes av fylkestinget, bystyret/kommunestyret og regjeringa.

Det legges nå fram et fireårig handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2020-23. Forslaget er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og

Trondheim kommune. Innspill fra etatene er vurdert i tråd med vedtatte føringer.

Handlingsprogram for Miljøpakken 2020-23 ble behandlet i fylkesutvalget 18.06.2019 (sak 186/19) og i bystyret 13.06.19 (sak 90/19).

Fylkesutvalget sitt vedtak:

1. Fylkesutvalget vedtar Miljøpakkens handlingsprogram 2020-2023 som vedlagt, men påpeker at handlingsprogrammet erstattes så raskt som mulig av et nytt handlingsprogram for byvekstavtaleområdet.
2. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen i dialog med de andre partene, så snart som mulig legge frem forslag til nytt handlingsprogram basert på byvekstavtalen.
3. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen å komme tilbake med en sak om konsekvenser av å innføre avgift for elbil i Miljøpakkens bomstasjoner. Det forutsettes at eventuelle bompenger for elbil innføres med forutsigbarhet.

Bystyret sitt vedtak:

1. Bystyret vedtar Miljøpakkens handlingsprogram for 2020-2023, jf. vedlegg.
2. Rådmannen bes legge fram forslag til nytt handlingsprogram som innarbeider byvekstavtalen, med følgende føringer:
 - a) Rammene for kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak opprettholdes og i tillegg økonomisk rom for å bygge de tidligere vedtatte vegprosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers vei.
 - b) Det arbeides videre med planer for Sjøbustadvegen og Haakon VIIIs gate slik at disse kan vurderes tatt inn i handlingsprogrammet ved senere revisjoner.
3. Bystyret ber Rådmannen komme tilbake med en sak om konsekvenser av å innføre avgift for elbil i Miljøpakkens bomstasjoner.
4. Bystyret viser til saksframlegg til behandling av reguleringsplan for ny E6 Klett-Storler 12.12.2013, der det ble foreslått å regulere rundkjøring i stedet for toplanskryss for trafikk til/fra E39 på Klett, og der det heter at "Sammenliknet med dagens situasjon vil framkommeligheten bli betydelig bedre". Bystyret fastslår at dette var villedende informasjon, fordi den anbefalte løsningen har forverret både trafikkavviklingen og trafikksikkerheten inn mot rundkjøringen østfra. Bystyret ber rådmannen i dialog med Statens vegvesen raskt bringe klarhet i hvordan dette kunne skje, og hva som kan gjøres for å bedre trafikkavvikling og trafikksikkerhet i området. Bystyret er åpen for å omprioritere investeringsmidler fra andre vegprosjekt i Miljøpakken for å sikre raskest mulig utbedring av situasjonen.

3. Finansielle rammer for Miljøpakken

Finansielle rammer lagt til grunn for handlingsprogrammet er finansierings- og tiltaksplan som ble lokalpolitisk vedtatt i forbindelse med innspill til statsbudsjett 2019 (Formannskap sak 168/18 og Fylkesutvalget sak 198/18). Det var enighet om at rammene skulle danne utgangspunkt for byvekstforhandlingene. Det er gjort mindre justeringer av rammene som følger av endringer i framdriftsplaner og vedtatt årsbudsjett. Endringene er beskrevet under hver av tabellene (tabell 1 og 2). Tabellene viser avklarte rammer før resultat av byvekstforhandlingene foreligger.

På bakgrunn av tiltaksplan (tabell 2) og innspill fra partene er det i handlingsprogrammet utarbeidet en tiltaksplan pr. temaområde for perioden 2020-23. Der det i handlingsprogrammet (kap. 6-14) fordeles mer/mindre midler i forhold til utgangspunktet i tiltaksplanen, vil det defineres som et avvik fra tiltaksplan og beskrives nærmere.

Alle tall i handlingsprogrammets tabeller fra og med 2020 er i 2020-kroner (indeks 2,4 %). Tall før 2020 er i løpende kroner. Alle tall er oppgitt i millioner kroner.

Tabell 1: Finansieringsrammer 2020-29

Inntekter	Før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-23	2024-29	2010-29
Kommunale midler	144	18	18	18	18	72	109	326
Fylkesvegmidler	511	60	60	60	60	242	362	1114
Momskompensasjon	318	64	77	93	106	339	226	883
Statlige RV-Store prosjekt	1054	245	126	0	110	481	755	2290
Statlige RV-Programområder	423	70	169	390	364	993	0	1416
Belønningsmidler	1651	170	170	170	170	680	0	2331
Investeringsstilskudd	322	132	100	203	156	591	224	1137
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	33
Netto bominntekt ekskl. rente	4085	599	584	629	629	2440	3781	10306
Lån/avdrag	243	54	307	284	-19	625	-868	0
Renteinntekt (1%)	33	0	0	0	0	0	9	42
Totalt netto	8817	1412	1611	1847	1594	6464	4598	19878

* Finansieringsrammer 2020-29 er basert på lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 justert for forventninger til statsbudsjett 2020. Rammene er oppdatert med forventet framdrift på riksvegprosjekter og metrobussprosjekter med tilhørende rv-midler. Størst usikkerhet er knyttet til framdriften i de fire store gateprosjektene. Investeringsstilskudd fra staten er redusert grunnet beregning ekskl. mva.

** Vedtatt årsbudsjett 2019 etter behandling i Kontaktutvalget 28.03.2019 (sak 10/19) er inkludert.

*** Renteinntekt fra bompenger er skilt ut som egen post.

**** I tillegg kommer investeringsstilskudd til nytt bussdepot, der TRFK dekker egenandelen på 50 %.

Tabell 2: Tiltaksplan 2020-29

Kostnader	Før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-23	2024-29	2010-29
E6 sør	2789	220	126	0	0	346	0	3135
Rv. 706 Sluppen/Stavne (Nydalsbru)	484	290	365	350	0	1005	0	1489
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	24
Fv. 704 Tanem - Tulluan	13	0	0	0	30	30	379	422
Knutepunkt Sluppen	15	0	0	0	0	0	0	15
Lokale veger	380	24	2	75	185	286	86	751
Kollektiv drift	1151	208	208	208	208	834	1251	3236
Kollektiv investering	808	90	239	265	253	847	336	1991
Metrobuss	1066	154	336	396	299	1186	150	2401
Gatebrukstiltak	97	17	6	1	1	26	45	168
Hovednett sykkel	1000	282	187	377	426	1271	787	3058
Gangveger	98	23	26	26	25	100	130	328
Trafikksikkerhet	415	38	38	37	37	152	292	858
Støytiltak	169	24	20	18	18	80	101	350
Info/mob.råd/traf.data/eval/annet	306	16	16	17	17	66	85,6	458
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	12	27	47	51	136	159	295
Rentekostnad (5%)	3	12	15	30	44	101	50	154
Udisponert reserve						0	746	746
Totalt netto	8817	1412	1611	1847	1594	6464	4598	19879

* Tiltaksplanen er basert på lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 justert for forventninger til statsbudsjett 2020. Tiltaksplanen er oppdatert med forventet framdrift på riksvegprosjekter og metrobussprosjekter.

** Vedtatt årsbudsjett 2019 etter behandling i Kontaktutvalget 28.03.2019 (sak 10/19) er inkludert.

*** Rentekostnader fra låneopptak av bompenger er skilt ut som egen post.

Tabell 3: Lånebehov 2020-29

	Før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-23	2024-29	2010-29
Tiltaksplan:								
Utgående balanse		297	604	888	868	868		
Maksimalt lånebeløp i perioden	243					888	515	888
Fordelt i HP 2020-23:								
Utgående balanse		230	504	807	765	765		
Maksimalt lånebeløp i perioden	243					807	618	807

* Det er ikke justert for eventuelt etterslep i gjennomføringen av pågående prosjekter som kan gi lavere lånebehov i praksis. Pr 2018 har det ikke vært behov for låneopptak.

** Utgående balanse for låneopptak viser at Miljøpakken i perioden holder seg under maksimal låneramme på 1 milliard kr.

*** Etter fordelingen i handlingsprogrammet er lånebehovet i perioden 2020-2023 103 mill. kr lavere enn i tiltaksplanen.

Finansieringsrammer

Tabell 1 oppsummerer avklarte inntekter fram til 2030 før resultatet av byvekstforhandlingene forelå. Finansieringsrammene omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, der følgende er lagt til grunn:

- Bymiljøavtalen legger opp til 1 mrd. kr (2016-kr) til programområdetiltak på riksveg i perioden 2017-23. Byvekstavtalen vil innebære en økning til 1,33 mrd. (2019-kr) i samme periode og ytterligere 2,36 mrd. kr i 2024-29. Midlene er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet.
- Gjennom det statlige investeringstilskuddet til store kollektivprosjekt i bymiljøavtalen dekker staten halvparten av kostnadene til metrobussløsningen, spesifisert til "kostnadene ved selve busstraséen med holdeplasser og knutepunkter, inkludert bussdepot".
 - Statlige midler innenfor denne budsjettposten utgjør inntil 1,4 mrd. kr (2016-kr), og tildelingstakten avhenger av byggeklare prosjekter.
 - Den andre halvparten dekkes av bompenger/andre lokale midler.
 - Staten vil dekke 50 prosent av prosjektkostnadene, inkludert midler til reguleringsplanlegging i det aktuelle prosjektet.
 - Statens vegvesen Region midt har i brev til partene (29.06.2018, ref 17/143714-4) formidlet Samferdselsdepartementets føringer for ordningen. I dette ligger at tilskuddet skal fastsettes på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. mva, og utgjør således 50 prosent av fylkeskommunens og kommunens reelle utgifter knyttet til prosjektene. Tolkningen av dette er at siden staten gir merverdikompensasjon for tiltak på kommunalt vegnett, så skal dette regnes som del av det statlige tilskuddet til ordningen.
 - Staten bidrar ikke til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen for investeringsprosjektene er fastsatt av Stortinget.
 - Investeringsstilskuddet skal i henhold til bymiljøavtalen bestemmes ut fra byggeplan der det ikke foreligger KS2 (ekstern kvalitetssikring av kostnader).
 - Mange av metrobusssprosjektene som bygges i 2019 hadde ikke klar byggeplan innen fristen 15. juni 2018. Miljøpakken må derfor forskuttere statens finansiering av tiltak som bygges i 2019, og det statlige finansieringsbidraget forventes å bli bevilget først i 2020.
 - Byvekstavtalen vil medføre en økning av tilskuddet til Metrobuss til 1,7 mrd. 2019-kr. Dette innebærer en reell økning på om lag 200 mill. kr justert for prisindeks. Endringen er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet, men det er tatt hensyn til endringene som følger av redusert utbetaling på grunn av momsrefusjon.

Den innebærer at Miljøpakken må øke egenandelen med 272 mill. kr innenfor gammel avtale.

- Bymiljøavtalen innebærer at nivået på belønningsmidler fortsetter på samme nivå som de siste år, det vil si 170 mill. kr i året. Midlene kan nyttes til både kollektiv- og sykkeltiltak (inkludert drift) som før. Bymiljøavtalen forutsetter indeksjustering, men Samferdselsdepartementet mener dette for belønningsmidler er dekket gjennom en tilleggsbevilgning i 2016. Byvekstavtalen vil innebære en økning av nivået til 255 mill. kr pr. år fra 2020. Dette er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet.
- Bompenginntektene (ekskl. drift av bomsystemet) anslås å reduseres årlig med 15 mill. kr i perioden 2020-2021 som følge av økt elbilandel. Fra 2022 er det lagt inn en forventning om at bomtakstene for elbiler og fossildrevne biler tilsvarer totalnivået som ved innføringen av Miljøpakkens trinn 3.
- Det er fra 2013 etablert et nytt regelverk for merverdiavgift. Dette innebærer at investeringsprosjekter belastes med full mva. (i snitt 15,9 % mer enn tidligere), og at dette skal kompenseres i økte statlige midler. Kompensasjonen gjelder statsmidler og bompengefinansierte prosjekter på riksveg. For kommunal veg og fylkesveg gjelder en egen kompensasjonsordning. Bystyret og fylkestinget har bestemt at kompensasjonen tilbakeføres til Miljøpakken. Bevilgninger i Miljøpakken er inklusive merverdiavgift.
- Forutsetningen om kommunalt og fylkeskommunalt delbidrag framgår av St.prp. nr. 85 (2008-09), samt av lokalpolitiske vedtak om Miljøpakken trinn 2 fra april 2012.
- Det spesifiseres et bidrag til felleskostnader på de ulike programområdene. Dette dekker gruppeledelse, deler av planleggingskostnadene, fellesaktiviteter og Miljøpakkens sekretariat.
- Det eksisterer ulike grader av bindinger knyttet til de ulike budsjettmidlene. Statlige, kommunale og fylkeskommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder. Konkret fordeling av midlene mellom de tre ulike vegkategoriene foretas av Miljøpakkens styringsorganer.
- Byvekstavtalen vil tilføre en ny finansieringskilde (283 mill. kr) som går til knutepunktstiltak på jernbane. Denne er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet.
- I byvekstavtalen vil inntektene være fordelt mellom tiltak i kommunene. Dette kommer gjennom neste revisjon av handlingsprogrammet.

Fordeling på temaområder (tiltaksplan)

Tabell 2 viser hovedprofilen på innsatsområdene som legges til grunn for handlingsprogrammet. Stortingsbehandlingen av trinn 3 (20.03.2018) og lokalpolitisk behandling av Metrobuss legger føringer for prioriteringene. Tiltaksplanen viser hvordan Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkens maksimale låneramme. Fordelingen mellom innsatsen på ulike temaområder er basert på:

- Politiske vedtak og føringer
- Formelle bindinger som omtales under
- Faktisk planframdrift og omfang av byggeklare prosjekter.

De viktigste endringene samlet i fireårsperioden er:

- Vedtatte tiltak i årsbudsjett 2019 er 186 mill. kr høyere enn inntektsrammen. Dette er delvis dekket inn gjennom redusert aktivitet i fireårsperioden, 167 mill. kr, mens 19 mill. kr finansieres fra Miljøpakkens udisponerte midler.
- Noe av kostnadene til Metrobuss er flyttet til årene etter fireårsperioden på grunn av reviderte fremdriftsplaner.

- Økt egenandel til Metrobuss etter at staten gir sine tilskudd ekskl. mva.

