



Vår dato
27.03.2020

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspnes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggan, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Skype-møte fredag 3. april kl. 10 - 12**. Se egen innkalling fra Statens vegvesen. Her oversendes reviderte møtepapir med to ekstra saker. Det jobbes med å gjøre møtet offentlig tilgjengelig via link fra Miljøpakkens hjemmeside.

Det er et par orienteringssaker og fire saker som krever behandling. Handlingsprogram 2021 – 2024 trenger godkjenning fra Kontaktutvalget før det sendes videre til høring og politisk behandling. Det er tre vedlegg til handlingsprogrammet:

- Handlingsprogram 2021-2024
- Innspill om midler til bussdepot
- Innspill om midler til utvidelse av gateprosjektet i Kongens gate

I tillegg er det behov for tilslutning til vegvesenets forslag til rutiner for opptrekk av bompenger.

Orienteringer:

8/20 Handlingsprogram 2021 - 24 (Sek)

9/20 Opptrekk av bompenger etter 2019 (SVV)

10/20 Trafikksikkerhetstiltak på Klett (SVV)

11/20 Trafikkutvikling og nullvekstmålet (Sek)

12/20 Muligheten for å framskynde prosjekter for å bidra til sysselsetning (TRFK)

13/20: Økt tilskuddsbehov for kollektivtilbudet i byvekstavtale-området pga. koronapandemien (TRFK)

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 31. januar er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Omdisponerer 1,0 mill. kr (ubrukte belønningsmidler) til innkjøp og oppsetting av sykkelparkeringsplasser på utfartssteder nær marka og badeplasser i Trondheim.
- Omdisponerer 0,7 mill. kr (ledige belønningsmidler i Sivert Thonstads veg) til ferdigstilling av kollektivtiltak i krysset Søbstadvegen/Bjørndalen.
- Godkjenner oppstart av sykkelveg med fortau i Strandvegen med ramme 4,5 mill. kr – en utvidelse på 0,5 mill. kr (ubrukte midler til punkttiltak sykkel).

Arealpolitikk

Innfører en fast post i programrådet for orientering om aktuelle arealsaker.

Mobilitetsplan

AtB har på bestilling fra Hovedutvalg for transport startet arbeid med mobilitetsplaner for Stjørdal, Malvik og Melhus som en oppfølging av Byvekstavtalen. Målet er å få et bedre analysegrunnlag for beslutninger om kollektivtilbudet i kommunene.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 8/20: Handlingsprogram 2021 – 2024 (Sek)

De siste dagers utvikling av koronaviruset endrer transportvanene betydelig. Vi ser at bominntektene nå er betydelig redusert, det samme gjelder billettinntektene til kollektivtrafikken. Prosjektframdriften kan også bli hemmet. Vi vet i dag ikke hvor sterke effektene blir og heller ikke hvor lenge de varer.

Sekretariatet mener at denne usikkerheten ikke gir grunn til å utsette behandlingen av handlingsprogrammet. Miljøpakken har en robust økonomi og ingen gjeld å betjene. Bominntektene utgjør omtrent 1/3 del av finansieringen. Dagens trafikksituasjon kan gi 30-40 % lavere bominntekt tilsvarende 10-15 % svikt i totalinntekten. Koronaviruset kan også forsinke framdriften på enkelte prosjekt. Det er derfor vanskelig å si hvor mye likviditeten påvirkes i år.

Det er bare 30 % av kostnadene som anses som bundet i handlingsprogrammet. Mye er rammeavsetninger. Gjennom porteføljestyling kan vi over tid regulere kostnadene etter inntektene og eventuelt ta opp lån om nødvendig. De endelige føringene for bevilgningene i 2021 avklares først i årsbudsjettet i høst. På det tidspunktet vil vi ha et bedre grunnlag for å vurdere konsekvensene på inntektssiden og eventuelle også behov og mulighet for å øke investeringene om ønskelig.

Det er tre viktige planer for Miljøpakkens aktivitet:

- Årsbudsjettet som avklarer hvilke prosjekter som gjennomføres neste år og økonomiske rammer for disse. Årsbudsjettet tar utgangspunkt i handlingsprogrammet og behandles før jul.
- Fire-årig handlingsprogram legger rammer for virksomheten de nærmeste årene. Det inneholder rammer for avklarte prosjekt fordelt over år og ellers rammeavsetninger og omtale av andre prosjekt som kan komme til utførelse dersom de planavklares. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i utbyggingsplanen, revideres årlig og vedtas før sommeren
- Utbyggingsplanen legger rammer for aktiviteten i hele Miljøpakkeperioden, dvs. fram til 2030. Vi har per i dag ingen utbyggingsplan som er ajour, bare et sett av ulike politiske vedtak som det refereres til i handlingsprogrammet. Det arbeides med å lage et forslag til utbyggingsplan i løpet av våren.

Utkast til handlingsprogram sendes nå på høring til brukerutvalg, nabokommunene Skaun og Orkland og formannskap/fylkesutvalg hos partene før endelig behandling i kommunestyre, bystyre og fylkesting.

Forslag til handlingsprogram 2021-24 er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Det fireårige handlingsprogrammet rulleres årlig.

I handlingsprogrammets finansieringsrammer er det lagt til grunn en avtale med staten som følge av regjeringens bompengeforlik. Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan er opp til diskusjon, og resultatet av denne prosessen vil innarbeides ved neste revidering av handlingsprogrammet. Den udisponerte reserven utgjør nå ca. 3,2 mrd. kr .

Vi har en forventning om en inntekt på 6,9 mrd. kr i handlingsprogramperioden. De årlige inntektene varierer fra 1,5 mrd. kr i 2021 til 1,9 mrd. kr i 2024. Bominntektene utgjør 37 % og statlige midler 53 %. Kostnadene er noe lavere slik at vi ventes å ha vel 300 mill. kr i kapitalbeholdning ved utgangen av perioden. Det er marginalt lånebehov i 2022 og 2023 (<100 mill. kr).

Hovedveg: 1403,7 mill. kr

E6 sør ferdigstilles, Nydalsbrua og fv. 706 Tanem - Tulluan bygges, og midler avsettes til arbeid med reguleringsplan for knutepunkt Sluppen i planperioden. Byåstunnelen er vedtatt, men ikke finansiert. Midlene til hovedveg utgjør 21 % av rammen i handlingsprogrammet.

Lokal veg: 50,7 mill. kr

Det er avsatt midler til egenandel for Metrobuss i Elgeseter gate. Brundalsforbindelsen (del 1: Omkjøringsvegen - Yrkesskolevegen) er vedtatt, men ikke finansiert. Midlene utgjør 0,7 % av rammen i handlingsprogrammet.

Gatebrukstiltak: 29,2 mill. kr

Det er foreløpig bare satt av rammer for aktiviteten i planperioden. Forslag til prosjekt spilles inn til årsbudsjettet. Midlene utgjør 0,4 % av rammen i handlingsprogrammet.

Metrobuss: 854 mill. kr

Bygging av de fire gateprosjektene. Det forutsettes nærmere avklaring av fremdrift og økonomiske rammer i det pågående arbeidet med langsiktig utbyggingsplan. Handlingsprogrammets rammeavsetninger vil kun være veiledende og er basert på antakelser om tidligste mulig anleggsstart. Det er tatt høyde for finansiering av Kongens gate og Innherredsveien del 2 i 2021-22, Innherredsveien del 1 i 2024 og Olav Tryggvasons gate i 2023-24. Oppstart Elgeseter gate i 2024. Midlene utgjør 13 % av rammen i handlingsprogrammet.

Kollektivtiltak: 1993,5 mill. kr

Det settes av betydelige midler til trikken i 2021 med videreføring av tilskudd til infrastruktur trikk, investering i likeretter og arbeidsmaskin, og nytt spor på strekningen Bergsligata - Skansen. Tilskudd til drift av kollektivtrafikk (215,5 mill. kr pr. år) er prisjustert og ellers videreført på samme nivå. Bidrag til reduserte billettpriser som følge av bompengeforliket gir ytterligere 51,5 mill. kr pr. år til drift av kollektivtrafikk. Øvrige investeringsmidler til kollektivtiltak avsettes i hovedsak som rammebevilgninger som konkretiseres i årsbudsjett. Midlene utgjør 29 % av rammen i handlingsprogrammet.

Jernbane, knutepunkt og stasjoner: 245,9 mill. kr

Byvekstavtalens midler til knutepunkt og stasjoner avsettes til Trondheim S, jernbaneundergang i Melhus og ellers som rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett. Midlene utgjør 3,6 % av rammen i handlingsprogrammet.

Samlet utgjør midlene til kollektivtrafikk 46 % av rammen i handlingsprogrammet.

Trafikksikkerhet: 188 mill. kr

Utbygging av fortau i Hans Finnes gate. Ellers avsettes generelle rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett. Midlene utgjør 2,8 % av rammen i handlingsprogrammet.

Sykkel: 1500,1 mill. kr

Det er avsatt statlige programområdemidler til bygging av hovedsykkelrute på strekningen Lilleby - Leangen og til gang- og sykkelbru over E6 i Melhus. Økt standard vinterdrift videreføres og trappes opp i handlingsprogramperioden. Det er ellers avsatt rammebevilgninger som avklares i fremtidig årsbudsjett. Midlene utgjør 22 % av rammen i handlingsprogrammet.

Støy: 89 mill. kr

Det avsettes rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,3 % av rammen i handlingsprogrammet.

Gange: 113,5 mill. kr

I tillegg til detaljplanlegging av gang- og sykkelveg i Saupstadringsen er det avsatt samleposter for snarveger samt rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,7 % av rammen i handlingsprogrammet.

Øvrige tiltak: 69,7 mill. kr

Midler til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering og trafikkdata, næringstransport, komparative studier bymiljøpakker og teknologiprojekter er avsatt som veiledende rammebevilgninger hvor aktivitetsnivået avklares i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,0 % av rammen i handlingsprogrammet.

Behandling av handlingsprogrammet i Programrådet

Programrådet ga støtte til det meste av innholdet i handlingsprogrammet, men partene var uenige i to konkrete innspill. Siden det kreves enighet mellom staten, fylkeskommunen og aktuell kommune for ta prosjektene inn i handlingsprogrammet, er disse ikke innarbeidet.

Midler til bussdepot:

Fylkeskommunen har spilt inn et forslag om å innarbeide 20 mill. kr til bussdepot i handlingsprogrammet. Dette er begrunnet ut fra at Staten bare har akseptert å benytte 120 mill. kr til bussdepot nå, mens det opprinnelig var satt av 140 mill. kr i bymiljøavtalen. Det er derfor bare satt av 120 mill. kr til bussdepot i den veiledende fordelingen av midler som vegvesenet utarbeidet under byvekstforhandlingene i 2019, mens resten (1380 mill. kr) er fordelt til prosjektene i Miljøpakken.

Midler til utvidelse av gateprosjektet i Kongens gate:

Det er foreslått satt av midler til Boreal til oppgradering av bysporet på strekningen Bergsligata – Kongens gate i 2021 (fra foten av Byåsvegen langs vestsiden og nordsiden av Ilaparken). Dette er tiltak som Rambøll i sin tiltaksrapport har ment bør gjennomføres raskt. Trondheim kommune har spilt inn forslag om å utvide gateprosjektet i Kongens gate langs Nordre Ilevollen slik at holdeplasser og fortau kan utbedres samtidig. Dette er i samsvar med politiske vedtak i bystyret og fylkestinget i mai/juni 2018. Det er bedt om 75 mill. kr til denne utvidelsen.

