Vår dato
20.9.2019

MØTEINNKALLING

Velkommen til møte i Kontaktutvalget - styringsgruppen for videre arbeid med Miljøpakken etter byvekstavtalen

Dato og tid: **Torsdag 26.9.2019, kl. 10:00 – 14:00**

Sted: **Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim**

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Gunnar Krogstad, Melhus kommune
Ivar Vigdenes, Stjørdal kommune
Bernt Ole Ravlum, Malvik kommune
Frank Jensen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
http://miljopakken.no/
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Anne Kathrine Slungård, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

Ny 1/19 Trafikkutvikling (Sek)

Ny 2/19 Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB)

Ny 3/19 Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)

Ny 4/19 Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)

Ny 5/19 Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)

Ny 6/19 Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)

Ny 7/19 Årsrapport 2018, halvårsrapport 2019 (Sek)

Ny 8/19 Status for infrastrukturtiltak Metrobuss (Sek)

Ny 9/19 Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen (Spilsberg)

Ny 10/19 Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (TK)

Ny 11/19 Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)

Ny 12/19 Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Ny 13/19 Informasjon om Miljøpakken i media

Eventuelt

Møtereferat: Referat fra møte 19. juni er godkjent og lagt ut på hjemmesiden

Orienteringer:

Ny organisering

- Byvekstavtalen for Miljøpakken ble inngått 25.06.19 mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen gjelder perioden 2019-2029.
- Kontaktutvalget er utvidet med fire fullverdige medlemmer: Ordførerne i Stjørdal, Malvik og Melhus, samt Fylkesmannen i Trøndelag. Staten representeres ellers av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, hvorav Statens vegvesen leder arbeidet i Kontaktutvalget.

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner at prosjektrammen for Isdamvegen økes med 3 mill kr som finansieres med bruk av udisponerte bompenger avsatt til trafikksikkerhet.
- Fra midler avsatt til sykkelparkering i Midtbyen i 2019 benyttes:
  - 525 tusen kr til detaljplanlegging av sykkelhotell på Leüthenhaven
  - 230 tusen kr til utvikling av en app-løsning for sykkelhotell
  - 350 tusen kr til et prøveprosjekt med sykkelskap
- Godkjenner tildeling av 2,9 mill. kr til planlegging av gang-/sykkelbru over E6 i Nedre Melhus. Finansieres med ledige sykkelmidler i 2019 og spilles inn for refinansiering med programområdemidler i statsbudsjett 2021
- Omdisponerer av ubrukte planmidler avsatt til punkttiltak sykkel i 2017:
  - Byggeplan for sykkelveg med fortau langs Risvollan HVS (0,5 mill kr)
  - Byggeplan sykkelveg med fortau Jonsvannsv. på Dragvoll (0,5 mill kr)

Prosessen for arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram

- Midlertidig handlingsprogram 2020 ble vedtatt av Bystyret i Trondheim 13.06.19 og av Fylkesutvalget 18.06.10. Programmet er sammen med innspill fra Malvik, Melhus og Stjørdal retningsgivende for arbeidet med årsbudsjett 2020 og innspill til statens arbeid med handlingsprogram for 2021.
- Forslag til årsbudsjett 2020 kommer til behandling i Kontaktutvalget 23. oktober med sikte på politisk behandling i Bystyre og Fylkesting i løpet av året.
- Byvekstavtalen for Trondheimsområdet, som ble undertegnet 25. juni, er sammen med midlertidig handlingsprogram og innspill fra nabokommunene førende for arbeid med nytt handlingsprogram.
- Nytt handlingsprogram 2020 – 2023 kommer til behandling i Kontaktutvalget 6. desember og går deretter på høring før behandling i Fylkesting og Bystyre februar/mars 2020.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad ny sak 1/19: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikk:
Det var 1,2 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i august. Dette gir en samlet vekst hittil i år på 1,6 %. Kravet til nullvekst i bymiljøavtalen er ivaretatt grunnet nedgang i trafikken tidligere år.

Det har vært vekst på riksvegnettet og ellers noe nedgang over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover (17,6 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet, men samlet sett er det en vekst på 6,5 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 35 % siden i fjor og utgjorde 12,9 % av totaltrafikken i august.

Kollektivtrafikk:
Ved utgangen av juli var det en akkumulert vekst i trafikken på bussrutene i Trondheim/Klæbu på 3,7 % sammenlignet med i fjor. Trikken hadde en vekst på 5,4 % og bussrutene mellom Malvik og Melhus 9,1 %.

Fra nytt rutetilbud ble satt i drift i august skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim foregå i bussdørene ved hjelp av kamera. Det vil fortsatt ta noe tid før disse tellerne er operative, og resultatene vil av flere grunner ikke være sammenlignbare med tidligere tellinger.

I påvente av nytt tellesystem kan omsetning og billettstatistikk gi en indikasjon på utviklingen. Resultatene kan tyde på at trafikken har gått noe ned, men det er vanskelig å fastslå ut fra bare en måned.

Gang/sykkeltrafikk
Vi har ikke nye tall for fotgjengere og syklister. Det arbeides med forbedre rapporteringsrutinene, og vi regner med å ha nye tall til neste møte. Nærmere oversikt over trafikkutviklingen i vedlegg Ny sak 1-19.

Forslag til konklusjon.
Tas til etterretning

Ad ny sak 2/19: Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB**)**

AtB vurderer at omleggingen har godt som planlagt og at den har vært vellykket, tatt i betraktning omfang av endring.

Som forventet ble det utfordringer med ikke ferdigstilt infrastruktur, systemer, feilkjøring/kvalitetsfeil og informasjon til publikum om alle endringene.
Av mer uventede utfordringer nevnes; lite fungerende overganger-/ korrespondanser utenfor rushtimene til nabokommuner, feil på bussdører, manglende strøm på metrostasjoner, sjåføropplæring og fremkommelighet i sentrum som de vesentligste.

Fokus og status er at det jobbes for å bedre nevnte forhold, både mot andre etater/veieiere, systemleverandører og operatørselskap. I forhold til nabokommuner er det opprettet dialog og gjort avbøtende tiltak og dette fortsetter.

Det er planlagt en rutejustering i januar 2020 som vil omfatte de forhold som AtB rekker å ruteplanlegge til 01.11.2019. Tiltakene oversendes da selskapene for driftsplanlegging.

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Ad sak 3/19: Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)

Bystyret og Fylkestinget ba i Bystyresak 44/18 og Fylkestingssak 61/18 om en nærmere vurdering av Miljøpakkens organisering. Det pekes på følgende:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av Miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes.

Etter at vedtakene ble fattet, har staten inngått en byvekstavtale med fylkeskommunen og et utvidet antall kommuner i Trondheimsområdet. Styringssystemet er fastlagt i avtalens kapittel 9, men det er behov for å konkretisere dette noe nærmere.

En sak som omhandler aller sider ved Miljøpakkens organisering ville blitt svært omfattende. Vi har her begrenset oppgaven til å omtale de endringene av betydning som berører problemstillingene reist ovenfor, samt konkretisere byvekstavtalens formelle styringssystem nærmere (vedlegg ny sak 3-19).

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. Handlingsprogram og årsbudsjett er videreutviklet for å tydeliggjøre både bindinger, partenes forpliktelser og rammer for bruken av Miljøpakkens midler. Bestillingsrutiner er forbedret. Det stilles tydeligere krav til dokumentasjon for prioritering av ressurser, men det er fortsatt behov for ytterligere rutiner for å sikre oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med å innføre rutiner som gir partene og sekretariatet bedre oversikt over økonomien.

Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Ytterligere avklaring av styringsorganenes mandater framgår av forslag til vedtak.

Forslag til konklusjon:

1. For byvekstavtalens styringssystem foreslås det følgende konkretiseringer:

- *Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner pr prosjekt, og 50 millioner kroner samlet i budsjettåret. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk. Dette er å tolke som periodisering, dvs. uten å påvirke den totale fordelingen av midler til de ulike tiltaksområdene i handlingsprogrammets 4-årsperiode.*
- *Medlemmene i Programrådet har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor hvert av programområdene med en ramme på inntil 15 millioner kroner pr prosjekt. (Overstiges dette beløpet lages innstilling til Kontaktutvalget). Dette gjelder i saker uten prinsipiell eller politisk karakter.*
- *Programrådet består av 8 administrative ledere (4 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen). Partene kan i tillegg ta med seg 1 person hver som bisitter (eksempelvis Miljøpakke-kontaktpersonen). Ved behov i spesielle saker, kan partene ta med seg andre fagfolk som bisittere.*
- *Programrådets rolle som styre for arbeidet i Gateprosjektene fortsetter som før. De nye partene stemmer ikke i saker som omhandler gateprosjektene (Elgeseter gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate).*
- *I Arbeidsutvalget, nedsatt av Programrådet, stiller i utgangspunktet partenes Miljøpakke-kontaktperson.*
- *Når det gjelder sekretariatets fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsramme oppad til 2 mill kr, må saker av prinsipiell og politisk karakter løftes til Programrådet.*

2. Sekretariatets vurdering av de politiske vedtakene i Bystyre og Fylkesting om Miljøpakkens organisering tas til etterretning.

3. Det anbefales at det jobbes videre med følgende tema/problemstillinger:
   a. Hva vil partene med Miljøpakken? Herunder vurdere ulike samarbeidsformer for å sikre best mulig måloppnåelse i tråd med avtalen.
   b. Retningslinjer for samarbeid og beslutninger
   c. Behov for temagruppene?
   d. Rammer for bruk av fellesressurser i Miljøpakken

Ad sak 4/19: Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)

Vegdirektoratet oversendte før sommeren nye retningslinjer for porteføljestyrte bompakker (vedlegg ny sak 4-19). Hensikten er å etablere en strammere praksis for porteføljestyring for å sikre at det er samsvar mellom prosjektene i porteføljen og forventede inntekter. Presiseringen er spesielt rettet mot vegpakker og bypakker, herunder byvekstavtaler og gjelder ikke for standard strekningsvise bompengeprosjekter.

Kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme, og forlenget innkrevingsperiode er derfor ikke aktuelt virkemiddel i pakkene. Muligheten for å heve gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingstiden med inntil fem år faller bort. Endringene skal gjelde alle pakker som skal legges fram for Stortinget, herunder reforhandling av byvekstavtaler. Dagens bompengesatser i byer med inngått byvekstavtale (slik som Miljøpakken) er å betrakte som et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnadsreduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom kostnader og inntekter benyttes til å senke bompengenivået.

Ved behandling av Miljøpakkens trinn 3, Prop. 36 S (2017-2018), er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst for bomstasjonene i Miljøpakken på 8 kr per passering. Dette gir noe høyere inntekt enn dagens takster. Statens vegvesen er gitt fullmakt til å behandle søknad fra bomselskapet om justering av grunntakstene i tråd med fastsatt gjennomsnittstakst. Forslaget må være forankret hos fylkeskommunen og garantist før Statens vegvesen kan fatte vedtak.

Slik sett vil det være rom for å heve inntektene i bomsystemet gjennom å innføre betaling for elbil uten at en av den grunn må redusere takstene for kjøretøy med fossilt drivstoff nå. Dette betinger tilslutning fra de samme lokale myndigheter som var med å fatte det vedtak som ligger til grunn for Prop. 36 S, dvs. Trøndelag fylkeskommune og Trondheim bystyre.

Forslag til konklusjon:
Tas til etterretning.

Ad ny sak 5/19: Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)

Statsministeren la 23. august fram et forslag til forlik som er akseptert av de fire regjeringspartiene (vedlegg ny sak 5a-19). Relevante punkter for Miljøpakken:

<u>Byvekstavtalen mellom staten og Trondheimsområdet ligger fast</u>
Regjeringas bompengeforlik inneholder temaer som Trondheimsområdet inviteres til å ta stilling til. Det er opp til lokale parter å si ja til tilbudene.

<u>Økt statlig bidrag i 50/50-ordningen</u>
Staten tilbyr kommunene å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. Forutsetningen er at halvparten av tilskuddsøkningen øremerkes reduserte bompenger og halvparten går til bedre kollektivtilbud (etter lokal prioritering). Statens bidrag opprettholdes selv om kostnadene i den samlede prosjektporteføljen reduseres og kan dermed utgjøre mer en 66 %. Forutsetningen for utbetaling er at nullvekstmålet nås.

Vi vil først få en avklaring av bompengeforlikets betydning for størrelsen på det statlige bidraget etter behandlingen av statsbudsjettet. Men slik sekretariatet tolker forliket, vil det for Miljøpakkens del bety 544 mill. kr mer i statlig investeringstilskudd til Metrobuss. 272 mill. kr av disse går til redusert egenandel, og 272 mill. kr går til reduserte bominntekter. Sistnevnte utgjør 27,2 mill. kr/år, dvs. ca. 4 % av bominntektene. Det er ikke foretatt takstjustering i tråd med konsumprisindeks etter vedtak i Stortinget i mars 2018. I perioden mars 2018 til juli 2019 er konsumprisindeksen steget med 3,8 %. Reduksjonen i bompenger betyr at

bomtakstene kan holdes uforandret. Alternativt kan takstene i tråd med konsumprisindeksen snart økes med 4 % samtidig som bompengebelastningen reduseres på annet vis.

Mulighet for å innføre tretimes-regel på ettermiddag
Regjeringen stiller seg positiv til at timesregelen i bompengefinansierte bypakker kan utvides til en tretimes-regel for bompasseringer på ettermiddagen. En slik regel vil bare bli innført dersom lokal myndigheter initierer og vedtar det, og det er rom innenfor den økonomiske ramma i pakken. Det må også vurderes ny sak for Stortinget dersom det er lokalpolitisk ønske om en endring.

Miljøpakken har en annen struktur enn de andre bomprosjektene og består av 7 ulike snitt. Besparelsene vil av den grunn bli mindre og er også vanskelig å anslå presist. Beste anslag er per i dag en reduksjon i inntektene på i størrelsesorden 6-9 %. Dette er mer enn ovennevnte reduksjon på 4 %.

Bidrag til reduserte billettpriser for kollektivtrafikk
Staten tilbyr 300 mill. kr årlig til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene. Trondheim vil få tilbud om en del av dette, men fordelingen mellom byene er ikke kjent. Den vil framgå av forslag til statsbudsjett for 2020.

Prognosen for AtBs trafikkinntekter i Stor-Trondheim i 2020 ligger per nå på 485 mill. kr. Ut fra det vil et statlig tilskudd på for eksempel 30 mill. kr/år kunne erstatte 6 % av trafikkinntektene og 50 mill. kr/år om lag 10 %. Lavere takster gir normalt også litt mer trafikk og trafikkinntekter uten at det i dagens situasjon utløser vesentlig høyere kostnader. Det skyldes at dagens kapasitet er dimensjonert ut fra at den med 2,5 % årlig trafikkvekst skal kunne holde ut anbudsperioden. Det kan være aktuelt med en utvidelse av kapasiteten midtveis i perioden dersom trafikkveksten blir høyere og viljen til finansiering er til stede.

Før vi kjenner størrelsen på tilskuddet, er det vanskelig å gi noe nærmere avklaring av hva dette vil kunne bety for takstene. Tilskuddet vil trolig kompensere for den normale takstøkning som vanligvis gjennomføres etter årsskiftet 2019/20 og kanskje også gi et lite bidrag til reduksjon av dagens takster.

Større fleksibilitet i bruk av statlige midler
Regjeringa vil i forslag til statsbudsjett for 2020 foreslå grep for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalen foreslås samlet i en felles post.

Det ligger allerede inne en formulering i gjeldende byvekstavtale om at dersom det åpnes for en utvidet tolkning for bruken av programområdemidlene, så vil den også være gjeldende for vår avtale.

Programområdemidlene utgjør 3,686 mrd. kr og er den største enkeltposten i avtalen. Økt fleksibilitet er svært viktig fordi fleksibiliteten både kan bidra til at midlene benyttes til prosjekter med større nytte og fordi bruken av midlene på lokale hovedruter kan erstatte bruken av bompenger.

Belønningsmidlene utgjør 2,724 mrd. kr og er den nest største posten i byvekst-avtalen. Belønningsmidlene har allerede en fri bruk, og vi vet ikke om bruken kan bli begrenset om disse to statlige finansieringsmidlene samles i en felles post.

20 % egenandel for investering på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett
Regjeringens bompengeforlik forutsetter en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % for investeringer på kommunale og fylkeskommunale prosjekt i nye bypakker. Metrobussprosjektet skal holdes utenfor beregningen. Utformingen skal utredes nærmere, og kravene vil ikke omfatte Miljøpakken (jf. svar på spørsmål til Samferdselsministeren fra Lars Haltbrekken i vedlegg ny sak 5b-19).

Alle lokale parter i Miljøpakken har allerede forpliktet seg til bidra med en egenandel i vår byvekstavtale. Bidraget er sannsynligvis ikke særlig forskjellig fra det nivået som staten skisserer, men det vet vi først når egenandelsordningen er nærmere avklart.

Andre forhold
Det foreslås at statens styringssystem for avtalene gjennomgås med sikte på å etablere en fornuftig insentivstruktur for å holde kostnadene ved statlige prosjekter nede, og for å begrense omfanget av statlige prosjekter for å holde bompengepresset på et akseptabelt nivå.

Gjenstående statlige prosjekter i Miljøpakken omfatter først og fremst Nydalsbrua, programområdemidler til kollektiv og sykkel og eventuelle tiltak for å bedre kapasiteten gjennom rundkjøring på Klett.

Regjeringen gjør også oppmerksom på at det tas sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på redusert utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, framkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019.

Det vises også til utløsning av opsjoner for bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger i togpakke 2 Nord med SJ, som eksempel på bruk av 250 mill. kr bevilget til bedret kollektivtrafikk, fortrinnsvis utenfor de store byene.

Prosess for videre arbeid:
De økonomiske konsekvensene av bompengeforliket for Miljøpakken er langt på veg avklart. Statlige bevilgninger til reduksjon av kollektivtakstene og bruksområde for programområdemidler vil foreligge i forslag til statsbudsjett 7.10.

Lokalt må vi ta stilling til om det er ønskelig å benytte seg av statens tilbud og eventuelt til innhold i en utvidelse av avtalen. Her skisseres forslag til en prosess for avklaring av dette i løpet året:

- Kontaktuvalget gir føringer for utarbeidelse av et forslag til innhold i tilleggsavtale 26.9.2019
- Formannskap og fylkesutvalg behandler forslag til innhold i tilleggsavtale 22.10.2019
- Behandling i Kontaktutvalget 23.10.2019 (med eventuell samordning av politiske vedtak etter fullmakt)
- Søknad sendes staten innen 5.11.2019

- Eventuelle avklaringsmøter med staten i november 2019
- Politisk behandling av tilleggsavtale i Fylkesting og Bystyre når staten har akseptert avtalen.

Forslag til konklusjon:
Kontaktutvalget ber om at det utarbeides et forslag til innhold i en tilleggsavtale til byvekstavtalen. Forslaget fremmes for snarlig politisk behandling i Fylkesutvalg og Formannskap.

Ad ny sak 6/19: Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)

Handlingsprogrammene inneholder planer for tiltak og rammer for finansiering av aktiviteten i Miljøpakken de nærmeste fire årene. Arbeidet skal også synliggjøre hvordan aktiviteten disse årene bidrar til å følge opp byvekstavtalen og hvilke konsekvenser disponeringen av ressursene i programperioden har for senere aktivitet.

Staten la til grunn at vi lokalt måtte være omforente om bruken av de midlene som var i Miljøpakken før byvekstforhandlingene startet. Fylkestinget og bystyret behandlet derfor sommeren 2018 en utbyggingsplan basert på kjente inntekter fram til 2019. Det var krav om at lånebehovet skulle ligge innenfor gjeldende garantiramme på 1 mrd. kr og at det skulle la seg nedbetale innen utløpet av 2029. Planen viste bl.a. forskuttering av Nydalsbrua og var innspill til statsbudsjett 2029.

Planen inneholder omforente rammer for disponeringen av det meste av Miljøpakkens inntekter. I tillegg var det en uspesifisert reserve på 1,2 mrd. kr som partene ville ta stilling til senere. Reserven ble bl.a. som følge av endrede forutsetninger i ordningen med momsrefusjon til Metrobuss og utvidede rammer for tiltak på lokalveg i årsbudsjett 2019, redusert til ca. 750 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalen er Miljøpakken tilført ca. 5,1 mrd. kr. Disse midlene er i stor grad bundet, enten til tiltak på riksveg, tiltak i nabokommunene eller som egenandel til utvidede tiltak for Metrobuss. Den udisponerte rammen har etter byvekstavtalen økt til i størrelsesorden 1,75 mrd. kr.

Regjeringens bompengeforlik inneholder tilbud om ekstra midler på gitte premisser. (Jf. ny sak 5-19). Denne finansieringen kan utvide rammen for utbyggingsplanen dersom det er enighet om å takke ja til tilbudet. Hvor mye er ikke avklart, men det kan ligge i størrelsesorden 600 – 800 mill. kr.

Bystyret har lagt følgende føringer for arbeidet med en ny handlingsprogram etter byvekstavtalen (Jf. sak 90/19):

- Rammene for kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak opprettholdes og i tillegg økonomisk rom for å bygge de tidligere vedtatte veg-prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg.
- Arbeide videre med planer for Søbstadvegen og Håkon VIIs gate slik at disse kan vurderes i handlingsprogrammet ved senere revisjoner
- Ber om en sak om konsekvensene av å innføre avgift for elbil i Miljøpakkens bomstasjoner
- Åpner for at strakstiltak på Klett kan finansieres ved omdisponering av investeringsmidler fra andre vegprosjekt

Fylkesutvalget har også bedt om at konsekvensene av å innføre avgift på elbil belyses, men ikke gitt andre føringer for arbeidet med nytt handlingsprogram. Fylkesadministrasjonen har i innspill til arbeidet med årsbudsjettet for 2020 bedt om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk økes mer enn det som fra før er avtalt mellom partene. Her bes det også om midler til oppstart av planlegging av nytt vegprosjekt: Tunnel Ila – Trolla – Flakk.

I tillegg gir Stortingets vedtatte styringsramme for Nydalsbrua med tilknytninger behov for å tilføre dette prosjektet 80 mill. kr mer enn det som tidligere har vært avsatt (Jf. ny sak 12-19).

Forslag til konklusjon:
Kontaktutvalget ber om at det fremmes en sak for politisk avklaring av bruken av udisponerte midler i en langsiktig utbyggingsplan. Saken skal belyse muligheter og konsekvenser av bompengeforliket og de politiske og administrative innspillene foran.

Ad ny sak 7/19: Årsrapport 2018 og halvårsrapport 2019

Årsrapport 2018 (vedlegg ny 7a-19)

Det er i 2018 vedtatt brukt 1,534 mrd. kr og bevilget (tildelt) 1,442 mrd. kr. 1,535 mrd. kr er regnskapsført brukt. Nesten halvparten (49 %) er brukt på hovedveger, i hovedsak E6 sør. 34 % er benyttet til kollektivtiltak (hvorav mer enn halvparten til Metrobuss), 6 % til lokale veger og 5 % til sykkeltiltak.

I arbeidet med årsrapport 2018 er det nå også foretatt en gjennomgang av tidligere regnskap for prosjekter regnskapsført i Trondheim kommune og Statens vegvesen. Dette gir oversikt over ubrukte midler fra tidligere bevilgninger. Rapportering fra fylkeskommunen mangler, men vil bli forsøkt innarbeidet i årsrapport for 2019. Foreløpig er regnskap her satt lik tildeling.

Det er regnskapsført 6,6 mrd. kr i årene 2009 – 2018. Halvparten er finansiert med bompenger, 40 % med statlige midler og resterende 10 % med lokale midler.

Etterslepet er redusert med om lag 150 mill kr og restbeholdningen ved utgangen

av året er om lag 565 mill kr. Av dette utgjør bompengene 209 mill kr, mens bomselskapets likviditet er 23 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak ulik periodisering der bomselskapet regnskapsfører utestående fordringer på et senere tidspunkt enn Miljøpakken.

Halvårsrapport 2019 (vedlegg ny 7b-19)

Det er regnskapsført 735 mill. kr innen utgangen av juli i år. Dette utgjør 49 % av den vedtatte årsrammen på 1,51 mrd. kr. Det forventes ikke behov for låneopptak i 2019 ut fra gjeldende prognose for bominntekter og opptrekk av bompenger.

46 % er benyttet til kollektivtrafikk (ekskl. driftstilskudd). Det meste av dette er Metrobusstiltak. 27 % er brukt til hovedveger, for det meste E6 sør, 9 % til sykkel, 6 % til støytiltak og 5 % til trafikksikkerhetstiltak.

Forslag til konklusjon:
Kontaktutvalget godkjenner årsrapport 2018 og halvårsrapporten for 2019

Ad ny sak 8/19: Status for infrastrukturtiltak Metrobuss (Sek)

Alle stasjoner er i bruk unntatt Håkon VIIs gt øst, alle knutepunkter unntatt Tiller og alle strekningstiltak er tatt i bruk unntatt Østre Rosten.

Oppkobling av validatorer (for periodekort) og sanntidsskjermer har vært utfordrende og pågår fortsatt med høy prioritet. Oppstart av tre tiltak (strekningstiltak i Mellomvegen og stasjoner på Dragvoll og i Biskop Sigurds gate) holdes foreløpig igjen som økonomisk sikkerhet. Bygging på Tiller vil foregå i hele høst, mens etterarbeid på de øvrige anleggene ferdigstilles til oktober.

Økonomien holder seg innenfor budsjettrammen og usikkerheten er betydelig mindre nå etter hvert som de fleste anleggene er ferdige. Men det er fortsatt litt usikkerhet på Tiller og Østre Rosten. I henhold til de siste prognosene gjenstår ca 20 mill. kr av sikkerhetsavsetningen. Nærmere informasjon i vedlegg ny sak 8-19.

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Ad ny sak 9/19: Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen (Spilsberg)

Det foreligger snart grunnlag for en politisk sak om løsningsvalg i Kongens gate. Dette fremmes for formannskap og fylkesutvalg i løpet av høsten. Intensjonen er oppstart neste år, men det er noe usikkert.

For Elgeseter gate vil det ta noe mer tid. Her forventes det at en sak for politisk avklaring av hvilke løsninger vi går videre med fremmes over nyttår.

Arbeidet i Olav Tryggvasons gate er satt på vent i påvente av erfaringene fra prøveprosjektet.

I Innherredsvegen er prinsippløsningen for østre del (øst for Bassengbakken) avklart, og det foreligger nå et grunnlag for å velge ambisjons- og styringsmål

for videre planlegging (vedlegg ny sak 9-19). Programrådet ønsker som styringsgruppe å få Kontaktutvalgets synspunkter før saken sendes videre til politisk behandling.

Den veiledende rammen for Innherredsvegen har vært 433 mill. kr. Det foreligger imidlertid ingen nyere vurdering av hvordan ressursene bør fordeles mellom de fire gateprosjektene. Gateprosjektene har ulik framdrift. Det er spørsmål om vi kan fremme østre del av Innherredsvegen til politisk behandling nå før behovet for midler i de øvrige gatene foreligger på tilsvarende nivå, og eventuelt hvilket styringsmål som foreslås lagt til grunn.

Det anbefales benyttet mest midler i Innherredsvegen på strekningen øst for Bassengbakken hvor mulighetene og behovet for forbedring er størst. Strekningen mellom Bassengbakken og Bakke bru har bedre bæreevne og mulighet for enklere tiltak. Her skisseres tre ulike alternativ for gatas østre del:

- «God» standard (322 mill. kr)
- «Meget enkel» standard (277 mill. kr)
- «Balansert» standard (290 mill. kr)

Alternativene viser tre ambisjonsnivå hvor forskjellene i hovedsak ligger over bakken. Variasjonene er ikke særlig store siden de største kostnadskomponentene ligger under bakken. Programrådet stilte spørsmål om det også burde være et fjerde alternativ med høyere kostnad.

Forslag til konklusjon:
I henhold til drøftinger i møtet

Ad ny sak 10/19: Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (SVV)

Formannskapet (sak 56/19) og fylkesutvalget (sak 89/19) har bedt om at det søkes til Statens vegvesen om å få slå på signalanleggene i Olav Tryggvasons gate på nytt. Ved en misforståelse var denne søknaden ikke blitt sendt. Det har gått lang tiden siden vedtaket ble fattet og det vil fortsatt ta noe tid før søknaden behandles i Vegdirektoratet. Det er i denne forbindelse stilt spørsmål om hvordan regelverket fungerer for prøveprosjekt.

Etterspurte opplysninger om trafikksituasjonen er nå hentet inn gjennom fotgjengertelling i gangfeltet ved Krambugata. Søknaden vil bli sendt til Trondheim kommune og Politiet for uttalelse fredag 27.09.19. Deretter følger vanlig saksgang via Statens vegvesen videre til Vegdirektoratet for godkjenning.

Statens vegvesen orienterer i møtet.

Forslag til konklusjon:
I henhold til drøftinger i møte

Ad ny sak 11/19: Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)

Kontaktutvalget behandlet sak om framkommelighetsproblemer i rundkjøringen på Klett i siste møte. Vegvesenet skisserte her ulike avbøtende tiltak på kort, mellomlang og lang sikt.

Aktuelle avbøtende tiltak på kort sikt:

- Sette opp "fare for kø"-skilt
- Vurdere å flytte startpunkt for 100 km/t fartsgrense sørover på E6, til etter avkjøringsrampa til rundkjøringen
- Vurdere lysregulering av trafikken fra Melhus til rundkjøringen

På mellomlang sikt:

- Bygge om rundkjøringen med to parallelle vestgående kjørefelt inn, og gjennom, rundkjøringen samt filterfelt for å lede høyresvingende trafikk utenfor rundkjøringen.

På lang sikt:

- Etablere planfri kryssing. Vegvesenet vil bl.a. vurderer en enklere løsning for toplanskryss ved å føre rampen fra E6 over rundkjøringen. Løsning med toplanskryss vil være et åpenbart innspill i nåværende og eventuelt kommende NTP-prosesser.

Kontaktutvalget ba vegvesenet legge fram konkrete forslag til tiltak for å løse trafikkproblemene på Klett til dagens møte. Forslagene skal være tilstrekkelig utredet og kostnadsberegnet til å foreta retningsvalg mht løsning. Vegvesenet ble også bedt om å svare ut kronikk i Adresseavisen 19. juni.

Kostnader er ikke avklart, men vegvesenet presenterer alternative løsninger i møtet.

Forslag til konklusjon:
I henhold til drøftinger i møte.

Ad sak ny 12/19: Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Saken ble behandlet av Kontaktutvalget i forrige møte. Det forelå på det tidspunktet ulike syn på hvorvidt den styringsrammen som Stortinget vedtok medførte økt behov for midler fra Miljøpakken. Kontaktutvalget ba programrådet avklare dette.

Prosjektet Rv 706 Nydalsbrua ble behandlet i Stortinget 20.06.19 for finansieringsbeslutning og fastsetting av styringsramme. Stortinget vedtok en styringsramme på 1220 mill. (2019-kr). Styringsrammen skal inneholde alle kostnader til prosjektering, grunnerverv og utbygging. Dette er 45 mill. kr høyere enn prosjektrammen i NTP 2018-29, men inkluderer en tilpasning til Byåstunnelen som er forutsatt finansiert av midler til Byåstunnelen.

Det er i tillegg brukt 85,2 mill. kr over planleggingsrammen i perioden 2011-2018 som er holdt utenfor styringsrammen. Av dette er 80,1 mill. kr bompenger via Miljøpakken. 5,1 mill. kr finansieres av statlige planleggingsmidler. Det betyr at det er behov for å øke finansieringen fra Miljøpakken med 80,1 mill. kr. Dette spilles inn som forslag til nytt handlingsprogram for 2020-2023.

Forslag til konklusjon
Tas til orientering

Ad sak ny 13/19: Informasjon om Miljøpakken i media

Statens vegvesen orienterer

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Eventuelt

Vedlegg ny sak 1-19

Trafikkutvikling status per august 2019

Oppsummering

Notatet gjennomgår i korte trekk status for trafikkutviklingen så langt i 2019. Hovedtrekkene er noe vekst i biltrafikk, særlig knyttet til E6 sør. Antall som reiser kollektivt øker frem til juli. I påvente av nytt tellesystem måles kollektivtrafikken i Trondheimsområdet fra august på salg og omsetning. Per utgangen av august er omsetningen fra billettsalg høyere enn i 2018. Det er i dette notatet ikke utarbeidet noen nye trafikktall for syklende og gående.

1. Biltrafikk

1.1 Generelt

Det var 1,16 % trafikkvekst gjennom Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på Ranheim i august. Dette gir en samlet akkumulert trafikkvekst på 1,59 % ved utgangen av august 2019. Uten bomstasjonen på Ranheim er veksten i Miljøpakkens bommer 1,54 %. Åpningen av E6 sør har gitt trafikkvekst. Uten bomstasjonene på Klett og Ranheim er veksten 0,11 %. En nærmere omtale av utviklingen på Klett er gitt i avsnitt 1.2.