Lånebehov

Tabell 3 viser Miljøpakkens maksimalt lånebehov fram til 2029 med utgangspunkt i vedtatt finansierings- og tiltaksplan (tabell 1 og 2), og etter fordeling utført i dette handlingsprogrammet. Lånebehov ved inngangen til 2020 er beregnet til 243 mill. kr med utgangspunkt i midler fordelt på tiltak i perioden 2010-19. Tiltaksplanen gir et maksimalt lånebehov på 888 mill. kr i 2022, som er innenfor Miljøpakkens vedtatte låneramme. Fordelingen på det som inngår i handlingsprogrammet viser et maksimalt lånebehov på 807 mill. kr i 2022, og kommer som følge av at det er fordelt mindre midler (103 mill. kr) i dette handlingsprogrammet enn i tiltaksplanen (tabell 15). Det er ikke justert for eventuelt etterslep i gjennomføringen av pågående prosjekter som kan gi lavere lånebehov i praksis.

Endringer som følge av byvekstforhandlingene tas inn i nytt handlingsprogram for 2020-23.

Udisponert reserve

Den udisponerte reserven som ble avsatt i utbyggingsplanen sommeren 2018 er noe lavere i dag enn den gang. Det skyldes først og fremst en økning i behovet for egenandel til Metrobuss, og noe økte kostnader til lokale veger som kom inn i årsbudsjett 2019 (bl.a Brå bru). Udisponert reserve utgjør etter dette knapt 750 mill. kr i forslaget til handlingsprogram. Denne reserven vil utvides til omtrent det dobbelte med byvekstavtalen, men dette er ikke innarbeidet i handlingsprogrammet ennå. At økningen ikke blir større, skyldes først og fremst at mye av de nye midlene er bundet til spesielle tiltak. En del av de frie midlene skal også benyttes i nye kommuner utenfor dagens Miljøpakke.

4. Føringer for handlingsprogrammet

Prioriteringer

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper:

- a) Bundne:
 - Allerede igangsatte bygge- og planprosjekter
 - Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
 - Metrobussprosjekter innenfor rammene i bymiljøavtalen og omforente politiske rammer
 - Partenes bindinger av egne midler, forutsatt at partene er omforente om at prosjektet hører hjemme i Miljøpakken
- b) Delvis bundne:
 - Prosjekt fra tidligere handlingsprogram som ennå ikke er bestilt igangsatt, men hvor gjennomføring har høy prioritet
 - Nye tiltak til planlegging som anses spesielt viktige for å opparbeide planreserve
 - Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, reiserådgivning og administrasjon
- c) Nye/ubundne:
 - Øvrige innspill om nye prosjekt eller økt aktivitet som partene er enige om å foreslå
 - Tidligere bevilgninger til tiltak som er utsatt eller ligger et stykke fram i tid

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:

- Ferdigstille samordnede rutetilbud for trafikantene
- Tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode

Innspill fra partene

Innspill fra partene er vurdert ut fra samsvar med Miljøpakkens mål og i forhold til om tiltaket representerer en ekstrainsats (ikke finansiering av partenes ordinære oppgaver). Her er lagt til grunn at:

- Prosjektene må gi vesentlig bidrag til nullvekstmålet/andre av Miljøpakkens mål
- Tiltakseier må ta ansvaret for drift- og vedlikehold av de anleggene som Miljøpakken bygger. Unntaket gjelder ekstraordinære driftsprodukter (utvidet standard på vinterdrift).
- Ordinære etatsoppgaver knyttet til kartlegging, forvaltning og overordnet planlegging finansieres ikke.

Innspill til avklarte prosjekter er i handlingsprogrammet oppført i tiltaksplaner pr. temaområde. Der det ikke foreligger avklarte planer, beskrives innspillene i prosjektark i siste del av handlingsprogrammet. Dette er tiltak som i årsbudsjettet kan vurderes finansiert av handlingsprogrammets rammeavsetninger.

Partene disponerer selv bruken av egne midler, men må være enige om de forslagene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram og være omforente om bruken av fellesmidler. Det forutsettes at partenes bevilgninger ivaretar de økonomiske forpliktelser som er lagt til grunn ved tidligere stortingsbehandling.

Prosjekter med investeringsmidler over 5 mill. kr skal ha gjennomført Anslag innen 15. juni året før. Anslagsmetoden beskrives i Statens vegvesens Håndbok. Unntak gjelder samleposter og eventuelle ytterligere unntak spesifisert i høringsutkastet. Nye investeringstiltak over 5 mill. kr settes som hovedregel bare opp med forprosjektmidler før tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger. For andre budsjettposter/samleposter til planlegging, utredning og forsøk bør det som hovedregel foreligge et spesifisert prosjektforslag før det settes av midler over 0,5 mill. kr. Innsatsen konsentreres til et begrenset antall prosjekter innenfor hvert temaområde.

Porteføljestyling

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på fire måter:

- A. Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årsbudsjett (Bystyre og Fylkesting)
- C. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (Bystyre og Fylkesting)
- D. Justeringer når hele Miljøpakken revideres (Bystyre, Fylkesting og Storting)

Avvik i forhold til økonomi må behandles i Programråd eller Kontaktutvalg. Programrådet har fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innen de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette forutsetter enighet mellom partene. Miljøpakkens sekretariat er gitt delegert fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte Miljøpakken på andre måter, når de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 mill. kr.

5. Prosjektfaser og krav til dokumentasjon

Det finnes per i dag ikke nok planer til å sette opp en fullstendig fordeling av prosjekter i et 4-årsperspektiv. Innenfor flere av tiltaksområdene er ressursene dels avsatt til ferdig planlagte prosjekter og dels til rammer for gjennomføring av uspesifiserte prosjekter.

Mange av innspillene til Miljøpakkens handlingsprogram har vært relativt uforpliktende idéer på tidlig stadium uten grunnlag for å dokumentere kostnader og nytte av tiltakene. For å sikre en god balanse mellom innledende planarbeid og utvikling av tidligere innspill, foreslås det å avsette rammer for de ulike arbeidsfasene innenfor de enkelte tiltaksområdene.

Prosjektutvikling

Der det foreligger en prosjektidé består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre en prosjektutvikling (forprosjekt). Dette arbeidet skal beskrive:

- type tiltak og tiltakets omfang (strekning, størrelse og antall o.l.)
- problemets størrelse (antall berørte og viktighet)
- nytten av tiltaket med relevans til Miljøpakken mål (hvor mange som drar nytte av tiltaket og gevinstens størrelse)
- forventet kostnadsnivå (styringsmål)

Ved en beskrivelse av tiltakets nytte, er det tilstrekkelig med en strukturert dokumentasjon av de vesentligste effektene slik at dette gir grunnlag for en vurdering av hvilke tiltak som prioriteres i det videre arbeid med detaljplanlegging. Kostnadsvurderingen skal gi et realistisk styringsmål som er førende for den videre planleggingen av tiltaket.

Det foreslås avsatt en årlig ramme til planlegging for prosjektutvikling innenfor hvert tiltaksområde. Handlingsprogrammet omtaler innmeldte prosjektidéer som det kan arbeides med å utvikle innenfor disse rammene. Omfanget vurderes ut fra behovet for nye idéer på tidlig stadium. Prioriteringen av hvilke konkrete prosjekter som prosjektutvikles hvert år skjer i årsbudsjettet.

Detaljplanlegging

Detaljplaner og prosjektering utarbeides for prioriterte prosjekter hvor det er gjennomført prosjektutvikling eller der det av andre grunner foreligger et tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag. Planarbeidet skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning. Omfanget vil kunne avhenge av eksisterende plansituasjon og av prosjektets størrelse og karakter og kan foregå i én eller to faser:

- reguleringsplan der det er nødvendig å gå ut over eksisterende arealformål eller gi hjemmel for ekspropriasjon
- byggeplan som gir grunnlag for utlysning av anbud på gjennomføring.

Byggeplanen legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag (jf. Anslagsmetoden) som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme.

Handlingsprogrammet omtaler konkrete prosjekter som det skal arbeides med og i tillegg foreslås rammeavsetning til detaljplanlegging av andre prosjekt innenfor hvert tiltaksområde. Størrelsen vurderes ut fra behovet for byggeklare prosjekter. Prioriteringen av hvilke konkrete prosjekter som detaljplanlegges hvert år innenfor rammeavsetningen skjer i årsbudsjettet.

Utbygging

Årlige rammer for utbygging avsettes i handlingsprogrammet for avklarte/oppstartede prosjekter ut fra godkjente styringsrammer og etatenes innmeldte årlige behov. Det skal foreligge en byggeplan med styringsramme senest 15. juni året før utbygging. Det settes i tillegg av en felles ramme for utbygging av prosjekter som forventes byggeklare i perioden. Handlingsprogrammet omtaler hvilke prosjekter som her er aktuelle, og styringsmål for kostnadene legges til grunn for avsetningene.

Investeringsbeslutningen fastlegges i årsbudsjettet med oppstartsmidler og føringer for senere års handlingsprogram.

6. Hovedveger

E6 Jaktøya - Sentervegen: Firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim åpnet for trafikk 19. desember 2018, og offisielt åpnet 4. februar 2019. Dette var siste etappe i arbeidet med å utbedre hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus. Sluttarbeid og restfinansiering 2020-2021.

Knutepunkt Sluppen: Det er gjennomført mulighetsstudier og arbeid med kommunedelplan for helhetlig byutvikling på Sluppen pågår. Trondheim kommune, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune samarbeider om å foreslå samferdselsløsninger som kan legges til grunn i dette arbeidet. Fra høringsutkastet til planprogram kommunedelplan for Sluppen er tiltaket formulert slik:

“På Sluppen knyttes byen sammen, både mot sør og nord, øst og vest. Hovedvegen inn til sentrum starter her, og møter riksveg, fylkesveger, lokale veger og gater. Det er viktig at det legges bedre til rette for gange, syklist og kollektivtrafikk mot sentrum. En avklaring av framtidig løsning for mobilitet i og gjennom Sluppen er avgjørende for at utviklingspotensialet kan realiseres, fremme verdiskaping og bidra til å omstille Trondheim til et lavutslippssamfunn.”

I handlingsprogrammet settes det av midler til arbeid med kommunedelplan og reguleringsplan.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger: I Prop. 36 S (2017–2018) «Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet» åpner Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. I lokalpolitisk behandling i juni 2018 støttes en finansierings- og tiltaksplan som muliggjør at Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkens låneramme. Arbeid med kvalitetssikring pågår, og bygging av brua vil tidligst kunne starte helt på slutten av året.

Fv. 704 Tanem - Tulluan: Ny vegtrasé på fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem ble offisielt åpnet 7. desember 2018. Det planlegges utbygging av ny veg videre på strekningen Tanem - Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Detaljregulering pågår og det skisseres en tidligst mulig oppstart for utbygging i 2020, med en byggeperiode på 2-3 år. Dette forutsetter at Trondheim kommune vedtar reguleringsplanen sommeren 2020. I gjeldende tiltaksplan står prosjektet oppført med byggestart i 2023. Det foreligger et kostnadsanslag på ca. 450 mill. kr (+/-10 %, P50). Foruten midler fra Miljøpakken (417 mill. kr) er det tidligere pekt på bruk av midler tildelt til kommunesammenslåing mellom Trondheim og Klæbu og fylkesvegmidler for finansiering.

Byåstunnelen: Utbygging er vedtatt av alle parter i Miljøpakkens trinn 2, men tiltaket er ikke finansiert i de avklarte finansieringsrammene i Miljøpakken.

Innspill til rammeavsetninger

Rammene til hovedveger i fireårsperioden er i sin helhet disponert (jf. tiltaksplan tabell 2), og det er derfor ikke oppført rammeavsetninger her. Det er spilt inn forslag til nytt forprosjekt innen hovedveger som foreløpig ikke er avklart. Dette er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 17. Forprosjektet vil bli vurdert i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 4: Tiltaksplan hovedveger 2020-23

Hovedveger	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
E6 Jaktøya - Sentervegen*	220,0	126,0			346,0	a)
Knutepunkt Sluppen	3,3	4,0	0,8		8,1	b)
Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger*	290,0	365,0	350,0		1005,0	c)
Fv. 704 Tanem - Tulluan				30,0	30,0	
Felleskostnader	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Rammeavsetning*						
Prosjektutvikling						
Detaljplanlegging						
Utbygging						
Sum Hovedveger	514,3	496,0	351,8	31,0	1393,1	
Sum fordelt tiltaksplan	511,0	492,0	351,0	31,0	1385,0	
Avvik fra tiltaksplan	-3,3	-4,0	-0,8		-8,1	d)

Bundet	510	491	350		1351
Delvis bundet	4	5	2	31	42
Ikke bundet					

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 17.

Merknader:

- Styringsramme 2,5 mrd. kr (2015-kr).
- I Miljøpakkens årsbudsjett 2018 ble det bevilget 13 mill. kr til Knutepunkt Sluppen, hvorav 10 mill. kr riksvegmidler og 3 mill. kr bompenger. Dette i henhold til Statsbudsjettet 2018. Vegdirektoratet stilte kun 1,1 mill. kr til disposisjon av statsmidler til prosjektet i 2018. Statlig tildeling av planleggingsmidler avklares ved behandling av Statens vegvesen Region midts planleggingsprogram. Midler avsatt til kommunedelplan fram til 2020, reguleringsplan fra 2021 (grovt estimat).
- Styringsramme avklares ved behandling av KS2 i Stortinget.
- Tiltaksplanen for hovedveger har disponert 8,1 mill. kr mer enn det som er avsatt i gjeldende tiltaksplan (tabell 2), dette er knyttet til Knutepunkt Sluppen.

Økonomiske vurderinger hovedveger

Det er avsatt 8,1 mill. kr mer til hovedveger i forslag til handlingsprogram 2020-23 enn i tiltaksplan (tabell 2). Dette er knyttet til Knutepunkt Sluppen, hvor det heller ikke er avsatt mer midler senere. Disse må derfor dekkes inn med ved tildeling fra Staten vegvesens Region midts planleggingsprogram, slik at bevilgningen i Statsbudsjettet 2018 på 10 mill. kr til Miljøpakken oppfylles.

Andre forhold kan utløse behov for større bruk av midler til hovedvegprosjekt enn innbakt i handlingsprogrammet:

- Dersom Trondheim kommune og TRFK ikke bidrar med den tiltenkte finansieringen av fv.