Programrådets vedtak:

Programrådet oversender handlingsprogram 2021-24 til behandling i KU med følgende merknader:

1. Trondheim kommune sender ut skriftlig info om tilleggsprosjektet i Kongens gate til partene og informerer om det i KU.
2. Trøndelag fylkeskommune tar forbehold om tilslutning til tilleggsprosjektet i Kongens gate ut fra at behovet ikke er størst i den delen. Det må legges fram en kostnadsramme før det kan tas en beslutning.
3. Det er ikke støtte blant partene til å sette av 20 mill. kr til bussdepot som Trøndelag fylkeskommune har spilt inn til handlingsprogrammet.
4. Trøndelag fylkeskommune er ikke enig i betraktningen i Handlingsplanen om at bussdepot håndteres av fylkeskommunen utenfor Miljøpakken.

Sekretariatets kommentar:

Midlene til bussdepot er knyttet til avtalen mellom staten og fylkeskommunen. Miljøpakken har forholdt seg til rammene i bymiljøavtalen og ikke utvidet rammene til Miljøpakkens prosjekter fordi om staten har lagt begrensninger på utbetalingen til bussdepot, De 20 millionene har en verdi på 22,3 mill. kr i 2020-kr, er udisponert og ikke med i Miljøpakkens handlingsprogram. Dette er et berettiget krav som fylkeskommunen har i henhold til staten i bymiljøavtalen utenfor Miljøpakken og som derfor ikke hører hjemme i Miljøpakkens handlingsprogram.

Det har etter behandlingen i programrådet vært dialog mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om å komme i gang med planleggingen av tiltakene i Nordre Ilevoll raskt. Sekretariatet har på den bakgrunn utformet et forslag som muliggjør dette uten å binde alle midlene før det foreligger et bedre beslutningsgrunnlag.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner at forslag til handlingsprogram 2021-2024 sendes på høring og videre til politisk høring og politisk behandling

Innspill om midler til bussdepot tas ikke inn i handlingsprogrammet før det sendes på høring. Kontaktutvalget ber staten ivareta forpliktelsene til bussdepot i bymiljøavtalen direkte overfor fylkeskommunen slik det framgår av avtalen.

Det settes av 50 mill. kr til utbedring av Nordre Ilevollen i 2021 før handlingsprogrammet sendes på høring. Eventuelt behov for ytterligere midler kan avklares ved senere behandling av årsbudsjettet og neste revisjon av handlingsprogrammet når bedre beslutningsgrunnlag foreligger.

Ad sak 9/20: Opptrekk av bompenger etter 2019 (SVV)

Statens vegvesen har frem til 31.12.19 hatt ansvar for den helhetlige økonomioppfølgingen i Miljøpakken. Dette inkluderer ansvar for opptrekk av bompenger på alle vegkategorier (og bompenger til drift av kollektivtrafikk). Etter at Sams vegadministrasjon ble nedlagt 31.12.19 er dette annerledes.

Det legges nå opp til følgende praksis:

- I byvekstavtaler/bompengepakker er det den største utbygger/tiltakseier som skal være ansvarlig for å rekvirere bompenger. Forholdet mellom SVV og lokale parter må avklares i de enkelte avtalene.
- I de avtaler der fylkeskommunen er ansvarlig for rekvirering, skal Transport og samfunn koordinere SVVs behov for rekvirering til etatens prosjekter.
- I de avtaler der SVV er ansvarlig for rekvirering, gis divisjonsdirektør Transport og samfunn fullmakt til å inngå finansieringsavtale med bompengeselskapet og rekvirere bompenger. Fullmakten kan kun delegeres ett nivå.

En by-/vegpakke består av en portefølje av prosjekter som ofte involverer opptil tre ulike vegeiere; stat, fylkeskommune og kommune. Regelen er at det skal være en finansieringsavtale pr. bompengeprojekt.

Når det er flere parter på utbyggingsiden, kan det være usikkerhet knyttet til hvem av aktørene som skal ivareta rollen som oppdragsgiver overfor bompengeselskapet. Statens vegvesen legger til grunn at oppdragsgiveransvaret fordeles mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen ut fra den vegeier som har det største utbyggingsinteresser i pakken.

Det er behov for at bypakkens styringsgruppe tar stilling til om det er Statens vegvesen eller fylkeskommunen som skal ha ansvar for videre opptrekk av bompenger etter 01.01.20. Statens vegvesen anbefaler at dette fortsatt tilligger Statens vegvesen. Dette på bakgrunn av at staten har de største utbyggingsinteresser finansiert av bompenger totalt, historisk sett, og for å sikre kontinuitet i økonomioppfølgingen.

Sekretariatet er opptatt av å sikre at all behandling av opptrekk og rapportering foregår på samme sted for å sikre at prosjektfinansiering blir i tråd med vedtatte årsbudsjett. Vi vil komme tilbake til øvrig økonomioppfølging i en egen sak til KU.

Forslag til konklusjon;

Statens vegvesen har ansvaret for opptrekk av bompenger etter 1.1.2020. Kontaktutvalget ber partene komme tilbake med en egen sak som redegjør for hvordan vi sikrer god oversikt og kontroll med at bruken av Miljøpakkens midler blir i samsvar med vedtatte budsjett.

Ad sak 10/20: Trafikksikkerhetstiltak på Klett (SVV)

Kontaktutvalget har tidligere tatt opp spørsmål om tiltak for å bedre trafikksikkerheten ved køproblemer på Klett i møter 19.6.2019, 26.9.2019 og 17.12.2019. Det ble i siste møte konkludert med følgende:

«Det skal gjøres tiltak for å bedre trafikksikkerheten på kort sikt, deriblant sendes forslag om fartsbegrensning til behandling. I tillegg ses det på enklere investeringstiltak og legges et løp med sikte på å fremme et større prosjekt som kan spilles inn til neste NTP. Forslag til tiltak legges fram for lokalpolitisk behandling.»

Det er fortsatt perioder der det danner seg kø fra rundkjøringen på E39 på Klett bakover og inn på E6 sørgående. E6 har her fartsgrense 100 km/t. Problemet er noe mindre enn tidligere, men fortsatt skjer dette - spesielt på fredag ettermiddag.

Det er ca. 1100 meter fra stedet der fartsgrense 100 km/t starter ned til avkjøringsrampen mot E39 og det er stilt spørsmål om å flytte fartsgrenseskiltet slik at 80 km/t beholdes fram til etter avkjøringsrampen mot E39. Dette for å redusere risikoen for ulykker:

- Dersom kjørende nedover i høyre felt er uoppmerksom og kjører inn i stillestående kø
- Dersom noen i køen velger å legge seg ut i venstre felt og kan bli påkjørt bakfra av kjørende i venstre felt

Det er stilt spørsmål om det kan være fornuftig å redusere fartsgrensen fra 100 km/t til 80 km/t ned til avkjøringsrampen mot E39.

Staten vegvesen regionalt vil ikke anbefale overfor Vegdirektoratet å sette ned fartsgrensen på denne strekningen. Dette er begrunnet ut fra følgende:

- Vegen er bygd etter vegklasse H9 - Nasjonale hovedveger og øvrige veger med , ÅDT>20 000 og fartsgrense 100 km/t1 (N100, 2013)
- Strekningen med 100 km/t er i dag ca 4 km - og kortere enn minstekravet i fartsgrensekriteriene på 5 km. Dersom strekning med fartsgrense 80 km/t forlenges ned til avkjøringsrampen vil strekning med fartsgrense 100 km/t bli ca 2,7 km.
- Fartsgrense 100 km/t vedtas av Vegdirektoratet etter uttalelse fra politiet. Utrykningspolitiet (UP) og Trøndelag Politidistrikt er negativ til en alternativ løsning med reduksjon av fartsgrensen til 80 km/t på hele strekningen fram til skiltet hastighet 90 km/t ved Brubakken i sør. Dette begrunnes i hovedsak med manglende samsvar mellom fartsgrenser og omgivelser samt strekningens lengde.

¹ ÅDT på strekningen: 23.000 kj/d (2018), Minste horisontalkurveradius: 1000 meter
Stigning: De første 300 metrene av 100-sonen er det fall på 5,9 %. Dette går over til 3,6 % og flater ut til 1,6 % i området ved avkjøringsrampen.

Aktuelle tiltak:

Statens vegvesen anbefaler køvarsling i variable skilt som tiltak nå i første omgang. Det står i dag to dynamiske skilttavler ved Sandmoen. Som et umiddelbart tiltak er det igangsatt programmering av det variable skiltet på Sandmoen (sørgående) for å varsle fareskilt om køsituasjoner (skilt 149 "Kø") i gitte intervaller om ettermiddagen. Det forventes at dette er på plass i løpet av få dager.

I tillegg til dette er det igangsatt arbeid med etablering av enda et variabelt skilt i Storlersbakken. Dette og det skiltet på Sandmoen vil i neste fase bli sensorstyrt, slik at kø kan detekteres og varsles i de aktuelle skiltene.

Arbeidet med å se på mindre tiltak i rundkjøringa fortsetter

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 11/20: Orientering om trafikktvikling og nullvekstmålet (Sek)

Kontaktutvalget ba i forrige møte om en gjennomgang av biltrafikken vurdert opp mot nullvekstmålet. Nullvekstmålet betyr at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Næringstrafikk og gjennomgangstrafikk skal ikke inngå i biltrafikken når måloppnåelse vurderes. Samferdselsdepartementet bestemte mot slutten av 2019 at nullvekstmålet fremover skal måles som et treårige glidende snitt.

Tiltakene rettet mot å hindre spredningen av koronaviruset har ført til store endringer i reiseaktiviteten og måten folk reiser på. Bruken av kollektive transportmidler er kraftig redusert. Det antydes en nedgang på 75 % og mer. Trafikken gjennom bomstasjonene har gått ned, mest for små biler. Tellepunktene for syklistene og fotgjengere viser også stor nedgang. Onsdag 18. mars var endringene i forhold til onsdagen før -14 % for tunge kjøretøy, -44 % for små biler, -51 % for sykkel og -74 % for passeringer i Ravelsveita (i hovedsak fotgjengere).

Ingen vet per i dag hvor lenge dette vil vare, men at det får merkbare utslag på trafikken i 2020 er sikkert. Ivaretagelse av nullvekstmålet vil ikke være en relevant problemstilling i år og nok heller ikke på flere år målt med glidende snitt.

Her følger en gjennomgang av den historiske trafikktviklingen siden nullvekstmålet ble introdusert i bymiljøavtalen for fire år siden.

Biltrafikken

De første tallene for byindeksen for Trondheim ble publisert i februar år. Vi kan dermed vurdere den historiske trafikktviklingen både ut fra utviklingen i bomstasjonene og ut fra utviklingen av byindeksen. Byindeksen er den offisielle indikatoren. Her kommer omtrent halvparten av trafikken fra bompunktene og den andre halvparten fra andre faste tellepunkt i Trondheim.

Ingen av disse kildene gir mulighet til å korrigere for gjennomgangstrafikk, og vi kan bare delvis korrigere for næringstrafikk i begge. Det gjøres ved å ta ut tunge biler fra statistikken.

Byvekstavtalen har 2019 som referanseår. Vi kan derfor si lite om utviklingen i forhold til

denne, bare vise tall fra bompunktene i januar og februar i 2020. Disse viser at veksten fra 2019 fortsatte (+2,3 %), men med de kraftige endringene som nå skjer blir dette som krusninger å regne. Veksten var sterkest langs E6.

Elbilandelen fortsetter å stige. Den utgjør 16 % i av alle passeringer i Trondheims bomstasjoner i januar og februar, og 17 % for små biler. Andelen er høyest i bomstasjonene i øst. Gjennom bommen på E6 på Ranheim er andelen 21 % og på Leistad og Hommelvik 17-18 % for små biler.