I bomsnittene rundt omkjøringsvegen og på Byåsen er det i perioden januar til august 2019 en reduksjon i antall passeringer sammenlignet med samme periode i 2018. Reduksjonen er på henholdsvis -0,59 % og -2,54 %. Trafikken på Tonstad øker med 4 % i perioden, og trafikken gjennom bomstasjonene i området Sluppen/Nidelven øker med 1,2 %.

Av passeringene i bomringen så langt i 2019 er 88 % små biler, 6 % store biler og 6 % av passeringene er kategorisert som ukjent klasse. Andelen elbiler utgjør ved utgangen av august 12,9 % av alle passeringer. Antall passeringer med elbil fra januar til august 2019 var 8,43 millioner. Dette er 34,5 % høyere enn etter samme periode i 2018, hvor 6,27 millioner elbiler passerte gjennom bomstasjonene.

En oppsummering av den akkumulerte biltrafikken per august vist i tabell 1.

Nøkkeltall biltrafikk (jan-aug)	Endring per august 2019
Miljøpakken med Ranheim	1,59 %
Miljøpakken uten Ranheim	1,56 %
Miljøpakken uten Klett og Ranheim	0,11 %
	Andel per august
Elbilandel (av alle passeringer)	12,9 %

Tabell 1 Nøkkeltall biltrafikk per august 2019

1.2 Litt nærmere om situasjonen på Klett

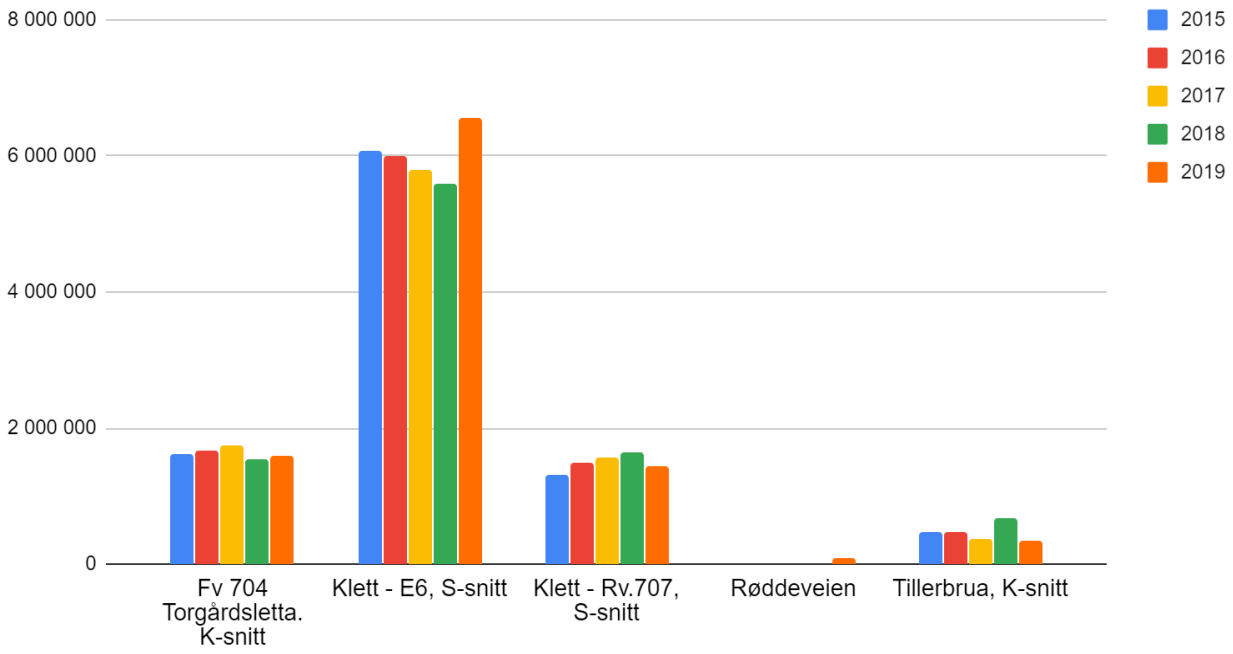
Åpning av E6 sør i desember 2018 resulterte i økt trafikk. Antall passeringer gjennom bomstasjonen på E6 Klett er 17 % høyere per august 2019 sammenlignet med situasjonen per august 2018. Etter åpning av E6 sør velger flere å kjøre E6 fremfor alternative veier sørover. Derfor må veksten på E6 sørover sees i sammenheng med de omkringliggende bomstasjonene. Ser vi samlet på alle bomstasjonene på Klett, er trafikkveksten 12 %. Hvis vi i tillegg tar med bompasseringer i Klæbu, er veksten 6,5 %.

Tallene er oppsummert i tabell 2 og figur 1 under, som viser antall passeringer tilbake til 2015.

	Passeringer perioden januar-august					
Stasjon	2015	2016	2017	2018	2019	Endring 2018-2019
Klett - E6	6 075 850	6 005 664	5 792 424	5 585 086	6 570 623	17,6%
Klett - Rv.707	1 311 421	1 494 835	1 572 027	1 634 704	1 440 165	−11,9%
Røddeveien					89 568	
Sum sør	7 387 271	7 500 499	7 364 451	7 219 790	8 100 356	12,2%
Fv 704 Torgårdsletta	1 620 360	1 663 297	1 741 497	1 538 052	1 593 989	3,6%
Tillerbrua	470 233	468 211	370 496	674 847	349 626	−48,2%
Sum Klæbu	2 090 593	2 131 508	2 111 993	2 212 899	1 943 615	−12,2%
Sum sør inkl Klæbu	**9 477 864**	**9 632 007**	**9 476 444**	**9 432 689**	**10 043 971**	**6,5%**

Tabell 2 Antall passeringer perioden januar til august 2015-2019

Figur 1: Passeringer bomstasjoner Klett og Klæbu 2015-2019



2. Kollektivtrafikk

2.1 Rapportering til og med juli

Perioden frem til juli 2019 viste en akkumulert vekst i antall påstigende passasjerer i Trøndelag med 3,2 % sammenlignet med samme periode i 2018.

For bussrutene i Trondheim og Klæbu er den akkumulerte veksten 3,7 %, og antall påstigende passasjerer på trikken er økt med 5,4 %. For bussrutene mellom Malvik og Melhus var den veksten fra januar til juli 9,1 %. Tallene fra ATB for region sør og region nord viser en endring på henholdsvis 1,4 % og -5,8 %.

Januar til og med juli 2018/2019	Endring
Trondheim / Klæbu	3,7 %
Trikken	5,4 %
Melhus / Malvik	9,1 %
Region sør	1,4 %
Region nord	−5,8 %

Tabell 3 Kollektivtrafikk per juli 2019

2.2 Rapportering til og med august.

Fra august skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheimsområdet foregå i bussdørene ved hjelp av kamera som teller påstigende og avstigende passasjerer. For å få pålitelige tellinger er det nødvendig med en innkjøringsperiode for å justeringere kameraene. Derfor vil det ta noe tid frem før det foreligger passasjertall for det nye kollektivsystemet. I påvente av nytt tellesystem, vil kollektivtrafikken i Trondheimsområdet måles i antall periodebilletter, solgte enkeltbilletter og omsetning fra salg av alle billettyper. De øvrige regionene rapporteres som tidligere.

I august er omsetningen fra billettsalg i Trondheimsområdet redusert med 3 %, mens den akkumulerte omsetningen så langt i 2019 er 1,6 % høyere enn året før. Antall solgte enkeltbilletter i august gikk ned med 7,6 %, og status så langt i 2019 er 1,3 % flere solgte enkeltbilletter. Salget av periodedager summert på salgsmåned er redusert med 1,2 %, mens antall gyldige periodedager fordelt på perioden dagene er gyldig er 1,1 % høyere.

For region sør er det en økning så langt i 2019 på 1,6 %, mens det på ruter i region nord er en nedgang på 4,4 %.

Tall per august 2019 er oppsummert i tabell 4.

Januar til og med august 2018/2019	Endring
Trondheimsområdet:	3,7 %
Omsetning billettsalg (sone A)	1,6 %
Solgte enkeltbilletter	1,3 %
Solgte periodedager	-1,2 %
Gyldige periodedager	1,1 %
Region sør	1,6 %
Region nord	−4,4 %

Tabell 4 Kollektivtrafikk per august 2019

3. Gang- og sykkeltrafikk

Tall fra de manuelle tellingene av syklister og fotgjengere som gjøres to onsdager i september hvert år gjennomføres uke 37 og 38, men resultatene er p.t. ikke klare. RVU for 2018 er heller ikke klar, og det foregår fremdeles kvalitetssikring av data sentralt.

Vedlegg ny sak 3-19: Miljøpakkens organisering

Innhold

1. Innledning
2. Byvekstavtalens styringssystem
3. Bystyre- og fylkestingsvedtak mht organisering
4. Samarbeid og felles rutiner

1. Innledning

Bystyret og Fylkestinget har i bystyresak 44/18 og fylkestingssak 61/18 bedt om en nærmere vurdering av organiseringen av Miljøpakken. Det pekes på følgende problemstillinger:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av Miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes.

Miljøpakkens organisering ble i samsvar med krav fra staten endret som en forutsetning for å inngå bymiljøavtale i 2016. I årene 2009 til 2015 hadde Trondheim kommune et overordnet ansvar for ledelsen av arbeidet gjennom ledelsen i styringsgruppen (Kontaktutvalget) og ledelsen av arbeidsutvalget som sto for gjennomføring. Kontaktutvalget hadde lukkede møter, men referatene var offentlige.

Ved inngåelse av **bymiljøavtalen** i 2016 ble det opprettet et partsuavhengig sekretariat som skulle lede samarbeidet i Miljøpakken på vegne av styringsorganene, og et programråd som skulle innstille i saker til Kontaktutvalget og ha ansvaret for gjennomføringen av prosjektene. Jernbanedirektoratet gikk inn som medlem av programråd og Kontaktutvalg, mens fylkesmannen ble observatør i Kontaktutvalget. Staten, fylkeskommunen og kommunen hadde fortsatt en stemme hver. Kontaktutvalget fikk etter hvert åpne møter. Partene overtok ansvaret for innspill til årsbudsjett og handlingsprogram. Tidligere kom innspillene fra tverretatlig sammensatte temagrupper innenfor hvert fagfelt.

Nå i 2019 har vi inngått en **byvekstavtale** som har konsekvenser for organiseringen. Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene er fastlagt i avtalens kapittel 9, men det er behov for å tydeliggjøre styringssystemet noe nærmere. En sak som omhandler alle sider ved Miljøpakkens organisering ville blitt svært omfattende. Derfor har vi i denne omgang begrenset oppgaven til å se på byvekstavtalens formelle styringssystem og omtale gjennomførte tiltak av betydning for de problemstillingene politikerne reiser.

2. Byvekstavtalens styringssystem

Den overordnede organiseringen og styringen av Miljøpakken er fastlagt i nylig inngått byvekstavtale (25.06.19). Styringsprinsippene i avtalen er politisk forankret gjennom vedtak i kommunestyrer, bystyre og fylkesting.

Byvekstavtalen viderefører i stor grad gjeldende organisering, men innfører en ny overordnet politisk styringsgruppe som skal behandle spesielt viktige saker. Tre nye kommuner (Stjørdal, Malvik og Melhus) deltar i samarbeidet og fylkesmannen endrer status fra observatør til fullverdig medlem. De kommunale partene i avtalen har hver sin stemme i avtalens fora med unntak av i saker om bompengeinnkreving i Trondheim. Her fattes beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenger ved enighet mellom fylkeskommunen og Trondheim kommune. Tilsvarende vil andre kommuner sammen med fylkeskommunen fatte eventuelle beslutninger knyttet til bompenger i egen kommune.

Politisk styringsgruppe:

Politisk styringsgruppe er det øverste organet for byvekstavtalen (Miljøpakken), og leder arbeidet med avtalen. En statssekretær fra Samferdselsdepartementet leder møtene som skal behandle fireårige handlingsprogram og årlige budsjett i etterkant av vedtak i fylkesting og bystyre/kommunestyre.

Gruppa består ellers av statssekretæren fra Kommunal og moderniseringsdepartementet, ordførerne i Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal og fylkesordføreren i Trøndelag fylkeskommune.

Kontaktutvalget:

Kontaktutvalget har ansvar for oppfølging av byvekstavtalen gjennom bl. a. prosjekt- og porteføljestyring, lage omforent budsjett og handlingsprogram (som skal forelegges politisk styringsgruppe for beslutning), målstyring og rapportering av resultater.

Kommuneloven hjemler ikke at fylkestinget eller bystyret/kommunestyret har fullmakt til å delegere oppfølgingen av politiske vedtak til et eksternt utvalg. Kontaktutvalget betraktes som eksternt og kan derfor ikke tildeles fullmakter, men ordførerne og fylkesordfører kan gis særskilt fullmakt fra fylkesting, bystyre og kommunestyre.

Kontaktutvalgets oppgaver:

- Budsjett og handlingsprogram:
    - Fremforhandle omforent innstilling til politisk styringsgruppe etter vedtak i kommunestyrer og fylkesting, innenfor fullmakter delegert fra disse organer.

- Prosjekt og porteføljestyring:
    - Følge opp kostnads- og omfangsendring for prosjekter i porteføljen og eventuelle behov for omprioriteringer som følge av kostnadsøkning- eller reduksjon innenfor rammer gitt i vedtatt budsjett og handlingsprogram.

- Måloppnåelse og rapportering av resultater:
    - Årlig evaluering av tiltak mht. måloppnåelse.
    - Gi sekretariatet i oppdrag å innhente og utarbeide faglig grunnlag ved behov.

Staten representeres av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen med førstnevnte som leder. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i avtalen. De lokale partene avgjøres egen deltagelse.

Forslag til konkretisering:

- *Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner pr prosjekt, og 50 millioner kroner samlet i budsjettåret. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk. Dette er å tolke som periodisering, dvs. uten å påvirke den totale fordelingen av midler til de ulike tiltaksområdene i handlingsprogrammets 4-årsperiode.*

Programrådet

Programrådet består av administrative ledere i kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, og Stjørdal, i Trøndelag fylkeskommune og i staten hos Statens vegvesen, Fylkesmannen og Jernbanedirektoratet. Møtene ledes av Trondheim kommune.

Programrådet er rådgivende organ og det primære innstillende organ for beslutninger i Kontaktutvalget. De statlige partene skal framstå med en stemme i samarbeidet.

Programrådet har delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i visse saker. Det gjelder:

- I faglige spørsmål uten spesiell politisk eller prinsipiell karakter. Saker av politisk/prinsipiell karakter, eller hvor det ikke er konsensus mellom partene, må løftes til Kontaktutvalget som avklarer spørsmålene eller ber om politisk behandling.
- I økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enige, og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram.

Programrådet skal påse at de saker som legges fram for folkevalgte organer og for Kontaktutvalget, er forsvarlig utredet, og at vedtak blir iverksatt. Programrådet fordeler rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekt og etater. Programrådet har nedsatt et arbeidsutvalg som forbereder saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

Forslag til konkretisering:

- *Medlemmene i Programrådet har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor hvert av programområdene med en ramme på inntil 15 millioner kroner pr prosjekt. (Overstiges dette beløpet lages innstilling til Kontaktutvalget). Dette gjelder i saker uten prinsipiell eller politisk karakter.*
- *Programrådet består av 8 administrative ledere (4 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen). Partene kan i tillegg ta med seg 1 person hver som bisitter. I tillegg deltar kommunikasjonsmedarbeider, to fra sekretariatet og en ekstra representant fra Trondheim kommune (som har møteledelsen). Ved behov i spesielle saker, kan partene ta med seg andre fagfolk som bisittere.*
- *Programrådets rolle som styre for arbeidet i Gateprosjektene fortsetter som før. De nye partene stemmer ikke i saker som omhandler gateprosjektene (Elgeseter gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate).*
- *I Arbeidsutvalget, nedsatt av Programrådet, stiller i utgangspunktet partenes Miljøpakke-kontaktperson.*
- *Programrådet får fullmakt til avgjøre om prosjekter/tiltak er et Miljøpakke-prosjekt. Ved uenighet løftes saken til Kontaktutvalget.*

Sekretariatet

Sekretariatet leder samarbeidet i Miljøpakken på vegne av styringsorganene. Kontaktutvalget er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen.

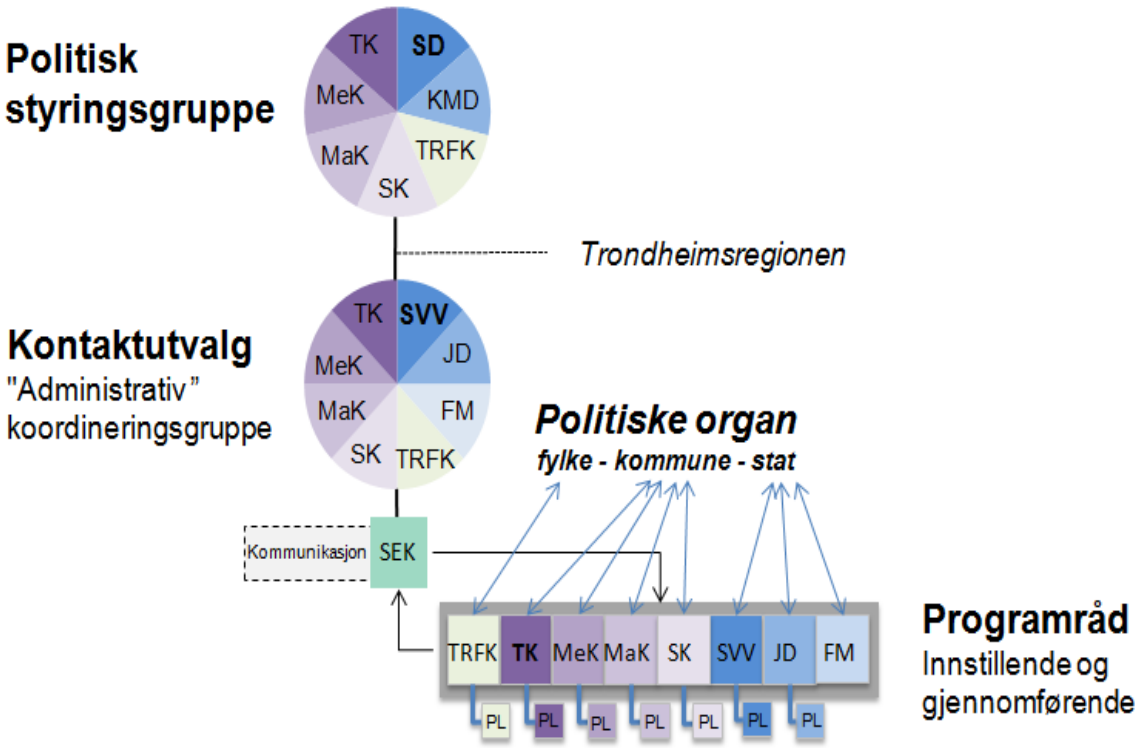
Sekretariats oppgaver:

- Tilrettelegger sakene for behandling i Kontaktutvalg og programråd og skriver referat.
- Innstiller til Kontaktutvalget der det ikke foreligger innstilling fra programrådet.
- Bestiller oppfølging av beslutninger i styringsgruppe, Kontaktutvalg og programråd.
- Overordnet økonomistyring og rapportering til statlige og lokale myndigheter/politikere.
- Utarbeider forslag til budsjett og 4-årig handlingsprogram med årlige revisjoner.
- Årlig evaluering mht. måloppnåelse og samordning av trafikkdata
- Representerer Miljøpakken utad og formidler informasjon om Miljøpakken gjennom foredrag, media, svar på spørsmål og deltagelse i møter med publikum og politikere.
- Utfører controllerfunksjon for alle parter.
- Utfører eventuelt andre oppgaver på oppdrag fra Kontaktutvalget
- Sekretariatet innstiller i saker til programrådet og leder et arbeidsutvalg nedsatt av partene som skal bidra i det saksforberedende arbeidet for programrådet.

Sekretariatet har delegert fullmakt fra programrådet til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forplikte Miljøpakken når de økonomiske konsekvensene er begrenset oppad til 2 mill. kr. og programrådets medlemmer orienteres skriftlig.

Forslag til konkretisering:

- *Når det gjelder sekretariatets fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsramme oppad til 2 mill. kr, må saker av prinsipiell karakter løftes til Programrådet.*



Figur 1: Miljøpakkens organisering (SD=Samferdselsdepartementet, KMD=Kommunal og moderniseringsdepartementet, TRFK=Trøndelag fylkeskommune, SK=Stjørdal kommune, MaK=Malvik kommune, MeK=Melhus kommune, TK=Trondheim kommune, SVV=Statens vegvesen, JD=Jernbanedirektoratet, FM=Fylkesmannen, SEK=Sekretariatet, PL=Prosjektledere

3. Bystyre- og fylkestingsvedtak mht organisering

Bystyret og Fylkestinget har i bystyresak 44/18 og fylkestingssak 61/18 bedt om en nærmere vurdering av organiseringen av Miljøpakken. Det pekes på følgende problemstillinger:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av Miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes.

Det bes om at organiseringen må være et element i drøftingene med staten om en byvekstavtale med formål om å sikre en effektiv organisering.

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger:

- Det er gjennomført spørreundersøkelser for å få fram medarbeidernes syn på styrker og svakheter.
- Miljøpakkens mandater er gjennomgått med sikte på å klargjøre behov og muligheter for forbedring.
- Barrierer for effektiv oppfølging og gjennomføring av prosjekter er drøftet med erfarne prosjektledere i og utenfor Miljøpakken.
- Nytt styringssystem er implementert etter inngåelse av byvekstavtalen.

Oppfølging av de problemstillingene som bystyre, fylkesting og andre deler av organisasjonen har reist, er i gang. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Ytterligere avklaringer av styringsorganenes mandater framgår av dette notatet.

Handlingsprogram og årsbudsjett er videreutviklet for å tydeliggjøre både bindinger, partenes forpliktelser og rammer for bruken av Miljøpakkens midler. Bestillingsrutiner er forbedret. Det stilles tydeligere krav til dokumentasjon for prioritering av ressurser, men det er fortsatt behov for ytterligere rutiner for å sikre oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med å innføre rutiner som gir partene og sekretariatet bedre oversikt over økonomien.

Under har vi prøvd å svare ut de enkelte punktene i de politiske vedtakene som går på organisering i Miljøpakken:

Fylkestingets vedtak i sak 61/18, pkt 2 og Bystyrets vedtak i sak 44/18, pkt. 2:

<u>Fylkestinget</u>
I ny sak om Miljøpakkens organisering bes fylkesrådmannen komme tilbake med en vurdering som viser framtidige sammenhenger mellom Miljøpakkens evalueringer og flerårige handlingsprogram.

<u>Bystyret</u>
Bystyret viser til den manglende koblingen mellom måloppnåelse og bruken av midler og organisering av miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller. Dersom man skal kunne nå miljøpakken mål må organiseringen og styringen av miljøpakken tydeliggjøres, og nødvendige delegasjoner avklares. I varslet sak om miljøpakkens organisering bes rådmannen komme med klare vurderinger om hvordan dette kan løses. I tillegg ber bystyret at sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av miljøpakken.

<u>Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler:</u>

Sekretariatet foreslår at hovedtall fra årsrapport og evaluering av måloppnåelse blir en integrert del handlingsprogrammet. Dette i motsetning til i dag hvor evaluering av måloppnåelse utarbeides som en egen rapport og fremmes som egen politisk sak. Slik vil man

kunne få en bedre kobling mellom måloppnåelse og pengebruk. Dette gjøres gjeldende fra handlingsprogram 2021-24 som behandles før sommeren neste år (2020).

Uklare styringslinjer og roller. Organisering og styring av Miljøpakken må tydeliggjøres

De overordnete styringslinjene og rollene er lagt gjennom ny Byvekstavtale.
Interne styringslinjer i egen organisasjon avklarer partene selv.

Nødvendige delegasjoner må avklares:

Dette er fulgt opp gjennom en gjennomgang av mandater og fullmakter for styringsorganene.

Bystyrets vedtak i sak 44/18, pkt. 3:

Organiseringen av Miljøpakken må være et element i drøftingene med Staten om en ny Bymiljøavtale, med sikte på å sikre en effektiv organisasjon.

I nylig inngått Bymiljøavtale er den overordnede organiseringen av Miljøpakken bestemt.

Fylkestingets vedtak i sak 61/18, pkt. og Bystyrets vedtak i sak 44/18, pkt. 4:

Evaluering av miljøpakken bør også inneholde en vurdering av organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning.

Grad av åpenhet:
Møtene i Kontaktutvalget er åpne for både media og andre interesserte. Åpningen av møtene ble gjennomført i 2017 etter politiske vedtak. Dette gjelder ikke møtene i programrådet og andre samarbeidsforum som er å regne som interne arbeidsmøter. Alle vedtak som fattes i en av Miljøpakkens styringsorgan er offentlige. I tillegg vurderes meroffentlighet i enkeltsaker.

Mulighet for påvirkning:
Partene spiller hver for seg inn forslag til tiltak i Miljøpakken og har et selvstendig ansvar for å legge opp til gode interne prosesser. Alt som gjennomføres i Miljøpakken er politisk vedtatt. Det gjelder både hvilke prosjekter som skal gjennomføres og finansieringen av dem. Dette skjer gjennom politiske og administrative innspill til arbeidet med å utarbeide forslag og gjennom vedtak av årsbudsjett og handlingsprogram. Handlingsprogram og årsbudsjett består av de prosjektene som kommune, fylke og stat er enige om.

4. Samarbeid og felles rutiner

Kontaktutvalget har gjennom behandling av en rekke enkeltsaker i årenes løp definert en felles praksis for hvordan samarbeidet i Miljøpakken praktiseres. Med økende antall deltagere er det viktig å ha klare rutiner for å avklare hvordan vi samarbeider i ulike saker og grensegangen mellom partenes ordinære oppgaver og nye miljøpakkeoppgaver. Her nevnes noen tema:

Hvordan vil partene samarbeide?

Et helt sentralt spørsmål er hvor tett partene ønsker å samarbeide. Innenfor rammene i byvekstavtalen kan vi velge ulike grader av samarbeid mellom stat, fylke og kommuner. I Miljøpakken er samarbeidet i dag tettere enn i de øvrige bypakkene i landet, men det kan være ulike oppfatninger om hvordan det bør være. Derfor er det viktig med en forventningsavklaring slik at man blir enig om disse rammene.

Retningslinjer for samarbeid og beslutninger

Det er gjennom årene lagt en del mer eller mindre gitte føringer for samarbeidet i Miljøpakken. Økende antall deltagere og skiftende bemanning krever en tydeliggjøring for å sikre et effektivt samarbeid videre.

Behov for temagruppene?

Miljøpakken hadde fram til 2015 faggrupper med klare mandat som samarbeidet på tvers av etatsgrensene. Gruppene er en kompetanseressurs, men hadde tidligere også en oppgave med å foreslå felles innspill til tiltak i handlingsprogrammene innenfor eget fagfelt. Gruppene var rådgivende organ uten besluttende myndighet.

Ved omorganiseringen i 2015, ble temagruppenes funksjon stilt i bero. Fra 2017 ble ansvaret for innspill til handlingsprogrammet overført til den enkelte part. De fleste gruppene fortsetter å møtes, men aktiviteten varierer. Gruppene har per i dag ingen formell funksjon i Miljøpakkens arbeid. Spørsmålet er om vi fortsatt skal ha temagruppene og hvilken rolle de da eventuelt skal ha i Miljøpakken framover?

Fellesressurser i Miljøpakken

Det er lite hensiktsmessig at alle partene i Miljøpakken bygger opp egne kompetansemiljø for absolutt alle oppgaver og fagområder. Spesielt gjelder det de tre nye kommunene som har en mindre administrasjon og mindre spesialiserte tjenester. Foruten sekretariatet vil informasjonsmedarbeidere, reiserådgivere og temagrupper kunne fungere som fellesressurser. Det kan også være hensiktsmessig å dra nytte av annen faglig spisskompetanse og ledig kapasitet på tvers av etatsgrensene.

Vedlegg ny sak 4-19

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	17/1920-	20. mai 2019

Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker

Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog om saken, blant annet brev fra Vegdirektoratet datert 04.10.2017.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet er opptatt av at bompengepakkene over tid må dimensjoneres til den beregnede inntektsstrømmen og at vi i utgangspunktet ikke fremmer proposisjon om bompengepakke før det er samsvar mellom prosjekt i porteføljen og forventede inntekter. Vi legger derfor opp til en strammere praksis for porteføljestyring enn hva som har vært tilfellet frem til i dag.

Samferdselsdepartementet vil med dette brevet presisere hvilke retningslinjer som skal ligge til grunn i utformingen av nye porteføljestyrte bompengepakker.

Nye retningslinjer

I de fleste bompengeproposisjoner ligger det i dag inne en standardformulering om at dersom økonomien blir svakere enn forutsatt, kan takstene (nå; gjennomsnittstaksten) økes med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden forlenges med inntil fem år. Disse mekanismene er ment som en buffer i prosjektene og skal styrke posisjonen til garantistillerne for bompengelånet.

Standardformuleringen er også tatt inn i flere proposisjoner om finansiering av pakker med porteføljestyring. Utgangspunktet for pakker med porteføljestyring er at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en gitt økonomiske ramme. Dette har vært formulert noe ulikt i proposisjonene. Det er et problem hvis proposisjonen ikke er tydelig på når det skal kuttes i porteføljen og når det skal være mulig å justere takster/forlenge innkrevingstid.

Postadresse	Kontoradresse	Telefon*	Avdeling	Saksbehandler
Postboks 8010 Dep 0030 Oslo postmottak@sd.dep.no	Akersg. 59 www.sd.dep.no	22 24 90 90 Org.nr. 972 417 904	Veg-, by- og trafikksikkerhetsavdelingen	Karin Johanne Jacobsen 22 24 82 57

Samferdselsdepartementet skiller mellom følgende kategorier; a) prosjekter uten porteføljestyring som har finansiering som mål basert på lokalpolitiske initiativ (standard strekningsvise bompengeprosjekter) og b) porteføljestyrte pakker som har mål om finansiering og ev. trafikkutvikling. For gruppe a) mener vi at dagens retningslinjer er dekkende.

Gruppe b) omfatter både strekningsvise/parsellvise prosjekter (veipakker) og bypakker i mindre byområder med finansiering som hovedmål. Videre omfatter den bypakker som i tillegg til finansiering har et fastsatt overordnet mål om trafikkutvikling, i hovedsak byområder som har/kan inngå byvekstavtale med mål om nullvekst i persontransport med bil. I disse byområdene er eller vil det bli innført tids- og/eller miljødifferensierte takster, jf. veglova § 27 annet ledd.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger og inntektssvikt i de porteføljestyrte pakkene skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme. Videre skal porteføljestyringen sikre at det ikke blir behov for å innløse garantien, og det er derfor ikke behov for å kunne forlenge innkrevingsperioden. Derfor mener vi at forlenget innkrevingsperiode ikke er et aktuelt virkemiddel i disse pakkene.

For gruppe b) legger vi nå følgende til grunn:
I porteføljestyrte bompengepakker skal kostnadsøkninger og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

Endringene i retningslinjene skal gjelde for alle pakker som skal legges frem for Stortinget. Dersom lokale vedtak ikke er i overenstemmelse med nye retningslinjer må saken behandles på nytt lokalt for at nye retningslinjer skal gjelde.

Håndtering av kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i områder med byvekstavtaler

Håndteringen av økte kostnader i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt på grunn av en samlet reduksjon i trafikken vil være kutt i porteføljen.

I de største byområdene er det etablert en praksis der bypakkene revideres jevnlig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det vil derfor ikke være aktuelt fremover å legge frem reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke inn kostnadsøkninger i enkeltprosjekter eller inntektssvikt som følge av lavere trafikk enn forutsatt i disse byområdene.

Staten vil i fremtidige byvekstavtaleforhandlinger og i reforhandling av eksisterende avtaler legge vekt på at bypakkene må dimensjoneres til den faktiske inntektsstrømmen. Dersom

kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter vil staten som forhandlingspart legge stor vekt på å redusere kostnadene i pakkene.

Det legges med andre ord til grunn at dagens bompengesatser i byene som har inngått byvekstavtale er et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnadsreduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom inntekter og utgifter også bidra til å senke bompengenivået.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Nye Veier AS

Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23. august 2019 kl 2015.