- 704 Tanem - Tulluan, vil det kreve bruk av midler fra udisponert reserve (33 mill. kr).
- Det er ikke avsatt midler til bygging av Byåstunnelen verken i fireårsperioden 2020-23 eller i resten av perioden fram til 2029. Kostnadene til utbygging er tidligere anslått til i overkant av 1,5 mrd. kr.
 - Kostnadene for Nydalsbrua og fylkesveg til Klæbu er foreløpig bare beregnet, og det er fortsatt risiko for at de faktiske kostnadene blir høyere enn hva som her er lagt til grunn.
 - Det er spilt inn forslag til forprosjekt for utredning av tunnel Ila – Trolla - Flakk og nybygging/oppgradering av fv. 707 fra Flakk – Klett.

7. Lokale veger

Elgeseter gate: I Miljøpakken trinn 2 er det vedtatt at Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høy miljøstandard (bystyret sak 12/8503 og fylkestinget sak 34/12). Dette omfatter både kollektiv (Metrobuss) og lokal veg (miljøgate). I Bymiljøavtalen er midler til å finansiere miljøgate i Elgeseter inkludert som del av lokal egenandel for statlig tilskudd til Metrobuss.

Johan Tillers vei (del 2): Johan Tillers veg del 1, tverrforbindelsen mellom Heimdalsvegen og Industrivegen ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. Det pågår arbeid med utredning av Johan Tillers veg del 2, som skal gi tilknytning til E6. I forslag til handlingsprogram er det ikke avsatt midler til videre planlegging eller utbygging av tiltaket. Johan Tillers vei del 2 lå opprinnelig inn i Miljøpakken trinn 1, men ble tatt ut i trinn 2 på grunn av manglende finansiering.

Brundalsforbindelsen: I Miljøpakkens trinn 2 ligger det til grunn at Brundalsforbindelsen skal bygges etappevis, med første etappe fra Omkjøringsvegen til Yrkeskolevegen/Hørlocks veg. Det er ingen konkret aktivitet på prosjektet i Miljøpakken, og det er ikke spilt inn behov for midler i perioden 2020-23.

Innspill til rammeavsetninger

Rammene til lokale veger i fireårsperioden er i sin helhet disponert, og det er derfor ikke oppført rammeavsetninger her. Innspill fra partene som ikke er avklart er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 18. Disse vil bli vurdert i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 5: Tiltaksplan lokal veg 2020-23

Lokale veger	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Elgeseter gate			73,2	183,2	256,4	a)
Fv. 707 Brå bru*	22,2				22,2	b)
Felleskostnader lokalveg	1,7	1,7	1,7	1,7	7,0	
Rammeavsetning*						
Prosjektutvikling						
Detaljplanlegging						
Utbygging						
Sum Lokale veger	24,0	1,7	75,0	184,9	285,6	
Sum fordelt tiltaksplan	24,0	1,7	75,0	184,9	285,6	
Awik fra tiltaksplan						

Bundet	22				22
Delvis bundet	2	2	75	185	263
Ikke bundet					

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap.18.

Merknader:

- Miljøgate Elgeseter gate, omtrent 50 % finansiering av totalkostnaden for Elgeseter gate fra lokal veg (jf. tabell 6 Metrobuss). Elgeseter gate er oppført som delvis bundet, prosjektet er vedtatt i Miljøpakkens trinn 2, men styringsramme må avklares. Framdriften av Elgeseter gate er forskjøvet ved at en bevilger seg mer tid i forhold til hva som lå i gjeldende tiltaksplan.
- Fv. 707 Brå bru er tatt inn med bakgrunn i omforente vedtak for årsbudsjett 2019 i Bystyret og Fylkestinget med en total ramme på 44,7 mill. kr. I innspill til handlingsprogram 2020-23 er totalkostnaden økt til 63 mill. kr. Økning på 10 mill. kr tilskrives utvidelse av brua med gang- og sykkelveg og 5 mill. kr tilskrives gang- og sykkelveg på hver side av brua (til sammen ca. 200 meter). Begge tiltak med bakgrunn i krav fra Trondheim kommune i tilknytning til behandlingen av reguleringsplan. Øvrig kostnadsøkning har bakgrunn i høyere indeksjustering av anslagskostnad fra 2017 enn det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet (det er i innspillet lagt til grunn prisstigning på 13 prosent fra anslagsdato og tre år fram i tid).

Økonomiske vurderinger lokale veger

Hvis Miljøpakken aksepterer å finansiere hele den økte totalkostnaden på 63 mill. kr til Brå bru, vil finansieringsbehovet øke fra 22,2 til 40,5 mill. kr i 2020 og det er fortsatt en risiko for at de faktiske kostnader kan bli høyere enn beregnet. Dette må i så fall dekkes gjennom Miljøpakkens udisponerte reserve da det ikke finnes udisponerte midler innenfor lokale veger senere i perioden.

Det er ikke satt av midler til Brundalsforbindelsen, og en eventuell bevilgning her må dekkes fra udisponert reserve. Det samme gjelder Johan Tillers vei del 2.

8. Gatebrukstiltak

Trondheim kommune arbeider med en gatebruksplan for Midtbyen. For å tilrettelegge for bedre framkommelighet for metrobuss til oppstart av ny rutestruktur i august 2019, jobbes det parallelt med tiltak som kan ferdigstilles våren 2019. Gatebruksplanen vil avdekke behov for midler til tiltak. Det er foreløpig avsatt rammer og konkrete tiltak vil framgå av årsbudsjettet.

Tabell 6: Tiltaksplan gatebrukstiltak 2020-23

Gatebrukstiltak	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Felleskostnader gatebrukstiltak	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	
Rammeavsetning	5,0	10,0	9,5		24,5	
Prosjektutvikling	0,5				0,5	
Detaljplanlegging	1,0	1,0	1,0		3,0	
Utbygging	3,5	9,0	8,5		21,0	
Sum Gatebrukstiltak	5,3	10,3	9,8	0,3	25,7	
Sum fordelt tiltaksplan	17,4	6,2	1,0	1,0	25,7	
Avvik fra tiltaksplan	12,1	-4,1	-8,8	0,7	0,0	

Bundet					
Delvis bundet	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2
Ikke bundet	5,0	10,0	9,5		24,5

Økonomiske vurderinger gatebrukstiltak

Midler avsatt til gatebrukstiltak er i forslag til handlingsprogram 2020-23 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2).

9. Kollektivtransport og Metrobuss

Metrobuss

Omleggingen av dagens kollektivsystem til metrobuss er et viktig tiltak som skal sette Trondheim i stand til å ta økningen i kollektivreisende som følger av nullvekstmålet. Innsatsen innenfor kollektivtrafikken vil i handlingsprogramperioden i stor grad være knyttet til tiltak innenfor metrobussløsningen på 3 utvalgte hovedlinjer.

I august 2019 innføres ny rutestruktur og nytt bussmateriell i Trondheim. Da skal grunnleggende infrastruktur for metrobussens 3 hovedlinjer i hovedsak være på plass (Metrobuss fase 1).

I tillegg omfatter metrobussløsningen gateprosjekter i de mest sentrale delene av byen. De fire gateprosjektene i Kollektivbuen, Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsvegen, er under planlegging. Løsningsvalg, utbyggingsrekkefølge og finansieringsrammer er ikke vedtatt. Dybdahls veg og Høgskoleringen er åpnet for trafikk, mens Jonsvannsveien er forventet ferdigstilt i 2019.

Pr. januar 2019 er planprosessen for de østlige delene av Innherredsveien og Kongens gate lagt opp for å rekke anleggsstart i 2020, det vil si at de ferdige tekniske planer og kostnadsoverslag skal være klart til et finansieringsvedtak i mai/juni 2019. Planprosessen for Elgeseter gate, Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsvegen er forskjøvet, og baseres på anleggsstart tidligst i 2022/23.

Forutsetningen for de veiledende finansieringsrammene er endret etter at staten har bestemt at grunnlaget for det statlige investeringstilskudd skal beregnes ekskl. merverdiavgift. Det innebærer at Miljøpakken må bidra med større egenandel (i hovedsak bompenger) noe som er ivaretatt i handlingsprogrammet.

Tabell 7: Tiltaksplan Metrobuss delprosjekt 2020-23

Metrobuss	Total ramme	Bevilget før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Gateprosjekter utenfor kollektivbue	236	236						
Dybdahls veg	48	48						
Jonsvannsveien	116	116						
Høgskoleringen	72	72						
Gateprosjekter innenfor kollektivbu	1680	89	124	335	469	474		
Elgeseter gate	743	28			143	358		a)
- hvorav finansiering fra Lokal veg					73	183		
- hvorav finansiering fra Metrobuss					70	175	244	
Olav Tryggvasons gate	188	22		33	83	55	171	
Innhjerredsveien	468	22	98	224	137		459	
Kongens gate	281	18	26	78	105	62	271	
Metrobuss fase 1	750	720	30				30	
Holdeplasser	416	416						
Strekningstiltak	108	98	10					b)
Knute- og omstigningspunkt	226	206	20					b)
Rammeavsetning	22							
Prosjektutvikling								
Detaljplanlegging								
Utbygging	22							
Sum Metrobuss	2688	1045	154	335	395	291	1175	468,0
Sum fordelt tiltaksplan			154	336	396	299	1186	
Avvik fra tiltaksplan			1	1	1	8	11	c)
Bundet			30				30	
Delvis bundet			124	335	395	291	1145	
Ikke bundet								

Merknader:

- Elgeseter gate inngår med veiledende ramme på 743 mill. kr. Tiltaket finansieres delvis fra området lokal veg. Restfinansiering 2024-25.
- Avsluttende arbeider.
- Overordnet planlegging som ikke gir grunnlag for statlig investeringstilskudd.

Tabellen er inklusive merverdiavgift og inneholder ikke bussdepot som er en avtale mellom staten og fylkeskommunen utenfor Miljøpakken.

Tilskudd til Metrobuss er noe utvidet i byvekstavtalen, men ikke hensyntatt i handlingsprogrammet. Noe av midlene er foreslått benyttet til ny trasé over Nyhavna.

Driftstilskudd til kollektivtrafikken

Partene i Miljøpakken og AtB har behov for forutsigbarhet når det gjelder driftstilskudd til kollektivtrafikken. Omforente rammer er tatt inn i handlingsprogrammet. Økning av driftstilskuddet vil kreve bruk av midler fra udisponert reserve eller omfordeling av midler fra kollektiv infrastruktur til drift.

Trikk infrastruktur

I tilskudd til trikk inngår drift av skinnegangen og utbedring av infrastruktur. Ny tilstandsrapport for trikken er under utarbeidelse hvor utbedringsbehov kartlegges. Rapporten vil avdekke behov for tiltak. Spørsmål om investering i nytt vognmateriell vil komme opp. For å ta høyde både for økning i kostnadsnivå, innhenting av etterslep og fremtidige utbedringer, foreslås det avsatt 22,3 mill. kr årlig i handlingsprogramperioden som konkretiseres i årsbudsjettene.

Innspill til rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt 193,5 mill. kr i rammeavsetninger innen kollektiv. Innspill fra partene hvor avklarte planer ennå ikke foreligger, er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 19. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 8: Tiltaksplan kollektivtiltak 2020-23

Kollektiv (ekskl. Metrobuss)	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Fremkommelighet						
Knutepunkt og holdeplasser						
Innfartsparkering						
Trikk infrastruktur	22,3	22,3	22,3	22,3	89,2	
Programområder riksveg	20,0	164,0	190,0	178,0	552,0	
E6 Tonstad-Sluppen, kollektivfelt		150,0	150,0	88,0	388,0	a)
E6 Sluppen-Skovgård, holdeplasser			40,0	47,0	87,0	a)
E6 Sluppen, midlertidige tiltak	20,0	14,0				b)
Udisponert rv-midler				43,0	43,0	
Felleskostnader	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	
Rammeavsetning*	45,1	49,5	49,5	49,5	193,5	
Prosjektutvikling	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	c)
Detaljplanlegging	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	c)
Utbygging	37,1	41,5	41,5	41,5	161,5	c)
Sum Kollektiv infrastruktur	90,4	238,8	264,8	252,8	846,7	
Sum Kollektivtrafikk drift	208,5	208,5	208,5	208,5	833,9	
Sum Kollektiv (ekskl. Metrobuss)	298,9	447,2	473,3	461,2	1680,7	
Sum fordelt tiltaksplan	298,9	447,2	473,2	461,2	1680,7	
Avvik fra tiltaksplan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Bundet	208	208	208	208	834
Delvis bundet	25	175	215	203	619
Ikke bundet	65	63	50	49	228

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 19.

Merknad:

- Rammebevilgning som må konkretiseres. Tiltak på riksveg finansiert av riksvegmidler, oppført som delvis bundet med bakgrunn i at tiltaket som utføres skal ha lokalpolitisk forankring.
- Omforent valg av løsning må avklares.
- Rammeavsetning for tiltak utenfor riksveg, fordelt jevnt over perioden med andel prosjektutvikling 5 %, detaljplanlegging 10 % og utbygging 85 %.

Økonomiske vurderinger kollektivtransport

Midler avsatt til kollektivtiltak er i forslag til handlingsprogram 2020-23 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2). En eventuell økning av driftstilskuddet vil måtte dekkes gjennom udisponert reserve eller omdisponering fra kollektiv infrastruktur.

10. Trafikksikkerhet

Overordnede føringer

I Miljøpakken er det ett mål som direkte omhandler trafikksikkerhet: "Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 %. Nullvisjonen skal være rettesnor." Det er understreket at trygging av skoleveg skal ha høy prioritet. På bakgrunn av dette har planlegging og bygging av fortau og gang- og sykkelveger vært høyt prioritert. I tillegg til å videreføre arbeidet med å skape sikre, trygge og attraktive skoleveger, er intensjonen å prioritere tiltak for å utbedre kjente ulykkespunkt og -strekninger.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-21 gir en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har fått mandat til å lede arbeidet med rullering av den fireårige tiltaksplanen som danner et viktig grunnlag for kommunens og fylkeskommunens handlingsplan.

Trafikksikkerhetsplan for Trondheim for perioden 2012-16 har vært et viktig grunnlag for å kunne prioritere innenfor dette satsingsområdet. Trondheim kommune skal utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan og har startet et arbeid med å analysere trafikkulykker som har skjedd i kommunen den siste tiårsperioden.