Bymiljøavtalen har 2016 som referanseår og utviklingen er belyst både med tall fra byindeksen og tall fra bompunktene. Disse har noe ulikt grunnlag og kvalitet. Begge viser trafikkvekst i 2019. Det er registrert en vekst på 2,1 % fra 2018 til 2019 for små biler gjennom bomstasjonene, mens byindeksen viser en vekst på 1,3 %.

Trafikken viser en liten nedgang (-0,4 %) for små biler gjennom bomstasjonene i treårsperioden fra 2016 til 2019. Byindeksen viser derimot en vekst på 1,2 % i samme periode. Kvaliteten på byindeksen er imidlertid svært dårlig de to første årene fordi storparten av de faste tellepunktene var helt eller delvis ute av drift.

Måloppnåelsen (nullvekstmålet) i byvekstavtalen skal måles ut fra trafikken i et tre års glidende snitt. Det kan vi ikke gjøre nå siden referanseåret er 2019. Bymiljøavtalen har ingen slik presisering, men også trafikken målt med tre års glidende snitt er i bomstasjonene lavere enn utgangspunktet i 2016.

Kollektivtrafikk

Tellesystemet for passasjerer med buss i Stor-Trondheim ble endret ved innføring av nytt ruteanbud i august 2019. Nye data er foreløpig ikke pålitelige og heller ikke sammenlignbare med gamle tall. AtB har foretatt overordnede vurderinger ut fra blant annet inntektstall og finner at trafikken på årsbasis har økt med 2,7 %. Veksten i årets syv første måneder er om lag 4 % og i de fem siste månedene om lag 1 %. Veksten tre siste år (2016 – 2019) er knapt 8 %, tilsvarende en årlig gjennomsnittlig vekst på 2,5 %.

Trafikkutviklingen for andre kollektivtilbud i 2019:

- Regionbuss +0,9 %
- Trikk + 9,5 %
- Båt – 3,5 %

Gang/sykeltrafikk

Tellinger av gang- og sykkeltrafikk inn mot Midtbyen gjennomføres et par dager i året. Resultatene er av den grunn følsomme for tilfeldige variasjoner. Tallene viser en tydelig vekst i trafikken fram til 2015 og liten endring etter dette. Årets tall har noe høyere sykkelbruk, men tilsvarende lavere gangtrafikk. Nytt av året er registrering av sparkesykler som utgjør 1,6 %.

Tall fra de automatiske telleslyfene på Elgeseter bru, Rotvollekra, Mellomila og Svingbrua er beheftet med noen mangler, men gir grunn til å anta at det har vært en gjennomsnittlig årlig vekst i sykkeltrafikken her på om lag 4 % siden 2016.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 12/20: Muligheten for å forsere arbeidet i Miljøpakken (Sek)

Det er reist spørsmål om hva Miljøpakken kan gjøre for å framskynde prosjektene i Miljøpakken og dermed bidra til sysselsetning. Mulig framdrift og finansiering er her avgjørende.

Miljøpakkens prosjektframdrift har i alle år vært begrenset av manglende avklaringer og planarbeid i tidlig planfase. Dels har dette sin bakgrunn i manglende politiske og administrative avklaringer og dels i begrenset kapasitet til utarbeidelse av forprosjekt, reguleringsplaner, byggeplaner og grunnerverv.

Miljøpakken har derimot en robust økonomi. Bompengene utgjør ca. 1/3-del av inntektene og vi har ingen gjeldsforpliktelser. Vi har avklarte finansieringsrammer 9-10 år fram i tid og har økonomisk fundament til å praktisere en motkonjunkturpolitikk i en begrenset periode.

Økonomiske rammebetingelser:

Vi har i skrivende stund ikke fullstendig oversikt over den økonomiske situasjonen ved inngangen til året, men hovedtrekkene antas klare. Udisponerte midler utgjøre et par hundre millioner, mens ubrukte midler ligger i størrelsesorden 0,5 mrd. kr. De største postene er ubrukte riksvegmidler og ubrukte fylkesvegmidler som det vil være fordelaktig å omsette før vi tar i bruk mer bompenger.

Hvis dagens trafikksituasjon vedvarer ut året kan bominntektene bli i størrelsesorden 250 mill kr lavere enn forutsatt. Vegamot har anledning til å ta opp lån i inneværende år basert på en realistisk plan for nedbetaling uten ytterligere behandling. Det fordrer en tydelig dialog vedrørende framtidige kontantstrømmer for å sikre at lånet kan betjenes innen prosjektets levetid.

Forsering av framdrift:

Framdriften kan forseres på flere måter avhengig av hvilke begrensninger som ligger i de ulike prosjektene. Sekretariatets oppfatning er at framdriften ikke bare bedres gjennom økonomiske rammer og beslutninger, men også gjennom endringer i måten det arbeides på:

- Administrative avklaringer omfatter både interne avklaringer av løsningsvalg hos den enkelte part og avklaring av omforente løsninger mellom partene. Begge forhold er begrensende for framdriften i flere prosjekter og vil kreve sterkere styring internt og samarbeidsvilje for å finne løsninger som ivaretar ulike parters interesser.
- Politiske avklaringer er også begrensende i flere prosjekter. Manglende avklaring bunner både i reelle politiske interessemotsetninger og i stort tidsforbruk knyttet til tilrettelegging av grunnlagene for beslutning. Her etterlyses mer effektive beslutningsprosesser.
- Delt ansvar og lav plankapasitet har vært en utfordring for framdriften i mindre og mellomstore prosjekt i alle år. Gjennomføring etter «stafettprinsippet» der ulike avdelinger har ansvar for ulike deler av arbeidet er lite effektiv. Helhetlig ansvar kan tydeliggjøres gjennom prosjektorganisering eller gjennomgående prosjektledelse. Innleie av konsulenter er et virkemiddel for å øke kapasiteten på avgjørende faser for framdriften.
- Prosedyrene for prosjektgjennomføring er de senere år strammet inn primært for å bedre framdrift og økonomistyring. Enkelte mener at prosjektene jobber mer effektivt

med åpnere rammer. Sekretariatets oppfatning er at vi gjennom myndigheten som ligger til Programrådet og Kontaktutvalget har den fleksibilitet som er nødvendig for å håndtere ønsker om avvik når dette er nødvendig.

- Det meste av planlegging og prosjektering foregår av konsulenter. Innkjøpsrutinene medfører betydelig tidsforbruk når en er avhengig av kanskje 2-4 innkjøpsprosesser før en kommer til bygging. I hver enkelt fase skal det settes av tid til utarbeidelse av tilbudsgrunnlag, tid til utarbeidelse av tilbud, vurdering av tilbud og tidsfrist for klage, eventuelt også klagebehandling. Her kan bl.a. vurderes større/enklere bruk av rammeavtaler, totalentrepriser, kjøp av oppdrag med opsjoner på videreføring og høyere rammer for enkle innkjøp uten anbud.
- Grunnerverv kan i enkelte prosjekter være tidkrevende og forsinke framdriften i flere år. Tidlig oppstart og søknad om bruk av forhåndstiltredelse vil gi en ekstra sikkerhet mot dette.

Prosjekter:

Forsert framdrift betyr i utgangspunktet å gjennomføre flere prosjekt enn det som allerede er planlagt. Erfaringsmessig har vi hatt etterslep på prosjektgjennomføringen og har behov for å forsere planleggingen for å opprettholde planlagt framdrift. Her er det spesielt viktig å sikre framdriften på store prosjekt som Nydalsbrua, Fv 704 Klæbu, Innherredsvegen, Kongens gate, Gang/sykelbru over Bjørndalen, utbedringer for trikken, Trondheim Sentralstasjon og gang/sykelveg på Lilleby/Leangen. Dette er prosjekter som ligger inne i gjeldene årsbudsjett og forslag til handlingsprogram 2021-2024.

Fylkeskommunen har i sin nylig vedtatt tiltakspakke foreslått en aktivitet for 2020 som samsvarer godt med vedtatt årsbudsjett. Det er noe mer midler for 2021 enn det som ennå er konkretisert i foreslått handlingsprogram. Mange av tiltakene i 2021 konkretiseres først gjennom årsbudsjettet som vedtas på slutten av året. Her kan vi ta inn alle prosjekter som har realistiske framdriftsplaner.

Det er også sett på muligheten for å komme i gang med nye prosjekt. Det største tiltaket her er utvidelsen av gateprosjektet i Kongens gate som omtales i sak 8/20. I beste fall kan vi også komme i gang med noen mindre tiltak til fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk med en omsetning på et par titalls millioner i inneværende år.

Det er store rammeavsetninger for 2021 i foreslått handlingsprogram. Utfordringen er å avklare tilstrekkelig med planer for å kunne omsette disse i tiltak neste år. Rammene i årsbudsjett 2021 vil også kunne økes ut over det som ligger i handlingsprogrammet dersom vi får på plass en større planberedskap.

Kort oppsummert mener sekretariatet at de viktigste tiltakene for å forsere framdriften av prosjektene i Miljøpakken består i å øke kapasiteten på planlegging og effektivisere måten det arbeides på.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 13/20: Økt tilskuddsbehov for kollektivtilbudet i byvekstavtale-området pga. korona-pandemien (TRFK)

Fylkeskommunen har fått skriftlig info fra AtB om konsekvensene som pandemien og tiltakene for å bekjempe pandemien har på AtBs tilskuddsbehov. Det er i form av et brev fra styret i AtB til fylkeskommunen som eier. I dette er det et vedlegg som beskriver de økonomiske konsekvensene. Tilskuddsbehovet øker med ca. 40 mill kr. pr. måned. Av dette er 27 mill. skapt i Miljøpakkens område. Dette er basert på opprettholdelsen av et begrenset tilbud som tilsvarer et litt forsterket lørdagsrutetilbud.

Fylkeskommune forutsetter at dette dekkes av Miljøpakken, inntil staten forhåpentligvis trer inn og løser dette. Det vises til byvekstavtalen som åpner for å benytte bompenger og belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk til omforente tilbud, og som har en formulering om at «behov for korrigerende tiltak behandles gjennom Miljøpakkens Programråd og/eller Kontaktutvalg».

Samtlige aktører innenfor kollektivtransporten, fra NTH Transport, Kollektivtransportforeningen, administrasjonsselskapene og fylkeskommunene har laget en felles sak overfor regjeringen på dette. Dette var en del av diskusjonen på Stortinget i helga, Stortinget avsatte 1 mrd. kr. til kollektivtrafikken, og varslet at de vil vurdere mer i revidert statsbudsjett.

Vegvesenet opplyser at fylkeskommunen nå også har fått utbetalt alle belønningsmidlene slik at disse nå er tilgjengelige tidligere enn ellers. Det dreier seg her om 256 mill kr hvorav 197,6 mill kr er avsatt til drift av kollektivtrafikk i budsjettet for 2020. 44,4 mill kr er satt av til andre tiltak - planlegging og bygging av tiltak for kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, sykkel, informasjonsarbeid, mobilitetsrådgivning, evaluering og teknologiprojekt.

Den nasjonale krisepakken vil redusere eller eliminere det ekstra tilskuddsbehovet innenfor Miljøpakken på samme måte som i resten av Trøndelag og landet forøvrig. Fylkeskommunen har meldt inn behov for 10 mill. kr pr. uke, som utgjør hele underdekningen for AtB. Hvordan midlene vil bli fordelt og om staten tenker å kompensere 100% vet vi ikke ennå.

Ut fra omtalen i media kan det tyde på at behovet er dekket i ca 5 uker. Sammen med forskutteringen av belønningsmidlene antar vi at likviditeten er ivaretatt fram mot sommeren. Vi antar videre at det vil være behov for i størrelsesorden 200 mill. kr til i 2020 dersom situasjonen vedvarer ut året.