- Regjeringen vil tilby kommunene å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. For kommunene som takker ja, vil halvparten av det økte tilskuddet på anslagsvis 8 mrd. kroner øremerkes reduserte bompenger og halvparten øremerkes bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Økningen fra 50 til 66 % utbetales fordelt på hele avtaleperioden for byvekstavtalen uavhengig av fremdrift.
- Avtalen legger nullvekstmålet til grunn. Forutsetning for tildeling av midler etter punkt 1, er at målet nås.
- Regjeringen signaliserer at i byområder med byvekstavtaler der staten har lagt frem tilbud, vil tilbudet målt i kroner stå ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 % i prosjektene.
- Det forutsettes en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % i nye bypakker med investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Prosjektene nevnt i punkt 1 over holdes utenfor beregningen. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger. Utformingen av egenandelsordningen utredes nærmere, men kommer til anvendelse før nye bypakker legges frem.
- Årlig tilskudd til reduksjon av bompenger utenfor byområdene økes til om lag 1,4 mrd. kroner. Følgende prosjekt vil være prioritert for reduksjon av bompenger:
    - E8 Ramsfjorden i Vestre alternativ blir bomfri.
    - E136 Vågstrandstunellen (fjerning av bom).
    - Rv 3/25, (kutt på 200 mill. I tråd med føring fra de fire partiene i Stortinget).
    - E18 Arendal-Tvedestrand (takstredusksjon).
    - E16 Bjørgum-Skaret (fjerning av bom).
    - E6 Hålogalandsbrua (takstreduksjon eller fjerning av bom på omkjøringsveg).
    - Fv 7/Rv 13 Hardangerbrua (takstreduksjon).
    - Utover dette prioriteres bom på sidevei.
- I statsbudsjettet for 2020 kommer regjeringen tilbake til en styrking av rassikring og utbygging av bredbånd i distriktene.
- Det bevilges 300 mill. kroner til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene.
- Det bevilges 50 mill. kroner til styrking av Enovas arbeid med næringstransport.
- Det bevilges 250 mill. kroner til bedret kollektivtrafikk, fortrinnsvis utenfor de store byene, eksempelvis:
    - Styrket kollektivtrafikk i distriktene.
    - Utløse opsjoner om bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger, i togpakke 2 Nord med SJ.
    - Bygge om persontogmateriell til sovevogner.
    - Bygging av sykkelhotell.

- Det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Norge-Norge-banen.
- Regjeringen vil foreslå for Stortinget å samle dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalene under en felles post for å øke fleksibiliteten i forhandlingene. Forslaget fremmes i statsbudsjettet for 2020.
- Det innføres ikke et veiprisingssystem for personbiler i denne stortingsperioden. Gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil inkluderer utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengeordning.
- Regjeringen signaliserer en positiv holdning til innføring av en 3-timersregel for passeringer på ettermiddag i byvekstområdene dersom det lokalt er ønske om dette.
- Ved kostnadsbesparelser i veiprosjekter etter fremlagt bompengeproposisjon, skal halvparten av besparelsen, eller en andel som tilsvarer bompengeandelen der denne er høyere enn 50 prosent, komme bilistene til gode i form av reduserte bompenger.
- Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019.
- Regjeringen vil ferdigstille forhandlingene om byvekstavtaler i de fire store byområdene, Trondheim, Oslo, Bergen og Nord-Jæren.
- Statens styringssystem for byvekstavtalene gjennomgås med sikte på å etablere en fornuftig insentivstruktur for å holde kostnadene ved statlige prosjekter nede, og for å begrense omfanget av statlige prosjekter for å holde bompengepresset på et akseptabelt nivå.
- Det nedsettes et utvalg som skal se hvordan endring i bilpark etc påvirker fremtidig inntektsbilde for bomringene.

- **Nord-Jæren:**

  Regjeringen ønsker å inngå en avtale på Nord-Jæren og er derfor innstilt på å øke det statlige bidraget med inntil 50 mill. kroner per år i avtaleperioden dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

  Dersom det er ønske om det lokalt, er regjeringen villig til å ta prosjektene E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad tas ut av bypakken og overføre disse til porteføljen til Nye Veier i løpet av 2019. Tilbudet justeres slik at både statlige bidrag og planlagte bompenger på disse prosjektene flyttes ut av byvekstavtalen og over i Nye Veier. Bompenger i bypakken kan reduseres tilsvarende.

- **Bergen:**

  Forhandlingene ferdigstilles etter valget.

- **Oslo:**

  Regjeringen tar stilling til den fremforhandlede avtalen etter valget.

  Det signaliseres vilje til at prosjektene E-18 Vestkorridoren og E6 Manglerudtunnellen kan få en lenger nedbetalingsperiode (inntil 20 år) for bompengelånene slik at dette muliggjør lavere takst på prosjektene.

  Staten forutsetter at i tråd med Oslopakke3 skal bompenger fra bærumssnittet, p.t. 2 mrd. kroner, på E18 fremover gå til utbygging av ny E18.

- **Øvrige områder:**

- I byområdene Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand videreføres belønningsmidlene på 2019 nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. (Senest 2021).
- Ved behandling av eventuelle fremtidige forslag til bypakker i byområdene Tromsø, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand, kommer videreutviklet nullvekstmål til anvendelse før regjeringen tar stilling til pakkene. Det vurderes i disse pakkene om riksvegprosjekter bør tas ut og finansieres isolert eller som en del av pakkene.
- For mindre byområder enn de 9 største er det ikke lagt opp til å inngå byvekstavtaler i dagens NTP. I forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter bidra til utviklingen av disse byområdene enn byvekstavtaler.
- Staten stiller i byvekstforhandlinger og ved forhandling av porteføljestyrte bypakker med følgende krav til lokale myndigheter for at staten skal bidra med midler:
    - Man skal nå det til enhver tid gjeldene nullvekstmålet.
    - Før pakkene fremlegges for Stortinget må det dokumenteres at inntektene fra pakken faktisk kan finansiere samtlige prosjekt som ligger i pakkken. Prosjektene må fremgå i prioritert rekkefølge.

DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Dykkar ref	Vår ref	Dato
	19/1938-	9. september 2019

Svar på spørsmål nr. 2226 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Lars Haltbrekken til samferdselsminister Jon Georg Dale

Spørsmål:
I bompengeenigheten mellom regjeringspartiene står det at regjeringen vil ferdigstille forhandlingene om byvekstavtaler i blant annet Trondheim. Denne avtalen ble ferdigforhandlet og undertegnet 25. juni 2019. Hva konkret ønsker regjeringen å endre i avtalen?

Svar:
Byvekstavtalen med Trondheimsområdet for perioden 2019–2029 frå juni i år ligg fast. Regjeringa sitt bompengeforlik inneholder temaer som Trondheimsområdet inviteres til å ta stilling til. Det vil være opp til lokale styresmakter om dei vil seie ja til disse tilboda, på vanleg måte med atterhald om Stortingets samtykkje i dei årlege budsjettprosessane.

Byvekstavtalen omfattar mellom anna finansiering av eit såkalla 50/50-prosjekt; Metrobussen. Staten vil framleis dekke 50 pst. av kostnadane i dette prosjektet i tråd med rasjonell framdrift. I tillegg vil regjeringa tilby lokale styresmakter å auke det statlege bidraget til 66 pst. av disse prosjekta. Dersom dei takkar ja, er det ein føresetnad at halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst. skal øyremerkast reduserte bompengar og halvparten skal øyremerkast betre kollektivtilbod. Dette skal skje etter ei lokal prioritering.

Regjeringa har vidare foreslått ei årleg løyving på 300 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Eg legg til grunn at Trondheimsområdet får ein del av dette tilskotet. Den nærare fordelinga vil bli omtalt i forslaget til statsbudsjett for 2020.

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

I tråd med bompengeforliket vil regjeringa i sitt forslag til statsbudsjett foreslå grep for å auke fleksibiliteten for bruk av statlege midlar på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innanfor ein byvekstavtale. Dette er i tråd med tidlegare innspel frå Trondheimsområdet.

Regjeringa sitt bompengeforlik føreset ein fylkeskommunal/kommunal eigendel på 20 pst. av investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i nye bypakker. Utforminga av dette skal bli greia ut nærare, men eg legg til grunn at dette kravet ikkje vil omfatte Miljøpakken.

Regjeringa stiller seg positiv til at timesregelen i bompengefinansierte bypakker kan utvidast til ein tretimes-regel for bompasseringar på ettermiddagen. Ei slik endring vil berre bli innført dersom lokale styresmakter initierer og vedtek dette, og det er rom for det innanfor den økonomiske ramma for pakka. Det må òg vurderast nytt framlegg for Stortinget, dersom det er lokalpolitisk ønske om ei slik endring.

Med helsing

Jon Georg Dale

Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskreven signatur.

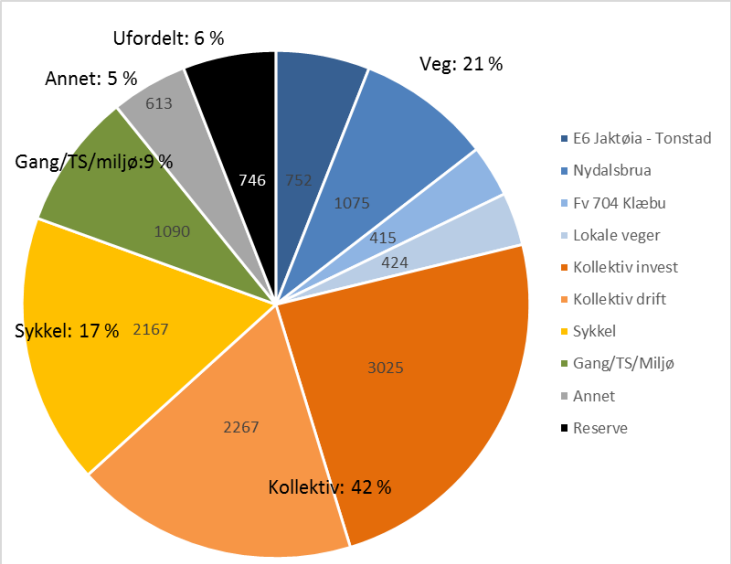
Vedlegg ny sak 6-19: Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling

Handlingsprogrammene inneholder planer for tiltak og rammer for finansiering av aktiviteten i Miljøpakken de nærmeste fire årene. Arbeidet skal også synliggjøre hvordan aktiviteten disse årene bidrar til å følge opp byvekstavtalen og hvilke konsekvenser disponeringen av ressursene i 4-årsperioden har for senere aktivitet, dvs. 2024-2029.

Plan for bruken av midlene i Miljøpakken før byvekst

Staten la til grunn at vi lokalt måtte være omforente om bruken av de midlene som var i Miljøpakken før byvekstforhandlingene startet. Fylkestinget og bystyret behandlet derfor sommeren 2018 en utbyggingsplan basert på kjente inntekter fram til 2019. Det var krav om at lånebehovet skulle ligge innenfor gjeldende garantiramme på 1 mrd. kr og at det skulle la seg nedbetale innen utløpet av 2029. Planen viste bl.a. forskuttering av Nydalsbrua og var innspill til statsbudsjett 2029.

Planen inneholder omforente rammer for disponering av det meste av Miljøpakkens inntekter. I tillegg hadde vi en uspesifisert reserve på ca. 1,2 mrd. kr som partene ville ta stilling til senere. Denne reserven ble bl.a. som følge av endrede forutsetninger for momsrefusjon til Metrobuss i statsbudsjettet og utvidede rammer for tiltak på lokalveg i årsbudsjett 2019, redusert til ca. 750 mill. kr.



Figur 1: Omfordelte kostnadsrammer for perioden 2019-2029 før byvekstavtalen (12,57 mrd. kr)

Udisponerte midler etter byvekstforhandlingene

Gjennom byvekstavtalen er Miljøpakken tilført ca. 5,1 mrd. kr ekstra fra staten og lokale bidrag. Disse midlene er i stor grad bundet, enten til tiltak på riksveg, tiltak i nabokommunene eller som egenandel til utvidede tiltak for Metrobuss. Den udisponerte rammen har etter byvekstavtalen økt til i størrelsesorden 1,75 mrd. kr.

Mulighet for å utvide finansieringsrammene

Betaling for elbil:
Stortinget åpnet ved behandling av Prop. 87 S (2017-2018) for at nullutslippskjøretøy kan belastes med bompenger. I henhold til takstretningslinjene gis det 50-100 % rabatt for nullutslippskjøretøy, dvs. at nullutslippskjøretøy kan betale inntil halv takst. Det er ikke anledning til å innføre betaling for tunge nullutslippskjøretøy.

Både bystyret i Trondheim og Fylkesutvalget i Trøndelag har bedt om å belyse konsekvensene av å innføre betaling for elbil i bomstasjonene (Jf. bystyresak 90/19 og fylkesutvalget sak 186/19).

Innføring av halv elbiltakst fra 1.1.2020 vil øke inntektene i 2020 og 2021, men ikke senere år etter som vi har lagt til grunn at inntektsbortfallet fra elbil kompenseres fra 2022. Den udisponerte rammen øker med ca. 120 mill. kr som følge av dette – fra 1,75 mrd. kr til 1,87 mrd. kr.

Tilleggsavtale etter bompengeforlik:
Regjeringens nylig inngåtte bompengeforlik inneholder tilbud om ekstra midler til de fire storbyområdene på gitte premisser. Denne finansieringen vil kunne utvide finansieringsrammen for Miljøpakken dersom det er enighet om å takke ja til tilbudet.

Detaljene i bompengeforliket er ikke klare. Ut fra det vi vet, antar vi at forliket vil kunne tilføre Miljøpakken i størrelsesorden 600 – 800 mill. kr. Dette blir mer avklart når statsbudsjettet legges fram 7. oktober. Sammen med bidraget fra elbil betyr dette at den udisponerte reserven kan vokse til i størrelsesorden 2,5 – 2,7 mrd. kr.

Innspill om bruk av mer midler
Vegprosjektene er definert som egne tiltak i Miljøpakken, mens KSSM-tiltakene (kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljø) er rammebevilgninger innenfor innsatsområder. Gjennom Miljpakkens utvidelse i trinn 3 og bymiljøavtalen (2016-2023) er KSSM-tiltakene sikret finansiering fram til 2030 på samme innsatsnivå som i dag. Det er derimot ikke satt av midler til nye vegprosjekt.

Det var i Miljøpakkens trinn 2 satt av midler til bygging av både Byåstunnelen og Brundalsforbindelsens del 1. Det er imidlertid ikke avsatt midler til disse to prosjektene nå i den omforente fordelingen av ressurser som ble foretatt før byvekstforhandlingene startet.

Innspill fra Trondheim kommune:

Bystyret har lagt følgende føringer for arbeidet med en ny handlingsprogram etter byvekstavtalen (Jf. bystyresak 90/19):

- Rammene for kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak opprettholdes og i tillegg økonomisk rom for å bygge de tidligere vedtatte veg-prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg.
- Arbeide videre med planer for Søbstadvegen og Håkon VIIs gate slik at disse kan vurderes i handlingsprogrammet ved senere revisjoner
- Åpner for at strakstiltak på Klett kan finansieres ved omdisponering av investeringsmidler fra andre vegprosjekt

Byåstunnelen:
Byåstunnelen inngår som del av Miljøpakkens trinn 2. Det er ikke avsatt midler til bygging innenfor den omforente rammen som Trondheim kommune og fylkeskommunen ble enige om sommeren 2018. Det siste kostnadsanslaget er på 1,7 mrd. kr omregnet til 2020-kr.

Brundalsforbindelsen:
Hele Brundalsforbindelsen lå inne i Miljøpakkens trinn 1. Bare den vestlige delen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen ble med i Miljøpakkens trinn 2. Dette på grunn av manglende finansiering. Prosjektet har endret karakter, og den vestre delen inngår nå som en integrert del av områdeplanen for Øvre Rotvoll. Det foreligger foreløpig bare enkle kostnadsvurderinger som indikerer kostnader i størrelsesorden 150 – 200 mill. kr. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til bygging av deler av vegen før utbygging på Øvre Rotvoll, men det er per i dag vanskelig å si hvordan kostnadsfordelingen mellom Miljøpakken og utbygger vil bli.

Strakstiltak på Klett:
Bystyret har åpnet for at Miljøpakken kan finansiere strakstiltak på Klett ved omdisponering av midler fra andre vegprosjekt. Dette er ikke avklart med fylkeskommunen og vi har per i dag ingen ubundne midler på vegprosjekt, bortsett fra eventuelt ledige midler i E6 prosjektet (ennå uavklart). Omfang og kostnader for strakstiltak er ikke kjent.

Håkon VIIs gate:
Ny trasé for Metrobuss over Nyhavna, inkl. gateprosjekt i Håkon VIIs gate, er spilt inn i byvekstforhandlingene og inngår i finansieringsrammen for Metrobuss.

Prosjekter som ikke er en del av Miljøpakken i dag:

- Johan Tillers veg del 2: Prosjektet lå inne i Miljøpakke trinn 1, men ble på grunn av manglende finansiering tatt ut av Miljøpakken i trinn 2. Prosjektet, som består av en miljøkulvert under bebyggelsen mellom Industrivegen og nytt kryss på E6 (Hårstadkrysset), er tidligere utredet. Indeksregulering a gamle kostnadsanslag indikerer en kostnad på i størrelsesorden 600 mill. kr.

- Brundalsforbindelsen del 2: Andre del av Brundalsforbindelsen gå fra Yrkeskolevegen sørover fram til Jonsvannsvegen ved rundkjøring nord for Stokkanhaugen. Det foreligger ikke kostnadsberegning av prosjektet som trolig ligger i størrelsesorden 200 mill kr.

- Søbstadvegen: Dagens veg har dårlig tilstand, mange avkjørsler, lav fartsgrense og mangler tilfredsstillende tilbud til gående og syklende. Kostnader er ikke vurdert, men det er i lokalt innspill til byvekstforhandlingene antydet at det kan dreie seg om i størrelsesorden 150 mill. kr.

Innspill fra Trøndelag fylkeskommune:

Fylkesadministrasjonen har i innspill til arbeidet med årsbudsjettet for 2020 bedt om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk økes mer enn det som fra før er avtalt mellom partene

I bompengeforliket tilbyr staten midler for å redusere kollektivtrafikkens billettpriser. Beløpet er fram til statsbudsjettet foreligger ukjent. Vi har illustrert dette med et par eksempel. Med 30 mill. kr per år øker tilskuddet fra Miljøpakken til 238,5 mill. kr, med 50 mill. kr til 258,5 mill. kr per år. Samlet utgjør dette da henholdsvis 300 mill. kr og 500 mill. kr for hele perioden fram til 2030.

Stortingsvedtak som påvirker bruken av midler i Miljøpakken:

Stortinget har vedtatt en styringsramme for Nydalsbrua (med tilknytninger) som krever utvidet finansiering. Det er behov for å tilføre prosjektet 80 mill. kr mer bompenger enn det som tidligere er avsatt.

Bruk av udisponerte midler i Malvik, Melhus og Stjørdal

Den udisponerte rammen på 1,75 mrd. kr er knyttet til tiltak finansiert før byvekstavtalen i Trondheim. Dersom inntektsrammen økes ut over dette gjennom inntekter fra elbil og tilleggsavtale til byvekstavtalen, er dette inntekter som tilfaller hele byvekstområdet.

Miljøpakken
– bedre by

Årsrapport 2018

Utkast PR 17.09.2019

Miljøpakken for transport i Trondheim

ÅRSRAPPORT 2018

1. Innledning **2**

2. Sammendrag og nøkkeltall **3**

3. Økonomisk status **5**

3.1 Inntekter i 2018 5

3.2 Regnskap 2018 7

3.3 Likviditet 2018 (2009-2018) 9

4. Prosjektstatus **11**

4.1 Hovedveger 11

4.2 Lokale veger 15

4.3 Gatebrukstiltak 15

4.4 Kollektivtiltak 17

4.4.1 Infrastruktur og driftstilskudd til kollektivtrafikken 17

4.4.2 Metrobuss 21

4.5 Trafikksikkerhetstiltak 25

4.6 Sykkeltiltak 30

4.7 Tiltak mot støy 33

4.8 Gåtiltak 35

4.9 Øvrige innsatsområder 36

4.10 Felleskostnader 37

1.Innledning

Miljøpakke for transport i Trondheim (trinn 1) ble vedtatt lokalpolitisk i 2008-09 og i Stortinget juni 2009. Miljøpakkens trinn 2 ble vedtatt lokalpolitisk i april 2012 og i Stortinget i juni 2013. Trinn 3 ble vedtatt av Stortinget i mars 2018 .

Gjennom bymiljøavtalen med staten har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune i 2016 forpliktet seg til nullvekstmålet. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Miljøpakken har også 10 andre definerte mål for perioden 2008 -18 om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling. Målene evalueres årlig (Evaluering av resultater - Miljøpakke Trondheim 2018 (2008-18)")

Les mer om Miljøpakken på miljopakken.no

Politisk behandling

Årsbudsjett 2018 er utarbeidet etter innspill fra kommunen, fylkeskommunen og statens vegvesen. Budsjettet ble vedtatt i bystyret 01.03.2018, i fylkestinget 28.02.2018 og behandlet administrativt i vegvesenet og Jernbaneverket. Forut for behandlingen er forslaget til budsjett godkjent av Miljøpakkens styringsorgan (Kontaktutvalget) og sendt på høring hos nabokommuner og Miljøpakkens brukerutvalg
Vedtakene i fylkestinget og bystyret er nærmest identiske, og de sammenfallende punktene er innarbeidet i budsjettet. Håndteringen av to punkter der vedtakene er ulike ble diskutert i Miljøpakkens Kontaktutvalg 16.03.2018:

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

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

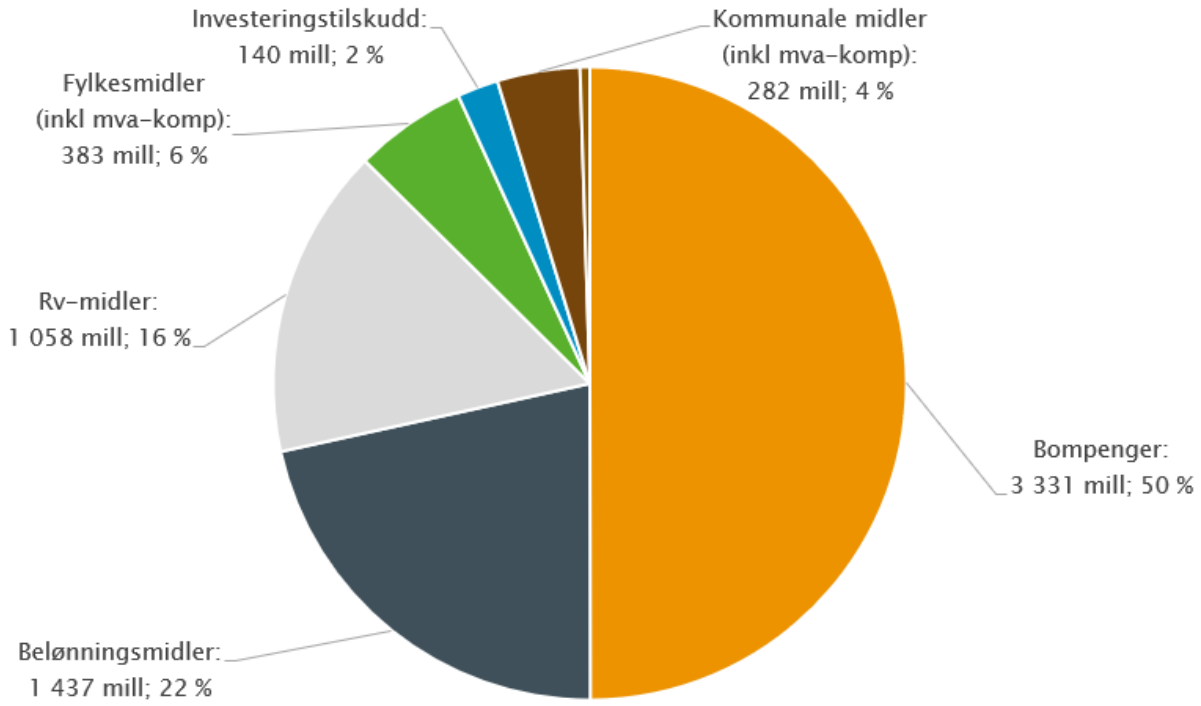
Bystyrets tilleggspunkt 4 ber rådmannen se på muligheten for en planfri fotgjengerkryssing av Nordre Avlastningsveg. Dette er lagt inn som forprosjekt i Miljøpakkens årsbudsjett 2019.

2. Sammendrag og nøkkeltall

Årsrapporten viser økonomisk status på overordnet nivå og på prosjektnivå. Tiltak som gjennomføres i Miljøpakken finansieres av midler fra kommunen, fylket, staten og bomavgifter. Dette kapittelet sammenfatter hovedtall for som fremgår videre i årsrapporten

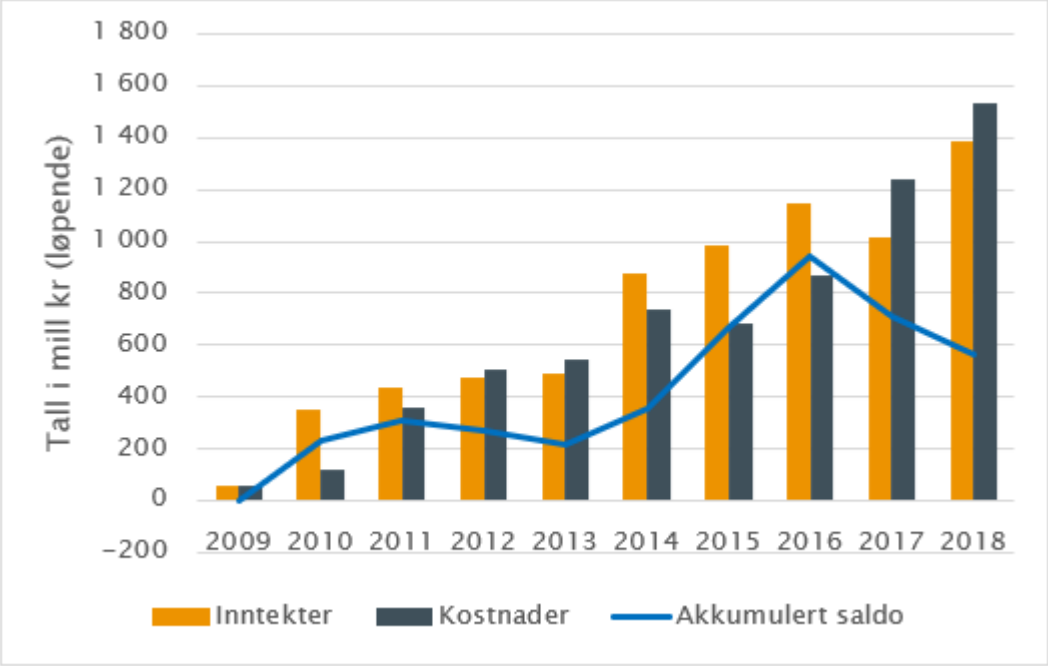
Miljøpakkens inntekter i perioden 2009-2018 er vel 7,2 mrd. kroner (tabell 3.4) og kostnadene vel 6,6 mrd. kr (tabell 3.5). Fordelingen kostnader på de ulike bevilgningskildene er vist i figur 2.1.

Figur 2.1: Kostnader fordelt på bevilgningskilder 2009-2018



Utviklingen i aktivitetsnivået i Miljøpakken viser at etterslepet på vedtatte prosjekt har blitt redusert de siste årene (tabell 3.4-3.6)

Figur 2.2: Utvikling i inntekter og kostnader 2009-2018



Andre fakta for perioden 2010-2018:

- 41 km sykkelanlegg er bygd, inkludert gang- og sykkelveg
- 15 skoler har fått tryggere skoleveg
- 970 mill. kr er tildelt drift av kollektivtrafikk

3. Økonomisk status

3.1 Inntekter i 2018

Miljøpakkens inntekter synliggjøres i tre ulike tabeller. Tabell 3.1 viser årsbudsjettet som er den vedtatte finansieringsrammen. Utgangspunktet er statlige midler tildelt gjennom statsbudsjettet for 2018 og lokal finansiering vedtatt ved behandling av årsbudsjett 2018 i fylkesting og bystyre.

Tabell 3.1: Vedtatt årsbudsjett

(tall i mill. kr.)	Stat	Bom-penger	Belønnings-midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	**235**	**376**	**0**	**11**	**0**	**0**	**622**
E6 Jaktøyen – Sentervegen	225	310					535
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		62					62
Kommunedelplan E6 Sluppen	10	3					13
Fv. 704 Tanem – Tulluan				7			7
Byåstunnelen				4			4
Planlegging		1					1
Programområder	**61**	**410**	**170**	**58**	**27**	**185**	**727**
Lokal veg		100		5			105
Sykkeltiltak	21	47	7	12	5		91
Gåtiltak		10	1	1	2		14
TS-tiltak		23	1	17			40
Miljø- og støytiltak	0	12	0	11	0	0	23
Gatebrukstiltak		3					3
Tiltak mot støy		9		11	0		20
Kollektivtiltak	41	218	148	13	20	185	625
Drift		13	135				148
Metrobuss		178		2	17	185	382
Infrastruktur	41	27	14	11	3		95
-Ubenyttet							0
Planlegging og grunnerver	**0**	**1**	**14**	**0**	**0**	**0**	**14**
Planlegging		1	3	0			3
Grunnerverv							0
Info og mobilitetsrådgivning			11				11
TOTALT	**296**	**786**	**170**	**69**	**27**	**185**	**1534**
Etablering bomstasjoner							0
TOTALT INKL. BOM	**296**	**786**	**170**	**69**	**27**	**185**	**1534**

Det vedtatte årsbudsjettet er på nærmere 1,5 mrd kr, hvorav 49 % er bompenger, 44 % statlige midler og 7 % lokale midler. Rammen for bruk av bompenger er 786 mill kr. Det er vesentlig høyere enn bominntekten i 2018 og åpner for bruk av tidligere vedtatt, men hittil udisponerte bompenger.

Tabell 3.2 viser hvilke bevilgninger som Miljøpakken har tildelt i 2018. Disse tallene tar hensyn til eventuelle endringer som skjer gjennom året. Det er f.eks. tilbakeført betydelig mer momsrefusjon på kommunale prosjekter i 2018 enn budsjettert, noe som medfører mindre behov for bompenger.

Det er flere grunner til at det kan være avvik mellom budsjettet i tabell 3.1 og bevilgningene i tabell 3.2:

- Faktiske inntekter avviker fra budsjettforventningene (jf. momskompensasjon[1])
- Midler avsatt gjennom sekkeposter i statsbudsjettet fordeles administrativt på senere tidspunkt (jf. midler innenfor statlige programområder)
- Ubrukte midler i tidligere årsbudsjett omdisponeres og tildeles av Kontaktutvalget til et nytt tiltaksområde (ikke foretatt slike disposisjoner i 2018)
- Behovet for bruk av bompenger endrer seg som følge av endringer i tildeling av andre finansieringskilder

Tabell 3.2: Bevilgninger

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings-midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	**226**	**314**	**0**	**11**	**0**	**0**	**551**
E6 Jaktøyen – Sentervegen	225	310					535
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		0					0
Kommunedelplan E6 Sluppen	1	3					4
Fv. 704 Tanem – Tulluan				7			7
Byåstunnelen				4			4
Planlegging		1					1
Programområder	**41**	**344**	**170**	**58**	**92**	**185**	**706**
Lokal veg		70		5	30		105
Sykkeltiltak	0	48	7	12	2		69
Gåtiltak		10	1	1	3		14
TS-tiltak		19	1	17	3		40
Miljø- og støytiltak	0	11	0	11	1	0	23
Gatebrukstiltak		2			1		3
Tiltak mot støy		9		11	0		20
Kollektivtiltak	41	186	148	13	53	185	625
Drift		13	135				148
Metrobuss		149		2	46	185	382
Infrastruktur	41	23	14	11	7		95
-Ubenyttet							0
Planlegging og grunnerver	**0**	**0**	**13**	**0**	**1**	**0**	**14**
Planlegging		0	3	0	1		3
Grunnerverv							0
Info og mobilitetsrådgivning			11		0		11
TOTALT	**267**	**658**	**170**	**69**	**92**	**185**	**1442**
Etablering bomstasjoner							0
TOTALT INKL. BOM	**267**	**658**	**170**	**69**	**92**	**185**	**1442**

De viktigste avvikene mellom årsbudsjett og bevilgningsrammer i 2018:

- Det bevilget 62 mill. kr mindre i bompenger på riksveg til prosjektet "Rv706 Nydalsbrua med tilknytninger". Årsaken er at prosjektet i 2017 fikk tilført bompenger som følge av en varig omdisponering av ledige midler på avsluttede prosjekt og at dette var tilstrekkelig for prosjektaktiviteten i 2018. Jf. KU-sak 41/17, og avklart i Vegdirektoratet i henhold til fullmakt.
- Det er bevilget 8,9 mill. kr mindre i statlige planleggingsmidler til kommunedelplan på Sluppen enn forutsatt i Miljøpakkens årsbudsjett. Dette var midler avsatt i statsbudsjett 2018 og anses som en forpliktelse som stilles til disposisjon for Miljøpakken på et senere tidspunkt

[1] Merverdiavgiftsreformen som ble innført fra 1. januar 2013, innebar at alle veginvesteringer ble ilagt full merverdiavgift (mva). Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for de merkostnadene dette innebar på statlig vegnett. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune får refundert mva. fra staten på kostnader knyttet til investeringer på sine respektive vegnett. Disse midlene tilbakeføres til vegformål ved at både Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune legger til mva-kompensasjon på sine avsatt midler til Miljøpakken.