Innspill til rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt 57,6 mill. kr i rammeavsetninger innen trafikksikkerhet. Innspill fra partene hvor avklarte planer ennå ikke foreligger, er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 20. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 9: Tiltaksplan trafikksikkerhet 2020-23

Trafikksikkerhet	Bevilget før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Utbedring ulykkespunkt							
Sikring skoleveger		46,6	8,0	10,0		64,6	
Fortau Asbjørnsens gt./Tyholtveien*	38,2	1,0				1,0	
Fortau fv. 6654 Ringvålvegen, Skogly-Hestsjøen*	27,1	1,0				1,0	
Fortau Uglavegen del 2*	10,5	24,6				24,6	
Fortau Hans Finnes gate*	5,1	20,0	3,0			23,0	
Fortau Kong Inges gate	15,0		5,0	10,0		15,0	
Mindre TS-tiltak	10,0	5,0	5,5	5,5	5,5	21,5	
Mindre TS-tiltak / belysning Fv.	5,0	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	
Mindre TS-tiltak / belysning Kv.	5,0	2,5	3,0	3,0	3,0	11,5	
Felleskostnader		2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Rammeavsetning*		11,0	13,0	14,0	19,6	57,6	
Prosjektutvikling		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Detaljplanlegging		2,0	2,0	3,0	3,0	10,0	
Utbygging		8,0	10,0	10,0	15,6	43,6	
Sum Trafikksikkerhet		64,6	28,5	31,5	27,1	151,7	
Sum fordelt tiltaksplan		38,4	38,4	37,4	37,4	151,7	
Awik fra tiltaksplan		-26,2	9,9	5,9	10,3	0,0	a)

Bundet	47	3			50
Delvis bundet	7	13	18	8	45
Ikke bundet	11	13	14	20	58

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 20.

Merknader:

- a) I årsbudsjett 2019 ble det bevilget 53,9 mill. kr mer til trafikksikkerhet enn det som var avsatt i tiltaksplanen samme år. Dette tas igjen med ¼-del i hvert av årene 2020-23.

Økonomiske vurderinger trafikksikkerhet

Midler avsatt til trafikksikkerhet i perioden 2020-23 er i tiltaksplan (tabell 2) redusert på bakgrunn av høyere bevilgning i årsbudsjett 2019. Forslag til handlingsprogram 2020-23 er i samsvar med tiltaksplanen. Fortau under utbygging eller klar for utbygging i 2020 er oppført som bundet prosjekt. Det er spilt inn flere prosjekter enn det vi har ramme for å gjennomføre i handlingsprogrammet. I årsbudsjettet må det foretas prioriteringer på bakgrunn av fremlagte planer. Det kan også vurderes å fordele inndekningen av høyere aktivitet i 2019 over flere år.

11. Sykkel

Overordnede føringer

Bystyret og fylkestinget vedtok våren 2014 Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025 og Retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim. Vedtak knyttet til disse er lagt til grunn for handlingsprogrammet. Disse hovedmålene er vedtatt i sykkelstrategien:

- A) Flere syklistar
- Sykkelandelen skal dobles (til ca. 15 % i 2025)
 - Flere barn, unge og kvinner som sykler
- B) Tryggere å sykle
- Færre skadde syklistar

- Flere syklistar føler seg trygge i trafikken
- C) Enklere å sykle
- Trondheim skal ha et sammenhengende hovednett for sykling
 - God komfort og fremkommelighet for sykkel hele året
 - Flere parkeringsplasser for sykkel

Innspill til rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt 543,1 mill. kr i rammeavsetninger innen sykkel. Innspill fra partene hvor avklarte planer ennå ikke foreligger, er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 21. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 10: Tiltaksplan sykkeltiltak 2020-23

Sykkeltiltak	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Drift av sykkelanlegg	11,5	13,0	15,0	17,0	56,5	
Drift av sykkelanlegg langs kv.*	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0	a)
Drift av sykkelanlegg langs fv.*	5,0	5,0	5,0	5,0	20,0	a)
Forslag til økning drift sykkelanlegg langs kv.*	1,0	2,0	3,5	5,0	11,5	b)
Forslag til økning drift sykkelanlegg langs fv.*	0,5	1,0	1,5	2,0	5,0	b)
Saupstadruta	80,0	40,0			120,0	
Gang- og sykkelbru Bjørndalen*	80,0	40,0			120,0	
Riksvegprosjekt	50,0	5,0	200,0	186,0	441,0	
Rv. 706 Nyhavna - Rotvoll	35,0		200,0	143,0	378,0	c)
E6/rv Klett-Ranheim, tiltak etter GS-inspeksjon	10,0	5,0			15,0	c)
E6 Ranheim-Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon	5,0				5,0	c)
Udisponerte riksvegmidler				43,0	43,0	
Felleskostnader	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	
Rammeavsetning*	54,0	100,0	175,0	214,1	543,1	
Prosjektutvikling	2,0	5,0	5,0	5,0	17,0	d)
Detaljplanlegging	12,0	15,0	20,0	15,0	62,0	d)
Utbygging	40,0	80,0	150,0	194,1	464,1	d)
Sum Sykkeltiltak	198,0	160,5	392,5	419,6	1170,6	
Sum fordelt tiltaksplan	281,9	186,7	376,6	425,5	1270,6	
Avvik fra tiltaksplan	83,9	26,2	-15,9	5,9	100,0	e)

Bundet					
Delvis bundet	143	58	213	56	468
Ikke bundet	56	103	180	364	703

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 21.

Merknader:

- Økt standard vinterdrift, 2019-nivå
- Økt standard vinterdrift ut over 2019-nivå
- Rammebevilgninger som må konkretiseres. Tiltak på riksveg finansiert av riksvegmidler, oppført som delvis bundet med bakgrunn i at tiltaket som utføres skal ha lokalpolitisk forankring.

- d) Rammeavsetning for tiltak utenfor riksveg, fordelt over perioden med andel prosjektutvikling 5 %, detaljplanlegging 10 % og utbygging 85 %. Det er i tidligere årsbudsjett og handlingsprogram satt av betydelige beløp til prosjektutvikling av sykkeltiltak hvor det foreløpig ikke er levert i henhold til bestilling. På bakgrunn av det begrenses rammeavsetning til prosjektutvikling i handlingsprogrammets første år.
- e) Tiltaksplanen for sykkel står oppført med 100 mill. kr lavere enn det som er avsatt i tiltaksplan (tabell 2). Med bakgrunn i akkumulert mindreforbruk innen sykkel og historisk høy ramme, anses det ikke som realistisk at gjeldende tiltaksplan kan oppfylles i perioden.

Økonomiske vurderinger sykkel

Det er avsatt 100 mill. kr mindre til sykkeltiltak i forslag til handlingsprogram 2020-23 enn i tiltaksplan (tabell 2). Det er et betydelig etterslep innen sykkel, og det anses ikke som realistisk at det vil foreligge tilstrekkelig antall byggeklare prosjekter i perioden til å oppfylle tiltaksplanen. Rammeavsetninger til prosjektutvikling er satt relativt lavt i 2020 da det i tidligere årsbudsjett er bevilget midler til et større antall nye forprosjekt som ikke er påbegynt. Dette gjelder spesielt tiltak langs fylkesveg. Det er spilt inn en rekke nye prosjektforslag til handlingsprogrammets rammeavsetninger. I årsbudsjettet må det foretas prioriteringer på bakgrunn av fremlagte planer.

12. Tiltak mot støy

Overordnede føringer

I Miljøpakken inngår mål om støyreduksjon: Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal reduseres med 15 % i 2025 i forhold til 2012.

- Antall personer utsatt for innendørs støynivå over 38 dB skal reduseres med 30 % innen 2025 i forhold til 2012
- Antall personer utsatt for utendørs støynivå ved bolig over 60 dB skal reduseres med 15 % innen 2025 i forhold til 2012
- Det skal også rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved skoler, barnehager og helseinstitusjoner.

I Miljøpakken er det avsatt egne midler for støyskjerming langs eksisterende veger. Handlingsplan mot støy i Trondheim gir grunnlag for prioritering av støyskjermingstiltak. I tillegg er støyskjerming viktig premiss i andre typer tiltak innen kollektiv, gange/sykkel, trafiksikkerhet og større vegprosjekt.

Handlingsplan mot støy i Trondheim 2018-2023 bygger på status for støykartlegging i 2017 for Trondheim og utviklingen av støysituasjonen i byen siste fem år. Dette gir et faglig grunnlag for å planlegge/prosjekttere støyskjermingstiltak langs vegnettet i regi av Miljøpakken.

Kartleggingen viser at støysituasjonen langs vegnettet er forverret siden siste kartlegging i 2012. For vegtrafikk, som er den største støykilden, har antall støyutsatte økt fra 74.000 personer i 2012 til 82.000 i 2017. I størrelsesorden 70 % av økningen er personer som bor i nyoppførte boliger/studentboliger i tråd med fortetningsstrategien. De resterende 30 % kan forklares med at flere bygg er med i beregningen, trafikkøkning og endringer i beregningsverktøyet og matrikelgrunnlaget.

Økning av trafikken på hovedfartsårer vil kunne utløse tiltakspunkt for flere boliger som tidligere er vurdert å komme utenfor kravet om tiltakspunkt (innendørs lydnivå over 42 dB).

Innspill til rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt 73,6 mill. kr i rammeavsetninger innen støy. Innspill fra partene hvor avklarte planer ennå ikke foreligger, er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 22. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 11: Tiltaksplan mot støy 2020-23

Støytiltak	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Felleskostnader	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
Rammeavsetning*	18,0	18,0	18,0	19,6	73,6	
Prosjektutvikling	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Detaljplanlegging	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Utbygging	15,0	15,0	15,0	16,6	61,6	
Sum Støytiltak	19,5	19,5	19,5	21,1	79,6	
Sum fordelt tiltaksplan	23,6	20,0	18,0	18,0	79,6	
Avvik fra tiltaksplan	4,1	0,5	-1,5	-3,1	0,0	a)

Bundet					
Delvis bundet	2	2	2	2	6
Ikke bundet	18	18	18	20	74

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 22.

Merknader:

- a) I årsbudsjett 2019 er det bevilget 10,2 mill. mindre enn avsatt i tiltaksplan, dette er tilført med ¼-del årlig i perioden 2020-23.

Økonomiske vurderinger støy

Det ble i årsbudsjett 2019 avsatt mindre midler enn tiltaksplanen samme år på bakgrunn av manglende innspill. Det er forventet tatt igjen de nærmeste årene. Det er fortsatt lite byggeklare prosjekt og det er derfor foreløpig bare avsatt rammer for virksomheten i perioden 2020-23 som kan disponeres til konkrete tiltak gjennom årsbudsjettet.

13. Gange

Overordnede føringer

Bystyret og Fylkestinget vedtok i april 2012 en egen satsing for å øke andelen gående innenfor Miljøpakken:

"Andelen gående må økes for å nå miljøpakkens mål. Spesielt i sentrumsnære områder må det planlegges tiltak både på investerings- og driftssiden. Tiltakene må legges til rette slik at folk kan gå til og fra arbeid og skolen. Trygghet, trivsel og framkommelighet er stikkord for utforming av gode tiltak for å øke denne transportformens andel."

En gåstrategi for Trondheim ble vedtatt i fylkestinget 15.06.2016 og i bystyret 16.06.16, "Gå mer - kjør mindre". Denne legger hensynet til gåing som premiss ved framtidig byutvikling og ligger til grunn for prioriteringer i handlingsprogrammet.

Gåstrategien prioriterer at det skal være raskt å gå til målpunkt som skoler, senter/lokalsenter, holdeplasser, arbeidsplasskonsentrasjoner, idrettsanlegg og andre fritidsformål. Det vil jobbes parallelt med utbygging og prioritering av flere tiltak innenfor budsjetttrammene i årene framover.

De fleste snarveier er eksisterende som kan oppgraderes uten planbehandling, mens noen nye vil kreve reguleringsplan. Det antas at de viktigste snarveiene vil være utbygd fram til 2030.

I henhold til vedtatt gåstrategi er det behov for planlegging og opparbeidelse av et mer helhetlig gangnett. Det er gjennomført en trafikkanalyse i 2017-18. Som en del av dette defineres et helhetlig gangnett som hovedsakelig binder sammen viktige reisemål. I prioriteringen av strekninger framover vil det tas utgangspunkt i dette gangnettet. Viktige kriterier vil blant annet være strekninger som har dårlig standard, hvor det er store barrierer eller hvor forhold gjør at vinterdrift ikke blir tilfredsstillende. Helhetlig gangnett vil kunne omfatte bygging av fortau samt utbedring og etablering av trapper, ramper og kryss.

For snarveger er det foreslått satt av sekkeposter da dette er mindre omfattende tiltak som sjelden krever regulering. Sekkeposter gir større fleksibilitet i forhold til hurtige endringer i behov og kan være kostnadseffektivt da det gir rom for å etablere snarveger i tilknytning til pågående byggeprosjekter. Det utarbeides prioriteringslister for snarveger som legges fram for Programrådet.

Mindre gåtiltak er andre tiltak som kan gjennomføres uten planarbeid og inkluderer blant annet skilting av snarveier, etablering av belysning m.m. på eksisterende snarveier. Dersom mindre gåtiltak skal finansiere drift av gangveger, er det viktig å spesifisere avgrensningen mellom ordinære driftsoppgaver og hva som inngår i en ekstra satsing. Eventuell drift dekkes fra belønningsmidler eller den delen av Trondheim kommunes tilskudd som er driftsmidler.

Innspill til rammeavsetninger

I fireårsperioden er det avsatt 43,3 mill. kr i rammeavsetninger innen gange. Innspill fra partene hvor avklarte planer ennå ikke foreligger, er omtalt i prosjektarket rammeavsetninger i kap. 23. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2020.

Tabell 12: Tiltaksplan gange 2020-23

Gåtiltak	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Snarveger - planlegging og gjennomføring*	13,5	9,0	9,0	9,0	40,5	
Mindre gåtiltak*	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
Felleskostnader	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	
Rammeavsetning*	10,0	10,5	11,5	11,3	43,3	
Prosjektutvikling	0,5	1,0	1,0	0,5	3,0	
Detaljplanlegging	1,5	1,5	1,5	1,0	5,5	
Utbygging	8,0	8,0	9,0	9,8	34,8	
Sum Gåtiltak	27,5	23,5	24,5	24,3	99,8	
Sum fordelt tiltaksplan	23,0	26,1	26,1	24,6	99,8	
Avvik fra tiltaksplan	-4,5	2,6	1,6	0,3	0,0	
Bundet						
Delvis bundet	3	3	3	3	10	
Ikke bundet	25	21	22	22	90	

*¹⁾ Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 23.