Selv om vi ikke helt vet konsekvensene ennå, ber fylkeskommunen Kontaktutvalget diskutere prinsippene for bruk av midler fra Miljøpakken til dekning av denne type kostnader. Partene får vurdere om det er aktuelt å foreta en prinsipiell drøfting nå før konsekvensene for Miljøpakken er bedre kjent.

Spørsmålet berører tre problemstillinger:

- Har Miljøpakken formelt sett mulighet til å dekke slike kostnader?
- Er partene i Miljøpakken enige om å prioritere midler fra Miljøpakken til dekning av de økonomiske utfordringene som følger med koronaviruset?
- Hvilke prosjekter skal i så fall utgå i årsbudsjett for 2020 (og eventuelt senere)?

De to siste punktene er av politisk karakter og omtales ikke nærmere her. I det etterfølgende presenterer vi de mest sentrale føringene for spørsmålet om Miljøpakken formelt kan finansiere denne type kostnader. Staten er en viktig aktør som premissgiver her.

Drift av kollektivtrafikk kan finansieres med belønningsmidler og bompenger.

Belønningsmidler

Bruken av belønningsmidler er lite regulert. Her er det ett spesifikt krav. Tiltaket skal være et virkemiddel som bidrar til nullvekstmålet. Hovedtyngden av belønningsmidlene benyttes i dag til driftstilskudd til kollektivtrafikken. Men vi har også en del andre oppgaver som er avhengige av finansiering med belønningsmidler. Det gjelder bl.a. vinterdrift av sykkelveger, informasjonsarbeid, evaluering, mobilitetsarbeid, teknologiprojekt, sekretariatsarbeid og tidlig planlegging.

Bompenger

Det er derimot flere krav som må være oppfylt for å kunne benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk.

St. Prop. 172 S (2012- 2013):

Bruken av bompenger til drift av kollektivtrafikk er hjemlet i St.Prop. 172 S (2012-2013) og innstillingen fra Transport og kommunikasjonskomitéen, Innst. 494 S (2012-2013). Her stilles tre krav:

- Bompengene skal være et supplement til den ordinære innsatsen, og fylkeskommunen må forplikte seg til opprettholde samme nivå på tilskuddet i ettertid.
- Det skal foreligge en strategi for hvordan driftsoppgavene håndteres etter opphør av bompengefinansieringen
- Det må framgå hva som skal skje ved en eventuell svikt i inntektene.

Det første kravet er ivaretatt gjennom lokal avklaring av «nullpunktet» som regulerer fylkeskommunens forpliktelse.

De to øvrige betingelsene er i mindre grad formalisert. Det er gjort greie for disse i tilleggsutredningen om kollektivtrafikk som lå til grunn for stortingsbehandlingen. Her står følgende²:

«For å møte denne situasjonen etter at bompengeinnkrevingen er avsluttet, kan en del alternativer tenkes:

- *Effektivisering av driften som følge av raskere framkommelighet (superbusskonsept, raskere billettering etc.)*
- *Rutetilpasninger, effektiviseringer*
- *Takstøkning*
- *Økt offentlig kjøp av rutetjenester*
- *Inntektsoverføring fra et videreutviklet og permanent bompenge/ miljøsonesystem»*

Bymiljøavtalen 2016-2023:

Bymiljøavtalen tydeliggjør ansvar og åpner for utvidet bruk av midler til å dekke merkostnadene knyttet til nullvekstmålet.

² NTP 2006-15- Storbyomtale Trondheim Tilleggsutredning Miljøpakken. Kollektivtransport. 3. januar 2012

«Konseptet med Superbuss skal sammen med satsing på annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet. Ved innføring av Superbusskonseptet øker trolig kostnadene til drift av kollektivtransporten.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at staten jobber for at Trondheim skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.

Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har ansvaret for drift av kollektivtransport. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres vil Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten via Miljøpakkesamarbeidet, ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd»

Byvekstavtalen 2019 – 2029:

Byvekstavtalen har en generell formulering som åpner for å finansiere omforente tilbud ut over fylkeskommunens ordinære driftstilskudd. Den har føringer for fylkeskommunens forpliktelser, bevilgningsprosessen og hvilke midler som kan benyttes. Det gis ikke anledning til å ta opp lån for å finansiere drift av kollektivtiltak

«Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i det utvidede miljøpakkeområdet (Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal) og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken.

Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunes tilskuddsnivå antas å ville vært uten Byvekstavtale. Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr. 178 mill. i 2016-kr».

«Omforente tilbud ut over det rutetilbudet som finansieres av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd skal finansieres ved bruk av belønningsmidler og eventuelt bompenger».

«Kollektivtiltak som finansieres av Miljøpakken styres på samme måte som Miljøpakkens øvrige tiltak, med fordeling av økonomiske rammer gjennom Miljøpakkens budsjettprosess. Før tiltak iverksettes skal partene være enige om rutiner for å begrense og behandle risiko. Behov for korrigerende tiltak behandles gjennom Miljøpakkens Programråd og/eller Kontaktutvalg».

«Låneopptak er ikke tillatt for å finansiere drift av kollektivtrafikk».

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet



Miljøpakken
– bedre by



Handlingsprogram 2021-2024

Miljøpakken

Forslag til behandling i Kontaktutvalget mars 2020

Innhold

1. Prosess for utarbeidelse av handlingsprogram	2
2. Miljøpakken 2009-2020	2
3. Finansielle rammer for Miljøpakken	3
4. Føringer for handlingsprogrammet	9
5. Prosjektfaser, rammer og krav til dokumentasjon	11
6. Hovedveger	13
7. Lokale veger	14
8. Gatebrukstiltak	16
9. Metrobuss	16
10. Kollektivtransport	19
11. Trafikksikkerhet	23
12. Sykkel	24
13. Tiltak mot støy	27
14. Gange	28
15. Øvrige innsatsområder	29
16. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus	31
17. Samlet vurdering av bindinger	33
18. Oppsummering	33
19. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport	36
20. Prosjektbeskrivelser trafikksikkerhet	47
21. Prosjektbeskrivelser sykkel	49
22. Prosjektbeskrivelser gange	53
23. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder	55

1. Prosess for utarbeidelse av handlingsprogram

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

Handlingsprogrammet skal rulleres årlig. Første år i handlingsprogrammet vil være innspill til statsbudsjettet og Miljøpakkens årsbudsjett 2021. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene og være styrende for arbeidet med planavklaring og grunnverv. Det tas ikke stilling til fordeling på tiltaksområdene etter 2024 ut over det som følger som bindinger i prosjektene.

Forslag til handlingsprogram er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byveksttalen.

Arbeidet med handlingsprogram 2021-24 har foregått i to etapper:

- a) Viktige føringer og avklaringsbehov ble drøftet i Programrådet (23.01.20) og avklart i Kontaktutvalget (31.01.20)
- b) Utforming av forslag til handlingsprogram ble drøftet i Programrådet (10.03.20) og avklares i Kontaktutvalget (30.03.20)

Deretter går utkast til handlingsprogram til høring til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland. Forslaget sendes også til partene for høring i formannskap og fylkesutvalg. Handlingsprogrammet behandles politisk i Trøndelag fylkesting (17-18.06.20), bystyret i Trondheim (17.06.20) og kommunestyrene i Stjørdal (18.06.20), Malvik (15.06.20) og Melhus (16.06.20). Det behandles deretter i politisk styringsgruppe.

Når politiske vedtak foreligger etter behandling i fylkestinget, bystyret og kommunestyrene, gjengis de her innledningsvis i handlingsprogrammet.

2. Miljøpakken 2009-2020

I 2020 er det 12 år siden Miljøpakken gjennomførte det første fysiske grepet - kollektivfelt gjennom sentrum - og ti år siden vi begynte å kreve inn bompenger. Fram til 2020 hadde Miljøpakken bygd infrastruktur for ca. 7,5 milliarder kroner. I samme periode har Miljøpakken bidratt med mer enn 1 milliard kroner til driften av kollektivtilbudet.

Det vi har bygd

I løpet av ti år har Miljøpakken forandret Trondheim og gjort regionen mer attraktivt, blant annet gjennom disse tiltakene:

- Ny E6 Sør med fire felt.
- Kulvert på Stavne som styrer tungtrafikk ut av sentrum.
- Prinsen-terminalen i sentrum og 150 stasjoner og knutepunkt for Metrobuss.
- Tilskudd til billigere og bedre kollektivtilbud.
- Over 40 km nye eller bedre sykkeltraséer og ni gang- og sykkelbruer.
- 16 skoler med tryggere skoleveg.

- Nærmere 50 snarveger er utbedret.

Reisevaner

Folk reiser langt mer miljøvennlig enn før. Andelen bilreiser har falt mens sykling og bruken av buss og trikk har økt med ca. 70 prosent. Med en fortsatt utvikling som før Miljøpakken ville vi hatt 60.000 flere biler i bytrafikken hver dag; mer kø, mer støy og dårligere luft. Bylufta er friskmeldt. Det siste året er biltrafikken igjen voksende mens veksten i kollektivtrafikken har avtatt. Også veksten i gang- og sykkeltrafikk inn til Midtbyen har flatet ut.

Holdninger

Spørreundersøkelser viser at folk i trondheimsområdet er mer fornøyd med hverdagsreisene enn innbyggerne i de andre større byområdene i Norge. I følge våre egne undersøkelser har et flertall mot bompenger snudd til et flertall for bompenger i Trondheim i perioden 2010-2019. Andelen bompenger i Miljøpakken var 80 prosent i starten. Den faller til under 40 prosent.

De neste årene

Miljøpakken vil ha ca. 16-17 milliarder kroner til disposisjon fra 2021 til 2029. Disse pengene skal partene investere i prosjekter som gjør Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus til enda bedre kommuner å bo, arbeide og reise i. I tillegg vil driftsmidler fra prosjektet sikre regionen et godt kollektivtilbud. Dette handlingsprogrammet beskriver planene de fire første årene i perioden.

3. Finansielle rammer for Miljøpakken

De finansielle rammene danner utgangspunkt for arbeidet med handlingsprogrammet. De gjelder hele perioden fram til 2030 og viser hvilke føringer som framgår av tidligere lokalpolitiske vedtak og behandling i Stortinget. Følgende økonomiske forutsetninger er lagt til grunn for utformingen av handlingsprogrammet:

- Lokalpolitisk enighet om finansierings- og tiltaksplan sommeren 2018. Dette dannet grunnlag for byvekstforhandlingene og innspill til statsbudsjett 2019. Det var i hovedsak enighet om kostnadsfordelingen mellom de ulike prosjektene/tiltaksrammene i sektorer. Alle midlene ble ikke fordelt, noe ble beholdt som reserve for senere fordeling.
- Lokalpolitisk enighet om finansierings- og tiltaksplaner vedtatt i Miljøpakkens handlingsprogram 2020-2023 i juni 2019 og årsbudsjett 2020. Samordning av årsbudsjettet mellom partene ble avklart i Kontaktutvalgets møte januar 2020 (KU-sak 2/20).
- Ny byvekstavtale som trådte i kraft i juni 2019 og tilførte Trondheimsområdet 5 mrd. kr. Byvekstavtalen utvider Miljøpakken med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal, og med stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbane.
- Regjeringens bompenggeavtale datert 23. august 2019 åpner for en avtale om statlig bidrag til Trondheimsområdet. Avtalen kan tilføre Miljøpakken 780 mill. kr. De økonomiske rammene i forslag til handlingsprogram tar høyde for en slik tilleggsavtale med staten.
 - Det statlige investeringstilskuddets andel av kostnadene til Metrobuss øker fra 50- til minimum 66 prosent, det vil si med omtrent 56 mill. kr årlig i perioden 2020-29. Halvparten av disse midlene skal gå til reduserte bomtakster og halvparten til økt kollektivsatsing.
 - I tillegg gis det et statlig bidrag på 50 mill. kr årlig til reduserte kollektivtakster i perioden 2020-29. Betingelsen er at nullvekstmålet nås.
 - Staten forplikter seg til å opprettholde sitt bidrag om prosjektenes kostnadsrammer reduseres. Det tolker vi slik at kravet om 34 % egenandel (ekskl. mva) ikke lenger er til stede. Vi legger derfor bare inn de opprinnelige kostnadsrammene for metrobussprosjektene og ikke behovet for å utvide kostnadsrammene i prosjektene

som følge av reviderte krav til moms og lokal egenandel i byvekstavtalen. Dette må avklares i arbeidet med langsiktig utbyggingsplan og har ingen betydning for disponeringene til Metrobuss de nærmeste fire årene.

