fv

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.*"

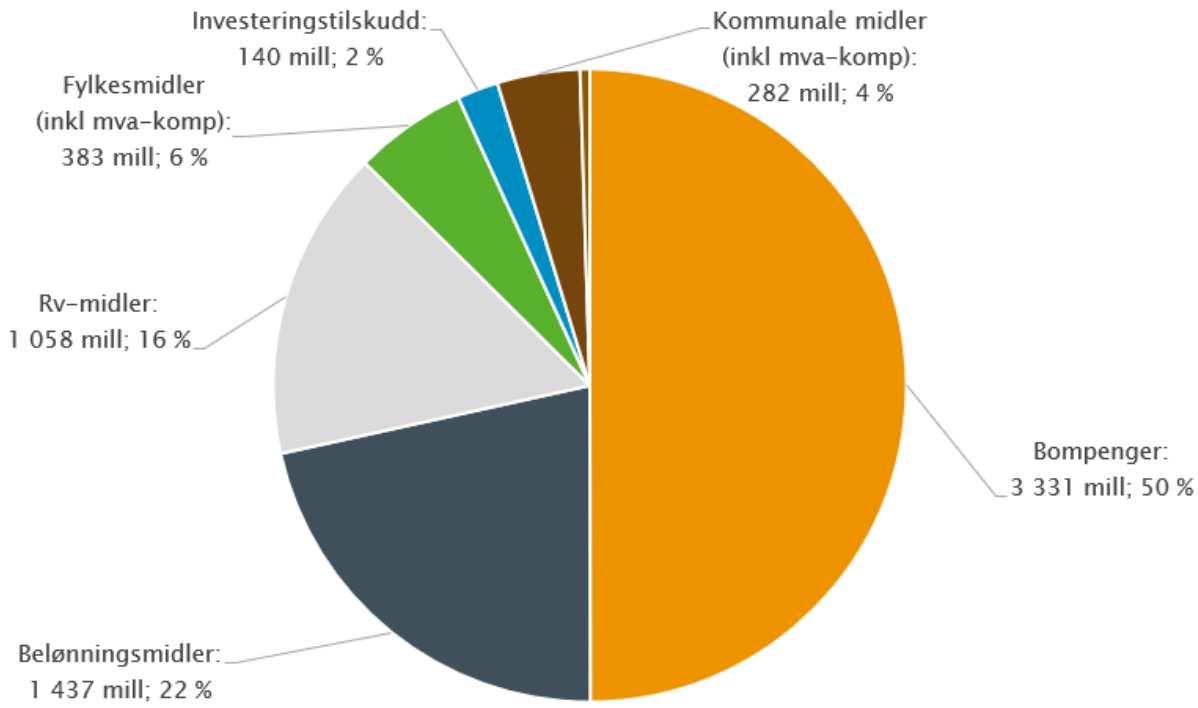
Bystyrets tilleggspunkt 4 ber rådmannen se på muligheten for en planfri fotgjengerkryssing av Nordre Avlastningsveg. Dette er lagt inn som forprosjekt i Miljøpakkens årsbudsjett 2019.

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

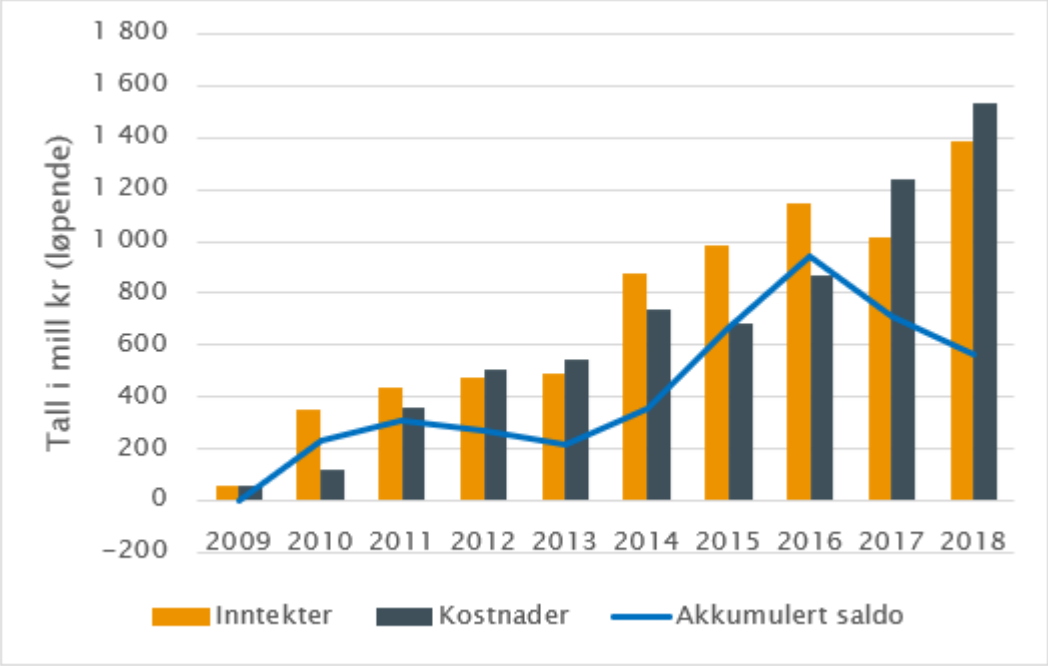
Miljøpakkens inntekter i perioden 2009-2018 er vel 7,2 mrd. kroner (tabell 3.4) og kostnadene vel 6,6 mrd. kr (tabell 3.5). Fordelingen kostnader på de ulike bevilgningskildene er vist i figur 2.1.