Økonomiske vurderinger gange

Midler avsatt til gange er i forslag til handlingsprogram 2020-23 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2).

14. Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens virksomhet til publikum, politikere og administrasjon, herunder informasjon om fakta, bruk av virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse kampanjer og arrangementer. Drift av nettside inngår.

Mobilitetsrådgivning

Innsatsen rettes mot å påvirke folk til å velge mer miljøvennlige transportformer til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Prøveprosjektet Miljøpakkebedrift gjennomføres i utvalgte bedrifter i 2019-20. Miljøpakkebedrift inkluderer Jobbillett (en rabattert kollektivbillett innenfor sone A), parkeringsrestriksjoner, RVU, elsykkeltesting, sykkel-service, helseforedrag og andre skreddersydde tiltak. Formålet er å teste ut om tiltakene i Miljøpakkebedrift bidrar til å redusere andelen bilreiser og øke andelen kollektivreiser til og fra jobb for arbeidsplasser i Trondheim. Prøveprosjektet finansieres av ubrukte midler tidligere avsatt til mobilitetsrådgivning samt egne midler avsatt i årsbudsjett 2019. Prøveprosjektet vil bli vurdert inkludert i Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24.

Evaluerings og trafikkdata

Posten inkluderer reisevaneundersøkelser i tråd med bymiljøavtalen og byvekstavtalen. Miljøpakken vil i 2019 bli styrket med ett årsverk i forbindelse med økt satsing på innhenting og bearbeiding av trafikkdata.

Tabell 13: Tiltaksplan øvrige tiltak/kostnader 2020-23

Andre kostnader	Bevilget før 2020	2020	2021	2022	2023	2020-2023	Merknad
Informasjon	39,3	5,3	5,3	5,3	5,3	21,3	
Mobilitetsrådgivning	38,5	5,9	5,9	5,9	5,9	23,8	
Evaluerings og trafikkdata		2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	
Innovasjonsprosjekter	1,5	0,5	0,5	1,0	1,0	3,0	
Næringstransport	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Sum Andre kostnader		15,3	15,3	15,8	15,8	62,1	
Sum fordelt tiltaksplan		15,3	15,3	15,8	15,8	62,1	
Avvik fra tiltaksplan							

Bundet						
Delvis bundet		11,3	11,3	11,3	11,3	45,1
Ikke bundet		4,0	4,0	4,5	4,5	17,0

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 24.

15. Samlet vurdering av bindinger og finansieringskilder

Tabell 14: Fordelte kostnader og bindinger

	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Totalt fordelt	1321	1538	1789	1476	6124
herav bundet	817	702	558	208	2287
herav delvis bundet	320	603	933	789	2644
herav ikke bundet	184	232	298	479	1193

Tabellen viser at i periode 2020-23 er omtrent 37 % avsatt til prosjekter som vurderes som bundet, 43 % til prosjekter som vurderes som delvis bundet og 20 % til prosjekter som ikke er bundet. For tiltaksområdene hovedveg, lokal veg, metrobuss og drift av kollektivtrafikk er en stor andel av rammene bundet opp, mens for tiltaksområdene sykkel, gange og støy er en mindre andel av rammene bundet.

Tabell 15: Finansieringskilder 2020-23

(tall i mill. kr)	Rv-midler (post 30)	Bom- penger	Fylkes- midler inkl mva-komp	Kommunale midler inkl mva-komp	Belønnings midler	Statlig invest tilskudd (50/50)	Sum
Hovedveg	481	882	30				1393
Lokal veg		263	22				286
Gatebrukstiltak		26					26
Kollektiv drift		246			588		834
Kollektiv investering	552	211	84				847
Kollektiv metrobuss		345	235	4		591	1175
Sykkeltiltak	441	553	99	32	45		1170
Gåtiltak		49		51			100
Trafikksikkerhet		70	63	19			152
Støytiltak		65	10	5			80
Info/reiserådgivning/annet		15			47		62
= Fordelte kostnader	1474	2725	542	112	680	591	6123
+ Realkostnadsvekst (1% pr år)							136
+ Rentekostnad (5% pr år)							101
a) = Sum							6361
b) Tiltaksplan (tabell 2)							6464
Differanse a) - b)							-103

Fordelingen på finansieringskilder viser hvordan tiltakene i perioden er foreslått finansiert med de føringer som er knyttet til den enkelte finansieringskilde.

Det er fordelt 6123 mill. kr til gjennomføring av tiltak i perioden 2020-23. En forventet realkostnadsvekst på 1 % pr. år (136 mill. kr) utover ordinær prisvekst er ikke fordelt på tiltak, men kommer i tillegg. Dette er en usikkerhetsavsetning som blant annet skal håndtere kostnadsøkning som følge av fremtidige krav ved gjennomføring av veganlegg (miljø- og sikkerhetskrav mm). I perioden 2020-23 vil det bli behov for å foreta låneopptak av bompenger, dette er estimert til å gi en samlet rentekostnad på 101 mill. kr. Samlet gir dette en kostnadsramme på 6361 mill. kr i handlingsprogramperioden. Isolert er dette 103 mill. kr. lavere enn opprinnelig tiltaksplan (6464 mill. kr, tabell 2) og lånebehovet i perioden vil reduseres omtrent tilsvarende.

16. Oppsummering

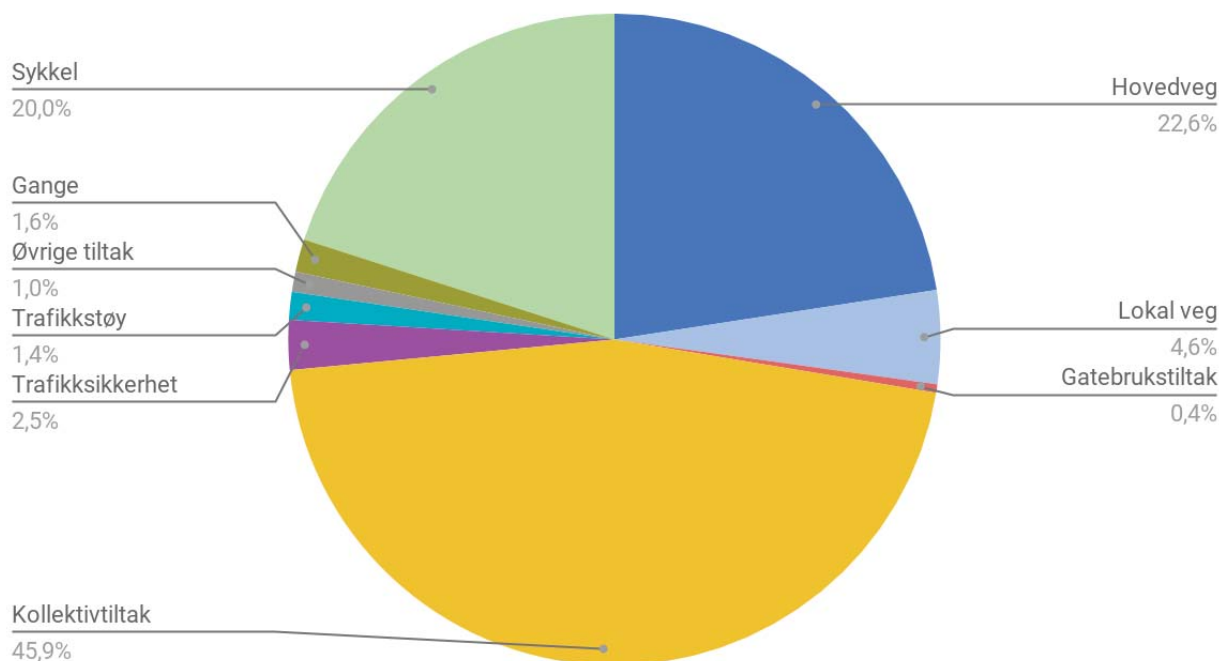
Handlingsprogrammet utarbeides for å avklare omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken i årene 2020-2023. Det synliggjør hvilke oppgaver og prosjekter som skal prioriteres de nærmeste fire årene, og hvordan Miljøpakkens ressurser planlegges disponert. Handlingsprogrammet har isolert sett bare et fireårs perspektiv, men samtidig også konsekvenser for hvilke ressurser som gjenstår for å løse oppgavene senere år.

Forslag til handlingsprogram 2020-23 er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. Det fireårige handlingsprogrammet skal rulleres årlig.

Handlingsprogrammet er utarbeidet på bakgrunn av avklarte inntekter før resultatet av byvekstforhandlingene foreligger. Nye totalrammer vil innarbeides i nytt handlingsprogram for 2020-23 som også vil inkludere innspill fra nye kommuner i byvekstområdet. Miljøpakkens langsiktige fordelingsprofil må opp til diskusjon i forbindelse med revisjon av Miljøpakken etter inngått byvekstavtale. Byvekstavtalen vil tilføre byområdet nye 4,9 mrd. kr fram til 2030. Midlene er i stor grad bundet til konkrete tiltak slik at den udisponerte reserven utvides fra knapt 750 mill. kr til omtrent det dobbelte.

Fordi vi skal utarbeide et nytt handlingsprogram senere i år, blir situasjonen litt spesiell i år. Dette midlertidige programmet blir innspill til statsbudsjettet 2020 og statens arbeid med handlingsprogram 2021. Det blir videre førende for arbeidet med årsbudsjett 2020 og ellers et utgangspunkt for arbeidet med nytt handlingsprogram 2020-23 i høst.

Fordelte midler 2020-23



Hovedveg: 1393 mill. kr

E6 sør ferdigstilles, Nydalsbrua bygges og det blir oppstart på fv. 706 Tanem - Tulluan i planperioden. Byåstunnelen er vedtatt, men ikke finansiert.

Lokal veg: 286 mill. kr

Det er avsatt midler for Brå bru og til egenandel for Metrobuss i Elgeseter gate. Brundalsforbindelsen (del 1: Omkjøringsvegen - Yrkesskolevegen) er vedtatt, men ikke finansiert.

Gatebrukstiltak: 26 mill. kr

Det er foreløpig bare satt av rammer for aktiviteten i planperioden. Forslag til prosjekt spilles inn i årsbudsjettet.

Kollektivtiltak: 2856 mill. kr

Bygging av de fire metrobussprosjektene (1175 mill. kr): Kongens gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Elgeseter gate med restfinansiering av sistnevnte i 2024/25. Tilskudd til drift av kollektivtrafikk (834 mill. kr) er prisjustert og ellers videreført på samme nivå. Det settes av statlige programområdemidler som rammebevilgninger for bygging av kollektivfelt i Okstadbakken. Også øvrige investeringsmidler avsettes i hovedsak som rammebevilgninger som konkretiseres i årsbudsjett.

Trafikksikkerhet: 152 mill. kr

Utbygging av fortau i Uglavegen, Hans Finnes gate og Kong Inges gate, samt mindre avsetninger til mindre trafikksikkerhetstiltak. Ellers avsettes generelle rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett.

Sykkel: 1171 mill. kr

Bygging av gang- og sykkelbru til Bjørndalen og videreføring av ekstra vinterdrift. Det er ellers avsatt statlige programområdemidler som rammebevilgninger til hovedsykkelrute Nyhavna - Rotvoll og andre rammebevilgninger som må avklares i årsbudsjett.

Trafikkstøy: 80 mill. kr

Det avsettes rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett

Gange: 100 mill. kr

Det avsettes rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett

Øvrige tiltak: 62 mill. kr

Midler til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering og trafikkdata, innovasjon og næringstransport avsatt som rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett.

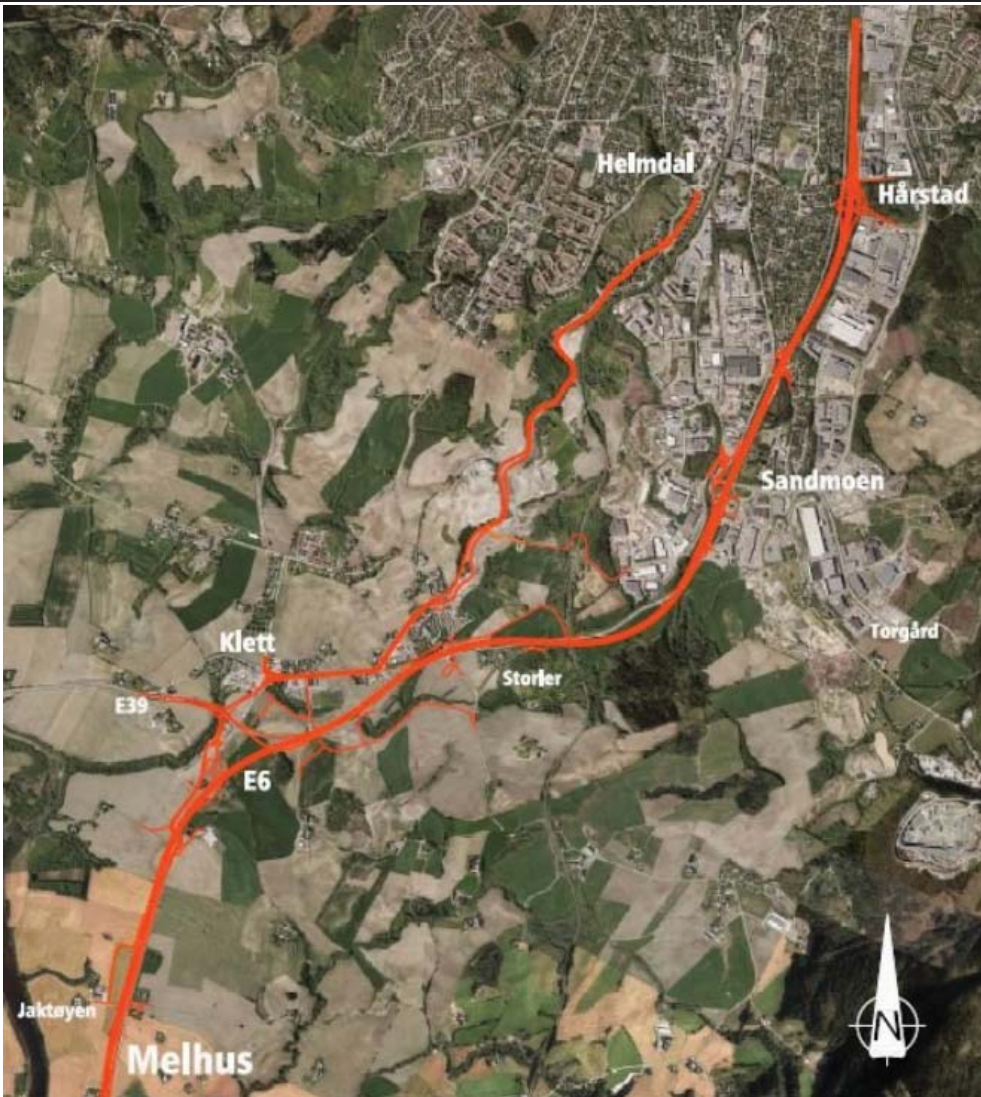
For de tiltaksområder hvor det foreligger uspesifiserte rammeavsetninger (kollektiv, trafikksikkerhet, sykkel, støy og gange), vil økt aktivitet ett år kunne løses med redusert aktivitet senere år (og motsatt). For hovedveger og lokale veger er rammene i fireårsperioden disponert. Her vil prioritering av tiltak det ikke er avsatt midler til i de avklarte finansieringsrammene kreve bruk av udisponert reserve eller omdisponering av midler fra andre tiltaksområder.