Finansieringsrammer

En oversikt over finansieringen i handlingsprogramperioden og resten av årene i Miljøpakken framgår av tabell 1. Alle tall i handlingsprogrammets tabeller fra og med 2021 er millioner 2021-kroner¹. Tall før 2021 er i løpende kroner. I alle kostnadstall er merverdiavgift inkludert.

Tabell 1: Finansieringsrammer 2021-2029

Inntekter	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
Kommunale midler	174	25	25	25	25	100	126	400
Fylkesvegmidler	597	76	76	76	76	305	381	1283
Momskompensasjon	423	58	76	63	107	303	440	1166
Rv-midler, store prosjekt	1299	138	0	116	113	367	623	2288
Rv-midler, programområder	447	99	284	378	401	1162	2671	4281
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	51	53	69	106	18	246	0	297
Belønningsmidler	1984	263	263	263	263	1053	1316	4353
Belønningsmidler, red. billettpriser	50	52	52	52	52	206	258	514
Investeringstilskudd, byvekstavtale	454	102	125	49	134	409	767	1630
Investeringstilskudd, bomforlik	51	53	53	53	53	211	264	526
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	33
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	4722	606	653	653	653	2564	3288	10574
Sum inntekter ekskl. finans	10285	1525	1674	1833	1894	6926	10132	27344
Lånebehov	-168	-121	-1	-186	-200	-507	676	0
Renteinntekt (1%)	43	2	3	3	5	12	54	109
Sum inntekter inkl. finans	10160	1406	1676	1650	1699	6431	10862	27453

Tabell 1 viser at vi har 1,53 mrd. kr i samlet inntekt i 2021, 1,67 mrd. kr i 2022, 1,83 mrd. kr i 2023 og 1,89 mrd. kr i 2024.

Forventede finanskostnader/-inntekter er innledningsvis vist ut fra de veiledende kostnadsrammene i tabell 2. Disse vil endre seg gjennom arbeidet med revisjonen av handlingsprogrammet. Lånebehov/kapitalbeholdning hvert av årene 2021-2024 balanserer det enkelte års inntekter og kostnader.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden har Miljøpakken en kapitalbeholdning på 168 mill. kr. Denne viser at vi tidligere har vedtatt å gjennomføre tiltak med en samlet kostnadsramme som er 168 mill. kr² lavere enn den samlede inntektsrammen disse årene.

Tiltakene i Miljøpakken finansieres med en rekke statlige,- fylkeskommunale og kommunal midler, i tillegg til bompenger. Hver finansieringskilde har fra bevilgende myndigheter ulike føringer for hvor de kan benyttes, dette ivaretas i årsbudsjettene og kommenteres ikke inngående i

¹ I Byvekstavtalen er det oppgitt hvilke budsjettindekser som skal benyttes for den enkelte finansieringskilde. Pr i dag foreligger ikke disse indeksene for 2021, vi har derfor benyttet en estimert prisindeks for 2021 på 3 % for alle inntekter (ekskl. bominntektene) og kostnader. Når budsjettindekser for 2021 blir avklart, oppdateres tallene i handlingsprogrammet, dette vil kun medføre mindre endringer på inntekt- og kostnadssiden.

² I KU-sak 3/20 Føringer for handlingsprogrammet 2021-2024 var det lagt frem et akkumulert lånebehov før 2021 på 44 mill. kr. Etter dette er tallgrunnlaget oppdatert med vedtatt budsjett 2020 (KU-sak 2/20). Ettersom dette ble lavere enn hva som lå til grunn tidligere planer, er det nå ikke lenger behov for lån. Det er en akkumulert positiv kapitalbeholdning på 168 mill. kr ved inngangen til 2021.

handlingsprogrammet. Dimensjonene er tiltaksområde, vegkategori, investering- vs driftstiltak og prosjektfase.

Kommunale midler

I byvekstavtalen legger Trondheim kommune inn et ikke øremerket beløp på 203 mill. 2019-kr i hele avtaleperioden i Miljøpakken (2019-29). Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal finansierer til sammen 56 mill. 2019-kr, med 1/3 per kommune (KU-sak 15/19). Dette tilsvarer en samlet fordeling av kommunale midler på 25 mill. 2021-kr pr. år. Kommunale midler benyttes innen eget ansvarsområde.

Fylkeskommunale midler

Trøndelag fylkeskommune bidrar i byvekstavtalen med et ikke øremerket beløp på 789 mill. 2019-kr i hele perioden 2019-29. I handlingsprogrammet fordeles beløpet jevnt med 76 mill. 2021-kr pr. år. Fylkeskommunale midler benyttes innen eget ansvarsområde.

Kommunal og fylkeskommunal merverdiavgiftskompensasjon

Mva-kompensasjon³ er beregnet med bakgrunn i forventede tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, og vil variere med faktisk fremdrift og forbruk. I henhold til byvekstavtalen skal fylkeskommunen og kommunene tilføre Miljøpakken all mva-kompensasjon fra miljøpakkefinansierte prosjekt på henholdsvis fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Faktisk mva-kompensasjon tilbakeføres Miljøpakken. Dette skjer ved at kommuner og fylkeskommunen fakturerer Miljøpakken uten moms og dekker denne inn gjennom statlig momskompensasjon.

Riksvegmidler store prosjekt

I Meld. St. 33 (2016-2017) er det satt av om lag 960 mill. 2017-kr i statlige midler til videreføring av prosjektet E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen. Det forventes at 138 mill. 2021-kr i statlige midler tildeles prosjektet som sluttfinansiering i 2021, hvorav 25,8 mill. kr går til reversering av kostnader som tidligere er belastet bompenger.

I tillegg er det i Meld. St. 33 (2016-2017) satt av 800 mill. 2017-kr til prosjektet Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, fordelt med 100 mill. 2017-kr i første seksårsperiode og 700 mill. 2017-kr i siste seksårsperiode. I Prop. 110 S (2018-2019) legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 220 mill. 2019-kr (P50), det innebærer en økning i styringsrammen sammenliknet med kostnadsoverslaget i Meld. St. 33 (2016-2017) på 40 mill. kr. Omregnet til 2021-kr er styringsrammen 1 288 mill. kr, hvorav 70 % finansieres med statlige midler og resterende med bompenger⁴. I dette handlingsprogrammet er det lagt til grunn at staten utbetaler hhv. 116 mill. kr og 113 mill. kr i 2023 og 2024⁵. Byggestart i prosjektet forventes i 2020 og finansieres med forskuttering av bompenger.

Riksvegmidler programområder

I byvekstavtalen inngår 3 686 mill. 2019-kr til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange. I

³ Det ytes kompensasjon for merverdiavgift til kommuner og fylkeskommuner etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Mva-kompensasjon tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken (jf. Byvekstavtalen) og kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse. Estimert mva-kompensasjon er lagt til grunn i årsbudsjettet og avregnes årlig mot faktisk mva-kompensasjon etter at årsoppgjørene er foretatt.

⁴ I Prop. 110 S ligger all tilbakebetaling av det forskutterte beløpet i perioden 2024-2029, men i handlingsprogrammet forventes det at første tilbakebetaling skjer i 2023 (Statens vegvesen har bekreftet at de forventer at de første utbetaling av statlige midler blir foretatt i 2023 i tråd med Meld. St. 33 (2016-2017).

⁵ Dette representerer den prisregulerte verdien av 100 mill. 2017-kr fram til 2020 når anlegget påbegynnes neddiskontert fra 2020 til hhv. 2023 og 2024 når midlene utbetales. Dette som følge av at staten ikke gir kompensasjon for rentekostnader i den perioden midlene forskutteres.

regjeringens bompengeaftale er det åpnet for at byvekstavtalens riksvegmidler til sykkel-, gange- og kollektivtiltak også kan benyttes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Forutsetningen er økt kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller større grad av måloppnåelse sammenlignet med riksvegtiltak. I tillegg må det foreligge vedtatt reguleringsplan (dersom relevant) innen 1. januar og byggeplan/ferdig prosjektering senest 15. juni året før, for at prosjektet kan prioriteres etterfølgende år. Utgifter til planlegging før prosjektering-/byggefase kan ikke finansieres av riksvegmidlene. Dette tilsvarer gjeldende interne kriterier/krav for prioritering av prosjekter i Statens vegvesens budsjettretningslinjer. I tabellen er det lagt inn aktivitet som forventes å tilfredsstille kravene til utbetaling.

Statlige midler til knutepunkt- og stasjonsutvikling langs jernbane

I henhold til byvekstavtalen foreslår Jernbanedirektoratet å bruke 206 mill. 2019-kr til Trondheim S og 77 mill. 2019-kr til fordeling på Melhus, Hommelvik og Stjørdal i hele avtaleperioden 2021-29. Sistnevnte 77 mill. kr skal bidra til en finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser slik at knutepunktene kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken. I handlingsprogrammet er det lagt til grunn at alle midlene, til sammen 297 mill. 2021-kr, utbetales før 2025.

Statlige belønningsmidler

I byvekstavtalen utgjør belønningsmidlene i avtaleperioden 2 724 mill. 2019-kr. Tilskuddet utbetales årlig til fylkeskommunen med 1/11-del av samlet finansieringsramme som indeksjusteres årlig. Det tilsvarer 263 mill. 2021-kr årlig.

Statlige belønningsmidler til reduserte billettpriser

I regjeringens bompengeforlik er det foreslått om at Trondheimsområdet kan få tildelt 50 mill. 2020-kr årlig til reduserte billettpriser. I forslag til handlingsprogram 2021-2024 legges det derfor inn 52 mill. 2021 kr pr. år ekstra i statlige belønningsmidler som kompensasjon for reduserte billettinntekter.

Investeringsstilskudd Metrobuss - statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter

Etter byvekstavtalen dekker staten inntil 50 prosent av den samlede kostnaden (ekskl. mva) for utbygging av Metrobuss. I regjeringens bompengeforlik er det foreslått at staten forplikter seg til å bidra med samme beløp selv om prosjektkostnaden (og dermed også den lokale egenandelen) reduseres. I finansieringsplanen legges det til grunn at det statlige investeringsstilskuddet til Miljøpakken utgjør 1 630 mill. kr, i tillegg kommer investeringsstilskudd til bussdepot.

Økt investeringsstilskudd Metrobuss - statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter

I oppfølging av regjeringens bompengeforlik for Trondheimsområdet tilbyr regjeringen å øke det statlige bidraget til 66 prosent, under forutsetning av at halvparten av det økte tilskuddet mellom 50 og 66 prosent øremerkes bedre kollektivtilbud i Trondheimsområdet og den andre halvparten går til reduserte bomtakster. Det økte statlige bidraget er totalt 561,4 mill. 2020-kr (tilsvarende 578 mill. 2021-kr) i perioden 2020-2029. Av dette går 289,1 mill kr går til kompensasjon for reduserte bomtakster og 263,4 mill kr til kollektivtiltak i Miljøpakken⁶. Staten forplikter seg til å bidra med samme beløp selv om prosjektkostnadene (og dermed også den lokale egenandelen) reduseres. I handlingsprogrammet er disse ekstra midlene fordelt jevnt i perioden 2020-2029.