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

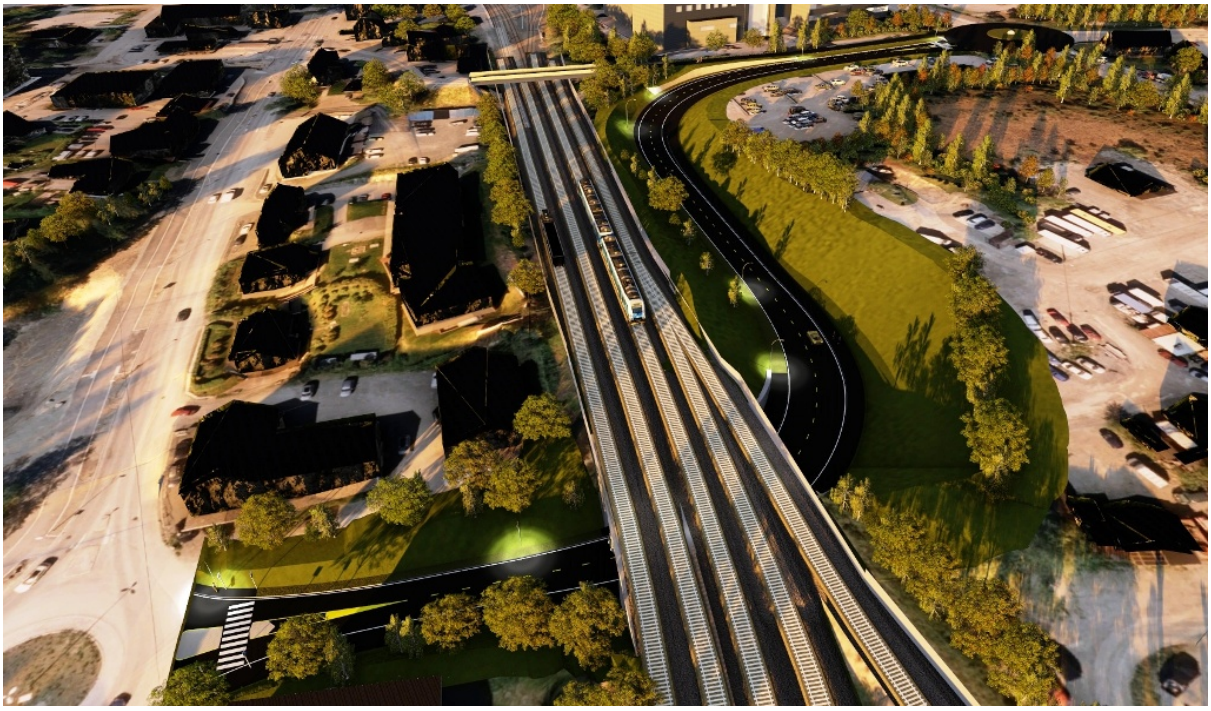
Merknad:
Prosjektene i tabellen utføres av Statens vegvesen, regnskapstall er hentet fra prosjektregnskapet i Statens vegvesen.
E6 Jaktøya - Sentervegen har en lokalpolitisk vedtatt styringsramme på 2,5 mrd. 2015-kr, som tilsvarer 2,687 mrd. 2018-kr. Gjeldende sluttprognose er lik vedtatt styringsramme. 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/Smistadgrend	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.