Årsbudsjettet vil fastlegge rammene for investeringsbeslutninger. Når prosjektene er vedtatt bygd, legger utbyggingsplanen føringer for disponering av midler i senere års handlingsprogram.

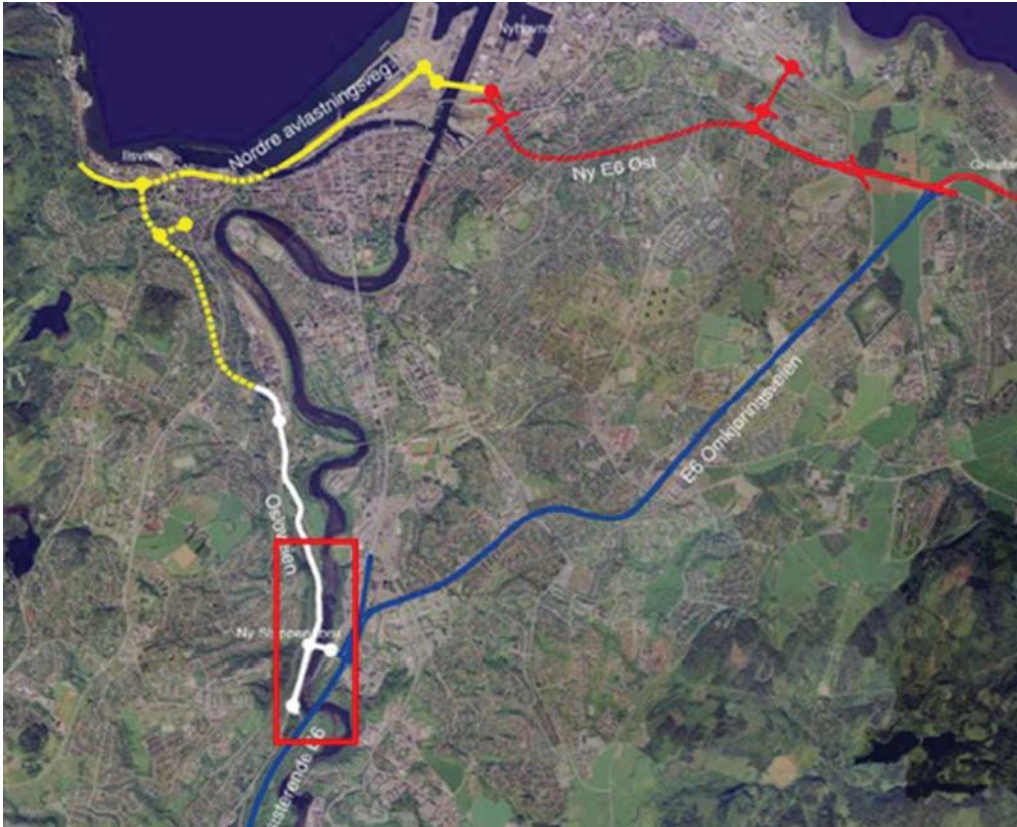
17. Prosjektbeskrivelser hovedveger

Hovedveger

E6 Jaktøya - Sentervegen

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet omfatter bygging av firefelts E6 mellom Jaktøyen i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim. Prosjektet er del av utbedringen av hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus. Offisiell åpning for prosjektet var 4. februar 2019, med trafikkåpning 19. desember 2019. Andre delprosjekt med år for trafikkåpning: E6 Sentervegen - Tonstad (2013), sykkelveg Sentervegen - Tonstad (2015), gang- og sykkelveg i Heimdalsvegen (2015), støyskjerming langs E6 i Okstadbakken (2015) og gang- og sykkelveg Heggstadmoen - Heimdalsvegen (2016).
Kart/bilde	
Kostnad	Styringsramme 2,5 mrd. kr (2015-kr). Restfinansiering i 2020 (220 mill.) og 2021 (126 mill.).
Utbyggings- periode	Utbygging 2016-2019. Restarbeid og slutføring av prosjektet vil pågå i 2020 og 2021.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Tiltaks- beskrivelse	Tiltaket inkluderer ca. 1,4 km ny strekning for Osloveien, ny bru over Nidelva og to nye bruer over Leirelva. Eksisterende Sluppen bru erstattes/utbedres til bruk for gående og syklende. Tiltaket inkluderer også portalområdet for fremtidig tunnel til Byåsen.
Kart/bilde	 Rød ramme viser planområdet som del av hovedvegsystemet rundt Trondheim.
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt 3. desember 2017 (Bystyret sak 181/17).
Kostnad	Vedtatt ramme i Kontaktutvalget (sak 4/18) på 1,1 mrd. (2017- kr). Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er i NTP 2018-2029 prioritert med 800 mill. kr i statlige midler og 300 mill. kr annen finansiering (bompenger). Periodiseringen av statlige midler er 100 mill. kr i 2023 og 700 mill. kr i siste del av planperioden (2024-2029). 300 mill. kr i annen finansiering (bompenger) gjelder i hele planperioden. I Prop. 36 S (2017–2018) åpner Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet. Endelig styringsramme fastsettes av Stortinget etter ekstern kvalitetssikring (KS2).
Utbyggings- periode	Mulig utbyggingsperiode er 2019-2022 (23).

Rammeavsetninger

Innspill til rammeavsetninger	Rammene i fireårsperioden er disponert for hovedveger og det er derfor ikke oppført rammeavsetninger her. Det er spilt inn forslag til et nytt forprosjekt innen hovedveger som foreløpig ikke er avklart.
Mulige tiltak	Mulig tiltak til prosjektutvikling: - Fylkeskommune foreslår et forprosjekt/mulighetsstudie; tunnel Ila - Trolla - Flakk og nybygging/oppgradering av fv. 707 inkl. gang- og sykkelveg fra Flakk - Klett. Fylkestinget i sak 138/18 behandlet framtidsbilder for Miljøpakken. En viktig komponent i framtidens livskraftige byer er å legge utvalgte hovedveier under lokk eller i tunnel, for å la mennesker fylle byarealet oppå bakken.

18. Prosjektbeskrivelser lokale veger

Lokale veger

Fv. 707 Brå bru

Tiltaks- beskrivelse	Bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. Bygging av en ny, sikker og bredere bru, og utretting av krappe kurver vil bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten på stedet. Det er i reguleringsplanen blitt satt krav om at Brå bru skal bygges med gang- og sykkelveg, samt gang- og sykkelveg innenfor planområdet på hver side av brua.
Kart/bilde	
Planstatus	Reguleringsplan ble i mai 2018 lagt ut for offentlig ettersyn og sendt på høring til berørte og naboer.
Kostnad	Tidligere bevilget 3,5 mill. kr til forprosjekt/reguleringsplan og 19 mill. kr i investeringsmidler i 2019. I innspill til handlingsprogram 2020-23 er det lagt til grunn et anslag på 63 mill. kr (2020-kr). Miljøpakkens finansiering av totalcostnaden må avklares.
Utbyggings- periode	2019-20 (2020-21)

Rammeavsetninger

Innspill til rammeavsetninger	Rammene i fireårsperioden er disponert for lokale veger og det er derfor ikke oppført rammeavsetninger her. Det er spilt inn forslag til tiltak innen lokale veger som det ikke er avsatt midler til i avklarte finansieringsrammer.
Mulige tiltak	Mulige tiltak til detaljplanlegging: - Johan Tillers vei del 2; det spilles inn behov for midler til reguleringsplan i 2020. Det ble i årsbudsjett 2018 satt av 1 mill. kr til utredning av Johan Tillers vei 2. Utredningen skal etter planen ferdigstilles innen utgangen av 2019.

19. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

Kollektivtransport

Rammeavsetninger kollektivtransport

Innspill til rammeavsetninger	Rammeavsetninger konkretiseres i årsbudsjettet etter en prioritering foretatt av partene. Det er spilt inn forslag til tiltak som kan vurderes finansiert av rammeavsetninger innen kollektivtransport.
Mulige tiltak	Mulige tiltak til prosjektutvikling: - Signalprioritering (evt. detaljplanlegging eller utbygging avhengig av framdrift) - Traséutbedring (evt. detaljplanlegging eller utbygging avhengig av framdrift) - Oppgradering holdeplasser (evt. detaljplanlegging eller utbygging avhengig av framdrift) - Trafikkavvikling Heimdal sentrum; videre utredning av langsiktige tiltak - Eventuelle konkrete prosjektidéer som resultat av gjennomførte mulighetsstudier på fylkesveg - Fremkommelighetstiltak; fast dekke på kommunale grusveger der det kan bidra til å bedre kollektivtrafikkens fremkommelighet Mulige tiltak til detaljplanlegging: - Ombygging av Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Søbstadringen. Full ombygging av vegen inkludert ny sykkelveg med fortau, prosjektering planlagt i 2020. Prosjektutvikling er ikke ferdigstilt. - Utbygging av ny snuplass og holdeplass på Østmarka. Tidligst mulig oppstart for planlegging og bygging er 2020 med ferdigstillelse i 2021. Tilhørende sjåførfasiliteter finansieres utenom Miljøpakken. Prosjektutvikling er ikke ferdigstilt. - Utbygging av ny snuplass og holdeplass ved Steintrøvegen. Detaljregulert november 2015, ekspropriasjonsprosess pågår. Tidligst mulig oppstart for byggeplanlegging og bygging er 2020 med ferdigstillelse 2021. Tilhørende sjåførfasiliteter finansieres utenom Miljøpakken. Prosjektutvikling er ikke ferdigstilt. - Fv. 6675 Bratsbergvegen, Utleir - Bratsberg, holdeplasser; forprosjekt bestilt i 2018 for å klargjøre behov for oppgraderingstiltak - Fv. 6804 Fossli (Stjørdal), holdeplasser; forprosjekt bestilt i 2018 for å klargjøre behov for oppgraderingstiltak på tre holdeplasser langs fv. 6804 - Fv. 950 Kockhaugvegen - Malvik grense, holdeplasser; forprosjekt bestilt i 2018 for å klargjøre behov for oppgraderingstiltak - Helhetlig løsning Haakon VII's gate; forprosjekt bestilt i 2018 for utredning av alternative løsninger for Metrobuss i Haakon VII's gate og omkringliggende områder Mulige tiltak til utbygging: - Kollektivfelt fv. 6650 Kolstadvegen. Det er satt av 2 mill. til utarbeidelse av byggeplan i 2019, byggestart tidligst 2020.

	- Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé. Det er satt av 2 mill. til utarbeidelse av byggeplan i 2019, byggestart planlagt i 2020. Forutsetter godkjenning fra Vegdirektoratet.
--	--

20. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

Trafikksikkerhet

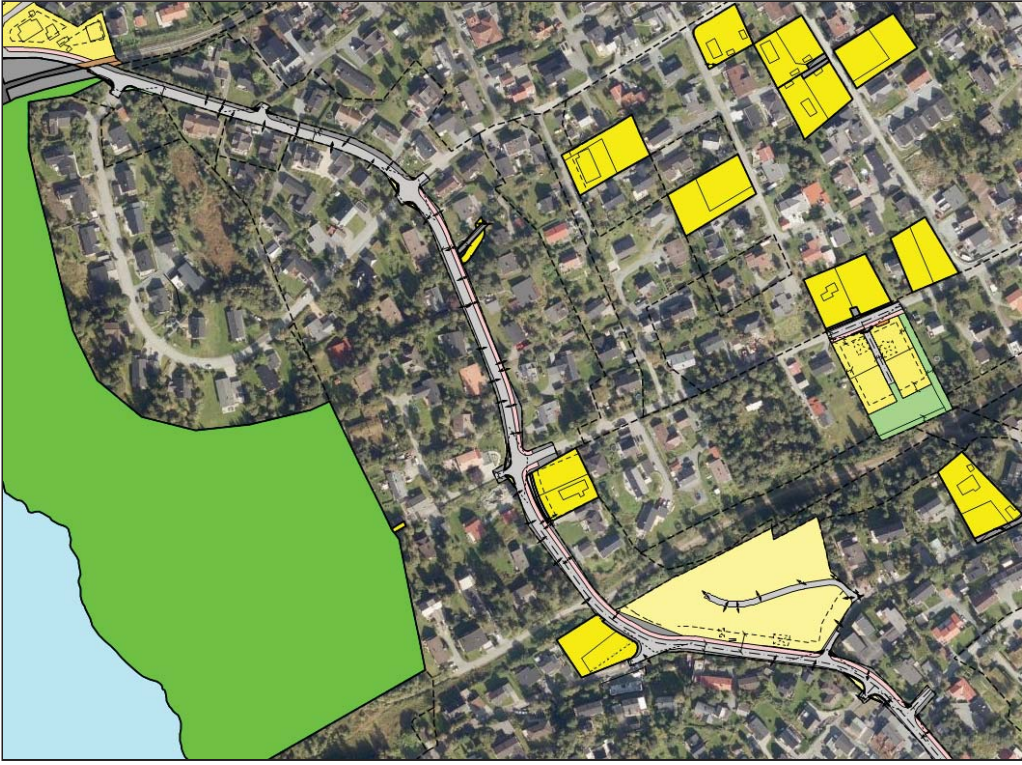
Fortau Asbjørnsens gate/Tyholtveien

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet er etablering av fortau i Asbjørnsens gate og Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate. Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt (bilde). Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate, som skal ferdigstilles i 2020.
Kart/bilde	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2013 og er nå i byggefase.
Kostnad	Vedtatt totalramme er 39,2 mill. kr. Prosjektets totalkostnad antas å øke med 4,8 mill. kr, men det er foreløpig usikkerhet knyttet til entreprisekostnaden for tiltakene i Tyholtveien. Et eventuelt behov for økning i prosjektets totalramme avventes til anbud foreligger og muligheter for kutt er vurdert (jf. PR 95/18). Det er tidligere bevilget 38,2 mill. kr (tom. 2019). Det foreslås å sette av 1 mill. kr i 2020.
Utbyggings- periode	2017-20