Bominntekter

⁶ Resterende 25,7 mill. kr (av totalt 289,1 mill. kr) går til fylkeskommunen som økt tilskudd til bussdepot.

I byvekstavtalen er det lagt til grunn et estimat for netto bominntekt (ekskl. drift av bomsystemet) i perioden 2019-2029 på 6900 mill. 2019-kr. Dette inngår også i Miljøpakkens finansieringsplan. Det er tatt høyde for at inntektene avtar med økende bruk av elbil fram til 2022, men at bomtakstene for elbil og fossilbil samlet sett opprettholdes på samme nivå som ved innføring av Miljøpakkens trinn 3 (2018) fra 2022.

Bomtaksstene i Miljøpakken ble indeksregulert 1. februar 2020. Denne økningen er ikke tatt inn i inntektsgrunnlaget da den nøytraliseres av at avgiften settes ned tilsvarende senere i samsvar med bompengeforliket.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bompengerekravet i Trondheim innenfor rammene til Prop. 36 S (2017-2018). Dette innebærer at beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenger fattes ved enighet mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Det er anledning til å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk, men kun dersom dette ikke er lånefinansiert.

I følge byvekstavtalen kan bompenger benyttes innenfor hele avtaleområdet dersom dette godkjennes av Stortinget.

Netto bominntekter er uten renteinntekter/-kostnader (skilt ut som egen post) og uten bomveiselskapets kostnader til drift av bomsystem (estimert til omtrent 50 mill. kr pr. år).

Veiledende kostnadsrammer

Tabell 2 viser hva som ligger av forventede kostnader i henhold til de føringene som er beskrevet innledningsvis.

Tabell 2: Veiledende tiltaksplan 2021-29

Kostnader	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
E6 sør	3034	112	0	0	0	112	0	3146
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	738	278	309	240	0	827	0	1565
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	24
Fv. 704 Tanem - Tulluan	13	0	0	31	160	191	231	435
Knutepunkt Sluppen	18	0	0	0	0	0	0	18
Lokale veger	380	24	0	0	25	49	310	738
Kollektiv, drift	1379	215	215	215	215	859	1074	3312
Kollektiv, reduserte billettpriser	50	52	52	52	52	206	258	514
Kollektiv investering	891	105	180	259	284	828	1788	3506
Kollektiv, 1/2 bomforlik ufordelt	26	26	26	26	26	102	128	256
Metrobuss	1220	160	305	120	302	887	674	2781
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	51	53	69	106	18	246	0	297
Gatebrukstiltak	98	11	6	6	6	29	43	170
Hovednett sykkel	1125	244	376	445	436	1500	2079	4703
Gangveger	125	29	29	27	28	114	120	358
Trafikksikkerhet	480	45	44	44	56	188	253	921
Støytiltak	178	24	22	22	22	89	121	388
Info/mob.råd/traf.data/eval/annet	329	19	18	18	15	71	74	473
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	11	27	40	55	133	440	573
Rentekostnad (5%)	3	0	0	0	0	0	0	3
Udisponert reserve						0	3271	3271
Sum total	10160	1406	1676	1650	1699	6431	10862	27453

Forslag til revidert tiltaksplan

Gjennom revisjonen av handlingsprogrammet har vi vurdert hva som er realistiske behov innenfor de aktuelle tiltaksområdene. Dette ut fra hvor langt vi er kommet med planavklaring per i dag og hvor langt vi forventer å kunne komme de nærmeste årene. Tabell 3 viser en oppsummering av forslagene for de ulike tiltaksområdene i kapittel 6-15. Den viser at aktiviteten forventes å være høyere i handlingsprogramperioden enn det som tidligere er lagt til grunn.

Tabell 3: Tiltaksplan 2021-29 basert på fordeling i revidert handlingsprogram 2021-24

Kostnader	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
E6 sør	3034	112	0	0	0	112	0	3146
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	738	278	309	240	0	827	0	1565
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	24
Fv. 704 Tanem - Tulluan	13	80	180	150	12	422	0	435
Knutepunkt Sluppen	18	0	10	10	10	30	0	48
Øvrig hovedveg	0	3	3	3	3	12	0	12
Lokale veger	380	26	0	0	25	51	308	738
Kollektiv, drift	1379	215	215	215	215	862	1071	3312
Kollektiv, reduserte billettpriser	50	52	52	52	52	206	258	514
Kollektiv investering	891	217	221	276	211	926	1690	3507
Kollektiv, 1/2 bomforlik ufordelt	26	26	26	26	26	102	128	256
Metrobuss	1220	160	305	120	269	854	707	2781
Jernbane, knutepkt- og stasjonsut	51	46	58	89	53	246	0	297
Gatebrukstiltak	98	4	6	6	13	29	43	170
Hovednett sykkel	1125	230	388	477	405	1500	2079	4704
Gangveger	125	29	29	27	28	114	120	358
Trafikksikkerhet	480	18	52	53	65	188	253	921
Støytiltak	178	24	22	22	22	89	121	388
Info/mob.rådg/traf.data/eval/annet	329	19	17	17	16	70	74	472
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	11	27	40	55	133	440	573
Rentekostnad (5%)	3	0	0	0	0	0	0	3
Udisponert reserve						0	3230	3230
Sum total	10160	1548	1921	1824	1480	6773	10521	27453

Revidert forslag til handlingsprogram framgår av tabell 3. Det er her lagt inn en usikkerhetsavsetning som ikke er fordelt på tiltak (realkostnadsvekst) på 1 % per år (133 mill. kr i periode 2021-2024). Usikkerhetsavsetningen skal blant annet håndtere kostnadsøkning på tiltak som følge av fremtidige krav ved gjennomføring av veganlegg (f.eks. strengere miljø- og sikkerhetskrav).

Ved utløpet av perioden gjenstår en udisponert reserve på ca 3,2 mrd. kr som trenger avklaring gjennom arbeidet med en langsiktig utbyggingsplan.

Tabell 4: Lånebehov/kapitalbeholdning 2021-2024

Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
Utgående balanse (pr år)	-168	-154	97	85	-334			
Maksimalt lånebehov i perioden						97		

Tabell 4 viser årlig akkumulert lånebehov/kapitalbeholdning i handlingsprogramperioden ut fra inntekts- og kostnadsrammer i tabell 1 og 3 foran. Tabellen viser at det maksimale lånebehovet er i 2022 med omtrent 100 mill. kr. Lånebehovet påvirkes av omfanget av tiltak som legges inn i handlingsprogramperioden. Behovet øker om innsatsen forses i tid eller ved å disponere deler av reserven.

4. Føringer for handlingsprogrammet

Porteføljestyring

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Tiltakene skal prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring (jf. byveksttalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på fire måter:

- A. Mindre justeringer kan ved behov foretas løpende innenfor rammene i gjeldende årsbudsjett/handlingsprogram (vedtas av Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årsbudsjett vedtas ved inngangen til nytt år (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- C. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram vedtas før sommeren hvert år (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- D. Justering av langsiktig utbyggingsplan foretas når er behov for større endringer av aktiviteten i hele Miljøpakken, f.eks. etter nye rammer i Nasjonal transportplan, byveksttale e.l. (vedtas av bystyre/kommunestyre, fylkesting og eventuelt Storting)

Føringer som skal sikre at kravene til porteføljestyling ivaretas

Miljøpakken har en stor og komplisert økonomi. Til hver av finansieringskildene er det knyttet føringer som må ivaretas. I tillegg er partene enige om et sett av kriterier for å sikre at disse offentlige midlene benyttes i tråd med intensjonene på en forsvarlig måte.

Bidrag til måloppfyllelse:

I Miljøpakken er det en forutsetning at alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet). Det forutsettes videre at det er enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om alle prosjektene i handlingsprogrammet.

Midlene skal representere økt innsats/verdi:

Tiltakene som finansieres av Miljøpakken skal ikke erstatte andre offentlige eller private bevilgninger, men representere en ekstra innsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten Miljøpakkens finansiering. For å sikre en forsvarlig bruk av midlene, og en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, legges følgende føringer til grunn:

- Miljøpakken bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.
- Miljøpakken bidrar bare til å realisere planer og behov. Registreringer og planer som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byveksttalen)
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner.

- Miljøpakkens prosjekter skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellige fra opprinnelig anlegg, det vil si en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau.

Prioriteringsgrunnlag

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. Prosjektene deles i tre faser som alle behandles politisk.

- Prosjektutvikling. Partene spiller her inn forslag til tiltak/prosjektidéer. Det er ikke andre krav til dokumentasjon for denne fasen enn at tiltakene tilfredsstiller kriteriene foran og er politisk godkjent. Det bevilges et mindre beløp til dette arbeidet som går ut på å dokumentere prosjektets forventede nytte, kostnad og prinsipielle løsning.
- Detaljplanlegging. Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med. Det settes av midler til detaljplanlegging (byggeplan og eventuell regulering). Arbeidet skal gi en bedre beskrivelse av tiltaket og sikrere kostnadsanslag. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.
- Utbygging. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.

Bindinger i forhold til gjennomføring

Prosjektene i handlingsprogrammet deles inn i tre grupper:

a) Bundne prosjekt:

- Allerede igangsatte byggeprosjekter
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting

b) Delvis bundne prosjekt:

- Prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram/årsbudsjett hvor det foreligger byggeplan og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering)
- Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikkdata, generell planlegging/koordinering, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt:

- Andre prosjekt som er ferdig prosjektutviklet, eller hvor det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering.
- Økt innsats i løpende aktiviteter som partene er enige om å foreslå

Samordning

Miljøpakken består av mange mindre prosjekt på ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig for å ferdigstille sammenhengende tilbud og for å sikre rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd.

Anleggsdriften blir mer rasjonell for tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tid. Der det er hensiktsmessig å bygge ut flere tilstøtende tiltak i et felles prosjekt, for eksempel et større fortau samtidig med støyskjerm, kan det få betydning for prioriteringen. Tilsvarende kan for eksempel gjelde for flere tiltak på samme hovedrute for sykkel.

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:

- Ferdigstille sammenhengende rutetilbud for trafikantene
- Tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tidsperiode

5. Prosjektfaser, rammer og krav til dokumentasjon

Behovsvurdering og idéfase er forløpere til et prosjekt og er partenes ansvar å gjennomføre og bekoste. Prosjektforslagene som spilles inn til Miljøpakken skal beskrive idéer om mulige prosjekt. Det skal være enkelt å forstå hva som er kjernen i prosjektidéene, hvilke tiltaksområde de hører inn under og antatt omfang.

Prosjekt i Miljøpakken deles inn i tre hovedfaser; prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging.

Prosjektutvikling

Der det foreligger en prosjektidé består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre prosjektutvikling. Arbeidet i denne fasen deles inn i to hovedaktiviteter.

Del 1: Konseptutvikling

- Beskrive formålet med prosjektet - hva er utfordringen og hva ønsker man å oppnå med tiltaket (effekt mål)
- Vurdere alternative løsninger
- Anbefale hvilket konsept som antas å bidra til best måloppnåelse
- Beskrive nytten av tiltaket med relevans til Miljøpakkens mål - hvor mange drar nytte av tiltaket og gevinstens størrelse (jf. effektvurderingsskjema)
- Beskrive videre prosess
- Grovt kostnadsanslag for prosjektet - fra prosjektutvikling til ferdig utbygd prosjekt

Arbeidet fra del 1 legges fram for Programrådet før det eventuelt gis klarsignal til å gå videre med teknisk forprosjekt for anbefalt løsning.