- Det er bevilget 21 mill. kr mindre i programområdemidler riksveg til sykkeltiltak som følge av administrativ fordeling av sekkepost i statsbudsjettet. Årsaken var at det ikke ble behov for midlene i 2018.
- Det er bevilget 65 mill. kr mer i kommunale midler. Dette skyldes i hovedsak at det ble tilbakeført mer momskompensasjon fra tiltak på kommunalt vegnett enn forventet. Dette medfører en tilsvarende reduksjon i behovet for bompenger.

Bevilgning til prosjekt på kommunalt vegnett er i henhold til regnskap 2018. Tilbakeføring av merverdiavgiftskompensasjon til Miljøpakken er 73 mill. kr og betydelig høyere enn budsjettert.

Fylkeskommunens årlige bidrag inkluderer foreløpig bare tilbakeføring av estimert merverdiavgiftskompensasjon til Miljøpakken. Dette er ikke nødvendigvis i samsvar med den kompensasjonen som fylkeskommunen har fått fra staten for Miljøpakkens prosjekt på fylkeskommunalt vegnett. Her gjenstår å iverksette tilsvarende ordning som for kommunen hvor faktisk merverdiavgiftskompensasjon på fylkeskommunalt vegnett tilbakeføres til Miljøpakken. Dette vil bli avregnet for 2018 og tidligere år i årsrapporten for 2019.

3.2 Regnskap 2018

Tabell 3.3 viser oversikt over kostnader som er regnskapsført i 2018, totalt 1 535 mill. kr. Statens vegvesen Region midt er regnskapsførende enhet for Miljøpakken, med unntak av kommunale midler (inkl. mva-kompensasjon) som regnskapsføres av Trondheim kommune og driftstilskuddet til kollektivtransporten som regnskapsføres av Trøndelag fylkeskommune. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekt, også de med bevilgning før 2018. Tallene er inkl. mva. Detaljerte prosjektregnskap fremkommer i kapittel 4[2].

Alle statlige og kommunale kostnader, samt investeringskostnader på fylkeskommunalt vegnett, er i hovedsak regnskapsført i samsvar med regnskapene hos kommunen og vegvesenet. Unntaket er forbruk av bompenger som er regnskapsført slik de er trukket opp, dvs. slik de er tildelt prosjektene, uavhengig av om de er forbrukt eller ikke. Vi har foreløpig ikke tilgang til regnskap for bruk av midler til drift av kollektivtrafikk og fylkeskommunal momskompensasjon. Her benyttes bevilgningsrammene i regnskapet.

[2] På grunn av forskjellige regnskapsprinsipp og forsinkelser som følge av viderefakturering av regnskapsførte prosjektkostnader i Trondheim kommune til Statens vegvesen, vil det være et periodiseringsavvik mellom de overordnede regnskapsoversiktene og prosjektregnskapene.

Tabell 3.3: Regnskap 2018

(tall i mill. kr.)	Stat	Bom-penger	Belønnings-midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommunale midler	Kommunal mva-komp	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	**218**	**523**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**746**
E6 Jaktøyen - Sentervegen	199	472						670
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytni	11	51						62
Kommunedelplan E6 Sluppen	3							3
Fv 704 Tanem - Tulluan				5				5
Byåstunnelen		0		1				1
Ufordelt felleskostnader	4							4
Planlegging	1							1
Programområder	**0**	**271**	**201**	**85**	**20**	**73**	**140**	**576**
Lokal veg	0	67		0	9	21		98
Sykkeltiltak	8	36	8	19	1	1		73
Gangetiltak	1	11		0		3		14
TS-tiltak	2	20	0	14		3		38
Miljø- og servicetiltak	0	11	0	4	1	0	0	17
Gatebrukstiltak		6	0	-3	1			5
Støytiltak		5		7		0		12
Kollektivtiltak	-19	117	180	48	8	45	140	518
Drift			148					148
Metrobuss	-30	117		21	1	45	140	294
Infrastruktur	10		32	27	6	0		76
-Ubenyttet								0
Planlegging og grunnerverv	**8**	**10**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**
Planlegging	7	10	2	0	0	0		19
Grunnerverv	0							0
Info og mobilitet			11		0	0		11
TOTALT	**217**	**794**	**201**	**90**	**20**	**73**	**140**	**1535**

Kilde: Regnskap Statens vegvesen (statsmidler, bompenger, belønningsmidler, fylkesvegmidler og investeringstilskudd. Regnskap Trondheim kommune (kommunale midler og tilbakeført kommunal mva-kompensasjon).

Merknader:
1) Kostnadene utgiftsføres slik de framgår i regnskapene ved årets slutt. Belastningen på de ulike bevilgningene kan endres, f.eks. ved at bompenger tilføres fra bomveiselskapet eller at det statlige investeringstilskuddet utbetales, med tilsvarende reduksjon i statlige eller fylkeskommunal bevilgningskode (som har forskuttert kostnaden). Dette vil fremgå i neste års regnskap, og kan medføre negative tall i årsregnskapene på enkelte bevilgningskoder.
2) Statens vegvesen region midt foretok i desember 2018 den første utbetalingen av det statlige investeringstilskuddet (kap 1330, post 63) til Trøndelag fylkeskommune. Bakgrunnen for utbetalingen var regnskapsførte kostnader ekskl. mva i Metrobussprosjektet (gateprosjektene og infrastrukturprosjektet fase 1), for årene 2017 (40 mill. kr) og 2018 (100 mill. kr).
3) Miljøpakken tildelte 147,6 mill. kr til driftstilskudd til kollektivtrafikken i 2018. Regnskap er satt lik tildelingen i påvente av at regnskapet legges frem for Miljøpakkens styringsorgan.

3.3 Likviditet 2018 (2009-2018)

Likviditeten ved utgangen av 2018 framgår ved en sammenligning av Miljøpakkens samlede inntekter og kostnader for perioden 2009-2018. Inntektene er på 7 229 mill. kr og kostnadene på 6 664 mill. kr regnet i løpende kroner. Her er bevilgede (tildelte) midler sammenlignet med regnskapsførte kostnader. Dette gir en restbeholdning av midler ved inngangen til 2019 på om lag 565 mill. kr.

Halvparten av inntektene kommer fra bompengesystemet. 38 % er statlige bevilgninger og 11 % lokale midler (inkl. mva-kompensasjon). Verdien av de årlige bevilgningene er synliggjort gjennom en omregning til 2018-kr i siste kolonne.

Tabell 3.4: Miljøpakkens inntekter 2009-2018

Inntekter (mill kr)	2009–2017	2018	Sum 2009–2018 (løpende kr)	Sum 2009–2018 (2018–kr)
Komm. midler inkl mva	189	92	282	294
Fylkeskomm. midler inkl mva	436	69	505	545
Netto bompengeinntekter	2 939	601	3 540	3 780
Statlige rv–midler	804	267	1 071	1 129
Belønningsmidler	1 311	170	1 481	1 603
Investeringstilskudd Bymiljøavtal	132	185	317	322
Andre inntekter	33	0	33	34
Sum Miljøpakken	**5 843**	**1 385**	**7 229**	**7 708**

Kostnadssiden i Miljøpakken er en sammenstilling av etatsvise regnskap slik de foreligger ved utgangen av året. Enkeltvise prosjektregnskapene følges opp ved jevnlig rapportering både etatsvis og via Miljøpakkens styringssystem.

Tabell 3.5: Miljøpakkens kostnader 2009-2018

Kostnader (mill kr)	2009–2017	2018	Sum 2009–2018 (løpende kr)	Sum 2009–2018 (2018–kr)
Kommunal midler inkl mva	189	92	282	294
Fylkesveimidler inkl mva	293	90	384	407
Bompenger opptrekk	2 537	794	3 330	3 527
Statlige rv–midler	846	212	1 058	1 110
Belønningsmidler	1 236	201	1 437	1 548
Investeringstilskudd	0	140	140	140
Andre inntekter (statlig sykkeltils	28	5	33	34
Sum Miljøpakken	**5 129**	**1 535**	**6 664**	**7 060**

Miljøpakkens finansieringsramme fratrukket regnskapsførte kostnader for perioden 2009-2018 gir inngående balanse pr. 01.01.2019. Dette viser at Miljøpakkens likviditet ved inngangen til 2019 er på om lag 580 mill. kr.

Tabell 3.6: Miljøpakkens inngående saldo 2019

Inngående saldo 2019	2009-2017	2018	Sum 2009-2018 (løpende kr)	Sum 2009-2018 (2018-kr)
Kommunal midler inkl mva	0	0	0	0
Fylkesveimidler inkl mva	142	-21	122	138
Bompenger	402	-193	209	252
Statlige rv-midler	-42	55	13	20
Belønningsmidler	75	-31	44	54
Investeringstilskudd	132	45	177	182
Andre inntekter	5	-5	0	0
Sum Miljøpakken	**714**	**-149**	**565**	**647**

Kommunale midler inkluderer tilbakeføring av kommunal momskompensasjon til Miljøpakken. I kommunens regnskap balanseres inntektssiden og kostnadssiden hvert år slik at inngående saldo er null ved utgangen av året.

Fylkeskommunale midler inkluderer estimat på fylkeskommunal momskompensasjon til Miljøpakken. Det gjenstår å etablere tilsvarende system som kommunen praktiserer. Mindreforbruket av midlene er hovedsakelig knyttet til programområdene sykkel og kollektiv.

Statlige rv-midler viser et samlet mindreforbruk på 13 mill. kr. Deler av dette er knyttet til avsluttede prosjekt innen programområdene, disponering av mindreforbruket vil legges frem for Miljøpakkens styringsorgan i løpet av 2019.

Mindreforbruk av belønningsmidler på 44 mill. kr, dette er knyttet til et vidt spekter av programområdetiltak. I tillegg er det et mindreforbruk på avsluttede prosjekt, disponering av mindreforbruket vil legges frem for Miljøpakkens styringsorgan i løpet av 2019.

Inngående saldo av bompenger er 209 mill kr, mens bomveiselskapets likviditet er 23 mill. kr. Avviket fremkommer som følge av ulik periodisering[3], samt andre krav til regnskapsføring som bomveiselskapet er underlagt. Bomveiselskapets likviditet ved inngangen til 2019 er utgangspunkt for når lånebehov inntreffer, pr 2018 er det ikke foretatt låneopptak av bompenger.

Det er bevilget 322 mill. kr av det statlige investeringstilskuddet (kap. 1330, post 63) i perioden 2016-2018, av dette er 140 mill. kr utbetalt pr 2018. Utbetalingene foregår etterskuddsvis med bakgrunn i regnskapsførte kostnader ekskl mva på de prosjekt som inngår i 50/50-ordningen.

I 2018 er det samlede mindreforbruket fra tidligere år redusert med 149 mill. kr.

[3] I Miljøpakken benyttes netto bominntekt (fra kontantstrømoppstilling i Vegamots årsrapport 2018) og er den bominntekt som genereres fra bompasseringer innen et gitt år. Det er et periodiseringsavvik fra en passering blir registrert til den blir betalt og disponibel for bomveiselskapet.

4. Prosjektstatus

Dette kapittelet beskriver aktiviteten i Miljøpakken 2018 på prosjektnivå, og status knyttet til fremdrift og økonomi. Regnskapsførte kostnader på prosjektnivå for kommunale prosjekter er hentet fra prosjektregnskap fra Trondheim kommune, og avviker noe i forhold til grunnlaget som benyttes til de overordnede tabellene i kapittel 3 som følge av ulik periodisering av regnskap og forsinkelser ved viderefakturering av kostnader mellom kommunen og vegvesenet. Alle tall i kapittel 4 er i løpende millioner kroner.

4.1 Hovedveger

E6 Trondheim - Melhus, delstrekning Jaktøya - Sentervegen

Utbygging av firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim ble påbegynt i 2016, og åpnet for trafikk 19. desember 2018 (offisiell åpning 4. februar 2019). Dette var siste etappe i arbeidet med å utbedre hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus. Etter trafikkåpningen vil det fortsatt gjenstå en del arbeid utenfor vegen som gjennomføres i 2019.

Prosjektet er det største enkeltprosjektet i Miljøpakken. Omtrent 25 000 kjøretøy passerer Klett i snitt hver dag. Inkludert bilpassasjerer og busspassasjerer reiser godt over 30 000 trafikanter ut og inn av Trondheim sørfra hver dag. Hensikten med prosjektet var å bedre trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for alle trafikkantgrupper.

Fakta om E6 - dette er bygget:

- 8,1 km firefelts E6 med planskilte kryss hovedsakelig i eksisterende trasé
- Toplanskryss på Klett med E39
- Ombygging av eksisterende toplanskryss på Sandmoen

- Nytt toplanskryss på Hårstad ved forbrenningsanlegget
- 6,2 km gang- og sykkelveg
- 4,6 km fylkesveger og lokale veger
- Viltovergang sør for Sandmoen
- 7,2 km støytiltak og av dette 4,2 km støyskjermer

I tillegg inngår også omfattende stabiliseringstiltak på grunn av kvikkleire, totalt 21 betongkonstruksjoner; bruer, underganger, viltoverganger og bekkekulverter.

Hårstadkrysset er et toplanskryss som forbinder E6 med Østre Rosten. (Foto: Statens vegvesen)

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

I *Prop. 36 S (2017-2018) Miljøpakken Trondheim trinn 3 - forlenga innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet,* åpnet Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet. I lokalpolitisk behandling i juni 2018 støttes en finansierings- og tiltaksplan som muliggjør at Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkens maksimale låneramme på 1 milliard kroner.

Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytninger til vegnettet på begge sider av elva (inkludert ny rampe fra bru opp på E6 i Okstadbakken) I tillegg skal gang- og sykkelvegnettet i området bygges om til bedre standard, der eksisterende bru (Sluppenbrua) skal bygges om til gang- og sykkelbru.

Grunnlaget for ekstern kvalitetssikring (KS2) ble overlevert fra prosjektet i desember 2018. Stortinget vedtok 13. juni 2019 (Prop. 110 S (2018-2019)) oppstart av prosjektet med en styringsramme på 1 220 mill. kr (2019-kr) og en kostnadsramme på 1 380 mill. kr (2019-kr). Dette innebærer en økning i styringsrammen på omtrent 40 mill. kr sammenliknet med kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan 2018-2029. Styringsrammen på 1 220 mill. kr, 2019-kr, innebærer at 365 mill. kr må finansieres med bompenger og 855 mill. kr finansieres med statlige rv-midler.

I 2018 er det arbeidet med forberedende planer og grunnerverv, dette vil fortsette i 2019 med blant annet omlegging av høyspent. Det er lagt opp til anleggsstart tidlig i 2020, og prosjektet er ventet åpnet for trafikk 2022-2023.

Knutepunkt E6 Sluppen, kommunedelplan

Det er tidligere gjennomført mulighetsstudier, og formannskapet vedtok 13.02.2018 (sak 22/18) at det skulle utarbeides en kommunedelplan for Sluppen. I 2018 har det pågått arbeid med kommunedelplan for helhetlig byutvikling på Sluppen. På Sluppen knyttes byen sammen, både mot sør og nord, øst og vest. Hovedvegen inn mot sentrum starter her, og møter riksveg, fylkesveger og lokale veger og gater.

Trondheim kommune, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune samarbeider om å foreslå samferdselsløsninger som kan legges til grunn for dette arbeidet.

Fv. 704 Tanem - Tulluan

Ny vegtrasé på fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem ble offisielt åpnet 7. desember 2018 (ikke del av Miljøpakken). I regi av Miljøpakken planlegges utbygging av ny veg videre på strekningen Tanem - Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Detaljregulering pågår og det skisseres en tidligst mulig oppstart utbygging i 2020/21, forutsatt at Trondheim kommune vedtar reguleringsplan sommeren 2020. I Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan er prosjektet oppført med byggestart i 2023 med en styringsramme på 422 mill. kr. Kostnadsanslag gjennomført høsten 2018 er omtrent 445 mill. kr, dersom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune ikke bidrar med tiltenkt finansiering vil dette kreve bruk av midler fra udisponert reserve for å dekke dette avviket.

Byåstunnelen

Utbygging er vedtatt av alle parter i Miljøpakkens trinn 2, men tiltaket inngår pr i dag ikke i Miljøpakkens langsiktige finansieringsplan.

I 2018 har det pågått et forprosjekt som synliggjør virkningene av Byåstunnelen på hele trafikksystemet på Byåsen. Trafikkanalysen omfatter mulighetene for å prioritere buss, hvordan trafikkavviklingen på Nydalsbrua påvirkes, og hva tunnelen betyr for mulighetene til å avlaste Bøckmannsvegen for trafikk. Trafikkanalysen skal gi grunnlag for en samlet vurdering av konsekvensene av Byåstunnelen, der nytten kan sammenstilles med kostnadene.

Tabell 4.1: Økonomisk status hovedveg

Hovedveg	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
E6 Jaktøya – Sentervegen	1 915,0	2 000,9	-85,9	670,3
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	65,6	74,4	-8,8	74,4
Fv 704 Tanem – Tulluan	7,0	4,8	2,2	4,7
Kommunedelplan E6 Sluppen, knutepunktutvikling	13,0	3,1	9,9	3,1
Byåstunnelen, forprosjekt	1,0	0,7	0,3	0,7
Byåstunnelen, planlegging	23,0	8,1	14,9	0,0
Sum hovedveg	2 024,6	2 092,0	-67,4	753,1

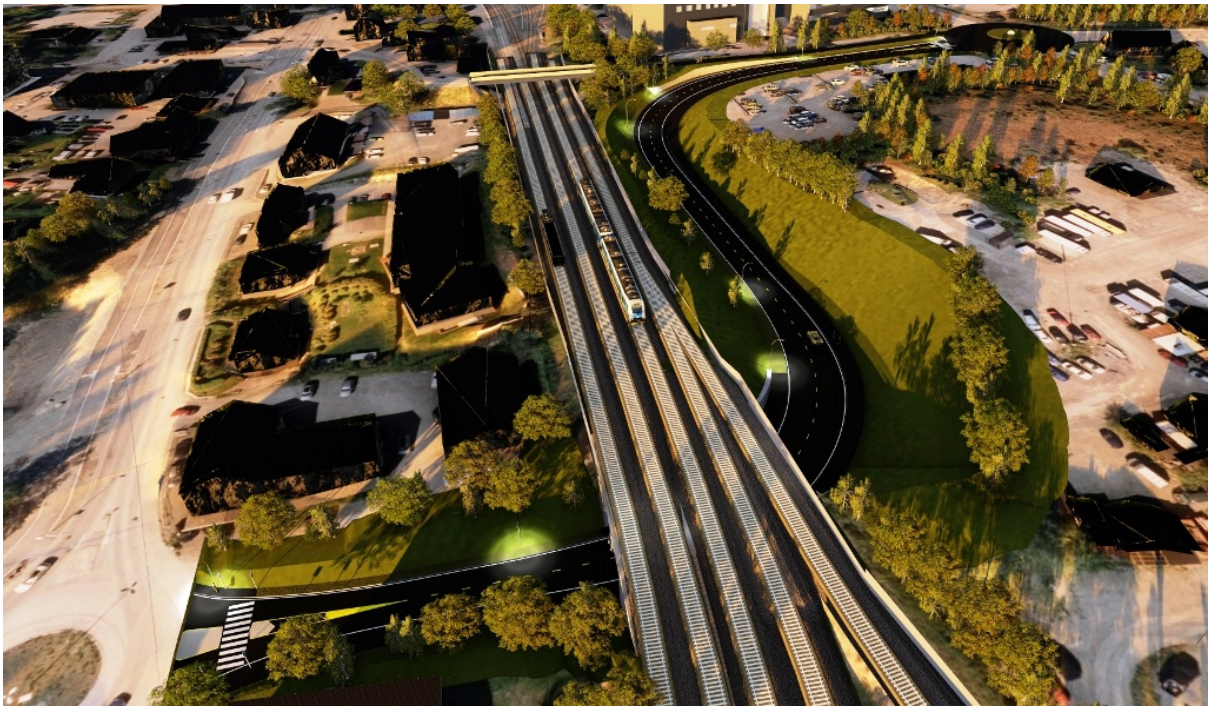
Merknad:
Prosjektene i tabellen utføres av Statens vegvesen, regnskapstall er hentet fra prosjektregnskapet i Statens vegvesen.
E6 Jaktøya - Sentervegen har en lokalpolitisk vedtatt styringsramme på 2,5 mrd. 2015-kr, som tilsvarer 2,687 mrd. 2018-kr. Gjeldende sluttprognose er lik vedtatt styringsramme. Forsert utbygging i forhold til opprinnelig finansieringsplan har medført et merforbruk ved utgangen av 2018 (forskuttert med bruk av statlige midler), dette dekkes inn av finansiering i 2019 og 2020.
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger har bevilgning på 51 mill. kr fra omdisponerte bompenger rv. (KU-sak 41/17) og 14,6 mill. kr i statlige midler fra planleggingsprogrammet til Statens vegvesen.

4.2 Lokale veger

Johan Tillers veg, del 1

Hensikten med tiltaket er redusert gjennomgangstrafikk i tilliggende gater og boligveger på Heimdal, og bidra til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet i området. Den nye tverrforbindelsen mellom Heimdalsvegen og Industrivegen fungerer som lokalveg mellom bydelene på Heimdal, og som forbindelse sørover til E6 via Industrivegen/terminalen og eksisterende kryss ved Sandmoen.

Det er bygget ca. 400 meter ny veg med fortau fra Heimdalsvegen til Industrivegen. Vegen går nå i en 28 meter lang kulvert under Dovrebanen. Kulverten erstatter Smedbrua, som blir gang- og sykkelbru. Det er også bygget ny rundkjøring i Industrivegen.



Johan Tillers veg del 1 ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. Noe restarbeid vil pågå i 2019. Det pågår en utredning som ser på muligheten for bedre kobling fra den nybygde strekningen videre til E6, Johan Tillers veg del 2

Johan Tillers veg, del 2

I forlengelsen av Johan Tillers veg del 1, pågår det et forprosjekt som skal se på mulighetene for bedre kobling herfra og direkte til kryss på E6. Dette forventes å kunne avlaste Heimdal sentrum for betydelige trafikkstrømmer.

Prosjektet skal komme frem til alternative løsninger med kostnadsvurderinger hvor konsekvenser drøftes. Behov for videre planlegging/reguleringsavklaring skal synliggjøres. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018.

Fv. 707 Brå bru

Bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. Bygging av ny, sikker og bredere bru, og utretting av krappe kurver vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på stedet. I tillegg planlegges brua med gang- og sykkelveg, samt gang- og sykkelveg innenfor planområdet på hver side av brua.

Det har i 2018 pågått arbeid med reguleringsplan og prosjektering av ny Brå bru. Reguleringsplan ble i mai 2018 lagt ut for offentlig ettersyn og sendt på høring til berørte og naboer, og vedtatt i bystyret 31. januar 2019 (sak 10/19). Planlagt utbyggingsperiode april 2020 - august 2021.

Tabell 4.2 Økonomisk status lokal veg

Lokal veg	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Fv 707 Brå bru	3,5	1,7	1,8	0,5
Johan Tillers veg, del 1	184,7	182,3	2,4	83,9
Johan Tillers veg, del 2	1,0	0,1	0,9	0,1
Sum lokal veg	189,2	184,1	5,1	84,5

Merknad:
Brå bru og Johan Tillers veg del 2 utføres av Statens vegvesen, regnskapstall er hentet fra prosjektregnskapet i Statens vegvesen. Johan Tillers veg, del 1, utføres av Trondheim kommune og prosjektets styringsramme ble behandlet i programrådet (sak 95/18), og økt til 210,9 mill. kr. Dette er innarbeidet i vedtatt årsbudsjett 2019. Regnskapstall fra prosjektregnskapet til Trondheim kommune, og inkluderer ikke ekstern finansiering fra Bane Nor på 21,6 mill.

4.3 Gatebrukstiltak

Prøveprosjekt Innherredsveien

Bakgrunnen for prøveprosjektet var endrede trafikkforhold i området etter åpningen av Strindheimtunnelen som gir nye muligheter for utvikling av Innherredsveien. Formålet med prøveprosjektet var å danne grunnlag for ny reguleringsplan for Innherredsveien, og senere utbyggingsprosjekt.

Prøveprosjektet ble gjennomført i perioden juli til desember 2017, dette besto i innsnevring av vegen til to kjørefelt og regulering av gjennomkjøring, samt gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst.

En evaluering av prøveprosjektet ble behandlet i formannskapet (sak 74/18) og fylkesutvalget (sak 91/18). Det ble vedtatt at permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomført systemløsning i prøveprosjektet. I tillegg ivaretas sykkel slik at de syklende får et trygt og lett forståelig tilbud gjennom alle kryss. I ettertid er det foretatt enkle forbedringer knyttet til trafikksikkerhet.

Prøveprosjekt Olav Tryggvasons gate

Prøveprosjekt for etablering av miljøgate ble gjennomført med virkning fra juli 2018. Hensikten var å prøve ut tiltak, registrere konsekvenser og evaluere slik at man får kunnskap til planlegging og bygging av permanent miljøgate.

I prøveprosjektet er antall kjørefelt redusert fra fire til to mellom Munkegata og Bakke bru for å få bedre plass til fotgjengere og syklister. Det er innført gjennomkjøringsforbud på strekningen og sykkelfelt er etablert på begge sider av gata. Fortauet på nordsiden ble utvidet og det ble etablert plass for gatemøbler etc. Varelevering ble etablert i sidegatene til Olav Tryggvason i samarbeid med næringslivet. Mer detaljerte føringer for utforming av prøveprosjektet fremgår av de politiske vedtakene.

Etablering av prøveprosjektet ble behandlet i formannskapet (sak 68/18 og 100/18) og fylkesutvalget (94/18 og 135/18). Orientering om status for prøveprosjektet er løpende presentert for formannskapet og fylkesutvalget. Prøveprosjektet ble evaluert våren 2019.

Tabell 4.3: Økonomisk status gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Innherredsveien, prøveprosjekt	7,0	7,7	-0,7	3,6
Olav Tryggvasons gt, prøveprosjekt	2,6	9,7	-7,1	9,7
Sum gatebrukstiltak	9,6	17,4	-7,8	13,3

Merknad:
Prøveprosjekt Innherredsveien utføres av Statens vegvesen, regnskapstall er hentet fra prosjektregnskapet i Statens vegvesen. Prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate utføres av Trondheim kommune, regnskapstall er hentet fra prosjektregnskapet i kommunen. I Kontaktutvalgets møte 26.01.2018 ble det fremlagt behov for midler til gjennomføring av prøveprosjektet ut over foreslått ramme på 5,1 mill. kr i årsbudsjett 2018 (bevilgning i 2018 ble senere redusert til 2,6 mill. kr da statlige investeringsmidler ikke kan finansiere et prøveprosjekt). KU konkluderte med at Programrådet kan ta stilling til behovet innenfor en ramme på 7-10 mill kr. I PR-sak 12/18 ble det besluttet at prøveprosjektet må avgrenses slik at man holder seg innenfor de økonomiske rammene gitt av KU. I PR-sak 95/18 ble det lagt fram et behov for å øke totalramma fra 10 til 12 mill. kr. Programrådet anbefalte at dette ble spilt inn til årsbudsjett 2019. Ramme på 12 mill. kr ble vedtatt ved behandling av årsbudsjett 2019.

4.4 Kollektivtiltak

4.4.1 Infrastruktur og driftstilskudd til kollektivtrafikken

Trikk, infrastruktur

Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende og dekkes av Miljøpakken. Årlige tiltak planlegges av Boreal Bane AS og følges opp av Trondheim kommune på vegne av Miljøpakken. Det er Trondheim kommune som eier infrastrukturen, men de har inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Bane AS.

Det er synliggjort behov for betydelige ressurser til å ta igjen etterslepet på infrastrukturen og for nødvendig fornyelse. I tillegg kommer årlige ordinære kostnader for å opprettholde

kjørevegen. Oppgradering av Kongens gate, strekningen Tordenskjolds gate - Nordre Ilevollen (inkl. metrobusstasjoner Ila) inngår i metrobussprosjektet.

Signalprioritering

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

Innfartsparkering

Eggkleiva

I Eggkleiva i Skaun kommune møtes fire fylkesveger, og her trafikkerer arbeids-/pendlerbussrute som korresponderer med stambussrute. Innfartsparkering inkludert bussholdeplass/leskur i Skaun kommune er etablert og tiltaket avlaster eksisterende innfartsparkering i Børsa. Prosjektet ble ferdigstilt sommeren 2018.

Buvika

Skaun kommune har etterspurt innfartsparkering for pendling til og fra Trondheim med kollektivtilbudet langs E39. Det pågår reguleringsarbeid med sikte på å opprette innfartsparkering i Buvika. Tiltaket er satt på vent grunnet uenighet med kommunen om plassering.

Være

Hensikten med tiltaket er å tilby parkering for arbeidspendlere til og fra Trondheim og Malvik. Tiltaket omfatter 72 parkeringsplasser for bil. I tillegg blir bussholdeplassene oppgradert til universell utforming, sykkelparkering etablert og det blir omlegging av gang- og sykkelvegen. Plasseringen er valgt med bakgrunn i at det her er god kollektivdekning og at innfartsparkeringen vil ligge rett utenfor bomstasjonen på Være.

Reguleringsplan ble vedtatt i bystyret 31. mai 2018 (sak 81/18). Prosjektet ble lagt ut på anbud med frist 4. februar 2019, hele prosjektet planlegges ferdig 1. november 2019.

Innfartsparkering planlegging

Innfartsparkering utgjør en viktig del av kollektivtilbudet, særlig i Trondheims nabokommuner, men det er også enkelte prosjekt internt i Trondheim. Gjennom høringsprosessen for Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 kom det frem en rekke innspill til nye mulig prosjekt. Disse må behovsruderes og prioriteres innenfor Miljøpakkens rammer.

I 2018 er det satt av 1 mill. kr til arbeidet, men per 2018 er ikke dette startet opp.

Fremkommelighetstiltak

Traséutbedring fylkesvei og kommunal veg

Traséutbedringer omfatter mindre tiltak på kollektivtraséer for å bedre framkommelighet og kjørekomfort. Tiltakene skal gi en merverdi i forhold til ordinært vedlikeholdsarbeid.

Trafikkavvikling Heimdal sentrum

Heimdal sentrum oppleves i dag som en flaskehals for trafikkavvikling. Bussene, herunder metrobussene gjennom Heimdal sentrum forsinkes, spesielt i rushtiden.

I 2018 er det påbegynt et forprosjekt som skal utrede forslag til forbedringstiltak for å oppnå en mer effektiv avvikling av kollektivtrafikken i Heimdal sentrum. Her ser en på muligheten for å realisere enkle tiltak i samarbeid med Bane NOR for trafikk mot sentrum.

Bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen

Det er gjort politiske vedtak om å utrede bruken av kollektivfeltene i Kollektivbuen etter at metrobussene ble satt i drift august 2019. Både bystyret (sak 44/17) og fylkestinget (sak 26/17) ønsker å få utredet forholdene rundt andre trafikantgruppers bruk av kollektivfeltene.

Utredningen skal oppsummeres i en rapport som legges fram for politisk behandling sammen med en anbefaling om bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018.

Holdeplasser

Holdeplasstiltak langs fv. 742 Løvsetvegen

Oppgradering av holdeplass ved Loddgårdstrøa i Melhus kommune. Holdeplassen er ugunstig utformet og utrygg å oppholde seg på. Det er utført breddeutvidelser og etablert fysiske skiller.

Holdeplasser fylkesvei Melhus og Malvik

I eldre handlingsprogram for Miljøpakken er det avsatt en sekkepost for oppgradering av holdeplasser langs fylkesveger.

Holdeplasser fv. 35 Fosslia, Stjørdal kommune

Prosjektutvikling, klargjøre behov for oppgraderingstiltak på tre holdeplasser langs fv. 35. De aktuelle holdeplassene på denne strekningen skal betjene pendlerrute 301 Stjørdal - Trondheim. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018.

Andre kollektivtiltak

Leskur og bymøbelavtale

Avtale med reklamefinansiert drift av leskur og bymøbler i Trondheim utløpte i 31.12.2017. Ny og forbedret avtale er inngått, avtalen omfatter i utgangspunktet alle vegkategorier. Prosjektet omfatter nødvendige politiske avklaringer om reklamefinansiering, konkurransegjennomføring og kontraktsinngåelse, og kvalitetssikring av utskifting/bygging av nye leskur og bymøbler.