Fortau fv. 6654 Ringvålvegen, Skogly - Hestsjøen

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av fortau langs Ringvålvegen, fra Leinbakkan til Hestsjøen, totalt 600 meter. Opprinnelig var strekningen Skogly - Hestsjøen, derav prosjektets navn.
Kart	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2013 og er nå i byggefasen.
Kostnad	Vedtatt totalramme er 28,1 mill. kr. Prosjektets totalkostnad antas å øke med 5 mill. kr, men det er foreløpig usikkerhet knyttet til entreprisekostnaden. Et eventuelt behov for økning i prosjektets totalramme avventes til anbud foreligger og muligheter for kutt er vurdert (jf. PR 95/18). Det er tidligere bevilget 27,1 mill. kr (tom. 2019). Det foreslås å sette av 1 mill. kr i 2020.
Utbyggings- periode	2018-20

Fortau Uglavegen (del 2)

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet er etablering av fortau langs Uglavegen. Miljøpakken har allerede etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen. Det er regulert fortau helt opp til Lianvegen.
Kart/bilde	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2016 og er klart til bygging
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet er anslått til 35,1 mill. kr (Anslag 25.10.2017). 10,5 mill. kr er tidligere bevilget (tom. 2019) og det foreslås 24,6 mill. kr i 2020.
Utbyggings- periode	2019-20

Hans Finnes gate, fortau

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av fortau langs Hans Finnes gate, totalt 680 meter.
Kart	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2016 og grunnnerverv er planlagt i 2019.
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet er anslått til 28,1 (Anslag 05.03.2018). 5,1 mill. kr er tidligere bevilget (tom. 2019) og det foreslås satt av 20 mill. kr i 2020 og 3 mill. kr i 2021.
Utbyggings- periode	2020-21

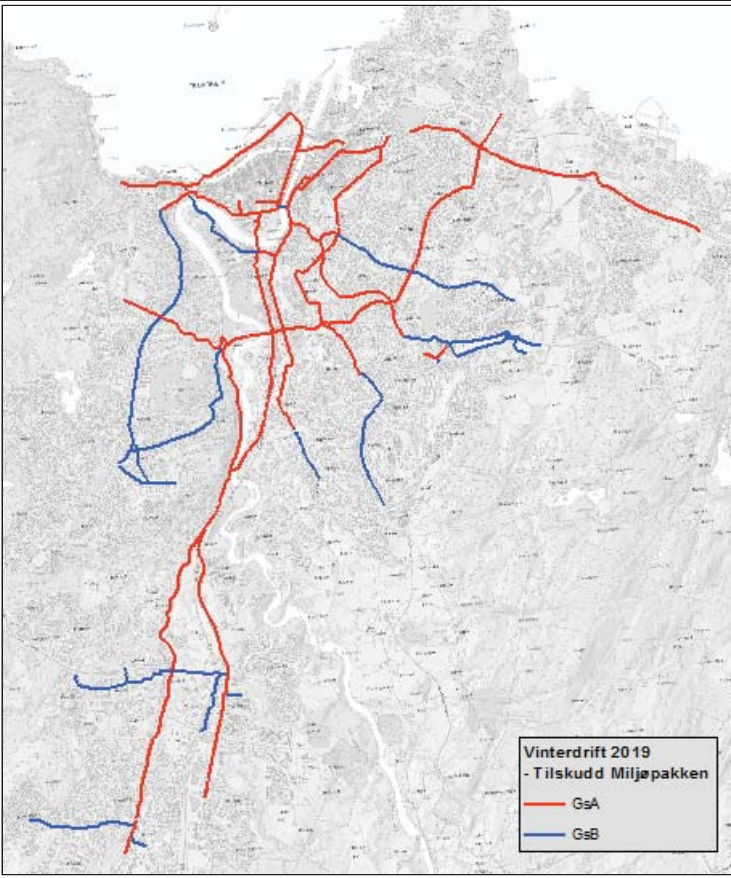
Rammeavsetninger

Innspill til rammeavsetninger	Rammeavsetninger konkretiseres i årsbudsjettet etter en prioritering foretatt av partene. Det er spilt inn forslag til tiltak som kan vurderes finansiert av rammeavsetninger innen trafikksikkerhet.
Mulige tiltak	Mulige tiltak til prosjektutvikling: - Tiltak skoler, innføring av hjertesone ved 4 pilotskoler; midler til befaringer og konkrete tiltak rundt de fire pilotskolene (Charlottenlund, Singsaker, Hallset og Eberg) - Eventuelle konkrete prosjektidéer som resultat av gjennomførte mulighetsstudier på fylkesveg Mulige tiltak til detaljplanlegging: - Fortau og sykkelløsning i Tyholtveien, del 2; prosjektering og grunnnerverv gjenstår før bygging kan påbegynnes (tidligst 2021), eventuelt delfinansiering med sykkel - Fv. 707 Berg - Høstadkorsen; midler til regulering av GS-veg avsatt i 2018, behov for midler til byggeplan - Fv. 841 Ringvålvegen, strekningen Tunellvegen - Lundåsen; midler til regulering av GS-veg avsatt i 2017, behov for midler til byggeplan - Fv. 6664 Eberg - Persaunet; midler til utredning og prioritering av aktuelle tiltak langs Kong Øysteins veg (strekningen Eberg - Persaunet) avsatt i 2018 - Fv. 6658 Utleirvegen/Othilienborgvegen/Steindalsvegen; midler til forprosjekt for å avklare løsning når det gjelder kryssutbedring avsatt i 2018 - Fv. 6658 Utleirvegen Tors veg; midler til forprosjekt for avklaring av kryssutbedring avsatt i 2017 - Fv. 6666 Eidsvolls gate - Jonsvannsveien; midler til utredning av alternative løsninger for kryssutbedring for myke trafikanter avsatt i 2017 (bevilgning fra TS og sykkel) Mulige tiltak til utbygging: - Fortau Gammellina/Magasinsvegen; midler avsatt til prosjektering i 2019, byggestart planlagt 2021

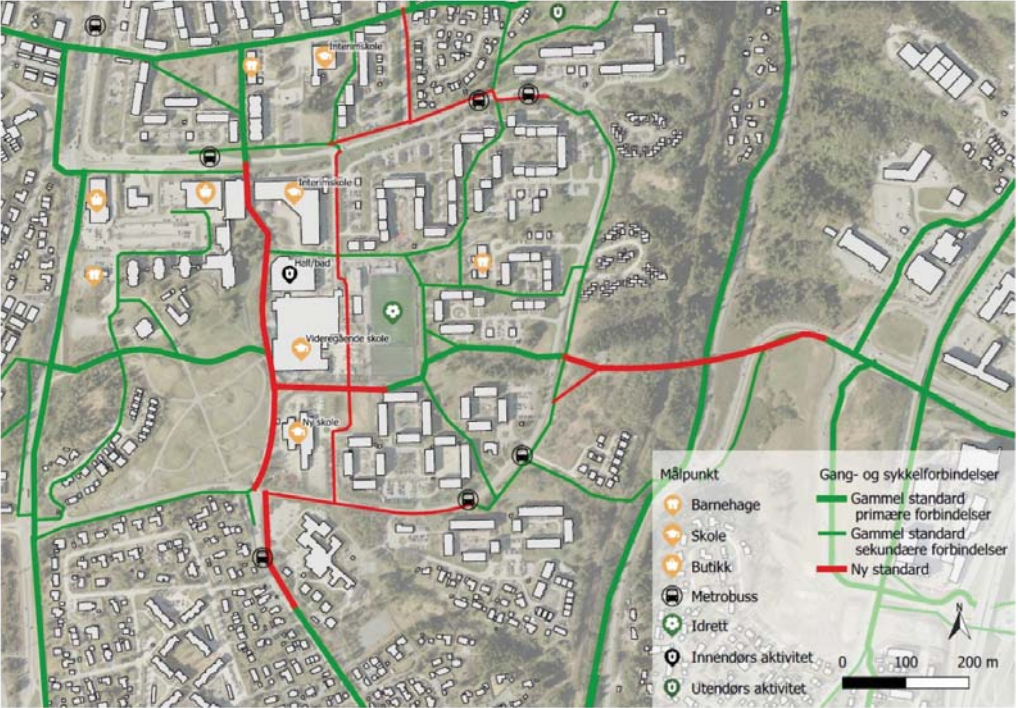
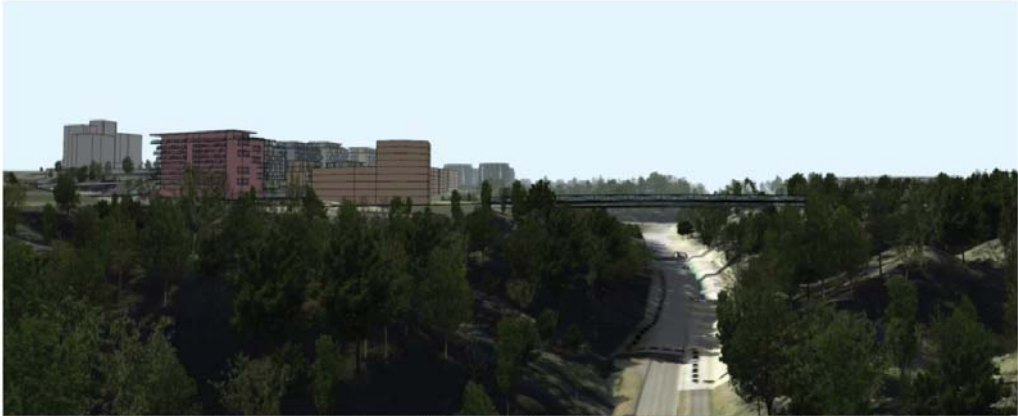
21. Prosjektbeskrivelser sykkel

Sykkel

Forsterket vinterdrift: sykkelanlegg langs kommunal veg/fylkesveg

Tiltaks- beskrivelse	Et viktig grep for å få flere til å sykle hele året er innsatsen på vinterdriften. Vinteren 2015/16 testet man ut nye driftsstandarder på ca. 50 km av hovednettet. Lengden på nettet som Miljøpakken yter tilskudd til har økt hvert år siden, og er for 2019/2020 planlagt å være ca. 72 km. I tillegg sørger Statens vegvesen for 41 km med høy driftsstandard. Innføring av Metrobuss fra august 2019 gjør at drift av sykkelnett knyttet til en del av holdeplassene prioriteres. Det planlegges med utvidelser hvert år framover.
Kart/bilde	 Vinterdrift 2019 - Tilskudd Miljøpakken - GsA - GsB <i>Prioritert hovednett med høy klasse vinterdrift 2018/2019 finansiert av Miljøpakken. Statlige strekninger med høy driftsstandard kommer i tillegg.</i>
Planstatus	Tiltaket krever ikke regulering.
Kostnad	Det foreslås at tilskuddet økes fra 10 mill. i 2019 til 11,5 mill. i 2020. De foreslåtte økningene fordeler seg på kommunal veg 1 mill. og fylkesveg 0,5 mill. Kommunale strekninger som prioriteres inkluderer østlige deler av Ranheimsruta, Laderuta og Stavne-St. Olavs. Langs fylkesveg vurderes forlengelse og økt standard.
Utbyggings- periode	Vinterhalvåret

Gang- og sykkelbru Bjørndalen

Tiltaks- beskrivelse	Søbstad og Tiller er to store bydeler i Trondheim med til sammen ca. 25 000 innbyggere. Allerede på 1990-tallet ble det utredet muligheter for å koble de to bydelene tettere sammen for myke trafikanter med en gang- og sykkelbru over Bjørndalen. Planen legger til rette for å bygge ca. 180 meter bru og ca. 270 meter tilhørende gang- og sykkelveger. Strekningen vil inngå i hovednettet for sykkel.
Kart/bilde	 Kart som viser dagens gang- og sykkeltilbud i område (Trondheim kommune). Røde linjer er tilbud som er nylig bygget, under bygging eller planlagt bygget innen 2021. Grønne linjer er eksisterende tilbud med eldre standard.  3D-illustrasjon som viser broa over Bjørndalen sett fra nord. (modeller fra pågående planarbeid innenfor tre planområder på Rosten).
Planstatus	Detaljregulering vedtatt av bystyret 22. november 2018.
Kostnad	Tidligere bevilget 6 mill. til planlegging, geoteknikk og regulering. Kostnadsoverslag for bygging av bru med tilførselsveier et beregnet til 110 mill. (23.8.2018). Å utvide bredden på broa til 5,5 m, slik at en oppnår tryggere vinterdrift samt lik bredde som på tilførselsveiene på Saupstad- og Tillersiden (3 + 2,5) er anslått å medføre en kostnadsøkning på ca. 10 mill. Totalt 120 mill., hvorav 80 mill. i 2020.
Utbygging	2020-21