Del 2: Teknisk forprosjekt

- Utsjekk av tekniske forhold for å avklare om tiltaket er gjennomførbart; krav til bredder og høyder, materialbruk, forhold under bakken (grunnforhold, kabler, VA)
- Avklare eventuelle behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erverv
- Interessentanalyse; beskrive behov for avklaringer mot myndigheter og samråd med berørte parter
- Oppdatert kostnadsanslag for prosjektet - fra prosjektutvikling til ferdig utbygd prosjekt

Resultatet fra del 1 og 2 skal gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Kostnadsvurderingen skal gi et realistisk styringsmål som er førende for den videre planleggingen av tiltaket.

I handlingsprogrammet avsettes en årlig ramme til prosjektutvikling innenfor hvert tiltaksområde. Omfanget vurderes ut fra behovet for nye idéer på tidlig stadium. Prioritering av hvilke tiltak som prosjektutvikles hvert år skjer i årsbudsjettet. Hovedregelen er at det kan settes av inntil 0,5 mill. kr til prosjektutvikling (del 1 og 2) av hver prosjektidé i årsbudsjettet.

Detaljplanlegging

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

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

Byggeplan legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Krav om bruk av Anslagsmetodikken gjelder prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.

Der hvor det foreligger et tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag, omtaler handlingsprogrammet konkrete prosjekter som skal detaljplanlegges. Prosjektene betraktes da som bundet i kommende årsbudsjett. I tillegg foreslås rammeavsetning til detaljplanlegging innenfor hvert tiltaksområde med prioritering i årsbudsjettet. Størrelsen vurderes ut fra behovet for byggeklare prosjekter.

Utbygging

Årlige rammer for utbygging avsettes i handlingsprogrammet for igangsatte utbyggingsprosjekter eller for prosjekter hvor byggeplan med kostnadsanslag foreligger innen fristen for innspill. Prosjektene karakteriseres da som bundne i kommende årsbudsjett. Det settes i tillegg av en felles ramme for utbygging av prosjekter som forventes byggeklare i perioden. Det skal foreligge en byggeplan med kostnadsanslag senest 15. juni året før utbygging som grunnlag for fastsettelse av styringsramme.

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

Prosjektrammer

Det settes av rammer til konkrete prosjekt for tiltak som ved innmelding tilfredsstillende krav som stilles ved innmelding til årsbudsjettet. Her vil finansieringen være en binding inn i årsbudsjettet, men med forbehold for statlige bevilgninger som vedtas senere i statsbudsjettet.

Rammeavsetninger

For flere av tiltaksområdene finnes få eller ingen prosjekter med tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag. Ressursene blir da primært avsatt som uspesifiserte rammer for de ulike arbeidsfasene. Aktuelle prosjekter omtales i den grad det foreligger dokumentasjon.

Konkrete prosjekter og rammer avklares senere i årsbudsjettene når tilfredsstillende beslutningsgrunnlag foreligger. For å få en tilfredsstillende planberedskap og forutsigbar utbyggingsaktivitet i årene fremover, er det avgjørende at innsatsen rettes mot å utvikle tidligere innspill.

6. Hovedveger

En stor del av Miljøpakkens midler i perioden 2021-24 er foreslått avsatt til bygging av Nydalsbrua, andre del av fv. 704 Tanem - Tulluan og restfinansiering av E6 sør.

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

Knutepunkt Sluppen: Det er gjennomført mulighetsstudier og arbeid med kommunedelplan for helhetlig byutvikling på Sluppen pågår. For å ivareta framdriften i prosjektet, settes det i handlingsprogrammet av midler til arbeid med reguleringsplan.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger: Prosjektet har gjennomgått en statlig kvalitetssikringsprosess (KS2) og ble behandlet i Stortinget 20.06.19 for finansieringsbeslutning og fastsetting av styringsramme. Stortinget vedtok en styringsramme på 1220 mill. kr (2019-kr). Det er i tillegg brukt 80,1 mill. kr i bompenger via Miljøpakken over planleggingsrammen i perioden 2011-18 som er holdt utenfor styringsrammen. Lokalpolitisk er det vedtatt å avsette 1100 mill. kr (2017-kr) som tilsvarer 1175 mill. kr i 2019-kr. I prosjektets styringsramme ligger også kostnadene for tilrettelegging av tunnelinnslag for Byåstunnelen med 55 mill. kr (2019-kr). Dette finansieres innenfor kostnadsrammen for Byåstunnelen. Samlet gir dette behov for å utvide Miljøpakkens kostnadsramme for Nydalsbrua med vel 70 mill. kr i 2021-kr.

Fv. 704 Tanem - Tulluan: Ny vegtrasé på fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem ble offisielt åpnet 7. desember 2018. Gang- og sykkelveg fra Sandmoen til Røddekrysset skal bygges. Det planlegges utbygging av ny fv. 704 på strekningen Tanem - Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Reguleringsplan på strekningen ble vedtatt i Klæbu kommune 6. juni 2019, arbeid med byggeplan pågår. I gjeldende tiltaksplan står fv. 704 Tanem - Tulluan oppført med byggestart i 2023, men det forventes at prosjektet er klart for byggestart i 2021. Forsinkelser i vedtatte prosjekter i miljøpakkeporteføljen gjør det mulig å fremskynde byggestart til 2021.

Finansieringen av utbygging av fv. 704 til Klæbu er beskrevet i Prop. 172 S (2012-2013) og Prop. 36 S (2017-2018). Del 1, strekningen Røddekrysset - Tanem, inngår ikke i Miljøpakken, men finansieres med nettoinntekter fra bomstasjonene på fv. 885 og fv. 704 mot Klæbu (nr. 21 og 22) frem til dette er nedbetalt. Del 2, strekning Tanem - Tulluan, inngår i Miljøpakken, og det er derfor lagt opp til at bomstasjonene på fv. 885 og fv. 704 skal inkluderes i bompengepoepplet for Miljøpakken på ordinær måte.

Det foreligger et kostnadsanslag for fv. 704 Tanem - Tulluan fra august 2018 på 442 mill. 2018-kr (+/-10 %, P50), foretatt før reguleringsplan ble vedtatt. Omregnet til prisnivået i 2021 utgjør kostnadsanslaget 484 mill. kr. I Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan er prosjektet oppført med 435 mill. kr (dette inkl. arbeid med reguleringsplan). Det er tidligere forutsatt bruk av resterende fylkeskommunale midler og midler tildelt til kommunesammenslåing mellom Trondheim og Klæbu for å dekke opp finansieringen.

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

Rammeavsetninger hovedveger

I rammene til hovedveger er det i fireårsperioden satt av en rammeavsetning på 4 mill. kr . Dette for å gi rom for prosjektutvikling av nye prosjekter.

Tabell 5: Tiltaksplan hovedveger 2021-24

Hovedveger	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
E6 Jaktøya - Sentervegen	112,3				112,3	a)
Knutepunkt Sluppen		10,0	10,0	10,0	30,0	b)
Rv. 706 Nydalsbrua m/tilknytninger	278,1	309,0	240,3		827,4	c)
Fv. 704 Tanem - Tulluan	80,0	180,0	150,0	12,0	422,0	d)
Felleskostnader	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Rammeavsetning	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Prosjektutvikling	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Detaljplanlegging						
Utbygging						
Sum	473,4	502,0	403,3	25,0	1403,7	
Sum fordelt tiltaksplan	391,4	310,0	272,2	160,7	1134,2	
Avvik fra tiltaksplan	-82,0	-192,0	-131,1	135,7	-269,5	

Bundet	390	309	240		940
Delvis bundet	82	192	162	24	460
Ikke bundet	1	1	1	1	4

Merknader:

- Forventet sluttfinansiering i Statsbudsjett 2021, iht. styringsramme 2500 mill 2015-kr.
- I Miljøpakkens årsbudsjett 2018 ble det bevilget 13 mill. kr til Knutepunkt Sluppen, hvorav 10 mill. kr riksvegmidler og 3 mill. kr bompenger. Dette i henhold til Statsbudsjettet 2018. Vegdirektoratet stilte kun 1,1 mill. kr til disposisjon av statsmidler til prosjektet i 2018 og 1,7 mill. kr i 2019. Det foreligger derfor en statlig forpliktelse på 7,2 mill. kr fra årsbudsjett 2018 for å oppfylle statsbudsjett 2018.
- Forventet behov i handlingsprogramperioden, iht. til styringsramme 1220 mill. 2019-kr (Prop. 110 S (2018-2019)).
- I henhold midler avsatt i langsiktig utbyggingsplan, inkl. tidligere bevilgning på 13 mill. kr. Prosjektets styringsramme forventes behandlet i forbindelse med årsbudsjett 2021.

Økonomiske vurderinger hovedveger

Det er avsatt 269,5 mill. kr mer til hovedveger i forslag til handlingsprogram 2021-24 enn i tiltaksplan (tabell 2). Et avvik på 231 mill. kr er knyttet til fremskyndet byggestart for fv. 704 Tanem - Tulluan hvor senere års bevilgning blir tilsvarende lavere. Fremskyndet byggestart er mulig grunnet forsinkelser i vedtatte prosjekter i Miljøpakkens portefølje. Avvik på 30 mill. kr er knyttet til detaljplanlegging av Knutepunkt Sluppen hvor det ikke er avsatt midler i tiltaksplan verken i handlingsprogramperioden eller senere.

7. Lokale veger

Det er i perioden 2021-24 avsatt midler til Elgeseter gate i tillegg til rammeavsetninger innen lokal veg.

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

Fv. 707 Brå bru: Investeringsbeslutning ble fastlagt i årsbudsjett 2019 med oppstartsmidler. Byggeplan med kostnadsanslag er under utarbeidelse og vil være grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Sluttfinansiering bevilges etter vedtatt styringsramme.

Brundalsforbindelsen: I Miljøpakkens trinn 2 ligger nå bare første etappe av Brundalsforbindelsen (fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen/Hørløcks veg). Tiltaket ligger imidlertid ikke inne i Miljøpakkens avklarte finansieringsrammer. Det er ingen konkret aktivitet på prosjektet i Miljøpakken, og det er ikke spilt inn behov for midler i perioden 2021-24.

Johan Tillers vei (del 2): Johan Tillers veg del 1, tverrforbindelsen mellom Heimdalsvegen og Industrivegen ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. Det er tidligere avsatt midler til prosjektutvikling av Johan Tillers veg del 2, som skal gi tilknytning til E6. Johan Tillers vei del 2 lå opprinnelig inn i Miljøpakken trinn 1, men ble tatt ut i trinn 2 på grunn av manglende finansiering.

Rammeavsetninger lokale vegger

I fireårsperioden er det avsatt 25,7 mill. kr i rammeavsetninger innen lokale vegger. Ved behandling av årsbudsjett 2020 var det enighet om at arbeidet med reguleringsplan for Johan Tillers vei del 2 kan tas inn i Miljøpakken når nødvendig dokumentasjon foreligger. Dette kan vurderes finansiert med handlingsprogrammets rammeavsetninger i årsbudsjett 2021. Sluttfinansiering av fv. 707 Brå bru ligger inne i tiltaksplanen med 23,7 mill. kr i 2021 i henhold til prosjektets styringsmål. Styringsramme og sluttfinansiering kan vedtas i årsbudsjett 2021 hvis nødvendig dokumentasjon foreligger. Dersom det skal settes av rammeavsetninger senere i perioden, bør dette avklares i langsiktig utbyggingsplan og eventuelt finansieres av udisponert reserve eller ved omdisponering fra øvrige tiltaksområder.