Etter at utskifting av leskur og bymøbler er gjennomført håndteres oppfølging av avtalen som et ordinært prosjekt, og ikke som et miljøpakkeprosjekt.

Gjenbruk av leskur langs fylkesvei

I forbindelse med ny kontrakt for reklamefinansierte leskur i Trondheim kommune skiftes dagens leskur ut og erstattes med nye. Statens vegvesen har fått tilbud om å kjøpe leskur til gjenbruk. Det er gjort en kartlegging av behovet for utbytting av leskur langs pendlerrutene i Skaun, Melhus, Klæbu og Malvik. En utbytting av leskur langs pendlerrutene vil være til fordel for de kollektivreisende og deres opplevelse av reisen. Tiltaket er finansiert med 1,2 mill. kr av belønningsmidlene (omdisponering) og påbegynt i 2018.

Driftstilskudd til kollektivtrafikken

Driftstilskuddet fra Miljøpakken til kollektivtrafikken benyttes til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning og lavere takster i Trondheim og regionen, samt til mer miljøvennlig bussmateriell.

Tilskuddet fra Miljøpakken var i 2018 147,6 mill. kr og var finansiert med belønningsmidler. Vi har adgang til å benytte både belønningsmidler og bompenger til dette formålet. Belønningsmidler benyttes for å ha nok bompenger som egenandel i 50-50 ordningen (investeringstilskudd til Metrobuss).

Tabell 4.4: Økonomisk status kollektiv

Kollektivtiltak, infrastruktur	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Trikk, infrastruktur	167,4	166,8	0,6	22,6
Tilstandsrapport trikken	1,6	0,0	1,6	0,0
Fylkeskommunale prosjekt:				
Signalprioriering	17,1	14,3	2,8	7,5
Innfartsparkering Eggkleiva	3,6	1,2	2,4	2,4
Holdeplasstiltak langs fv 742	1,9	1,9	0,0	0,8
Innfartsparkering Være	10,2	1,8	8,4	0,7
Traséutbedring fylkesvei	3,0	0,6	2,4	0,6
Holdeplasser fylkesvei Melhus og Malvik	7,1	6,5	0,6	0,4
Innfartsparkering Buvika	1,5	1,2	0,3	0,2
Sekkepost kollektiv	2,5	0,2	2,3	0,2
Trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,4	0,1	0,3	0,1
Gjenbruk av leskur langs fylkesvei	1,2	0,1	1,1	0,1
Bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen	0,4	0,1	0,3	0,1
Planlegge/behovesvurdere innfartsparkering	1,0	0,0	1,0	0,0
Prinsenkrysset, knutepunkt	71,6	65,1	6,5	0,3
Holdeplasser fv 35 Fosslia Stjørdal	0,2	0,0	0,2	0,0
Fremkommelighetstiltak utenom Metrobuss	0,0	0,2	-0,2	0,2
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	968,8	968,8	0,0	147,6
Kommunale prosjekt:				
Holdeplasstiltak 2014-2016	15,5	0,0	15,5	0,0
Fremkommelighet kollektiv	1,5	1,2	0,3	0,0
Traséutbedring kommunalveg	2,0	0,5	1,5	0,5
Holdeplassprinsipp Kollektivbuen	0,0	0,3	-0,3	0,1
Reppe-Vikåsen, planavklaring	0,0	0,2	-0,2	0,2
Metrobusstrasé Nyhavna, planavklaring	0,0	0,2	-0,2	0,2
Reklamefinansierte bymøbler, ny avtale	4,5	4,2	0,3	1,4
Søbstadvegen, kurveutvidelse Heimdal sentrum	4,0	0,0	4,0	0,0
Sum kollektivtiltak ekskl Metrobuss	1 287,0	1 235,5	51,5	186,3

Merknad:
Regnskapet for fylkeskommunale prosjekt fremkommer fra regnskapet i Statens vegvesen, mens regnskapet for kommunale prosjekt er hentet fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune.
Vi mangler regnskap for driftstilskuddet til kollektivtrafikken og har satt forbruket lik bevilgningen som fremkommer i Miljøpakkens årsbudsjett.
Prosjektet "Fremkommelighetstiltak utenom Metrobuss" er en forskuttering fra fylkeskommunen, tildelt midler i Miljøpakkens årsbudsjett 2019.

4.4.2 Metrobuss

Infrastrukturprosjektet

Metrobuss er en av hovedsatsningene i bymiljøavtalen inngått i februar 2016. Avtalen er mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten. Innføringen av ny rutestruktur som et metrobussystem fra august 2019 krever gjennomføring av en rekke infrastrukturtiltak. Prosjektet omfatter nødvendige tiltak langs de tre metrobusslinjene i det nye rutetilbudet og omfatter infrastruktur knyttet til holdeplasser, strekninger og knute-/ og omstigningspunkt.

Infrastrukturprosjektet gikk inn i en ren byggefase fra 01.06.2018, og fra denne datoen er utbyggingsprosjektene delt mellom to byggherreorganisasjoner. Delprosjekt på kommunal

veg utføres av Trondheim kommune, mens delprosjekt på riks- og fylkesveg utføres av Statens vegvesen. Daglig ledelse i byggefasen er overført til byggherreorganisasjonene, som har tett oppfølging og personal/kontraktsansvar for ressursene. Overordnet prosjektstyring ligger hos Programrådet i Miljøpakken. Prosjektleder for vegvesenet og kommunen rapporterer månedlig til Programrådet, og kvartalsvis til politisk ledelse i kommunen og i fylkeskommunen.

Pr. 30. september 2018 var alle delprosjekt politisk avklart og overlevert til byggherrene. Prosjektet rapporterer akseptabel fremdrift og kontroll med økonomi og kvalitet. Hovedelementene var ferdige til 3. august 2019, men noe byggeaktivitet fortsetter utover høsten 2019.

Infrastrukturprosjektet har en ramme på 750 mill. kr. Dette inkluderer administrasjon, planlegging, saksbehandling fra offentlige etater og byggekostnader for infrastruktur. Budsjettrammen ble våren 2018 økt fra 660 mill. kr til 750 mill. kr. Bakgrunnen var blant annet tilleggsbestillinger på snøsmelteanlegg på stasjoner utenfor sentrum, utvidet løsning og omfang for Tiller knutepunkt og utvidet behov ved omstigningspunktene på Tonstad og endeholdeplass på Lund. Prosjektets overordnede sikkerhetsavsetning på 60 mill. kr er ikke benyttet pr 31.12.2018.

Tabell 4.5: Økonomisk status infrastrukturprosjektet fase 1

Metrobuss, infrastrukturprosjekt fase 1 (kvartalsrapport Q4 2018)	Rev. Budsjett 01.04.2018	Forbruk tom. 2018	Resultat tom. 2018
Planfasen	93	88	5
Erverv	3	2	1
Byggefasen	594	210	384
Sikkherhetsavsetning	60	0	60
Sum	750	300	450

Merknad:
Regnskapet for fylkeskommunale prosjekt fremkommer fra regnskapet i Statens vegvesen, mens regnskapet for kommunale prosjekt fremkommer fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune.

Gateprosjektene innenfor kollektivbuen

Fire sentrale gatestrekninger (Elgeseter gate, Innherredsvegen, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate) er spesielt viktige og krevende. Gatene skal bygges om til en effektiv kollektivåre med høye miljøstandarder og gode forhold for myke trafikanter som ferdes langs eller krysser gatene. Planleggingen av gateprosjektene skal legge grunnlag for politiske avklaringer av alternative løsninger i en tidlig fase.

Prosessplan og organisering av arbeidet for gjennomføring av gateprosjektene fikk tilslutning i Kontaktutvalget 26.01.2018 (sak 2/18). Planprogrammene som legger rammer og føringer for planarbeidet er vedtatt i bygningsrådet for alle gatene med unntak av Elgeseter gate. For alle gateprosjektene har det i 2018 blitt arbeidet med alternativsvurderinger, konsekvensvurderinger, trafikkanalyser og tekniske planer.

Det er lagt opp til nær samordning mellom de enkelte gateprosjektene og mellom tilgrensende prosjekter som Gatebruksplan, Framtidsbilder og Metrobussprosjektet.

Kongens gate

Kongens gate er en viktig trasé for trikk og buss. Fra 2019 vil det også gå en metrobusslinje her. Gata er i dårlig stand på grunn av skader på bærelag og belegning. Dette skaper miljø- og driftsutfordringer i gata. Fortau har stedvis lav standard og lav bredde, og er ikke tilrettelagt for sykling. Hovedhensikten med prosjektet er å heve standarden i gata slik at det blir bedre forhold for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

Prinsippløsning planlegges behandlet i formannskap og fylkesutvalg høsten 2019.

Innherredsveien

Det arbeides med å utarbeide plangrunnlag for fornying av hovedtrasé for kollektivtrafikken på strekningen Bakke bru til Stadsingeniør Dahls gate. Strekningen er delt inn i 3 delprosjekt:

1. Innherredsveien øst, strekning Stadsingeniør Dahls gate - Saxenborg allé. Detaljregulering sluttbehandles september 2019.
2. Innherredsveien midt, strekning Bassengbakken - Stadsingeniør Dahls gate. Prøveprosjekt har pågått i 2018. Formannskapet (sak 74/18) og fylkesutvalget (sak 91/18) har likelydende vedtak på at den permanente utformingen skal følge systemløsninger i prøveprosjektet. Varslet planoppstart og høring av planprogram november 2018.
3. Innherredsveien vest, strekning Bakkegata - Bassengbakken. Varslet planoppstart og høring av planprogram november 2018.

Elgeseter gate

I Miljøpakkens trinn 2 er det vedtatt at Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høy miljøstandard (lokalpolitisk vedtak i Bystyret sak 12/8503 og Fylkestinget sak 34/12). Dette omfatter både kollektiv og gatebruk (miljøgate). I Bymiljøavtalen er midler til å finansiere miljøgate i Elgeseter gate inkludert som del av lokal egenandel som grunnlag for utbetaling av det statlige investeringstilskuddet.

I Elgeseter gate skal det legges til rette for en urban gate med gode miljøkvaliteter, og metrobusstraseén for kollektivtrafikk er et viktig element i gata. Det er ikke avklart om metrobussen skal gå i sidestilte eller midtstilte kollektivfelt. Videre arbeid med løsning avventer en politisk avklaring. Prosjektets geografiske avgrensning i nord og sør avklares gjennom prosjektarbeidet.

Olav Tryggvasons gate

Strekningen som inngår i prosjektet går fra krysset Prinsens gate/Olav Tryggvasons gate til Bakke bru i øst.

Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate skal legge føringer for videre arbeid. Det ble behandlet i formannskapet (sak 68/18 og 100/18) og fylkesutvalget (94/18 og 135/18). Orientering om status for prøveprosjektet er løpende presentert for formannskapet og fylkesutvalget. Prøveprosjektet ble evaluert våren 2019.

Tabell 4.6: Økonomisk status for gateprosjektene i kollektivbuen

	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Kongens gate	8,1	2,4	5,7	2,4
Innherredsveien	10,0	2,5	7,5	2,5
Elgeseter gate	28,0	10,8	17,2	10,8
Olav Tryggvasons gate	1,0	1,9	-0,9	0,6
Sum gateprosjekt i kollektivbuen	47,1	17,7	29,4	16,3

Merknad:
Programrådet (sak 64/18) godkjente at fordelingen av planleggingsmidlene i gateprosjektene i 2017 er i samsvar med Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020, tabell 10 "Foreløpig handlingsprogram for Superbuss". Framdriften for flere av gatene er senere endret og planlegging vil foregå over flere år enn det som var forutsatt da budsjettet ble vedtatt.

Gateprosjektene utenfor kollektivbuen

Prosjektene inngår i bymiljøavtalen, men ble igangsatt t før denne ble inngått. Bare arbeid utført i 2016 eller senere har kvalifisert for tilskudd. Resten, samt de delene av tiltakene som ikke følger av ombygging av kollektiv infrastruktur (f.eks. sykkeltiltak), er finansiert av andre midler i Miljøpakken. Finansiering fra investeringsstilskuddet i Bymiljøavtalen (kap. 1330, post 63) dekker infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken.

Dybdahls veg

Ombygging av Dybdahls veg ble ferdigstilt i 2017, noe etterarbeid er gjennomført i 2018. Strekningen var den første som ble klargjort for innføring av Metrobuss. I prosjektet er det også foretatt bygging av sykkelveg og fortau, støyskjerming og oppgradering av vegstandard for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Jonsvannsveien

Jonsvannsveien inngår blant prioriterte strekninger for Metrobuss. Prosjektet består av bygging av kollektivfelt fra Dybdahls veg til Omkjøringsvegen (over Moholtsletta), i tillegg til sykkelveg med fortau, støyskjerming og nytt signalregulert kryss ved Frode Rinnans veg. Strekningen på ca. 900 meter skal være ferdig i 2019.

Høgskoleringen

I mai 2017 ble bygging av kollektivfelt og sykkelveg med fortau i Høgskoleringen påbegynt. Hensikten med prosjektet var å skape bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for kollektivtrafikk og myke trafikanter over Gløshaugen. Prosjektet ble ferdigstilt i desember 2018.

Tabell 4.7: Økonomisk status for gateprosjektene utenfor kollektivbuen

	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Dybdahls veg, Metrobuss	48,0	48,0	0,0	7,9
Dybdahls veg, andre MP-bevilgninger	78,2	70,4	7,8	0,0
Sum Dybdahls veg	126,2	118,4	7,8	7,9
Jonsvannsveien, Metrobuss	68,2	27,7	40,5	23,1
Jonsvannsveien, andre MP-bevilgninger	20,4	14,6	5,8	8,9
Sum Jonsvannsveien	88,6	42,3	46,3	32,0
Høgskoleringen, Metrobuss	70,0	45,6	24,4	21,1
Høgskoleringen, andre MP-bevilgninger	31,2	19,5	11,7	11,4
Sum Høgskoleringen	101,2	65,1	36,1	32,5
Sum gateprosjekt utenom kollektivbuen	316,0	225,8	90,2	72,4

Merknad:
Prosjektene har en historie før Bymiljøavtalen ble inngått, for å få sammenlignbare regnskapstall for alle årene benyttes fra regnskapet til Statens vegvesen, regnskap for bruk av kommunale midler og kommunal mva-kompensasjon fremkommer fra kommunalt regnskap. Det vil være noe periodiseringsavvik i forhold til prosjektregnskapene i kommunen.

Styringsrammen for Dybdahls veg er 126,2 mill. kr, for Jonsvannsveien 136,5 mill. kr, og for Høgskoleringen 112 mill. kr.

4.5 Trafikksikkerhetstiltak

Fv. 707 Stormyra - Berg

Strekningen ligger innenfor Spongdal skolekrets (barne- og ungdomsskole) og mangler i dag et tilbud for myke trafikanter. Prosjektet inkluderer arbeid med nye vannledninger for Trondheim kommune (finansieres av kommunen utenom Miljøpakken).

Utbygging av gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, totalt ca. 2 km, ble påbegynt sommeren 2018 åpnet 21. august 2019.

Fv. 707 Berg - Høstadkorsen

Strekningen mangler i dag et tilbud for myke trafikanter, og er en videreføring av utbyggingsstrekningen Stormyra - Berg. I 2018 har det pågått reguleringsplanlegging, komplett plan ble oversendt kommunen i oktober 2018. Midler til utbygging må vurderes spilt inn til fremtidige handlingsprogram.

Fv. 812 Byåsvegen/General Bangs vei

Dette er ett av ulykkespunktene på fylkesvegnettet med flest ulykker med myke trafikanter (inkl. MC/moped). Prosjektet har gjennomført tiltak som bedrer trafikksikkerhetssituasjonen i krysset. Dette omfatter sikt, belysning og fartsnivå i gangfelt, kanalisering, antall felt, bredde sirkulasjonsareal og skilting.

Prosjektet ble åpnet i desember 2017, og i 2018 er det gjennomført restarbeider knyttet til oppmerking og opparbeidelse av sideterreng.

Fv. 841 Ringvålvegen, Hestsjøen - Skogly

Ringvålvegen er i dag smal og uten fortau på lange strekninger, og det er behov for bedre sikring av myke trafikanter. Utbyggingslengden skal tilpasses tilgjengelige økonomiske rammer, forslag til avgrensning er behandlet i Programrådet (sak 95/18). Prosjektet er delt inn i to strekninger, Hestsjøen - Leinbakkan og Leinbakkan - Skogly. Begge strekningene er prosjektert, og det er vedtatt å forberede utbygging av strekningen Hestsjøen - Leinbakkan.

Et eventuelt behov for økning i prosjektets totalramme avventes til anbud foreligger og mulighetene for kostnadskutt er vurdert. På grunn av økonomi og erverv er oppstartstidspunkt for utbygging usikkert, tidligst høst 2019.

Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen - Hestsjøen

Strekningen mangler i dag et tilfredsstillende tilbud for myke trafikanter. Det er tidligere gjennomført et forprosjekt på strekningen, og det pågår nå regulering av gang- og sykkelvei på delstrekningen fra Lundåsen og ca. 350 m vestover langs Ringvålvegen. Strekningen vil videreføre gang- og sykkeltilbudet fra Tunellvegen til Lundåsen. Videre vestover er et tilbud regulert i forbindelse med planlagt utbygging av boligfelt på Solbergåsen. Status?

Fv. 902 Østre Rosten - Isdamvegen, kryssutbedring

Hensikten med tiltaket er bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og forbedret trafikkavvikling mellom E6 og Østre Rosten. Det planlegges etablering av undergang for myke trafikanter og rundkjøring. I 2018 har det pågått arbeid med prosjektering, planlagt utlysning av entreprise vår/sommer 2019.

TS-tiltak fv. 2018

Sekkepost som skal dekke mindre TS-tiltak langs fylkesveg, hensikten er økt trafikksikkerhet og trygghetsfølelse. Gjelder signalregulering i fv. 6650 Byåsveien (Tvetestien) som ble utført i 2018 og rekkverk på deler av fv. 707 Leinstrandvegen som utføres våren 2019.

Høgreina, fortau

Hensikten med tiltak er å bedre trafikksikkerheten ved å etablere gang- og sykkelveg fra Høgreina til internt eksisterende system. Lengde ca. 200 m som blant annet benyttes som skoleveg. Grunnerverv har ikke gått i orden, og det må påregnes ekspropriasjon. Tidligst byggestart 2020.

Bregnevegen, fortau

Nytt og bredere fortau langs den ene siden av Bregnevegen ble ferdigstilt i 2017, noe restarbeid er utført i 2018. Strekning fra Jonsvannsveien til Blåklokkevegen og videre til Fiolsvingen. Opprinnelig fortau var så smalt at det ikke var mulig å utføre tilstrekkelig vintervedlikehold. Deler av strekningen var så nedkjørt at det måtte bygges nytt vegfundament. I tillegg har vegen fått ny belysning.

Tyholtveien m/Asbjørnsens gate, fortau og sykkelløsning

Asbjørnsens gate og Tyholtveien er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlige, bratte, høyt trafikkerte og med smale/ingen fortau. På bakgrunn av dette er etablering av fortau langs disse vegene prioritert i ”Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2012 – 2016”.

Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt. Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate, som planlegges ferdigstilt sommeren 2020.

Tyholtveien del 2

Detaljregulering av miljøpakkeprosjektet fortau og sykkelfelt langs Asbjørnsens gate og Tyholtveien ble behandlet i Bystyret 26.09.13. Reguleringsforslaget ble vedtatt, med unntak av strekningen Tyholtveien fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Her ble administrasjonen bedt om å bearbeide løsningen, blant annet med hensyn på sykkelløsninger og med merknad om envegsregulering av området og ny parkeringsløsning for Drivstua gartneri. På bakgrunn av dette ble Tyholtveien del 2 skilt ut som et eget prosjekt. Det skal reguleres, prosjekteres og erverves grunn for ensidig toveis sykkelveg med fortau på sørsiden av Tyholtveien, fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. I 2018 har prosjektet jobbet med utarbeidelse av forslag til reguleringsplan.

Kong Inges gate, fortau

Kong Inges gate er skoleveg for elever ved Berg skole. Vegen er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlig med veldig smalt fortau slik at fotgjengere blir presset ut i vegen vinterstid. Reguleringsplan ble vedtatt av Bystyret 30.01.2014 (sak 10/14). Formannskapet 13.09.2016 (sak 223/16) ble orientert om revidert fremdrift for tiltaket. Bakgrunnen var delvis at i vedtatt rutestruktur gjeldende fra 2019 vil Kong Inges gate ikke lenger betjenes av buss. Det har ikke vært kapasitet til å gjenoppta prosjektering i 2018.

Klæbuveien, fortau

Strekning fra krysset ved Øystein Møylas veg forbi Anton Grevskotts veg til Klæbuveien 181/182. Klæbuveien er skoleveg for elever ved flere barne- og ungdomsskoler, mangler fortau på vesentlig deler, den er smal og trafikkeres også med busstrafikk. Detaljprosjektering på strekningen ble påbegynt i 2017 og pågikk i hele 2018. Krevende terreng, nabobebyggelse tett på vegkorridoren, mye konstruksjoner og mange grunneiere gjør det til en krevende prosess. Grunnervervsprosessen vil fortsette i 2019.

Uglavegen del 2, fortau

Miljøpakken har tidligere etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen til Lianvegen. Tiltaket ble detaljprosjektert i 2017 og grunnervervsprosessen har pågått i 2018. Planlagt utbyggingsperiode 2019-2020.

Hans Finnes gate, fortau

Tiltaket gjelder etablering av fortau langs Hans Finnes gate på strekningen Persaunevegen - Bakkaunevegen (ca. 680 meter). Prosjektet ble regulert i 2016, i 2018 er det gjennomført byggeplan med kostnadsanslag. Grunnerverv er planlagt utført i 2019. Midler til utbygging må vurderes spilt inn til fremtidige handlingsprogram.

Forsøket/Romolslia, kryssutbedring

Det ble i 2011 bestilt etablering av fortau i Romolslia på bakgrunn av Skolevegrapport 2017. Det har vært vanskelig å finne god og gjennomførbar løsning, men strekningen defineres fortsatt som problempunkt. Programrådet 18.10.2018 (sak 97/18) besluttet at snarveg vurderes som alternativ løsning til fortau.

Lade skole, tur-/skoleveg

Utgangspunktet for dette prosjektet var fortau langs Ladehammerveien som et bidrag til tryggere skoleveg. Dette er imidlertid lagt på is, blant annet på grunn av planlagte endringer når det gjelder busstraséer i området. Midlene har i stedet blitt benyttet som tilskudd til opprusting av snarveg gjennom grøntområdet til Lade skole. Siden uteområdene opparbeides i forbindelse med bygging av nye Lade skole, er midlene gitt som et tilskudd til skolen og øremerket utbedring av snarvegen. Prosjektet ble ferdigstilt i 2018.

Gammellina, fortau

Gammellina mangler i dag tilfredsstillende fortau. Vegen benyttes som skoleveg i Hallset skolekrets. Det er avsatt midler til prosjektering og kostnadsanslag. I 2018 har det grunnet manglende kapasitet kun vært gjort noe mindre arbeid som forberedelse til prosjektering.

Buenget øvre, fortau

Strekningen Nedre Flatåsveg - jernbanebro benyttes som skolevei for Flatåsen skolekrets. Det var behov for å bedre trafikksikkerheten for elever som har strekningen som skolevei. Strekningen utgjør ca. 600 meter. Det er bestilt prosjektering og utarbeidelse av reguleringsplan. Forutsetningene er vesentlig endret både på behovs- og kostnadssiden. Nytten av prosjektet må derfor vurderes på nytt opp mot kostnadene.

Forsterket belysning gangfelt

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

Tiltak skoler

Prosjektet skal fremme sykling og gåing til skolene, samt utbedre trafikksikkerhet. I første omgang rettes arbeidet inn mot utvalgte skoler i ulike deler av byen. I 2018 ble planlegging og gjennomføring av tiltak ved 4-5 skoler bestilt hvor tiltakene skulle omfatte fysisk tilrettelegging for trafikksikker gåing og sykling. Det har det vært liten kapasitet til å

gjennomføre tiltak i 2018.

Tabell 4.6: Økonomisk status trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltak	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Fylkeskommunale prosjekt:				
Isdamvegen, kryss Østre Rosten	16,5	3,3	13,2	1,8
Fv 885 Bratsbergvn/Bård Iversen	5,6	5,6	0,0	0,0
Fv 860 Utleirvegen	3,8	3,7	0,1	0,0
Fv 707 Mortenstu - Stormyra	29,1	15,6	13,5	8,4
Fv 707 Berg - Høstadkorsen	4,5	2,5	2,0	2,2
Fv 812 Signalregulering Kongsvegen/Smistadgrenc	8,5	8,5	0,0	0,1
Fv 812 Byåsvegen/General Bangs vei	6,4	5,4	1,0	2,7
Fv 841 G/S Lundåsen og vestover	3,0	1,7	1,3	0,6
Forprosjekt utbedring kryss fv	0,5	0,0	0,5	0,0
Kommunale prosjekt:				
Fv 841 Ringvålveien, fortau	13,1	3,9	9,2	0,6
Høgreina, fortau	4,6	1,0	3,6	0,1
Bregnevegen, fortau	14,3	11,8	2,5	1,0
Tyholtvegen m/Asbj.gt, fortau, sykkelløsning og k	30,2	17,7	12,5	9,9
Kong Inges gt, fortau	15,0	2,4	12,6	0,0
Klæbuvegen, fortau	4,5	2,7	1,8	1,5
Uglavegen del 2, fortau	5,5	4,5	1,0	1,0
Hans Finnes gate, fortau	3,1	2,7	0,4	1,4
Forsøket/Romolslia kryssombygging	0,5	0,2	0,3	0,1
Belysning av gangfelt	0,5	0,5	0,0	0,5
Turveg Lade skole	0,7	0,6	0,1	0,6
Tiltak skoler	10,3	3,7	6,5	0,0
Mindre TS-tiltak 2016-2017 kv	4,8	3,8	1,0	1,5
Gammellina, fortau	1,7	0,1	1,6	0,1
Overordnet plan TS	0,1	0,1	0,0	0,0
Tyholtvegen, del 2	2,0	0,5	1,5	0,3
Buenget, øvre, fortau	1,3	1,0	0,3	0,0
Gangfeltsikring, videreføring	0,9	0,3	0,6	0,1
TS-tiltak fv 2018	2,0	1,8	0,2	1,8
Fv 860 Utleirvegen TS-tiltak	0,5	0,1	0,4	0,1
Forsterket belysning gangfelt	4,0	2,7	1,3	0,8
Andre	0,0	0,0	0,0	0,1
Sum trafikksikkerhetstiltak	197,4	108,4	89,0	37,5

Merknad:
Regnskapet for fylkeskommunale prosjekt fremkommer fra regnskapet i Statens vegvesen, mens regnskapet for kommunale prosjekt er hentet fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune.

4.6 Sykkeltiltak

GSV Heimdalsvegen

Prosjektet ble ferdigstilt i 2015, kun mindre restarbeid i 2018.

Drift av sykkelanlegg kommunal veg og fylkesveg

Bedre vintervedlikehold av hovedsykkelrutene er et tiltak for å fremme helårssykling, og inngår i satsingsområdet "bedre drift og vedlikehold" i Sykkelstrategi for Trondheim 2014-25. Innsats på økt standard på vinterdrift på sykkelvegnettet er videreført fra 2016. En evalueringsrapport fra 2017 tyder på at flere sykler om vinteren samt at brukerne i hovedsak er fornøyd med innsatsen som gjøres. I 2018 er det kun gjort mindre justeringer på det nettet som tidligere ble prioritert med økt vinterstandard.

Punktutbedring sykkel fylkesveg

Miljøpakken ønsker å utbedre tydelige standardbrudd og særskilte problempunkter på hovedrutene for sykkel. Ujevnt dekke samt utilstrekkelig overbygning gjør det vanskelig å drifte sykkelnettet etter de krav som er gitt i eksisterende håndbøker.

Statens vegvesen har i 2018 utført utbedringer på gang-/ og sykkelveg langs Lysverkvegen, Havstadveien, Odd Husbys veg og Stabells veg. Gjenstående tiltak på Dragvoll og i Bjørndalen kryss John Aas veg utføres i 2019.

Fv. 6658 Utleirvegen

Hensikten med prosjektet er å gi bedre framkommelighet og trafikksikkerhet langs Utleirvegen (ca. 2 km). Dette inkluderer bygging av forbedret gang- og sykkelvei med god holdbarhet, og kryssutbedring. Opprinnelig var prosjektet et punkttiltak på fylkesveg internt bestilt i 2017. I programrådet (sak 36/18) ble det avklart at tiltaket ble opprettet som et eget utbyggingsprosjekt. Prosjektering er utført i 2018. Utbyggingsperiode januar 2019 - august 2019.

Sykkeltiltak Lade

Prosjektet består av flere delprosjekter i Ladeområdet og omhandler tiltak både knyttet til sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv. Delprosjektene består av:

1) Sykkelveg med fortau langs Jarleveien/Lade allé (ca. 800 meter). Inkludert oppgradering av kryss Jarleveien/Håkon Magnussons gate.
2) Oppgradering av rundkjøring Haakon VII's gate/Lade allé.
3) Sykkelveg med fortau langs Falkenborgvegen (ca. 250 meter).
4) Sykkelveg med fortau langs Stiklestadveien (ca. 300 meter). Inkludert oppstramming av krysset Stiklestadveien/Jarleveien/Stjørdalsveien.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise med samspill. Utbygging startet sommeren 2018 og planlegges ferdigstilt oktober 2019.

Fv. 950 Ranheim - Malvik (Reppekrysset-Være)

Hensikten med tiltaket er å etablere et tilbud for syklende og gående mellom Reppe/Vikåsen og Malvik langs fv. 950. I 2016-2017 ble det gjennomført et forprosjekt som så på alternative traséer og løsninger. Programrådet (sak 64/17) anbefalte å gå videre med regulering av alternativ 1 (parallelt med fylkesvegen). I 2018 er det arbeidet med reguleringsplan.

Gang- og sykkelbru over Bjørndalen

Hensikten med tiltaket er å binde bydelene Søbstad og Tiller tettere sammen ved å gjøre det enklere å sykle og gå. Allerede på 1990-tallet ble det utredet muligheter for gang- og sykkelbru over Bjørndalen (Trondheimspakken). I 2010 ble brua lansert som et sykkelprosjekt i Miljøpakken med oppstartsbevilgning. Ny reguleringsplan ble utarbeidet, men lagt på vent for videre utsjekk av grunnforholdene i området. Etter omfattende geotekniske undersøkelser i området ble arbeidet med reguleringsplan videreført og planen ble vedtatt 22.11.2018. Planen legger til rette for å bygge ei bru på ca. 180 meter og ca. 270. meter tilhørende gang- og sykkelveger. Detaljprosjektering vil fortsette i 2019 og utbygging planlegges utført i 2020-2021.

Sykkelparkering i Midtbyen

Miljøpakken har lagt frem en plan for sykkelparkering i Midtbyen. Planen viser at det er mulig å etablere ca. 1000 nye sykkelparkeringsplasser i gaterommet i Midtbyen uten at dette kommer i konflikt med gående og bilparkering. Sykkelparkering vil etableres løpende innenfor planperioden frem til 2020. I 2018 ble 168 nye sykkelparkeringsplasser etablert i Midtbyen, derav 140 plasser innenfor elveslyngen.

Strekningstiltak i Midtbyen

Midtbyen er viktig målpunkt for mange av sykkelturene i Trondheim. Strekningstiltakene er enkle tiltak som ikke forutsetter omfattende ombygginger og som kan gjøres uten omfattende planprosesser, eksempler er oppmerking og skilting for syklister, endringer i signalanlegg og sykkeheller i brosteinsgater. Aktiviteten i 2018 har vært lav i påvente av ny gatebruksplan for Midtbyen.

Sykkelinspeksjon kommunal veg

Et viktig grep for å øke sykkelandelen er å etablere helhetlig standard på hovedrutene. Samlepotten til punkttiltak/utbedring skal dekke nødvendig oppgradering av ruter som har tydelige standardbrudd og særskilte problempunkter. Trondheim kommune gjennomførte sykkelveginspeksjoner våren 2018 som er oppsummert i en rapport. Dette danner grunnlag for prioritering av punkttiltak for gjennomføring i 2019.

Pullerter Bakklandet

Miljøpakken har finansiert etablering og prøvedrift av automatiske hev/senk veisperringer, såkalte pullerter. Disse ble etablert i 2016 og evaluert i løpet av 2018. Ansvaret for pullerter på Bakklandet ble overtatt av Trondheim bydrift i november 2018.