Rammeavsetninger

Innspill til rammeavsetninger	Rammeavsetninger konkretiseres i årsbudsjettet etter en prioritering foretatt av partene. Det er spilt inn forslag til en rekke prosjekter som kan vurderes finansiert av rammeavsetninger innen sykkel.
Mulige tiltak	Mulige tiltak til prosjektutvikling: - Sykkeltiltak ny gatebruksplan, Midtbyen; utrede løsningsvalg for ulike typer gater i Midtbyen - Trygg rundkjøring i Olav Kyrres gate, Heimdalsruta; rundkjøringen oppleves som utrygg for syklende og det gjennomføres et forprosjekt for å se på forbedringer for å øke opplevd trygghet - Tverrforbindelse Hallset/Byåsen - Tempe/Sluppen; etablering av ny GS-forbindelse mellom boligområder og arbeidsplasser for ca. 30.000 personer - Trygge og attraktive underganger; lage forslag til tiltaksplan for underganger langs hovednettet for sykkel - Punkttiltak sykkel; tiltak etter sykkelveginspeksjon på fylkesveg og kommunal veg gjennomført i 2018/19. Midler til prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging av prioriterte tiltak, avhengig av omfang og framdrift for de ulike tiltakene. Det finnes tilgjengelige midler fra tidligere års bevilgninger til punkttiltak. - Sykkelparkering offentlig rom (sekkepost) - Kryssløsning Stavne bru øst/Trondheimsporten, Heimdals-/Tyholtruta - Ny bru vest for Elgeseter bru (Sverres gate - Ragnhilds gate), Heimdalsruta - Kystadlia, Selsbakkruta - Roald Amundsens vei, Sverresborgruta - Mauritz Hansens gate, Øyaruta - Strandveien (strekning mellom Stiklestadveien og Nordtvedts gate), Laderuta; forlengelse av sykkelveg med fortau fra Stiklestadveien - Sykkelinspeksjon fylkesveg - Eventuelle konkrete prosjektidéer som resultat av gjennomførte mulighetsstudier på fylkesveg Mulige tiltak til detaljplanlegging: - Lillegårdsbakken - Dybdahls veg, Jonsvannsruta; utredning av alternative tiltak som er foreslått i forprosjektet for å etablere et trygt tilbud for syklende mellom Eidsvolls gate og Dybdahls veg. - Tyholtveien del 2, Tyholtruta; evt. delbidrag til TS-tiltak - Saupstad, Saupstadruta; utbedring av sykkeltilbudet i og gjennom Saupstad basert på forslag til tiltak i forbindelse med "Områdeløft Saupstad". - GS-bru Nidelva-Nidarø, Øyaruta; forprosjekt gjennomføres i 2019 - GS-bru nedre Elvehavn, Rute øst; forprosjekt gjennomføres i 2019 - Utvidelse av Verftsbrua, Rute øst - Ravnkloa GS-bru, Midtbyen; forprosjekt gjennomføres i 2019 - Sykkeltilbud Elvepromenaden, Nidelvruta - Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim; inngår som en delstrekning av en sykkelekspressveg fra Trondheim sentrum og østover mot Malvik. - Fv. 950 Reppekrysset - Være; behov for midler til byggeplan i 2020 innenfor rammeavsetning tiltak riksveg

- Sykkelekspressveg Lilleby - Leangen; etablering av sykkelekspressveg på nordsiden av jernbanen mellom Lilleby og Leangbrua.
- Sykkelparkering offentlig rom (tiltak gjennomgått prosjektutvikling)
- Ombygging Bakklandet, Klæburuta
- Sykkelveg forbi Siemens, Klæburuta; behov for å avklare om tiltaket inngår i Knutepunkt Sluppen eller om det opprettes som eget prosjekt innen sykkel
- Sykkelveg Sorgenfriveien, Klæburuta
- Sykkelkryss Tempe, Heimdalsruta
- Granåsvegen, Brøsetruta
- Fv. 6650 Byåsveien nedre del, kortsiktige tiltak; forslag til forbedringstiltak i tilknytning til rundkjøringen nederst i Byåsveien ble bestilt i 2018

Mulige tiltak til utbygging:

- Forsterket vedlikeholdet av sykkelanlegg langs kommunal veg. Tiltaket inkluderer hovedsakelig ekstra oppmerking av sykkelanlegg om våren. Enighet om tiltaket ved lokalpolitisk behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2019.
- Sykkelparkering offentlig rom (tiltak gjennomgått detaljplanlegging)

22. Prosjektbeskrivelser støy

Tiltak mot støy

Rammeavsetninger

Innspill til rammeavsetninger	Rammeavsetninger konkretiseres i årsbudsjettet etter en prioritering foretatt av partene. Det er spilt inn forslag til tiltak som kan vurderes finansiert av rammeavsetninger innen tiltak mot støy. Tiltakene tar utgangspunkt i handlingsplan mot støy 2018-23 og inkluderer tiltak både langs kommunal veg, fylkesveg og riksveg.
Mulige tiltak	Mulige tiltak til prosjektutvikling: - Tiltak i henhold til forurensningsforskriften - Støyskjerming av Majorstuen barnehage - Tiltak for skoler, barnehager, boliger og institusjoner utsatt for utendørs støy (det ble satt av 0,5 mill. kr til dette formålet i 2019) - Tiltak for boliger med innendørs støy mellom 38 db og 42 db (det ble satt av 0,2 mill. kr til dette formålet i 2019) - Eventuelle konkrete prosjektidéer som resultat av gjennomførte mulighetsstudier på fylkesveg Mulige tiltak til detaljplanlegging: - Tiltak fra avsnitt over som har fullført prosjektutvikling - Lokal skjerming av uteareal for støyutsatte boliger (Utleirvegen, Singsakerringen og Byåsvegen er prioritert). Det er tidligere avsatt midler til detaljplanlegging for de tre prioriterte strekningene, evt. behov for restfinansiering. Midler til detaljplanlegging forutsetter at prosjektutvikling er gjennomført. Utredning Utleirvegen forventes ferdigstilt våren 2019. - Områdeskjermer prioriterte strekninger (Byåsvegen fra Breidablikkv. og sørover, Utleirvegen, andre strekninger langs fv., samt rehabilitering av gamle skjermmer), forutsetter at prosjektutvikling er gjennomført Mulige tiltak til utbygging: - Lokal skjerming av uteareal for støyutsatte boliger (Utleirvegen, Singsakerringen, Byåsvegen), forutsetter ferdig byggeplan. Det er tidligere avsatt midler til bygging for de tre prioriterte strekningene, evt. behov for restfinansiering. - Kong Øysteins veg (del 1 og 2)

23. Prosjektbeskrivelser gange

Gange

Snarveier- planlegging og gjennomføring (sekkepost)	
Tiltaks- beskrivelse	Gågruppa har kartlagt ca. 500 eksisterende snarveier/tråkk. I starten ble 60 av disse vurdert som interessante å oppgradere. En god del av disse er nå bygd ut. Gågruppa får stadig innspill til nye snarveier som bør prioriteres og oppgraderes. Det er også registrert en rekke snarveier til både metrobussholdeplasser og andre kollektivholdeplasser gjennom et ferdigstilt og et pågående prosjekt. Siden oppstart av satsingen er ca. 30 snarveier ferdig oppgradert og ca. 15 nye snarveier skal bygges i løpet av 2019. I handlingsprogramperioden 2020-23 er mellom 40-50 nye snarveier tenkt oppgradert. Snarveier som blir prioritert er de som har størst potensiale for økt gåing.
Kart/bilde	 Bjørndalen (foto: Knut Opeide)  Bispehaugen (foto: Knut Opeide)
Planstatus	Oppgradering av eksisterende snarveier krever sjelden reguleringsplanprosess
Kostnad	Det foreslås å sette av 40,5 mill. kr i handlingsprogramperioden til planlegging og gjennomføring, hvorav 13,5 mill. kr i 2020.
Utbyggings- periode	2020-23

Mindre gåtiltak (sekkepost)

Tiltaks- beskrivelse	Tiltakene her er enkle tiltak for gående som ikke krever reguleringsplan, ofte strakstiltak etter innspill fra etatene eller publikum. Denne posten har tidligere blitt brukt til: - Skilting av snarveier - Innkjøp av telleutstyr - Enkel oppgradering av snarveier utført av bydrift - Etablering av belysning på eksisterende snarveier - Snarveitrapp - Mindre del av fortau Midler ønskes disponert til følgende formål som er i tråd med gåstrategien: - Enkle snarveier som oppgraderes av Bydrift - Belysning av snarveier og underganger - Varmekabler i bratte bakker og trapper - Håndløpere, ledelinjer og andre punkttiltak - Skilting og oppmerking - Møblering og beplantning for å skape attraktive gangforbindelser - Nye innovative, funksjonelle og estetiske løsninger som fremmer gange - Ekstra drifting av snarveier som ikke dekkes av kompensasjonsmodellen. På tidligere budsjett har det vært en egen post for drift. Det er mer hensiktsmessig å putte denne posten inn under mindre gåtiltak fordi det varierer om det er behov for årlige driftsmidler.
Kart/bilde	 Belysning Kjærlighetsstien (foto: Knut Opeide)  Snarveiskilt (foto: Knut Opeide)
Kostnad	Det foreslås å sette av 1,5 mill. kr årlig, totalt 6,0 mill. kr i handlingsprogramperioden.
Utbyggings- periode	2020-23

Rammeavsetninger gange

Innspill til rammeavsetninger	Rammeavsetninger konkretiseres i årsbudsjettet etter en prioritering foretatt av partene. Det er spilt inn forslag til flere prosjekter som kan vurderes finansiert av rammeavsetninger innen gange. Det jobbes med prosjektutvikling for flere av tiltakene som foreløpig ikke er lagt fram for Programrådet for prioritering.
Mulige tiltak	Fortau Alette Beyers veg: Alette Beyers veg har i dag tosidig sommerfortau. Målet med prosjektet er å bygge et fullverdig fortau på vestsiden av vegen. Strekningen er en viktig skolevei. Tiltaket vil sannsynligvis ikke kreve reguleringsplan, men dette vil avklares i forprosjektfasen som avsluttes våren 2019. Fortau Havstadvegen: Tiltaket innebærer etablering av brøytbart fortau langs Havstadvegens sørside (langs idrettsanlegget til Astor). Dagens fortau er smalt og store deler består av grus med nedslitt kantstein. I dag blir det ikke brøytet her. Havstadvegen er sentral forbindelse til metrobusstasjon Havstadvegen i Byåsveien. Forprosjekt ferdigstilles våren 2019. Tiltaket vil sannsynligvis ikke kreve reguleringsplan, men mulig behov for dispensasjon. Fortau Lundvegen: Lundvegen er hovedatkomst til hele Lundåsen og har ikke fortaustilbud. Prosjektet innebærer etablering av fortau eller g/s- veg langs vegens østside. Lundvegen blir en viktig forbindelse til to endeholdeplasser for Metrobuss, ny butikk mm. Forprosjekt avsluttes tidlig vår 2019 og behovet for ny reguleringsplan er under vurdering. Fortau Kristianstensbakken: Kristianstensbakken utgjør en viktig gangrute inn mot sentrum med et høyt antall gående og syklende både til/fra sentrum, til Gløshaugen og Singsaker skole. Prosjektet omfatter etablering av fortau langs vegens sørside. Strekningen som prosjektet omfatter mangler fortau og er spesielt dårlig for gående på vinterstid. Det er gjennomført forprosjekt og geoteknisk vurdering av tiltaket, og reguleringsplanarbeid planlegges i 2019. Fortau Ringvålveien: Fortau langs Ringvålvegen fra Kongsvegen til metrobusstasjon Åsheim skole. Ringvålvegen har i dag kun ensidig tilbud med g/s-veg på sørsiden av vegen. Tiltaket krever regulering. Alle tiltak beskrevet overfor inngår i kategorien helhetlig gangnett. Med unntak av fortau i Kristianstensbakken er dette tiltak som omtales i rapporten "Gangforbindelser til Metrobusstasjoner" som ble politisk behandlet i 2017. Innenfor rammeavsetningen til prosjektutvikling vil det foretas en prioritering av nye tiltak innen helhetlig gangnett.

24. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder

Øvrige innsatsområder

Mobilitetsrådgivning

Tiltaks- beskrivelse	Mobilitetsrådgivning rettet mot arbeids-, skole- og fritidsreiser. Arbeidsreiser: Utvalgte bedrifter med gratis eller rimelig bilparkering får tilbud om mobilitetsrådgivning. I tilbudet inngår lån av elsykler, sykkelservice og miljøvennlig til jobb-kampanjer. Noen bedrifter får også teste t:kort gratis gjennom samarbeid med AtB. Fra august 2019 vil fem til ti bedrifter delta i prøveprosjektet Miljøpakkebedrift. Disse vil få tilbud om et rabattert "Jobbillet" som inkluderer bysykkel, tog og buss i sone A. Bedriftene som deltar må innføre parkeringsrestriksjoner eller stramme inn eksisterende parkeringsrestriksjoner. Hvis prosjektet er vellykket blir det muligens utvidet fra 2021. Skolereiser: Skoler med høy andel kjørte barn får tilbud om mobilitetsrådgivning. Tilbudet til skolene omhandler i stor grad trafikkopplæring av de yngste elevene samt gå- og sykkelaksjoner. Det samarbeides også med FAU og oppfordres til trafikkaksjoner. Fritidsreiser og aksjoner: Mobilitetsrådgiverne arrangerer Vintersyklistens dag, Europeisk mobilitetsuke og sykkelservice. I tillegg deles det ut sykkellykter og brodder. Mobilitetsrådgiverne er også ansvarlige for tagging av budskap på asfalt, og låner ut sykkelstativer til kulturarrangementer.
Kart/bilde	
Kostnad	Det foreslås å sette av 6,2 mill. kr i 2020. Dette finansierer fire stillinger samt driftskostnader. Oppstart av Miljøpakkebedrift vil bli finansiert av restmidler og egne avsatte midler i 2019. Hvis Miljøpakkebedrift videreføres vil det bli behov for økte rammer.

Innovasjonsprosjekter

Tiltaks- beskrivelse	Innovasjon er et nyere satsingsområde innenfor Miljøpakken. Forslag til tiltak må konkretiseres nærmere i forbindelse med årsbudsjettet som grunnlag for prioritering. Det er spilt inn forslag til nye tiltak til prosjektutvikling: - Fylkeskommunen foreslår et prøveprosjekt for å utrede modernisering av Gråkallbanen ved å se på mulig innføring av selvkjørende transportmidler. Bakgrunn er fylkestingets behandling og vedtak sak 138/18. - Trondheim kommune foreslår midler avsatt til støyskjemingsløsninger, innovative prosjekt, klimatiltak - solceller på skjerm, annen type utforming av bygningsmasse og skjerming.
-------------------------	---