Ranheimruta

Ruta er en av de prioriterte rutene innenfor hovedsykkelnettet i Trondheim. Ruta har vært uten tydelig, egne sykkelanlegg og oppleves som lite lesbar for syklister. Prosjektet har i oppgave å kostnadsberegne og fullføre oppgradering av strekning mellom Bakkegata og Gamle Kongevei ved Stadsing. Dahls gate. Tiltakene inkluderer både strekningstiltak, punkttiltak, oppmerking og skilting. Programrådet ga i juni 2017 klarsignal for oppstart av følgende tiltak: a) Utbedring Kirkegata og Gamle Kongevei, b) Kobling Klæburuta via Bakkegata, og c) Øvrige tiltak på ruta forutsettes nærmere planavklart og kostnadsberegnet før prioritert liste over tiltak fremlegges.

Entreprenøren som skulle utføre arbeidene i Kirkegata og Gamle Kongevei gikk konkurs. Dette har medført forsinkelse og økte kostnader i prosjektet og behandlet i Programrådet 18.10.2018 (sak 95/18).

Sigurd Jorsalfars veg

Sykkelveg med fortau på strekningen mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen er et viktig tiltak for å skille gående og syklende på skoleveg. Eberg skole er en av fire utvalgte forsøksskoler hvor det har vært rettet ekstra innsats inn mot tiltak for å fremme sykling og gåing til skolene, samt bedre trafikksikkerhet. I 2018 er det arbeidet med prosjektutvikling og detaljplanlegging. Utbyggingen er finansiert i årsbudsjett 2019, og forventet ferdigstillelse er desember 2019.

Jonsvannsveien, nord

Jonsvannsveien fra krysset med Dybdahls veg og mot byen er dårlig tilrettelagt for sykling. På deler av strekningen må det sykles i gata sammen med biler eller på fortauet. Det er i 2018 gjennomført et forprosjekt hvor tiltak i Lillegårdsbakken og i Jonsvannsveien ved Singsaker skole er utredet. Tiltaket gjennomføres i 2019 og innbefatter etablering av sykkelfelt oppover i enveiskjørt gate.

Sykkelparkering utfartssteder

Kontaktutvalget foreslo i møte 8. juni 2018 at noe av midlene avsatt til sykkelparkering ble brukt til å sette ut enkle sykkelstativ på viktige utfartssteder. I 2018 ble det satt ut 40 sykkelparkeringsplasser fordelt på Bekken (Estenstadmarka), Theisendammen og Rotvollfjæra. Ytterligere 120 sykkelparkeringsplasser planlegges satt ut høsten 2019.

Haakon VIIs gate - Ranheim

Prosjektet skal identifisere og planlegge mindre tiltak på Sjøveien mellom Schmettows allè og Sjøveien. Målet med prosjektet er å synliggjøre ruta og bedre fremkommeligheten for syklende på ca. 1,5 km. lang strekning som går fra starten av ekspressykkelvegen på Rotvoll til Grilstadfjæra. I 2018 er planlegging påbegynt og det er gjennomført møter med Bane NOR for å avklare forhold knyttet til kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Stjørdal (høringsutkast). Midler til utbygging må avklares i senere handlingsprogram.

Tabell 4.7: Økonomisk status sykkeltiltak

Sykkeltiltak	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Statlige og fylkeskommunal prosjekt:				
GSV Heimdalsveien	258,7	226,3	32,4	1,3
Vinterdrift sykkel fv	15,6	14,8	0,8	8,1
Punktutbedring sykkel fv	14,1	13,8	0,3	5,8
Sykkeltiltak Lade	36,3	17,7	18,6	16,0
Fv 950 Regulering Ranheim - Malvik gsv (Reppekr	2,0	0,6	1,4	0,6
Sykkelinspeksjon fylkesveg	0,5	0,0	0,5	0,0
Utleirvegen, punkttiltak sykkel	17,5	1,1	16,4	1,1
Kommunale prosjekt:				
Bjørndalen, gang og sykkelbru	6,0	2,9	3,1	0,9
Mindre tiltak sykkel	3,0	1,4	1,6	0,4
Sykkelparkering i midtbyen	5,0	2,1	2,9	0,3
Punktutbedring sykkel kommunal veg	22,6	0,4	22,2	0,3
Strekningstiltak Midtbyen	2,5	0,1	2,4	0,1
Sykkelinspeksjon kommunal veg	0,5	0,2	0,3	0,2
Pullerter Bakklandet	2,8	2,2	0,6	0,2
Ranheimsruta sykkel	16,0	9,0	7,0	4,1
Sigur Jorsalsfars veg, sykkelveg med fortau	3,0	0,3	2,7	0,1
TMV-odden sykkeltiltak	7,0	0,0	7,0	0,0
Vinterdrift sykkel kv	13,4	14,3	-0,9	3,6
Jonsvannveien, nord	1,0	0,9	0,1	0,3
Sykkelparkering utfartssteder	0,3	0,2	0,1	0,2
G/s-bru, Nidelva - Nidarø	0,5	0,0	0,5	0,0
G/s-bru, Nedre Elvehavn	0,5	0,0	0,5	0,0
Sum sykkeltiltak	428,8	308,4	120,4	43,7

Merknad:
Regnskapet for fylkeskommunale prosjekt fremkommer fra regnskapet i Statens vegvesen, mens regnskapet for kommunale prosjekt er hentet fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune.

4.7 Tiltak mot støy

Fv. 864 Bromstadvegen og Kong Øysteins veg

Etter at Strindheimtunnelen åpnet, har biltrafikken mer enn doblet seg på strekningen fra Strindheim skole til rundkjøringen i Kong Øysteins veg. Det har gitt betydelig trafikkstøy for beboere i området. I prosjektet er det bygd 300 meter støyskjerm som ble ferdigstilt i 2017. I tillegg er det bygget fortau (østsiden) og sykkelveg med fortau (vestsiden) mellom Gartnerivegen og Belbuvegen, utbedring av kryss i Kong Øysteins veg, og etablert kollektivfelt i Bromstadvegen. Prosjektet ble ferdigstilt i oktober 2018.

Kong Øysteins veg

Hovedmålsettingen for prosjektet er å redusere støynivået utendørs (til under 60 dB) for beboere langs Kong Øysteins veg. Det er i første omgang satt av midler til del 1 av prosjektet, strekningen langs Nina Griegs veg (fra rundkjøringen ved Plantasjen til Bromstadbuen) hvor det er igangsatt planlegging. Det er arbeidet med prinsippavklaring. Videre arbeid avventer fylkeskommunal avklaring av hvilket kvalitets- og kostnadsnivå som er akseptabelt for områdeskjermer i Trondheim.

Støyskjerming av skoler og barnehager

Miljøpakken har et eget mål om at det skal rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved blant annet skoler og barnehager. Støykartleggingen fra 2017 viser at 23 skoler og 63 barnehager har utendørs støynivå over 55 dB. Utbygging av støyskjerm ved Singsaker skole og barnehage startet i november 2018, og tiltaket inkluderer støyskjerm mot Eidsvollsgate og Jonsvannsveien. Ferdigstilt i 2019.

Miljøpakken bestilte i november 2016 gjennomføring av støyskjerming av tre barnehager, Majorstuen, Lohove og Okstad. Prosjektering av Majorstuen har stoppet opp grunnet uavklarte forhold med fylkesantikvar, mens det for Lohove og Okstad planlegges å starte utbygging i løpet av 2019.

Tiltak iht. forurensningsforskriften (kommunal veg og fylkesveg)

Forurensningsforskriftens kap. 5 setter krav om støykartlegging. Når gjennomsnittlig innendørs støy overstiger 42 dB plikter vegeier å tilby støyreduserende tiltak. I 2017 ble det gjennomført ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim. Beregninger viser at en rekke boliger må utredes for å avdekke om de har innendørs støy over 42 dB. Det er opprettet to prosjekt på hhv. kommunal veg og fylkesveg som har som oppgave å detaljprosjektere og gjennomføre støyreduserende tiltak der det foreligger krav om det. Det kommunale prosjektet er påbegynt og er i tidlig prosjektfase. I det fylkeskommunale prosjektet er det foretatt en tiltaksutredning av 9 boliger i 2018-2019. De som har krav på støyreduserende tiltak og som ønsker dette utført, vil få dette gjennomført høsten 2019.

Lokal skjerming av uteoppholdsplasser (kommunal veg og fylkesveg)

Støykartleggingen i Trondheim fra 2017 viser at antall personer utsatt for støy over 60 dB på uteområder har økt sammenlignet med kartleggingen gjort i 2012. Mange steder er det vanskelig å skjerme boligens uterom med støyskjerming langs veg. Prosjektet skal bidra til at støyutsatte boliger som mangler en stille uteplass skal få tilstrekkelig skjerming. Det ble i slutten av 2018 igangsatt et forprosjekt for å avklare hvilke boliger som skal få tilbud om tiltak og utforming av alternative skjermer. Utleirvegen har i første omgang blitt prioritert.

Tabell 4.8: Økonomisk status tiltak mot støy

Tiltak mot støy	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Fylkeskommunale prosjekt:				
Fv 864 Bromstadvegen og Kong Øysteins veg	39,9	38,8	1,1	5,1
Støyskjerming Singsaker skole	4,5	2,9	1,6	2,9
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	5,5	1,0	4,5	0,2
Støyskjerming Kong Øysteins veg, del 1	3,0	0,5	2,5	0,5
Kommunale prosjekt:				
Støyskjerming Okstad, Lohove og Majorstuen	5,0	0,4	4,6	0,1
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal veg	3,0	0,1	2,9	0,1
Fellesprosjekt:				
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, forpros	0,5	0,0	0,5	0,0
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, tiltak	3,5	0,0	3,5	0,0
Sum tiltak mot støy	64,9	43,7	21,2	8,9

Merknad:
Regnskapet for fylkeskommunale prosjekt og fellesprosjekt fremkommer fra regnskapet i Statens vegvesen, mens regnskapet for kommunale prosjekt er hentet fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune.
Prosjektet Fv 864 Bromstadvegen og Kong Øysteins veg ble initiert som et støyprosjekt, men er senere utvidet med andre tiltak. Det er finansiert med følgende andel fra de ulike programområdene: Støy (26%), sykkel (49%), kollektiv infrastruktur (16%) og trafikksikkerhet (9%).

4.8 Gåtiltak

Tabell 4.9: Økonomisk status gåtiltak

Gåtiltak	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Gangforbindelser til Metrobuss	0,5	0,7	-0,2	0,7
Helhetlig gangnett	9,5	2,2	7,3	2,4
Mindre gåtiltak	7,7	3,4	4,3	2,3
Snarveger	50,0	22,4	27,6	13,9
Sum gåtiltak	67,7	28,7	39,0	19,4

Merknad:
Regnskap fra Trondheim kommune.

Ved utgangen av 2018 er det 27,6 mill. kr i ubrukte midler avsatt til snarveger. Etterslepet skyldes først og fremst at man ikke har kommet i gang med gjennomføringsfasen for flere av tiltakene. Det forventes at mye av etterslepet vil bli tatt igjen i 2019 og 2020. For helhetlig gange tilsvarer etterslepet 7,3 mill. kr i ubrukte midler ved utgangen av 2018, og etterslepet skyldes hovedsakelig at det har tatt lang tid å få bygd flere av prosjektene.

Helhetlig gangnett

Det er i 2018 arbeidet med en trafikkanalyse som definerer et helhetlig hovedgangnett som binder sammen viktige reisemål i byen. Det er påbegynt en registrering av gangforbindelsene i hovednettet som har mangelfull standard.
Det er satt i gang forprosjekt av 5 fortau, hvorav fortau til 4 metrobusstasjoner. Flere av fortauene vil kreve reguleringsplan og erverv før eventuell utbygging. Bygging av fortau til holdeplass i Casper Lundes veg og utbedring av trapp og rampe ved holdeplassen i Tvetestien er igangsatt.

Det startet en kartlegging av gangforbindelser til matelinjene til Metrobuss som trenger oppgradering. Rapport ferdigstilles sommeren 2019. I tillegg er det påbegynt et arbeid med å kartlegge alle blindveier som ikke er blindvei for gående/syklende. Man tenker å bytte ut alle blindveiskilt med skilt som viser at det er blindvei for bil, men ikke for gående/syklende.

Mindre gåtiltak

Belysning av gangforbindelse mellom Richard Birkelands vei og Tidemands gate ble etablert i 2018. På Saupstad pågikk arbeid med å sette i stand belysning i 6 underganger, med ferdigstillelse i 2019. Det er kjøpt inn tellere som har vært satt ut for å dokumentere antall gående før og etter tiltak.

Snarveger

I 2018 ble ca. 10 snarveger oppgradert med bedre dekke, belysning, håndløper og skilting. I tillegg ble det satt i gang prosjektering av 18 snarveger som skal bygges i 2019 og 2020. Sistnevnte snarveger er først og fremst forbindelser til metrobusstasjonene. Noen nye snarveger krever reguleringsplan, og det ble i 2018 satt i gang arbeid med reguleringsplan av snarveg til Berg skole.

4.9 Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet omfatter informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse arrangement og kampanjer med vekt på gåing og sykling. I tillegg inngår drift av nettsiden miljopakken.no og Miljøpakkens side på Facebook. Spørreundersøkelser måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid. I 2018 var en betydelig større andel positive enn negative til bruk av bompenger i Trondheim.

Bymiljøindikatorer

Bymiljøavtalen forutsetter oppfølging og evaluering gjennom nærmere spesifiserte indikatorer. Trondheim kommune har ansvar for rapportering når det gjelder klimagassutslipp, arealbruk og parkering i tråd med vedtatt rapporteringsopplegg i KU-sak 71/16. Rapporteringen gjennomføres annen hvert år. Det har ikke vært aktivitet i 2018.

Evaluering og rapportering bymiljøindikatorer

Miljøpakken revideres årlig i en rapport som legges fremlegges politisk. I tillegg gjennomføres reisevaneundersøkelser årlig i tråd med bymiljøavtalen.

Mobilitetsrådgivning

Innsatsen rettes mot å påvirke til flere miljøvennlige reiser til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Det har i 2018 også pågått arbeid med å revidere mobilitetsrådgiverstrategien som sist ble vedtatt januar 2017. Det er utarbeidet forslag til opplegg for å gjennomføre et lignende tiltak som Stavangers HjemJobbHjem-prosjekt i Trondheim (Jf. Programrådet 30.08.2018 (sak 79/18)).

Tabell 4.10: Økonomisk status øvrige innsatsområder

	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Informasjon	34,2	31,6	2,6	4,6
Bymiljøindikatorer	0,1	0,0	0,1	0,0
Evaluering og rapp bymiljøindikatorer	2,0	1,3	0,7	0,0
Mobilitetsrådgivning	32,7	29,6	3,2	3,9
Næringstransport	0,8	0,0	0,8	0,0
Innovasjonsprosjekter	1,5	0,0	1,5	0,0
Sum øvrige innsatsområder	71,3	62,5	8,9	8,5

Merknad:
Regnskapstall for prosjektet Informasjon kommer fra Statens vegvesen, mens regnskapet for de andre prosjektene er hentet fra prosjektregnskapene i Trondheim kommune. Informasjon og mobilitetsrådgiving finansieres av belønningsmidler.

4.10 Generell planlegging og koordinering (felleskostnader)

Dette omhandler generell planlegging/koordinering av Miljøpakkens aktivitet. I perioden 2010-2014 ble det i tillegg finansiert planlegging av enkeltprosjekt innenfor denne rammen, bakgrunnen var å få flere planavklarte prosjekt. Dette inkluderte omfattende planleggingsoppgaver på større vegprosjekt.

I forbindelse med arbeidet med årsrapporten er det foretatt en avstemming av prosjekter for perioden 2010-2018. Konkrete bestillinger av prosjektene i perioden vært mangelfulle, det arbeides med å etablere bestillingsrutiner og felles praksis for etatene.

I Miljøpakkens årsbudsjett 2010-2014 ble det satt av en årlig totalramme som skulle gå til generell planlegging og koordinering, samt til planlegging av enkeltprosjekt. Fra og med 2015 er dette finansiert fra felleskostnader som er avsatt under det enkelte programområdet. Statens vegvesen benytter også egne statlige midler til å finansiere planlegging og strategisk grunnerverv, årlig tildeling vedtas i regionens planleggingsprogram.

I perioden 2010-2018 er det i Miljøpakkens årsbudsjett tildelt 148 mill. kr til generell planlegging og koordinering, hvorav et forbruk på 138,7 mill. kr fremgår av tabell 4.11.

Tabell 4.11: Økonomisk status øvrige innsatsområder

	Bevilgning tom. 2018	Regnskap tom. 2018	Resultat tom. 2018	Regnskap 2018
Generell planlegging og koordinering:				
Generell planlegging Statens vegvesen	11,5	11,5	0,0	2,3
Generell planlegging Trøndelag fylkeskommune	3,9	3,9	0,0	0,0
Generell planlegging Trondheim kommune	34,9	34,9	0,0	4,8
Programområdegruppe Sykkel	12,4	12,4	0,0	3,4
Programområdegruppe Trafikksikkerhet	6,0	6,0	0,0	0,1
Programområdegruppe Kollektiv	7,2	7,2	0,0	0,2
Programområdegruppe Miljø og støy	1,8	1,8	0,0	0,2
Programområdegruppe Gange 2014-2018	8,0	8,0	0,0	2,5
Sekretariat 2015-2018	13,2	13,2	0,0	4,6
Ledelse og koordinering Metrobuss	5,7	5,7	0,0	2,5
Planlegging prosjekt:				
Tilleggsutvalg RVU 2013 og RVU-mini	2,1	2,1	0,0	0,0
Arealplanlegging 2011-2014	0,9	0,9	0,0	0,0
Innherredsveien 2012-2015	9,8	9,8	0,0	0,2
Planlegging Miljøpakken 2009	7,5	7,5	0,0	0,0
Miljøpakken i Trondheim 2010-2014	3,7	3,7	0,0	0,0
E6 Jaktøyen - Tonstad 2010-2011	3,3	3,3	0,0	0,0
E6 Sluppen - Stavne 2010-2011	4,7	4,7	0,0	0,0
KVU Miljøpakken 2010-2013	1,2	1,2	0,0	0,0
Brattørbrua 2011-2014	0,9	0,9	0,0	0,0
Ubenyttede midler:	9,3	0,0	9,3	
Sum overordnet planlegging/felleskostnader	148,0	138,7	9,3	20,8

Merknad:
Regnskapstall fra Statens vegvesen.
Trondheim kommune ledet arbeidet med koordinering av Miljøpakken frem til sommeren 2015, etter dette har denne oppgaven blitt overført til Miljøpakkens sekretariat.

Miljøpakken
– bedre by

Halvårsrapport 2019

Utkast PR 17.09.2019

Miljøpakken for transport i Trondheim

1.Innledning **2**

2. Økonomisk status **3**

2.1 Inntekter i 2019 3

2.2 Regnskap pr 31.07.2019 4

3. Prosjektstatus **5**

3.1 Hovedveger 5

3.2 Lokal veg 6

3.3 Gatebrukstiltak 6

3.4 Kollektivtiltak 7

Infrastrukturtiltak (ekskl. Metrobuss) og driftstilskudd til kollektivtrafikken 7

Metrobuss, infrastrukturprosjektet fase 1 8

Gateprosjektene i og utenfor kollektivbuen 8

3.5 Trafikksikkerhetstiltak 9

3.6 Sykkeltiltak 10

3.7 Tiltak mot støy 11

3.8 Gåtiltak 11

3.9 Øvrige innsatsområder 12

Halvårsrapport 2019

1. Innledning

Miljøpakke for transport i Trondheim (trinn 1) ble vedtatt lokalpolitisk i 2008-09 og i Stortinget juni 2009. Miljøpakkens trinn 2 ble vedtatt lokalpolitisk i april 2012 og i Stortinget i juni 2013. Trinn 3 ble vedtatt av Stortinget i mars 2018.

Gjennom bymiljøavtalen med staten har Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune i 2016 forpliktet seg til nullvekstmålet. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Miljøpakken har også 10 andre definerte mål for perioden 2008 -18 om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling. Målene evalueres årlig (Evaluering av resultater - Miljøpakke Trondheim 2018 (2008-18)")

Les mer om Miljøpakken på miljopakken.no

Politisk behandling

Årsbudsjett for Miljøpakken 2019 ble behandlet i fylkestinget 27.02.2019 (sak 11/19) og i bystyret 28.02.2019 (sak 18/19). I behandlingen fikk ordfører og fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett med de øvrige partene i Miljøpakken. Samordning etter lokalpolitiske vedtak av årsbudsjett 2019 ble behandlet i Kontaktutvalget 28.03.2018 (sak 10/19, videre i årsbudsjettet refereres det kun til KU-sak 10/19):

1) Det er tilslutning til alle bundne, delvis bundne og nye/ubundne prosjekt i forslag til årsbudsjett.
2) Fra årsbudsjettets uavklarte prosjekt bevilges følgende i 2019:
    a) 19 mill. kroner til fv. 707 Brå bru.
    b) 1 mill. kroner til mulighetsstudie kollektivtrase Trondheim øst og Brundalsforbindelsen.
    c) 0,5 mill. kroner til pilotprosjekt innsamling av ulykkesdata.
    d) 1 mill. kroner til utvikling av konseptet HjemJobbHjem.
    e) 10 mill. kroner til fremkommelighetstiltak kollektiv, asfaltering av kommunale grusveger. Nytten av å asfaltere grusveger som fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk må vurderes nærmere som tiltak for å bidra til dette.
    f) 5 mill. kroner i utvidet ramme 2019 for støytiltak i Kong Øysteins veg.
    g) Inntil 0,2 million kroner til å utarbeide kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøring på Tonstad.

3) Følgende tiltak gis klarsignal til å starte/fortsette innenfor tidligere avsatte rammer:
    a) innenfor rammen til Metrobuss (50/50-rammen) finansieres billettsystem inntil 7,5 mill. kroner og validator inntil 5,25 mill. kroner (jf. PR 112/18).
    b) 3 mill. kroner til arbeid med kommunedelplan på Sluppen finansieres av udisponerte statsmidler.

4) Følgende tiltak tas ikke inn i årsbudsjettet:

h) 1 mill. kroner til forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg. Må først avklare om dette er et tiltak som hører til i Miljøpakken.

i) 5 mill. kroner til utredning av bussdepot i Trondheim øst, jf. avklaring i forhandlingene om byvekstavtale.

2. Økonomisk status

2.1 Inntekter i 2019

Tabell 3.1 viser årsbudsjettet som er den vedtatte finansieringsrammen. Utgangspunktet er statlige midler tildelt gjennom statsbudsjettet for 2019 og lokal finansiering vedtatt ved behandling av årsbudsjett 2019 i fylkesting og bystyre.

Tabell 2.1: Vedtatt årsbudsjett

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings-midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	**350,0**	**127,5**	**0,0**	**6,0**	**0,0**	**0,0**	**483,5**
E6 Jaktøyen – Sentervegen	350,0	56,0					406,0
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		70,0					70,0
Fv. 704 Tanem – Tulluan				6,0			6,0
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra		0,5					0,5
Felleskostnader		1,0					1,0
Programområder	**15,0**	**671,0**	**170,0**	**138,0**	**27,5**	**5,0**	**1026,5**
Lokal veg		29,1		23,2			52,3
Gatebrukstiltak		35,4					35,4
Sykkeltiltak	15,0	74,4	10,0	8,9	1,0		109,3
Gåtiltak		10,5			12,0		22,5
TS-tiltak		78,5		5,5	10,0		94,0
Miljø- og støytiltak	0,0	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8
Gatebrukstiltak							0,0
Tiltak mot støy		12,8					12,8
Kollektivtiltak	0,0	430,3	148,0	100,4	4,5	5,0	688,2
Drift		44,0	138,0				182,0
Metrobuss		319,1		100,4	4,5	5,0	429,0
Infrastruktur		67,2	10,0				77,2
-Ubenyttet							0,0
Planlegging og grunnerver	**0,0**	**0,0**	**12,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**12,0**
Planlegging							0,0
Grunnerverv							0,0
Info og mobilitetsrådgivning			12,0				12,0
TOTALT	**365,0**	**798,5**	**170,0**	**144,0**	**27,5**	**5,0**	**1510,0**
Etablering bomstasjoner							0,0
TOTALT INKL. BOM	**365,0**	**798,5**	**170,0**	**144,0**	**27,5**	**5,0**	**1510,0**

Pr 31.07.2019 er det ingen endringer i årsbudsjett 2019. Generell planlegging dekkes av felleskostnader som ligger som en tildeling i det enkelte programområdet. Fordeling foretas ved årsavslutning.

2.2 Regnskap pr 31.07.2019

Statens vegvesen Region midt er regnskapsførende enhet for Miljøpakken, med unntak av kommunale midler (inkl. mva-kompensasjon) som regnskapsføres av Trondheim kommune og driftstilskuddet til kollektivtransporten som regnskapsføres av Trøndelag fylkeskommune. Tabell 2.2 viser oversikt over kostnader som er regnskapsført pr 31.07.2019. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekt, også de med bevilgning før 2019. Tallene er inkl. mva. Detaljerte prosjektregnskap fremkommer i kapittel 3[1].

Tabell 2.2: Regnskap pr 31.07.2019

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings-midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings-tilskudd	Sum
Store prosjekt	**145**	**55**	**0**	**1**	**0**	**0**	**201**
E6 Jaktøyen – Sentervegen	136	20					156
E6 Sluppen, kommunedelplan		5					5
Rv 706 Nydalsbrua med tilknyt	9	30					39
Fv. 704 Tanem – Tulluan				1			1
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra							0
Felleskostnader							0
Programområder	**5**	**210**	**32**	**212**	**0**	**76**	**535**
Lokal veg		15		0			16
Gatebrukstiltak				2			2
Sykkeltiltak	6	12	10	40			67
Gåtiltak		5	4				9
TS-tiltak	2	18		14			34
Miljø- og støytiltak	0	48	0	-1	0	0	47
Gatebrukstiltak		40					40
Tiltak mot støy		8		-1			7
Kollektivtiltak	-6	100	10	155	0	76	335
Drift							0
Metrobuss	-6	93		147		76	310
Infrastruktur	0	7	10	8			25
-Ubenyttet							0
Planlegging og grunnerver	**4**	**11**	**9**	**1**	**0**	**0**	**24**
Planlegging	4	11	1	1			16
Grunnerverv							0
Info og mobilitetsrådgivning			8				8
TOTALT	**150**	**265**	**32**	**212**	**0**	**76**	**735**
Etablering bomstasjoner							0
TOTALT INKL. BOM	**150**	**265**	**32**	**212**	**0**	**76**	**735**

Kilde: Regnskap Statens vegvesen (statsmidler, bompenger, belønningsmidler, fylkesvegmidler og investeringstilskudd). I tillegg kommer kommunale midler og kommunal mva-kompensasjon som vil fremgå ved årsavslutningen. Tilskudd til drift av kollektivtrafikken inngår ikke i tabellen, her ble det i 2019 tildelt 182 mill. kr

Bomveiselskapets (Vegamot) likviditet var ved inngangen til 2019 på vel 23 mill. kr. Med bakgrunn i gjeldende årsprognose for opptrekk av bompenger (fra alle prosjekt finansiert med bompenger i Miljøpakken) og bomveiselskapets prognoser for bominntekter i 2019, forventes at det ikke blir behov for låneopptak av bompenger i år.

[1] På grunn av forskjellige regnskapsprinsipp og forsinkelser som følge av viderefakturering av regnskapsførte prosjektkostnader i Trondheim kommune til Statens vegvesen, vil det være et periodiseringsavvik mellom de overordnede regnskapsoversiktene og prosjektregnskapene.

3. Prosjektstatus

Dette kapittelet beskriver aktiviteten i Miljøpakken pr 31.07.2019 på prosjektnivå, og status knyttet til fremdrift og økonomi. Regnskapsførte kostnader på prosjektnivå for kommunale prosjekter er hentet fra prosjektregnskap fra Trondheim kommune, og avviker noe i forhold til grunnlaget som benyttes til de overordnede tabellene i kapittel 2 som følge av ulik periodisering av regnskap og forsinkelser ved viderefakturering av kostnader mellom kommunen og vegvesenet. Alle tall i kapittel 3 er i løpende millioner kroner.

Det gis en kort kommentar til fremdriften i de største prosjektene.

3.1 Hovedveger

Tabell 3.1: Økonomisk status pr 31.07.2019

Hovedveg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
E6 Jaktøya – Sentervegen	2 321,0	2 157,2	163,8	156,3
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	135,6	113,2	22,4	38,8
Fv 704 Tanem – Tulluan	13,0	5,3	7,7	0,5
Kommunedelplan E6 Sluppen, knutepunktutvikling	6,1	11,5	-5,4	8,3
Rv 706 Økt kapasitet Brattøra	0,5	0,0	0,5	0,0
Byåstunnelen, forprosjekt	1,0	0,7	0,3	0,0
Byåstunnelen, planlegging	23,0	8,1	14,9	0,0
Sum hovedveg	2 500,2	2 295,9	204,3	204,0

E6 Jaktøya - Sentervegen: Trafikkåpning 19. desember 2018 (offisielt åpning 4. februar 2019). Restarbeid har pågått i 2019. I tillegg pågår sluttoppgjør med hovedentreprenør. Totalprognose er lik vedtatt styringsramme.

Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger: Entreprisen for omlegging av høyspent er i gang. Hovedentreprisen er lyst ut og det er tilbudskonferanse medio august. Det er kontrakt med forhandlinger og prekvalifisering av tilbydere. Prognose for anleggsstart er mars/april 2020.

Fv 704 Tanem - Tulluan: Reguleringsplan vedtatt i Klæbu kommune 6. juni 2019.

3.2 Lokal veg

Tabell 3.2: Økonomisk status pr 31.07.2019

Lokal veg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Fv 707 Brå bru	22,5	2,0	20,5	0,3
Johan Tillers veg, del 1	210,9	207,3	3,6	3,4
Johan Tillers veg, del 2	1,0	0,3	0,7	0,2
Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring Tonstad	0,2	0,0	0,2	0,0
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	1,0	0,0	1,0	0,0
Sum lokal veg	235,6	209,6	26,0	3,9

Merknad:
Johan Tillers veg, del 1, regnskapstall fra prosjektregnskapet til Trondheim kommune. I regnskapsførte kostnader kan det ligge kostnader som skal dekkes av Bane Nor (avtale 21,6 mill).

Fv. 704 Brå bru: Ny Brå bru, reguleringsplan vedtatt i bystyret 31. januar 2019.

Johan Tillers veg, del 1: Utbyggingsprosjektet mellom Heimdalsvegen og Industrivegen ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. I 2019 har det pågått restarbeider.

Johan Tillers veg, del 2: Forprosjekt som skal se på muligheten for bedre kobling fra avslutningen av prosjektet Johan Tillers veg del 2 og til kryss på E6. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018.

3.3 Gatebrukstiltak

Tabell 3.3: Økonomisk status pr 31.07.2019

Gatebrukstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Innherredsveien, prøveprosjekt	7,0	8,9	-1,9	1,2
Olav Tryggvasons gt, prøveprosjekt	12,0	12,3	-0,3	0,6
Torvet (delbidrag)	40,0	40,0	0,0	40,0
Sum gatebrukstiltak	59,0	61,1	-2,1	41,8

Innherredsvegen, prøveprosjekt: Tilpasninger etter evaluering av prøveprosjektet behandlet i formannskapet (sak 74/18) og fylkesutvalget (sak 91/18).

Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt: Evaluering av prøveprosjekt samt forslag til endringer ble behandlet i formannskapet 09.04.2019 (sak 56/19) og fylkesutvalget 09.04.2019 (sak 89/19), vedtakene er ulike.

Torvet, delbidrag: Avtalt delbidrag vedtatt i tidligere handlingsprogram er utbetalt i 2019.

3.4 Kollektivtiltak

Infrastrukturtiltak (ekskl. Metrobuss) og driftstilskudd til kollektivtrafikken

Tabell 3.4.1: Økonomisk status pr 31.07.2019

Kollektivtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Trikk, infrastruktur	185,3	176,3	9,0	9,2
Tilstandsrapport trikken	1,6	0,0	1,6	0,0
Fylkeskommunale prosjekt:				
Signalprioriering	24,1	16,6	7,5	2,4
Innfartsparkering Eggkleiva	3,6	1,2	2,4	2,4
Innfartsparkering Være	18,5	2,3	16,2	0,5
Traséutbedring fylkesvei	3,0	0,7	2,3	0,1
Holdeplasser fylkesvei Melhus og Malvik	7,1	6,5	0,6	0,0
Innfartsparkering Buvika	1,5	1,2	0,3	0,0
Sekkepost kollektiv	2,5	0,2	2,3	0,0
Trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,4	0,3	0,1	0,2
Gjenbruk av leskur langs fylkesvei	1,2	0,2	1,0	0,0
Bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen	0,4	0,1	0,3	0,0
Fremkommelighetspakke fv. 6664/6652/6680/66	20,0	1,9	18,1	1,7
Innfartsparkering, planlegge/behovsvurdere	1,0	0,2	0,8	0,2
Prinsenkrysset, knutepunkt	71,6	65,1	6,5	0,0
Holdeplasser fv 35 Fosslia Stjørdal	0,2	0,2	0,0	0,2
Fv. 6650 Kolstadvegen, kollektivfelt	2,0	0,0	2,0	0,0
Fv. 950 Kockhaugveien, hlp Skovgård-Malvik gren	0,3	0,2	0,1	0,2
Fv. 6650 Bjørndalsbrua	0,5	0,0	0,5	0,0
Utrede nye BRT-strekninger til 2029	2,0	0,0	2,0	0,0
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	1 150,8	1 150,8	0,0	182,0
Kommunale prosjekt:				
Holdeplasstiltak 2014-	15,5	15,0	0,5	0,0
Fremkommelighet kollektiv	1,5	1,2	0,3	0,0
Fremkommelighetstiltak kollektiv, fast dekke grus	10,0	0,0	10,0	0,0
Traséutbedring kommunalveg	2,0	0,7	1,3	0,3
Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé	2,0	0,0	2,0	0,0
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum	4,0	0,0	4,0	0,0
Søbstadvegen, regulering	1,0	0,6	0,4	0,6
Holdeplassprinsipp Kollektivbuen	0,3	0,3	-0,1	0,0
Reppe-Vikåsen, planavklaring	0,7	0,2	0,5	0,1
Metrobusstrasé Nyhavna, planavklaring	1,0	0,6	0,4	0,4
Reklamefinansierte bymøbler, ny avtale	4,5	4,5	0,0	0,2
Sum kollektivtiltak ekskl Metrobuss	1 540,0	1 447,1	92,9	200,7

Merknad:
Driftstilskudd til kollektivtrafikk er tilskuddet satt lik tildeling.

Metrobuss, infrastrukturprosjektet fase 1

Tabell 3.4.2: Økonomisk status pr 31.07.2019

	Rev. Budsjett 01.04.2018	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019
Planfasen	93	88	5
Erverv	3	3	0
Byggefasen	614	489	125
Sikkherhetsavsetning	40	0	40
Sum	750	580	170

Prosjektet holder seg innenfor budsjettrammen pr 31.07.2019. Prognosen for 2019 tilsier at prosjektet kan komme under rammen på 750 mill. kr. Utfordringene og usikkerheten for økonomi ligger på det nåværende tidspunkt i de endelige kostnadene for knutepunkt på TIller og videre kostnadsutvikling i Sivert Thonstads veg og Østre Rosten.

Gateprosjektene utenfor kollektivbuen

Tabell 3.4.3: Økonomisk status pr 31.07.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Dybdahls veg, Metrobuss	48,0	48,0	0,0	0,0
Dybdahls veg, andre MP-bevilgninger	78,2	71,3	6,9	0,9
Sum Dybdahls veg	126,2	119,3	6,9	0,9
Jonsvannsveien, Metrobuss	116,1	86,6	29,5	19,7
Jonsvannsveien, andre MP-bevilgninger	20,4	15,2	5,2	3,5
Sum Jonsvannsveien	136,5	101,8	34,7	23,2
Høgskoleringen, Metrobuss	71,8	65,3	6,5	8,9
Høgskoleringen, andre MP-bevilgninger	40,2	28,0	12,2	3,8
Sum Høgskoleringen	112,0	93,3	18,7	12,7
Sum gateprosjekt utenom kollektivbuen	374,7	314,5	60,2	36,8

Merknad:
Regnskap for Dybdahls veg er hentet fra regnskapet til SVV, prosjektet er utført av kommunen men det er et fylkeskommunalt prosjekt. Regnskap Jonsvannsveien og Høgskoleringen er fra Trondheim kommune.

Dybdahls veg ble ferdigstilt i 2017, noe restarbeid er utført i 2019. Jonsvannsveien ble åpnet sommeren 2019, men det gjenstår fortsatt en del arbeid. Høgskoleringen ble ferdigstilt desember 2018, noe restarbeid 2019.

Gateprosjektene i kollektivbuen

Tabell 3.4.4: Økonomisk status pr 31.07.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Kongens gate	18,0	10,9	7,1	8,5
Innherredsveien	21,6	16,8	4,8	14,2
Elgeseter gate	28,0	17,3	10,7	6,5
Olav Tryggvasons gate	17,4	4,7	12,7	2,8
Sum gateprosjekt i kollektivbuen	85,0	49,6	35,4	32,0

3.5 Trafikksikkerhetstiltak

Tabell 3.5: Økonomisk status pr 31.07.2019

Trafikksikkerhetstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Fylkeskommunale prosjekt:				
Isdamvegen, kryss Østre Rosten	16,5	3,3	13,2	0,0
Fv 860 Utleirvegen	3,8	3,7	0,1	0,0
Fv 707 Spongdalsvegen, Stormyra - Berg	52,1	42,1	10,0	26,4
Fv 707 Spongdalsvegen, Berg - Høstadkorsen	4,5	2,7	1,8	0,3
Fv 812 Byåsvegen/General Bangs vei	6,4	5,4	1,0	0,0
Fv 841 G/S Lundåsen og vestover	3,0	2,0	1,0	0,4
Forprosjekt utbedring kryss fv	0,5	0,0	0,5	0,0
Tiltak ulykkespkt/strekninger fv	0,5	0,0	0,5	0,0
Mindre TS-tiltak/belysning fv	2,5	0,0	2,5	0,0
Pilotprosjekt ulykkesdata	0,5	0,0	0,5	0,0
Fv. 950 Skovgård	7,0	0,0	7,0	0,0
TS-tiltak fv 2018	2,0	2,9	-0,9	1,1
Kommunale prosjekt:				
Fv. 6654 Ringvålvegen fortau, Skogly - Hestsjøen	27,1	4,4	22,7	0,5
Høgreina, fortau	4,6	1,1	3,5	0,1
Bregnevegen, fortau	14,3	11,9	2,4	0,0
Tyholtvegen m/Asbj.gt, fortau, sykkelløsning og k	38,2	18,8	19,4	1,0
Kong Inges gt, fortau	15,0	2,4	12,6	0,0
Klæbuvegen, fortau	27,0	3,5	23,5	0,7
Uglavegen del 2, fortau	10,5	5,8	4,7	1,3
Hans Finnes gate, fortau	5,1	2,7	2,4	0,0
Forsøket/Romolslia kryssombygging	0,5	0,2	0,3	0,0
Belysning av gangfelt	0,5	0,5	0,0	0,0
Turveg Lade skole	0,7	0,6	0,1	0,0
Tiltak skoler	10,3	4,2	6,1	0,0
Mindre TS-tiltak 2016-2019 kv	9,0	5,1	3,9	0,9
Gammellina/Magasinvegen, fortau	6,2	0,7	5,5	0,5
Tyholtvegen, del 2	2,0	0,6	1,4	0,1
Buenget, øvre, fortau	1,6	1,1	0,5	0,1
Gangfeltsikring, videreføring	0,9	0,4	0,4	0,1
Sum trafikksikkerhetstiltak	272,7	125,9	146,8	33,6

Isdamvegen kryss Østre Rosten: Entreprisekontrakt er inngått, anleggsstart i løpet av august med frist for ferdigstillelse 15. desember 2019.

Fv. 707 Spongdalsvegen, Stormyra - Berg: Utbygging av gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, totalt ca. 2 km, ble åpnet 21. august 2019.

Fv. 6654 Ringvålvegen fortau, Skogly - Hestsjøen: Prosjektet er delt inn i to strekninger, Hestsjøen - Leinbakkan og Leinbakkan - Skogly. Begge strekningene er prosjektert, og det er vedtatt å forberede utbygging av strekningen Hestsjøen - Leinbakkan. Oppstartstidspunkt tidligste høst 2019.

Tyholtvegen m/Asbjørnsens gate, fortau, sykkelløsning og kryssutbedring: Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt. Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate, som planlegges ferdigstilt sommeren 2020.

Kong Inges gate: Ingen fremdrift på prosjektet.

Klæbuveien, fortau: Grunnervervsprosessen vil fortsetter i 2019.

Uglavegen, del 2: Miljøpakken har tidligere etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen til Lianvegen. Planlagt utbyggingsperiode 2019-2020.

3.6 Sykkeltiltak

Tabell 3.6: Økonomisk status pr 31.07.2019

Sykkeltiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Statlige og fylkeskommunal prosjekt:				
E6/rv. 706 Klett - Ranheim, tiltak etter GS-insp	10,0	0,1	9,9	0,1
Rv. 706 Sluppen - Rotvoll, tiltak etter GS-inspe	5,0	0,0	5,0	0,0
Sykkeltellinger	2,1	0,9	1,1	0,1
GSV Heimdalsveien	258,7	227,6	31,1	1,3
Vinterdrift sykkel fv	20,6	14,8	5,8	0,0
Punktutbedring sykkel fv	14,1	16,7	-2,6	2,9
Sykkeltiltak Lade	50,3	43,9	6,4	26,3
Fv. 950 Regulering Ranheim - Malvik gsv (Repp	2,0	1,3	0,7	0,7
Tiltak etter sykkelinspeksjon fylkesveg	0,5	0,0	0,5	0,0
Fv. 6658 Utleirvegen, punkttiltak sykkel	23,5	12,4	11,1	11,3
Fv. 6680 Baard Iversens veg - Leirfossen	0,5	0,0	0,5	0,0
Fv. 865 Eidsvolls gate, planlegging av sykkeveg	2,0	0,6	1,4	0,6
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	0,2	0,1	0,1	0,1
Kommunale prosjekt:				
Bjørndalen, gang og sykkelbru	6,0	2,9	3,1	0,0
Mindre tiltak sykkel	3,0	1,5	1,5	0,1
Sykkelparkering i midtbyen	5,0	2,4	2,6	0,2
Punktutbedring sykkel kommunal veg	22,6	12,5	10,1	10,0
Lillegårdsbakken - Dybdahls veg	5,0	0,0	5,0	0,0
Sverresborg allé	4,0	0,0	4,0	0,0
Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen	5,0	0,0	5,0	0,0
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim	0,5	0,0	0,5	0,0
Nye tiltak til planlegging kommunal veg	1,0	0,0	1,0	0,0
Strekningstiltak Midtbyen	4,0	0,2	3,8	0,2
Sykkelinspeksjon kommunal veg	0,5	0,4	0,1	0,2
Pullerter Bakklandet	2,8	2,6	0,2	0,4
Strandveien - Lade allé	1,0	0,1	0,9	0,1
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds	20,0	9,5	10,5	0,5
Brattørruta, H7-Ranheim	2,0	0,0	2,0	0,0
Sigur Jorsalsfars veg, sykkelveg med fortau	30,0	0,3	29,7	0,1
TMV-odden sykkeltiltak	7,0	0,0	7,0	0,0
Vinterdrift sykkel kv	13,4	16,8	-3,4	2,5
Klæburuta, planavklaring	0,5	0,1	0,4	0,0
Jonsvannveien, nord	1,0	1,1	-0,1	0,2
Sykkelparkering utfartssteder	0,3	0,2	0,1	0,0
G/s-bru, Ravnkloa	2,0	0,0	2,0	0,0
G/s-bru, Nidelva - Nidarø	0,5	0,1	0,4	0,0
G/s-bru, Nedre Elvehavn	0,5	0,0	0,5	0,0
Sum sykkeltiltak	527,0	369,3	157,8	57,9

3.7 Tiltak mot støy

Tabell 3.7: Økonomisk status pr 31.07.2019

Tiltak mot støy	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Fylkeskommunale prosjekt:				
Fv 864 Bromstadvegen og Kong Øysteins veg	39,9	38,7	1,2	-0,1
Støyskjerming Singsaker skole	8,5	8,2	0,3	5,3
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	5,5	2,7	2,8	1,7
Støyskjerming Kong Øysteins veg, del 1	8,0	0,5	7,5	0,0
Tonstadbrinken, støyutbedring	5,2	0,0	5,2	0,0
Kommunale prosjekt:				
Støyskjerming Okstad, Lohove og Majorstuen	5,0	0,7	4,3	0,3
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal veg	3,0	0,1	2,9	0,1
Fellesprosjekt:				
Utredning av tiltak for skoler/bhg, boliger og institusjoner utsatt for utendørs støy	0,5	0,0	0,5	0,0
Utredning av omgang og tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	0,2	0,0	0,2	0,0
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, forpros	0,5	0,5	0,0	0,5
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, tiltak	3,5	0,3	3,2	0,3
Sum tiltak mot støy	79,8	51,7	28,1	8,1

Fv. 864 Bromstadvegen og Kong Øysteins veg: Prosjektet ble ferdigstilt i oktober 2018. Noe restarbeid har pågått i 2019.

Støyskjerming Singsaker skole: Prosjektet ble ferdigstilt i juni 2019.

Tonstadbrinken, støyutbedring: Utføres i tilknytning til knute- og omstigningspunkt Tonstadkrysset. Pågår.

3.8 Gåtiltak

Tabell 3.8: Økonomisk status pr 31.07.2019

Gåtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Gangforbindelser til Metrobuss	0,5	1,4	-0,9	0,7
Helhetlig gangnett	17,0	4,5	12,5	2,1
Mindre gåtiltak	9,2	4,6	4,6	1,4
Snarveger	61,0	29,3	31,7	6,9
Sum gåtiltak	87,7	39,8	47,9	11,1

Merknad:
I Gangforbindelse til Metrobuss ligger 3 tiltak finansiert under Helhetlig gangnett.

3.9 Øvrige innsatsområder

Tabell 3.9: Økonomisk status pr 31.07.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 31.07. 2019	Disponibel ramme pr 31.07.2019	Regnskap hittil i 2019
Informasjon	39,4	35,0	4,4	3,4
Bymiljøindikatorer	0,1	0,0	0,1	0,0
Evaluering og rapp bymiljøindikatorer	2,0	1,3	0,7	0,0
Mobilitetsrådgivning (inkl HjemJobbHjem)	39,5	32,8	6,7	3,2
Næringstransport	0,8	0,0	0,8	0,0
Innovasjonsprosjekter	1,5	0,0	1,5	0,0
Sum øvrige innsatsområder	83,3	69,1	14,3	6,7

Dette er hovedsakelig løpende prosjekter, men prosjektene Næringstransport og Innovasjon har ikke kommet i gang.

Miljøpakken

Trondheim

Sekretariatets vurdering av 1. byggherrenes statusrapport
2. befaring og samtaler til og med 15.10.2019

KU 26.september

Rapport for august 2019

20.09.2019

Innledning og bakgrunn

Metrobuss – Infrastrukturprosjektet – bygger teknisk infrastruktur for oppstart av det nye Metrobussystemet. Infrastrukturen, stasjoner, knute og omstigningspunkt og fremkommelighetstiltak, skal være klar til bruk 03.august 2019 når det nye systemet skal innføres.

Trondheim kommune (TK) og Statens vegvesen (SVV) har ansvaret for bygging av hver sin portefølje. Programrådet står som prosjektets øvre ledelse.

Prosjektet skal rapportere månedsvis til programrådet og KU og kvartalsvis til politisk ledelse i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune.

Dette er sekretariatets vurdering av status etter gjennomgang av ansvarlig byggherres månedsrapport fra kommunen og vegvesenets byggherreorganisasjon.

Ansvarlig byggherre i kommunen og i vegvesenet rapporterer månedlig, 10 til prosjektstyret-Programrådet via sekretariatet for status i sin prosjektportefølje på:

Fremdrift, økonomi, kvalitet, usikkerhet og bemanning

Innhold

Innledning og bakgrunn 2
1. Oppsummering. 3
2. Oppsummering, gjeldende prosjektportefølje 6
3. Fremdrift 7
4. Økonomi 8
5. Kvalitet 10
6. Usikkerhet 11
7. Sekretariatets totale vurdering av status 12

1. Oppsummering.

Alle stasjoner er i bruk, foruten Haakon VIIS gate øst som er avhengig av sluttføring av pågående VA prosjekt i samme gate. Alle knutepunkt er i bruk, foruten av Tiller som har vært planlagt sluttført etter 3.august. Alle strekningstiltak er i bruk, foruten Østre Rosten som er avhenging av samkjøring med pågående VA prosjekt.

Følgende delprosjekt er holdt igjen i påvente av den økonomiske utviklingen i avslutningsfasen: Stasjon NTNU Dragvoll – Jonsvannsveien, Strekningstiltak i Ranheimsvegen og Mellomvegen.

Det har i tillegg vært utfordringer med oppsetting og oppkobling av validatorer og skjermer. Dette arbeidet pågår fortsatt. Sekretariatet følger dette opp, og mener det nå må bli en snarlig sluttføring av denne delen av prosjektet som er et fordelt ansvar mellom AtB og byggherrene i kommunen og vegvesenet. Byggherrene skulle sikre fremføring av strøm- og kabler til fundament/fot, AtB skulle avskaffe og sette opp og koble til det tekniske utstyret som validator, skjerm og automater. Det er mange faktorer om etter sekretariatets menig har spilt inn. En av hovedgrunnene er at anskaffelsen var delt opp i flere ansvarsområder og delleveranser da Metrobussprosjektet ble bestilt i 2016. Flere kritiske deloppgaver med mange grensesnitt og mange delaktører i linjen fra tilkobling av nettstrøm og signal og frem til endelig testing av skjermer og validatorer. 1 prioritet nå har vært å sikre at alle deltagerne snakker sammen, jobber sammen, er aktiv ute i felt med utførende og setter inn ressurser der det er viktigst for å sikre en kjapp fremdrift. Prosjektet har også omfordelt ansvar mellom byggherrene i kommunen og vegvesenet og AtB for å sikre at det kun er to hovedansvarlige i leveransen av strømtilkobling og signal frem til skjermer og validatorer.

Følgende delprosjekt har tidligere vært avklart å ikke være ferdigstilt til 3.august:

- Strekningstiltak, Østre Rosten: Samkjøring med VA prosjekt har tatt tid.
- Knutepunkt Tiller: Sen avklaring av løsning og tekniske avklaringer og godkjenninger. Inkluderer stasjon i Østre Rosten.
- Stasjoner, Haakon VIIS gate øst: Sen oppstart av VA prosjekt der stasjonene skal ligge, VA prosjektet forsinket grunnet forurensede masser og tilsig i byggegrop.

Følgende delprosjekt holdes igjen i påvente av økonomiutvikling:

- Stasjon NTNU Dragvoll
- Strekningstiltak i Mellomvegen og Ranheimsvegen
- Stasjon Biskop Sigurds gate. Holdes igjen, avventer økonomi.

Det er forventet at det vil foregå en del etterarbeid på noen delprosjekt utover høsten frem til oktober. Dette skal ikke være til hinder for brukerne eller operatørene for bussene. Dette gjelder ikke for Tiller som vil være under bygging hele høsten 2019.

Økonomi: Prosjektet holder seg innenfor budsjettrammen pr. 31.07.2019. Prognose for 2019 tilsier at prosjektet kan komme under rammen på 750 MNOK. Utfordringene og usikkerheten for økonomi ligger på det nåværende tidspunkt i de endelige kostnadene for knutepunkt på Tiller og videre kostnadsutvikling i Sivert Tonstads veg og Østre Rosten.

Budsjettpost	Budsjett rev. 01.04.2018	Fakturert pr. 31.07.19	Gjenstående pr. 31.07.19	Kommentar
Planfasen	108	88	20	Avsluttet 01.06
Erverv	3	3	0	Pågår
Byggefasen	614	489	125	Pågår
Sikkerhetsavsetning	40	0	40	Udisponert
Sum	765	580	185	

Utklipp av tabell 1 side 8

Usikkerhet:

Usikkerheten er betydelig mindre nå etter hvert som de fleste anleggene meldes ferdig. Tiller og Østre Rosten vil fremdeles ha en viss usikkerhet. Spesielt Tiller som ikke er endelig avklart for løsning med vegmyndighet. Prosjektet har 40 MNOK igjen av sikkerhetsavsetningen og det forventes i henhold til de siste prognosene at 20 MNOK vil disponeres til sluttoppgjørene denne høsten. 20 MNOK vil stå som sikkerhet for Tiller og for sluttføring av de 4 delprosjektene som er holdt igjen.

Generell usikkerhet.

1. Entreprenører som ikke overholder avtalt fremdrift eller budsjett/Prosjektoppfølging
2. Entreprenørkonkurser
3. Uforutsette hendelser

Kvalitet:

Følgende stasjoner bygges enklere enn standardløsning i påvente av kommende prosjekt i Miljøpakken.

- Alle midlertidige stasjoner i kollektivbuen bygges etter enkel standard(Kommende gateprosjekt)
- Stasjon Lyngvegen i Søbstadvegen (I påvente av kommende vegutbedringsprosjekt i miljøpakken)
- Stasjoner til byen i Byåsvegen: Åsveien skole, Nyveibakken, Tvetestien. (I påvente av kommende sykkelveiprosjekt)

Bemanning

Det meldes om tilstrekkelig bemanning for resterende del av byggefasen.

2. Oppsummering, gjeldende prosjektportefølje

Oppsummert er de fleste anleggene ferdigstilt. Tabell 1. under viser hvilke delprosjekt som er ferdig, i sluttfasen, påbegynt og under bygging, eller holdt igjen i påvente av ny økonomistatus i oktober.

Prosjektet har 78 delprosjekt, 138 enkeltprosjekt (en plattform er 1 enkeltprosjekt)

- Kommunen: 9 knutepunkt og endeholdeplasser, 16 stasjonssteder, 3 midlertidige stasjoner og 4 strekningstiltak i sin portefølje.
- Vegvesenet: 4 knutepunkt og endeholdeplasser, 24 stasjoner, 13 midlertidige stasjoner og 5 strekningstiltak i sin portefølje.

Tabell 1 Statustabell byggeprosjekt i SVV og TK

STATENS VEGVESEN PORTEFØLJE				
Navn	Ferdig (åpnet for trafikk)	Pågår (under bygging)	Bygges til august 2019	Bygges i løpet av 2019
Knute- omstigningspunkt				
Skowgård	x			
Strindheim(K)	x			
Tonstadkrysset	x			
Heimdal St (K)	x			
Stasjoner				
Travbanen	x			
Gildheim	x			
Kolstadvegen, Tonstad (O)	x			
Rostengrenda	x			
Haakon VIIs gate øst				x
Haakon VIIs gate vest	x			
Ingemann Torps veg	x			
Ladevegen	x			
Portalen	x			
Bjørndalsbrua	x			
Bjørndalstoppen	x			
Åsheim skole	x			
Dragvoll, Jonsvannsveien				x
Bergheim	x			
Berg Studentby	x			
Chr. Fredriks gate	x			
Nyveibakken	x			
Tvetestien	x			
Åsveien skole	x			
Johan Falkenbergets veg	x			
Havstad	x			
Munkvoll gård (Stabels veg)	x			
City Syd, Østre Rosten				
Byåsen Skole	x			
Midlertidige stasjoner				
Samfunnet og Klostergata	x			
Skansen	x			
Solsiden	x			
Abels gt. (Hestehagen)	x			
Lerkendal/Tempe kirke	x			
Prinsen kino	x			
Søndre gt	x			
Valøyvegen	x	x		
Sluppen	x			
Hospitalkirka	x			
Buran	x			
Rønningsbakken	x			
Bakke Bru	x			
Strekningstiltak				
Haakon VIIs gate	x			
Østre Rosten		x		
Ringvålvegen	x			
Leangen bru	x			
Søbstadvn x Bjørndalen				x

TRONDHEIM KOMMUNE PORTEFØLJE					
Navn	Ferdig (åpnet for trafikk)	Pågår (under bygging)	Bygges til august 2019	Bygges i løpet av 2019	Kommentar
Knute- omstigningspunkt					
Ranheim endepunkt	x				
Falkenborgveien	x				Midlertidig tiltak
Tiller		x		x	
Lund	x				
Trondheim S	x				Kun mindre tiltak
Voll Stud.by	x				
Arnt Smistads veg	x				
Hallset	x				
Østre Berg	x				
Lohove snuplass	x				
Stasjoner					
Ranheim idrettsplass	x				
Anders Søysetts veg	x				
Grillstadkleiva	x				
Martin Linges veg	x				
Peder Morsets veg	x				
Bekkasinvegen	x				
Kattemeenteret	x				
Anders Buens gate	x				
Husebytunet	x				
Saupstadsenteret	x				
Casper Lunde veg	x				
Midteggen	x				
Skyttervegen	x				
Lyngvegen	x				
Dragvoll, Loholt alle	x				
Ila	x				Kun mindre tiltak
Biskop sigurds gt				x	Utsatt av programrådet
Strekningstiltak					
Sivert Tonstads veg	x	x		x	
Arnt Smistads veg	x				
Mellomvegen				x	Utsatt av programrådet
Ranheimsvegen				x	Utsatt av programrådet

Merk: Tabellene er gjengitt i større format i vedlegg 1.

- **Midlertidige stasjoner i kollektivbuen(14+2):** Ila, Skansen, Solsiden, Abels gate, Prinsen kino, Tempe, Valøyvegen, Sluppen, Hospitalskirka, Buran, Rønningsbakken, Bakke Bru, Samfundet og Lerkendal. Ny: Søndre gate og Biskop Sigurds gate

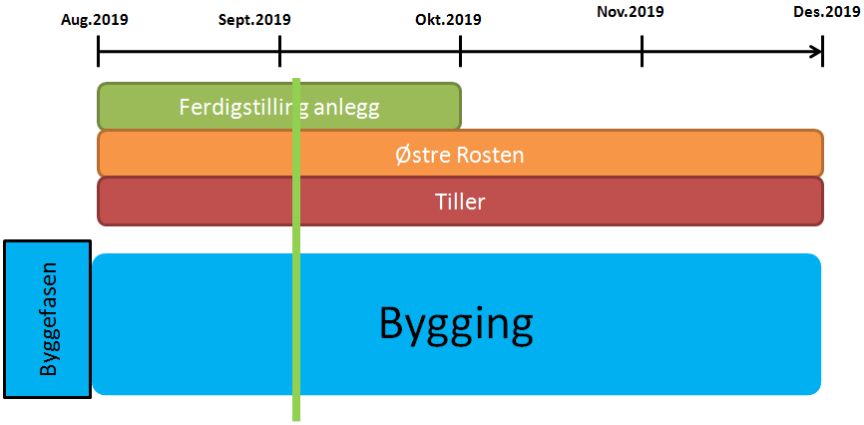
    - Åsveien skole, Tvetestien og Nyveibakken bygges midlertidig mot byen i påvente av avklaring om sykkeltrasé i Byåsvegen.

3. Fremdrift

Ferdigstilling av infrastrukturen til oppstart gikk etter planen, foruten noen utfprdringer med strøm og signal og oppsett av skjermer og validatorer. Dette skal nå være på plass og noen enkelt tilfeller kommer på plass de neste ukene.

Det foreslås at prosjektet avslutter pr. 31.12.2019 som planlagt. Resterende gjenstående oppgaver samles og overføres til et egen prosjekt i 2020, sluttføring av infrastruktur. Prosjektet finansieres med eventuelt gjenstående midler fra infrastrukturprosjektet. Endelig rundkjøring på Tiller og stasjoner i Haakon VIIs gate og Dragvoll samt strekningstiltak i Ranheimsvegen og Mellomvegen antas å inngå i denne oppgaven.

Fase 1.1 Infrastrukturprosjektet. Ferdigstillelse av pågående anlegg



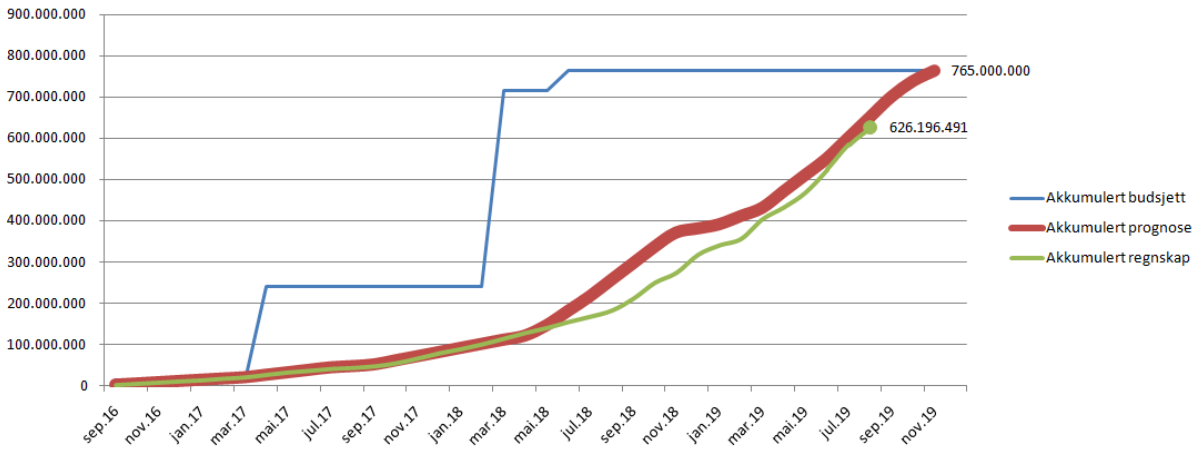
Fokus neste periode, 2019.08-2019.12:
Sekretariatet mener det må være fokus på spesielt 2 viktige strategier, i tillegg til å være svært våken med å overvåke den generelle fremdrifte og legge inn tiltak der det er nødvendig.

1. Sluttføring av pågående anlegg innen oktober.
2. Gjennomføring av Tiller inkl. siste godkjenninger. Godkjenning innen september usikker.
3. Gjennomføring av siste del av Østre Rosten
4. Bygging av stasjoner, Haakon VIIs gate øst

3. Sekretariatets vurdering av fremdriften: Sekretariatet mener byggherrene har gjort en god innsats så langt for å holde fremdrift og sikreinfrastrukturen til oppstarten 03.august. Nå gjelder det å få avsluttet all etterarbeid og få fullført Østre rosten og Tiller i løpet av dette året og helst innen november. Godkjenninger fra vegmyndighet er fremdeles en utfordring for delprosjektet og det ser ut til at rundkjøring i Østre Rosten må fullføres til neste år.

4. Økonomi

Pr. 31.08.2019 har prosjektet et fakturert forbruk på 626 MNOK, mens prognosen var på 652 MNOK. Se figur 1 og tabell 2. Differansen, underforbruket, er på 26 MNOK. opp med 4 MNOK fra en differanse på 22 MNOK forrige måned. Differansen forklares med etterslep i fakturasystem og utsatt byggestart på Tiller.



Figur 1 S- kurve økonomisk utvikling og prognose. Akkumulert budsjett inkludert overordnet planlegging 15 MNOK

Tabell 2 Oppsummering av økonomistatus pr. 31.08.2019

Budsjettpost	Budsjett rev. 01.04.2018	Fakturert pr. 31.07.19	Gjenstående pr. 31.07.19	Kommentar
Planfasen	108	88	20	Avsluttet 01.06
Erverv	3	3	0	Pågår
Byggefasen	614	535	79	Pågår
Sikkerhetsavsetning	40	0	40	Udisponert
Sum	765	626	139	

Det forventes betydelig med fakturerte kostnader de neste 3 månedene da sluttoppgjørene skal fullføres.

Både vegvesenet og kommunen har varslet et utvidet behov.

Kommunen varsler at Sivert Tontads veg blir ytterligere 5 MNOK dyrere etter siste kostnadsøkning i sommer og i høst.
Gjenstående sikkerhetsavsetning er på 40 MNOK. Siste prognose fra byggherrene tilsier en disponering av 20 MNOK av 40 MNOK denne høsten. Denne anbefales å holde igjen gjenstående 20 MNOK for å sikre realisering av de siste delprosjekt.

1. **Sekretariatets vurdering av prosjektøkonomien:**

Kommunen varsler nok en økning i kostnadene for Sivert Tonstads veg. Vegvesenet varsler også et utvidet behov for å realisere de utsatte delprosjektene, men avventer endelig avklaringer av usikkerhet i pågående prosjekt byggeprosjekt. Dette presser klart rammen i prosjektet. Det burde ikke kommet flere økninger for Sivert Tonstads veg. Prosjektet trenger sikkerhetsavsetningen for å sikre gjennomføring av de siste delprosjektene som er holdt igjen i påvente av den økonomiske utviklingen. Det må jobbes iherdig med prosjektoppfølging fra byggherrene side nå i avslutningen for å sikre tett oppfølging og avdekking av mulige kostnadsøkninger før de inntreffer. Dette må prioriteres og bør være mulig da de fleste prosjekt og byggelederne har betydelig mindre oppgaver nå en sammenlignet med tidligere i sommer.

5. Kvalitet

Følgende stasjoner bygges enklere enn standardløsning i påvente av kommende prosjekt i Miljøpakken.

- Alle midlertidige stasjoner i kollektivbuen bygges etter enkel standard(Kommende gateprosjekt). Mye gjenbruk av dekke og kantstein. Ikke alle stasjoner vil oppnå vis 18 cm på kantstein ved gjenbruk.
- Stasjon Lyngvegen i Søbstadvegen (Kommende vegutbedringsprosjekt)
- Stasjoner til byen i Byåsvegen: Åsveien skole, Nyveibakken, Tvetestien. (Kommende sykkelprosjekt)
- Midlertidig stasjon i Mellomvegen, Biskop Siggurds gate.

Utover dette har ikke byggherrene varslet om endring i kvalitet.

6. Usikkerhet

De største usikkerhetene i prosjektet er:

Fremdrift:

4. Entreprenører som ikke overholder avtalt fremdrift/Prosjektoppfølging
5. Entreprenørkonkurser
6. Uforutsette hendelser

Økonomi:

1. Kostnader som ikke avklares før de har påløpt/Prosjektoppfølging
2. Entreprenørkonkurser
3. Utforutsette hendelser

Sekretariatets vurdering av usikkerheten i prosjektet: Usikkerheten er betydelig redusert. I kommende periode vil være hendelser som medfører merkostnader fremdeles være tilstede.

7. Uavklarte problemstillinger

Prosjektet har følgende uavklarte problemstillinger som Programrådet må ta stilling til:

1. Sykkelhotell på Tonstad. Plate støpt og klart. Selve bygget bygges ikke før vegeier godkjenner vedlikeholdsansvaret.

8. Sekretariatets totale vurdering av status

Sekretariatet mener det nå er viktig å styre de siste byggeprosjektene innenfor de gitte rammene pr. 31.08.

Fremdriften har vært god. Det som er utsatt for ferdigstillelse etter 3.august har i hovedsak hatt behov for koordinering mot utenforstående prosjekt eller hatt utvidede avklaringsprosesser. Tiller har vært en utfordring. Løsningen som ble jobbet frem i en utvidet avklaringsprosess er spennende men også uvanlig og komplisert. Dette har medført mange viktige avklaringer og nye godkjenninger for trafikksikkerhet, lesbarhet, funksjon og fremkommelighet for alle trafikanter. Endelig avklaring fra vegmyndighet har tatt lang tid og er enda ikke avklart.

For økonomi er det bekymring for den siste tiden utvikling der flere delprosjekt har hatt kostnadsøkninger som har vært meldt inn i avslutningen. Sivert Tonstads veg er det delprosjektet med flest uavklarte kostnadsøkninger på kort tid nå i høst. Her er det viktig å få bedre styring og kontroll og en sikker avslutning. Det gjenstår en del etterarbeid, men det rapporteres at dette skal sluttføres utover høsten.

Vedlegg 1:

Trondheim kommune, visuell status:

Tabell 1 Status TK 30.08

TRONDHEIM KOMMUNE PORTEFØLJE					
Navn	**Ferdig (åpnet for trafikk)**	**Pågår (under bygging)**	**Bygges til august 2019**	**Bygges i løpet av 2019**	**Kommentar**
Knute- omstigningspunkt					
Ranheim endepunkt	x				
Falkenborgveien	x				Midlertidig tiltak
Tiller				x	
Lund	x				
Trondheim S	x				Kun mindre tiltak
Voll Stud.by	x				
Arnt Smistads veg	x				
Hallset	x				
Østre Berg	x				
Lohove snuplass	x				
Stasjoner					
Ranheim idrettsplass	x				
Anders Søyseths veg	x				
Grillstadkleiva	x				
Martin Linges veg	x				
Peder Morsets veg	x				
Bekkasinvegen	x				
Kattemsenteret	x				
Anders Buens gate	x				Ferdig til sentrum
Husebytunet	x				
Saupstadsenteret	x				
Casper Lunde veg	x				
Midteggen	x				
Skyttervegen	x				
Lyngvegen	x				
Dragvoll, Loholt alle	x				Ferdig fra sentrum
Ila	x				Kun mindre tiltak
Biskop sigurds gt				x	
Strekningstiltak					
Sivert Tonstads veg	x	x			Etterarbeid gjenstår
Arnt Smistads veg	x				
Mellomvegen				x	Holdes igjen avventer økonomi
Ranheimsvegen				x	Holdes igjen avventer økonomi

Tabell 1.1 Status 31.05

TRONDHEIM KOMMUNE PORTEFØLJE					
Navn	**Ferdig (åpnet for trafikk)**	**Pågår (under bygging)**	**Bygges til august 2019**	**Bygges i løpet av 2019**	**Kommentar**
Knute- omstigningspunkt					
Ranheim endepunkt		x			
Falkenborgveien		x			
Tiller				x	
Lund		x			
Trondheim S			x		Kun mindre tiltak
Voll Stud.by		x			
Arnt Smistrads veg		x			
Hallset	x				
Østre Berg		x			
Lohove snuplass	x				
Stasjoner					
Ranheim idrettsplass	x				
Anders Søyseths veg		x			
Grillstadkleiva	x				
Martin Linges veg		x			
Peder Morsets veg		x			
Bekkasinvegen	x				
Kattemsenteret	x				
Anders Buens gate	x	x			Ferdig til sentrum
Husebytunet	x				
Saupstadsenteret	x	x			Ferdig fra sentrum
Casper Lunde veg	x				
Midteggen	x				
Skyttervegen	x				
Lyngvegen		x			
Dragvoll, Loholt alle	x	x			Ferdig fra sentrum
Ila			x		
Biskop sigurds gt				x	
Strekningstiltak					
Sivert Tonstads veg		x			
Arnt Smistads veg		x			
Mellomvegen				x	
Ranheimsvegen				x	

Vegvesenets porteføljе, visuell status:

Tabell 2 Status svv 30.08

STATENS VEGVESEN PORTEFØLJE				
Navn	**Ferdig (åpnet for trafikk)**	**Pågår (under bygging)**	**Bygges til august 2019**	**Bygges i løpet av 2019**
Knute- omstigningspunkt				
Skovgård	x			
Strindheim(K)	x			
Tonstadkrysset	x			
Heimdal St (K)	x			
Stasjoner				
Travbanen	x			
Gildheim	x	x		
Kolstadvegen, Tonstad (O)	x			
Rostengrenda	x			
Haakon VIIs gate øst				x
Haakon VIIs gate vest	x			
Ingemann Torps veg	x			
Ladevegen	x			
Portalen	x			
Bjørndalsbrua	x			
Bjørndalstoppen	x			
Åsheim skole	x			
Dragvoll, Jonsvannsveien				x
Bergheim	x			
Berg Studentby	x			
Chr. Fredriks gate	x			
Nyveibakken	x			
Tvetestien	x			
Åsveien skole	x			
Johan Falkenbergets veg	x			
Havstad	x			
Munkvoll gård (Stabels veg)	x			
City Syd, Østre Rosten				
Byåsen Skole	x			
Midlertidige stasjoner				
Samfunnet og Klostergata	x			
Skansen	x			
Solsiden	x			
Abels gt. (Hestehagen)	x			
Lerkendal/Tempe kirke	x			
Prinsen kino	x			
Søndre gt	x			
Valøyvegen	x	x		
Sluppen	x			
Hospitalkirka	x			
Buran	x			
Rønningsbakken	x			
Bakke Bru	x			
Strekningstiltak				
Haakon VIIs gate	x			
Østre Rosten		x		
Ringvålvegen	x			
Leangen bru	x			
Søbstadvn x Bjørndalen				x

Tabell 2.1 Status 31.05

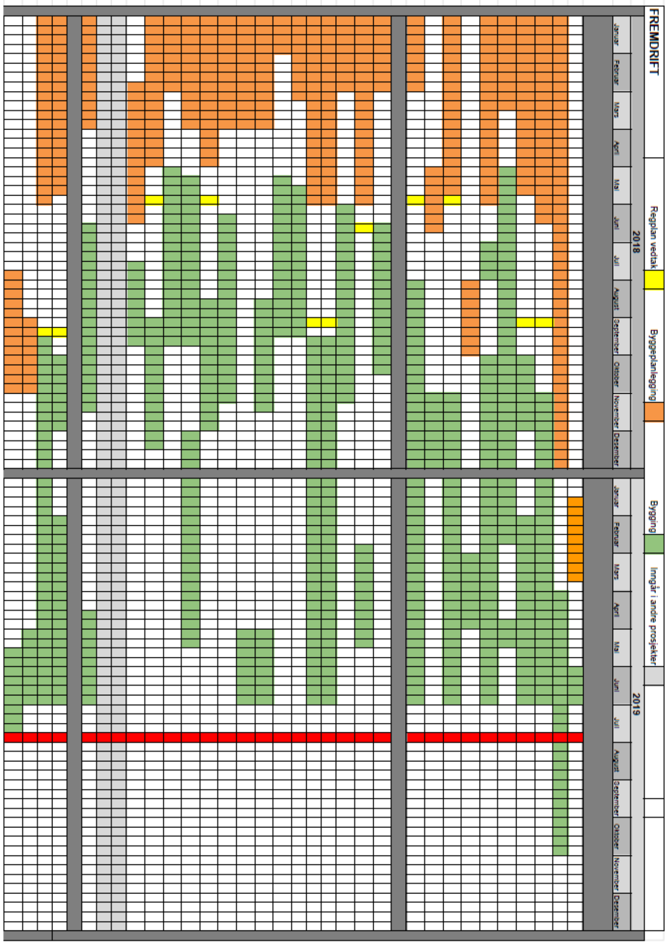
STATENS VEGVESEN PORTEFØLJE					
Navn	**Ferdig (åpnet for trafikk)**	**Pågår (under bygging)**	**Bygges til august 2019**	**Bygges i løpet av 2019**	**Kommentar**
Knute- omstigningspunkt					
Skovgård		x			
Strindheim(K)		x			
Tonstadkrysset		x			
Heimdal St (K)			x		
Stasjoner					
Travbanen	x				
Gildheim	x		x		Fra sentrum ferdig
Kolstadvegen, Tonstad (O)	x				
Rostengrenda	x				
Haakon VIIs gate øst			x		
Haakon VIIs gate vest			x		
Ingemann Torps veg		x			
Ladevegen		x			
Portalen	x				
Bjørndalsbrua	x				
Bjørndalstoppen	x				
Åsheim skole	x				
Dragvoll, Jonsvannsveien				x	Kan realiseres, avventes for kostnadsstru
Bergheim		x			
Berg Studentby		x			
Chr. Fredriks gate		x			
Nyveibakken	x		x		Fra sentrum ferdig
Tvetestien	x		x		Fra sentrum ferdig
Åsveien skole	x		x		Fra sentrum ferdig
Johan Falkenbergets veg	x				
Havstad	x				
Munkvoll gård (Stabels veg)		x			
City Syd		x			
Byåsen Skole			x		
Midlertidige stasjoner					
Samfunnet og Klostergata	x				
Skansen	x				
Solsiden	x				
Abels gt. (Hestehagen)		x			
Lerkendal/Tempe kirke		x			
Prinsen kino			x		
Søndre gt			x		
Valøyvegen		x			
Sluppen		x			
Hospitalkirka		x			
Buran			x		
Rønningsbakken			x		
Bakke Bru			x		
Strekningstiltak					
Haakon VIIs gate			x		
Østre Rosten		x		x	
Ringvålvegen		x			
Leangen bru			x		
Søbstadvn x Bjørndalen			x		Utføres samtidig som Heimdal knutepunkt

Vedlegg 2, fremdriftsplaner:

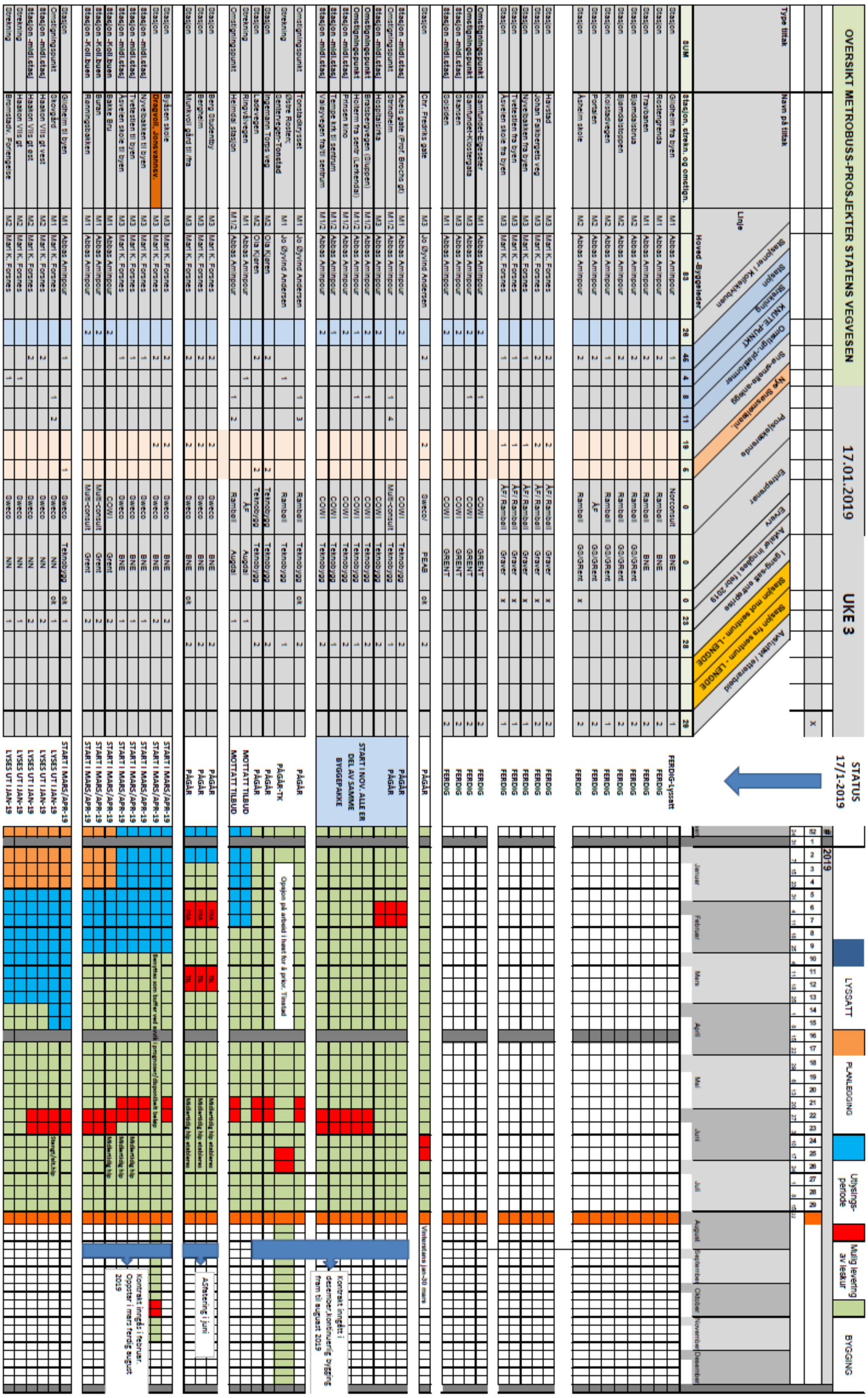
Fremdriftsplan TK:

OVERSIKT METROBUSS-PROSJEKTER TRONDHEIM KOMMUNE

Type tiltak	Prosjektnr	ESA-nr	Navn på tiltak	Linje	Prosjektleder	Byggeleder	Konsulent	Entreprenør	Reg-plan	Startet	Ferdig
		1. Adm 2. Kontrakt med konsulent 3. Kontrakt med entreprenør 4. Sluttdokumentasjon									
Knutepunkt	92230041		**Trondheim S knutepunkt**	M2	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	-	Brende	-	x	
Knutepunkt	92230028	17/43052_17/43053_18/14311_19/3407	**Tiller knutepunkt**	M1	Bård Sand	Kurt Myrabakk	Multiconsult	Søbstad	Ja	x	
Omstigningspunkt	92230026	17/43054_17/43055_18/14314_19/3402	**Ranheim omstigningspunkt inkl. snumulighet**	M1	Are Kullerud	Aleksander Kamperud	Multiconsult	BN	Ja	x	
Omstigningspunkt	92230025	17/43059_17/43060_18/14316_19/2900	**Arnt Smistad veg**	M3	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Multiconsult	Brende	Ja	x	
Omstigningspunkt	92230016	17/39346_17/34851_18/11970_19/2898	**Hallset omstigningspunkt**	M3	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	
Omstigningspunkt	92230017	17/39345_17/34853_18/14319_19/2902	**Voll studentby omstigningspunkt**	M3	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	
Omstigningspunkt	92230031	18/7240_18/1020_18/39201_18/1019	**Østre Berg omstigningspunkt til sentrum**	M3	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Multiconsult	Brende	Nei	x	
Snuplass	92230029	17/43067_17/43068_18/14323_19/3409	**Falkenborgveien snu- og reguleringsplass**	M2	Bård Sand	Aleksander Kamperud	Multiconsult	BN	Ja	x	
Snuplass	92230030	17/43069_17/43071_18/28377_19/3410	**Lohove snu- og reguleringsplass (kun leskur)**	M3	Arnt Ove Dragsten	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	
Snuplass	92230027	17/43073_17/43074_18/7384_18/14326_19/3405	**Lund snu- og reguleringsplass**	M1/M2	Petter Fuglaas	Dagfinn Hårstad	Rambøll	Teknobygg	Ja	x	
Stasjon	92230013	17/31576_17/43076_18/14329_18/14433	**Ranheim idrettsplass**	M1	Arnt Ove Dragsten	Aleksander Kamperud	Rambøll	BN	Nei	x	
Stasjon	92230024	17/43078_17/43079_18/14330_19/3401	**Anders Søyseths veg**	M1	Arnt Ove Dragsten	Aleksander Kamperud	Multiconsult	BN	Ja	x	
Stasjon	92230012	17/31574_17/43082_18/14432_17/43084	**Grilstadkleiva**	M1	Arnt Ove Dragsten	Aleksander Kamperud	Rambøll	BN	Nei	x	
Stasjon	92230033	17/43083	**Peder Morsets vei**	M1	Gunnar Rose	Tore Movinkel	Rambøll	GRENT	Ja	x	
Stasjon	92230032	17/43088	**Martin Linges vei**	M1	Gunnar Rose	Tore Movinkel	Rambøll	GRENT	Ja	x	
Stasjon	92230035	17/20245_17/43090_18/14393_18/14436	**Bekkasinvegen**	M1	Patrick Muraya	Kurt Myrabakk	Multiconsult	Brende	Nei	x	
Stasjon	92230010	17/20245_17/43090_18/14436	**Kattemsenteret**	M1	Patrick Muraya	-	Multiconsult	Trondheim bydrift	Nei	x	
Stasjon	92230011	17/31573_17/43095_18/12008_17/43089	**Anders Buens gt.**	M2	Arnt Ove Dragsten	Aleksander Kamperud	Rambøll	BN	Nei	x	
Stasjon	92230021	17/43097_17/43098_18/14438_19/3392	**Lyngvegen**	M2	Hans Helgesen	Sven Erik Totland	Multiconsult	Søbstad	Nei	x	
Stasjon	92230023	17/43101_17/43102_18/14439_19/3400	**Skyttervegen**	M2	Hans Helgesen	Sven Erik Totland	Multiconsult	Søbstad	Nei	x	
Stasjon	92230022	17/34857_17/43105_18/14441_19/3398	**Midteggen**	M2	Hans Helgesen	Sven Erik Totland	Multiconsult	Søbstad	Ja	x	
Stasjon	92230018	17/34854_17/43106_18/14443_19/3389	**Saupstadsenteret**	M2	Hans Helgesen	Sven Erik Totland	Multiconsult	Søbstad	Nei	x	
Stasjon	92230019	17/40532_17/34856_18/13281_19/2899	**Husebytunet**	M2	Roberto Contreras	Aleksander Kamperud	Multiconsult	BN	Nei	x	
Stasjon	92230020	17/43107_17/43108_18/14446_19/3391	**Casper Lundes veg**	M2	Hans Helgesen	Sven Erik Totland	Multiconsult	Søbstad	Ja	x	
Stasjon	92230034	17/43109_17/43110_18/14480_19/3411	**Ila**	M3	Roberto Contreras	Sven Erik Totland	Rambøll	Søbstad	Nei	x	
Stasjon	-	-	~~**Gløshaugen**~~	M3	-	-	-	-	-	x	x
Stasjon	-	-	~~**Moholt studentby**~~	M3	-	-	-	-	-	x	x
Stasjon	92230014	17/31577_17/43111_18/14471_19/3387	**Dragvoll, Loholt allé**	M3	Arnt Ove Dragsten	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	
Strekning	92230025	17/43059_17/43060_18/14316	**Breddeutvidelse Arnt Smistad veg**	M3	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Multiconsult	Brende	Ja	x	
Strekning	92230036	18/990_18/991_18/14473_19/3413	**Sivert Tonstads veg**	M1	Gunnar Rose	Tore Movinkel	Rambøll	GRENT	Ja	x	
Strekning	92230039	18/982_18/984_18/14475_18/14475	**Ranheimsvegen**	M1	Arnt Over Dragsten	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	
Strekning	92230038	18/993_18/996_18/14476	**Mellomvegen (inkludert Biskop Sigurds gt fra sentrum)**	M2	Roberto Contreras	Kurt Myrabakk	Rambøll	Brende	Nei	x	



Fremdriftsplan SVV:



Vedlegg KU ny sak 9-19

Gateprosjekt i Innherredsveien – Alternative ambisjonsnivå

1. Innledning

Det har vært flere diskusjoner om hvilket ambisjonsnivå man skal legge seg på for de ulike gateprosjektene, herunder Innherredsveien. Det er i tidligere saker til programrådet redegjort for ulike muligheter for fordeling av midlene i gata.

Det vises til saker i programrådet, sak 59/19 «Kostnader og tilgjengelige midler» og sak 78/19: «Mål, ambisjonsnivå og kostnader».

Programrådet konkluderte følgende i sak 78/19:
Gateprosjektene kommer tilbake med sak til neste programråd hvor det synliggjøres alternative løsninger innenfor rammene og hva en vinner eller taper med høyere eller lavere ramme. De andre gateprosjektene revideres tilsvarende for å få realistiske rammer.

Dette notatet inneholder en ny redegjørelse og en anbefaling om videre arbeid basert på en foreslått kostnadsramme. Det er beskrevet tre alternative ambisjonsivå for østre del av Innherredsveien med kostnader og konsekvenser for resten av Innherredsveien.

2. Økonomiske rammer i gateprosjektene

I mandatet er det gitt en foreløpig fordeling av midlene til de ulike gatene. Denne er fordelt som i tabellen under.

Tabell 1 Gjeldende kostnadsrammer for gateprosjektene

Gateprosjekt	Totalbudsjett (mill kr)	Ca. lengde (etter utvidelser)	Kostnad pr løpemeter (1000 kr)
Kongens gate	260	1200 m	215
Innherredsvegen	433	2200 m	200
Olav Tryggvasons gate	173	600 m	290
Elgeseter gate	687	1700 m	400
Sum	**1553**		
Overordnet planlegging	30		
Felles prosess og samarbeid	5		
Usikkerhetsavsetning	168		
Sum totalt	**1756**		

3. Vurdering av kostnadsrammene for de ulike gatene

En utfordring er at gateprosjektene er på ulike nivå i planleggingen, og det er ikke gjennomført

detaljerte kostnadsoverslag for alle gatene enda. Det er derfor vanskelig å fastslå med sikkerhet om den preliminære fordelingen er optimal med hensyn til å få et best mulig resultat for gatene som helhet. Inntil nå har vi derfor forholdt oss til kostnadsrammene for hver gate, og søkt å finne løsninger innenfor rammen.

For å vurdere behovene i de de ulike gatene er det gjort en rimelighetsvurdering av de innledende rammene i tabellen under.

I tabellen er det tatt utgangspunkt i at kostnadene skal holde seg innenfor ca 1553 millioner (som i tabellen over) og samme kvadratmeterpris på alle gatene. Med et samlet gateareal på nesten 150 000 m2 gir dette rom for å bruke ca 10500 kroner pr. m2. i gjennomsnitt. Dette er noe under det som er brukt på tilsvarende prosjekter f.eks. i Oslo og er i utgangspunktet knapt dersom man skal forutsette full utskifting av gatefundamentet.

Tabell 2 Sammenligning av kvadratmeterpriser

Gateprosjekt	Ca lengde	Ca. gj.snitt bredde	Ca areal	Kostnad pr m2	Forventet kostnad	Kostnads-ramme	Kostnads-overslag
Kongens gate	1200	22	26400	10500	277	260	344
Innherredsvegen øst	1300	25	32500	10500	341	433	347
Innherredsveien vest	900	21	18900	10500	198		
Olav Tryggvasons gate	600	21	12600	10500	132	173	
Elgeseter gate	1700	34	57800	10500	607	687	
Sum	**5700**		**148 200**		**1556**	**1553**	

Tabellens nest siste kolonne viser at med en slik tilnærming har Kongens gate en ramme som er i riktig størrelsesorden (260 mill mot 277), Innherredsveien er noe underestimert (433 mot 539) og Olav Tryggvasons gate og Elgeseter gate noe overestimert (173 mot 132 og 687 mot 607).

Det må presiseres at en slik sammenligning av kvadratmeterkostnad ikke nødvendigvis gir et korrekt bilde. Det kan være stor usikkerhet knyttet til f.eks støytiltak, arkeologi, trafikkavvikling i anleggsperioden, grunnforhold, omfang av VA-arbeid osv som kan forskyve behovet mellom gatene. I tillegg må det tas i betraktning at Kongens gate skal fundamenteres for trikk noe som krever en høyere kostnad for overbygningen.

Tidligere kostnadsoverslag for Elgeseter gate på et overordnet nivå, ligger et godt stykke over tallene i tabellen, blant annet som følge av kostbare støytiltak og en teknisk kulvert som det senere er konstatert at det ikke er behov for. I tillegg er Elgeseter gate blitt forlenget i hver retning i forhold til bestillingen, grunnet behovet for systemskifter ved en eventuell midtstilt løsning.

Det er gjennomført detaljerte kostnadsoverslag for Kongens gate og Innherredsveien østre del (siste kolonne i tabellen).

Kostnadsoverslaget for Kongens gate ligger et stykke over rammen, noe som blant annet skyldes mer kostbart gatefundament på grunn av trikken. Det må presiseres at kostnadsoverslaget for Kongens gate også omfatter ombygging av Nordre Ilevolden som ikke var en del av opprinnelig bestilling. Dersom man utelater denne strekningen kommer kostnaden nesten ned i nærheten av det

som er tilgjengelig ramme.

Kostnaden for Innherredsveiens østre del ligger i samme størrelsesorden som en gjennomsnittlig kvadratmeterbetraktning. Men hvis man skal holde seg innenfor kostnadsrammen for gata, blir det ikke så mye igjen til vestre del (ca 86 millioner).

4. Alternative ambisjonsnivå for Innherredsveien

Det er vurdert tre ulike alternativer for utforming av gata. Alle alternativene er basert på signaler fra programrådet om at det er viktig å prioritere lang levetid på gatefundamentet. Siden en stor andel av kostnadene ligger under asfalten, er ikke forskjellene i kostnad så store. Det har ikke vært mulighet til å gjøre separate anslag for hvert alternativ. Kostnadstallene er derfor basert på Anslaget for alternativ 1 og kuttet ut elementer med tilhørende kostnad.

Alternativ 1 «God» estetisk standard

Dette er det første alternativet som ble tegnet ut og lå til grunn for det opprinnelige kostnadsoverslaget. I dette alternativet er det bl.a noen elementer som programrådet har signalisert er for ambisiøse, herunder steinsatte fortau, pocketparker for å tilpasse sidegatene til erstatning for bommene, rehabilitering av gangkulverter, samt noen tiltak i søndre del av Lademoparken ved stasjonen.

Figur 1 Alternativ 1

Kostnaden for alternativ 1 er opprinnelig beregnet til 347 millioner kroner men det er trukket fra ca 15 millioner på grunn av forventet kostnadsdeling for VA-prosjektet, så revidert kostnad er 332 millioner.

Alternativ 2 «Meget enkel» standard

I dette alternativet er det kuttet ut vesentlige deler av de estetiske kvalitetene. De steinsatte områdene er erstattet med asfalt, alle tiltak i sidegatene er kuttet ut, rehabilitering av kulverter er kuttet ut m.m.

Figur 2 Alternativ 2

Kostnaden for alternativ 2 er beregnet til ca. 277 millioner. Foreløpige signaler fra programrådet tyder på at dette blir i enkleste laget. Det er behov for noen flere trivselsskapende elementer i gatetverrsnittet.

Alternativ 3 «Balansert» standard

I dette alternativet er det definert en mellomting mellom de to første alternativene, basert på signaler fra programrådet. Det er kuttet ut mange av de samme elementene som i alternativ 2, men lagt noe større vekt på beplantning og steinsetting i selve gatetverrnsittet.

Figur 3 Hovedgrep i alternativ 3

Figur 4 Eksempel på pocketpark, her ved Nedre Møllenberg gate– Foreslås kuttet ut i alternativ 3

Figur 5 Stasjonsområde i Lademoparken – Foreslås kuttet ut i alternativ 3

Figur 6 Rehabilitering av kulvert ved Thomas von Westens gate – Foreslås kuttet ut i alternativ 3

5. Kostnader for Innherredsveien

Kostnadsrammen for Innherredsveien er 433 millioner når usikkerhetsavsetning er trukket fra. Anslaget for Innherredsveien (Bassengbakken - Saxenborg allé) har en forventet kostnad på 347 millioner kroner minus 15 millioner som følge av forventet kostnadsdeling med VA-etaten. I tabellen under er hovedpostene trukket ut av anslagsrapporten med avrundede tall og tillagt prosentvise påslag for rigg, mva, byggherrekostnader og usikkerhetspåslag.

Tabell 3 Alternativ kostnadsfordeling forutsatt at man holder seg innenfor rammen til Innherredsveien

	Kostnader østre del av Innherredsveien	Kostnad pr. m2 østre del	Tilgjengelig ramme til vestre del av Innherredsveien	Tilgjengelig ramme pr. m2 vestre del
Alternativ 1	332 mill *)	10 200	98	5 200
Alternativ 2	277 mill	8 500	153	8 100
Alternativ 3	290 mill	8 900	140	7 400

*) Opprinnelig Anslag fratrukket forventet kostnadsdeling med Trondheim kommune

Tabellen viser at ved alternativ 3 vil vi ende på ca 290 millioner kroner noe som tilsvarer en kvadratmeterpris på 8900 kroner. Det er svært vanskelig å komme ned i kostnad uten at man tenker helt nytt om forsterkning av gatelegemet og reduserer levetiden.

Vestre del av Innherredsveien er fortsatt ikke planlagt eller kostnadsberegnet, og ulike kjøremønstre i Midtbyen vil kunne gi ulike premisser for utforming. Det vil derfor gå en del tid før man kan si hvilke tiltak som er aktuelle. Foreløpig er det ikke identifisert tiltak som kan gjennomføres uten at det medfører redusert framkommelighet for kollektivtrafikken.

Bæreevnemålinger viser at gatefundamentet er bedre på den vestre delen av Innherredsveien. Det kan derfor ligge til rette for å gjøre vesentlig enklere og rimeligere løsninger som ikke innebærer utgraving av gata. I så fall vil man kunne legge en lavere kvadratmeterpris til grunn og overføre midler fra Innherredsveien til ett av de andre gateprosjektene.

6. Usikkerhet, mulige potensialer for ytterligere besparelser

Alternativene viser tre ulike ambisjonsnivå, som i hovedsak gjelder tiltak over bakken. Dette utgjør ikke så store forskjeller da de største kostnadskomponentene ligger under bakken.

Dersom man skal kunne spare større beløp må man vurdere å forenkle arbeidet med utskifting av bærelag og forsterkningslag, overvannssystem m.m. I det videre detaljeringsarbeidet vil det bli undersøkt om det stedvis finnes muligheter for slik forenkling uten at det går på bekostning av levetiden. Dette kan gi en mulig oppside, men vi har foreløpig ikke lagt dette til grunn i kostnadsberegningen da dette er usikkert.

Det er foreløpig estimert en kostnadsdeling med Trondheim kommune når det gjelder VA-utskifting på 15 millioner. Det foreligger ingen konkret utbyggingsavtale med Trondheim kommune enda, men det er grunn til å tro at VA-prosjektet bør ta en noe større andel.

Kostnader til midlertidig trafikkavvikling er foreløpig ikke detaljert. Dersom man får til gode løsninger med å flytte trafikanter ut av gata under anleggsperioden, kan man ha en mulig besparelse. Dette vil man finne ut mer av gjennom detaljerte faseplaner.

Det er også viktig med tett koordinering av alle involverte parter slik at man kan redusere byggetid og kostnader maksimalt.

Det tas sikte på å holde programrådet løpende orientert om eventuelle muligheter til ytterligere kostnadsreduksjoner.