Tabell 6: Tiltaksplan lokale vegger 2021-2024

Lokale vegger	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Elgeseter gate				25,0	25,0	
Felleskostnader						
Rammeavsetning	25,7				25,7	
Prosjektutvikling						
Detaljplanlegging	2,0				2,0	
Utbygging	23,7				23,7	
Sum	25,7			25,0	50,7	
Sum fordelt tiltaksplan	23,7			25,0	48,7	
Awik fra tiltaksplan	-2,0				-2,0	

Bundet						
Delvis bundet				25,0	25,0	
Ikke bundet	25,7				25,7	

Merknader:

- Miljøgate Elgeseter gate, omtrent 50 % finansiering av totalkostnaden for Elgeseter gate fra

lokal veg (jf. tabell 8 Metrobuss). Elgeseter gate er oppført som delvis bundet, prosjektet er vedtatt i Miljøpakkens trinn 2, men styringsramme må avklares.

Økonomiske vurderinger lokale veger

Det er små avvik mellom forslag til handlingsprogram og tidligere tiltaksplan. Det er ikke avsatt midler til Brundalsforbindelsen og Johan Tillers vei del 2, og en eventuell bevilgning må dekkes fra udisponert reserve da det ikke finnes udisponerte midler innenfor lokal veg senere i perioden. Det samme gjelder en eventuell kostnadsøkning for Brå bru. I tilknytning til behandlingen av reguleringsplan for Brå bru stiller Trondheim kommune krav om utvidelse av brua med gang- og sykkelveg samt gang- og sykkelveg på hver side av brua. Dette er ikke hensyntatt i gjeldende tiltaksplan. En utvidelse av prosjektet til å inkludere gang- og sykkelveg må eventuelt vurderes ut fra nytte og kostnader i forbindelse med årsbudsjettet.

8. Gatebrukstiltak

Trondheim kommune arbeider med en gatebruksplan for Midtbyen som vil avdekke behov for midler til tiltak. Det er foreløpig avsatt rammer og konkrete tiltak vil framgå av årsbudsjettet.

Tabell 7: Tiltaksplan gatebrukstiltak 2021-24

Gatebrukstiltak	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Felleskostnader gatebrukstiltak	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	
Rammeavsetning	3,5	5,9	5,9	12,7	28,0	
Prosjektutvikling	0,5	0,3	0,3	0,3	1,4	
Detaljplanlegging	1,0	0,6	0,6	0,6	2,8	
Utbygging	2,0	5,0	5,0	11,8	23,8	
Sum	3,8	6,2	6,2	13,0	29,2	
Sum fordelt tiltaksplan	10,6	6,2	6,2	6,2	29,2	
Avvik fra tiltaksplan	6,8			-6,8	0,0	

Bundet						
Delvis bundet	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	
Ikke bundet	3,5	5,9	5,9	12,7	28,0	

Økonomiske vurderinger gatebrukstiltak

Midler avsatt til gatebruksplan er i forslag til handlingsprogram 2021-24 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2), men tiltakene er skjøvet noe ut i tid.

9. Metrobuss

Innføring av Metrobuss er et viktig tiltak som skal sette Trondheim i stand til å ta økningen i kollektivreisende som følger av nullvekstmålet. I byvekstavtalen vil staten dekke ca 1630 mill. kr av kostnadene ekskl. merverdiavgift til Metrobuss⁷.

⁷ I tillegg dekker investeringstilskuddet ca. 160 mill. kr som bidrag til fylkeskommunen for bygging av bussdepot.

Metrobuss fase 1 er gjennomført, med etablering av grunnleggende infrastrukturtiltak til Metrobussens 3 hovedlinjer. I de mest sentrale delene av byen er det i fase 1 kun utført midlertidige infrastrukturtiltak. I neste fase er det mål om å etablere langsiktige løsninger for de fire gateprosjektene Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsveien. Gatene skal bygges om til effektive kollektivårer med høy miljøstandard og med gode forhold for myke trafikanter som ferdes langs og krysser gatene.

Prosessplan og organisering av arbeidet for gjennomføring av gateprosjektene fikk tilslutning i Kontaktutvalget 26.01.2018 (sak 2/18). Det er lagt opp til nær samordning mellom de enkelte gateprosjektene og mellom tilgrensende prosjekter som gatebruksplan for Midtbyen og Fremtidsbilder. Framdriften er vesentlig forsinket.

Kontaktutvalget har bedt om en vurdering av hva som er hensiktsmessig anleggsgjennomføring for gateprosjektene med tanke på hvor mye anleggsaktivitet som skal gjøres samtidig. Dette må også sees i sammenheng med framdriften for utbygging av Nydalsbrua. I det pågående arbeidet med Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan legges det opp til å avklare hvilke fremdriftsplaner og økonomiske rammer som skal legges til grunn for gateprosjektene. I dette handlingsprogrammet er det kun antakelser av tidligste mulig anleggsstart og tentative finansieringsrammer for gateprosjektene som legges til grunn.

Planlegging av gateprosjektene pågår, og det gjenstår å avklare løsningsvalg, utbyggingsrekkefølge og styringsrammer (P50). I henhold til byvekstavtalen skulle dette vært avklart i 2019.

Innherredsveien: Dette er det gateprosjektet som ligger nærmest en avklaring med hensyn til løsningsvalg, omfang av utbygging og styringsramme. Prosjektet er delt inn i 2 delprosjekt:

- Innherredsveien øst og midt, delstrekning 2, strekning Bassengbakken -Stadsingeniør Dahls gate - Saxenborg allé.
- Innherredsveien vest, delstrekning 1, strekning Bakke bru - Bassengbakken.



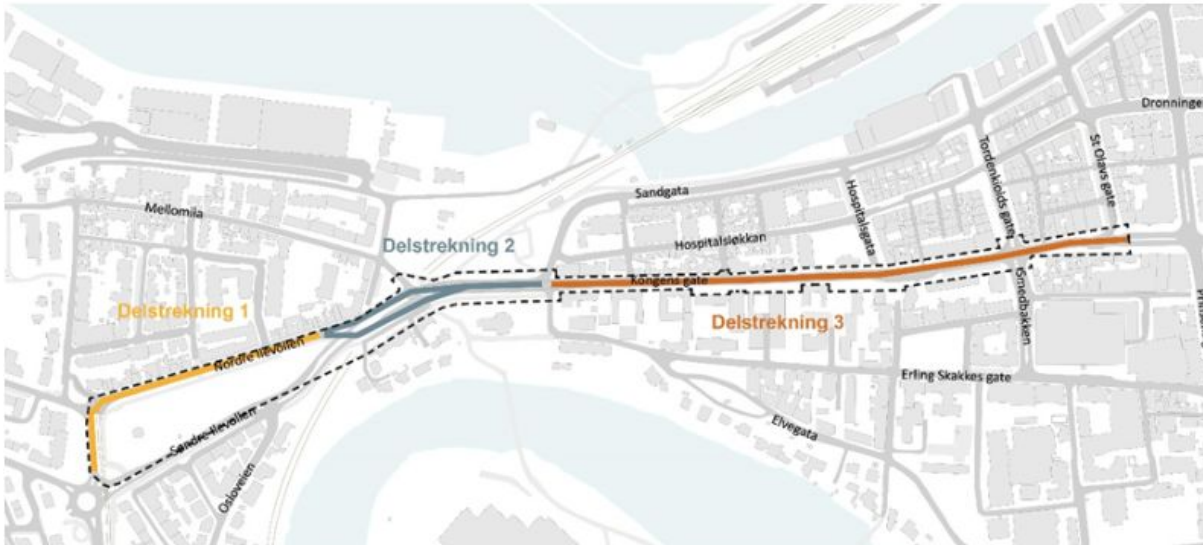
Til politisk behandling våren 2020 legges det frem forslag om utbygging av strekningen Bassengbakken - Stadsingeniør Dahls gate - Saxenborg allé, mens strekningen Bakke bru - Bassengbakken avventes til etter at gatebruksplan for Midtbyen er vedtatt. Tidligste mulig byggestart for delstrekning 2 er senhøsten 2020.

Kongens gate: Etter Innherredsveien er Kongens gate det gateprosjektet som ligger nærmest å få avklart løsningsvalg, omfanget av utbygging og styringsramme. Prosjektet i Kongens gate omfattet i utgangspunktet to delprosjekt:

- Delstrekning 2, Skansen
- Delstrekning 3, Voldgata - St. Olavs gate

I planarbeidet er det også sett på en utvidelse vestover (delstrekning 1).

Programrådet konkluderte i møte 12. desember 2019 (sak 156/19) at prosjektet var godt nok utredet og sendes videre til politisk behandling. Tidligste mulig anleggsstart er 2021.



Innspill til avklaring

I innspill til handlingsprogrammet foreslår Trondheim kommune å utvide gateprosjektet Kongens gate til å inkludere Nordre Ilevollen og Ila stasjon (dvs. deler av delstrekning 1). Gjennomføring av tiltaket planlegges samordnet med oppgradering av trikkesporet Bergsligata - Skansen (inkludert Nordre Ilevollen) omtalt under trikken senere i handlingsprogrammet. Det er foreslått avsatt en ramme på 75 mill. kr til tiltaket med byggestart i 2021.

Detaljplanlegging og kostnadsanslag planlegges gjennomført innen juli 2020. Her utredes blant annet avgrensning i øst mot gateprosjektet Kongens gate og stasjon Skansen, utforming og plassering av stasjon Ila, og koordinering med kortsiktig sykkeltiltak nederst i Byåsveien.

Strekningen er tett trafikkert med mange bussreisende, gående og syklende. 3300 personer har Ila stasjon innenfor 600 meter fra bolig eller arbeidsplass (de fleste metrobusstasjoner ligger på 1000-3000). I 2018 var det 235.000 påstigende passasjerer fra Ila stasjon. Dagens gate er nedslitt, mangler universell utforming og holdeplassen har enkel, midlertidig standard.

Finansiering av tiltaket må avklares før det eventuelt tas inn i handlingsprogram 2021-24/årsbudsjett 2021. Utvidelse av gateprosjektet er ikke hensyntatt i tiltaksplan Metrobuss (tabell 8).

Olav Tryggvasons gate: I påvente av resultater fra prøveprosjektet og koordinering med gatebruksplanen, er planaktiviteten stoppet for Olav Tryggvasons gate. Med tanke på at utarbeidelse og beslutningsprosess knyttet til gatebruksplanen kan ta tid, antas tidligst mulig anleggsstart å være 2022.

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

utbetaling av det statlige investeringstilskuddet.

Det er signalisert politisk sak om bevaring eller riving av vernede bygninger i februar/mars 2020 og en sak om midtstilt/sidestilt i mars/april 2020. Deretter utarbeides reguleringsplan for det valgte prinsippet. Tidligste mulig anleggsstart er trolig ikke før 2024 etter at Nydalsbrua er åpnet for trafikk.

Nyhavna: Byvekstavtalen åpnet ikke for å ta nye prosjekter inn i avtalen, men det ble akseptert å øke rammen for å legge om traséen for metrobuslinje 2 over Nyhavna og på Lade. Det ble spilt inn behov for 432 mill. kr (2021-kr) til dette i forhandlingene. Her jobbes det med utredninger og det er foreløpig usikkert når arbeidet kan påbegynnes. Det er i handlingsprogrammet avsatt midler for detaljplanlegging og behov for byggemidler kan avklares senere i revidert handlingsprogram når framdriften er avklart.

Rammeavsetninger Metrobuss

I fireårsperioden er det avsatt 70 mill. kr i rammeavsetninger til detaljplanlegging av de gateprosjektene som forventes utført sent i handlingsprogramperioden.

Tabell 8: Tiltaksplan Metrobuss delprosjekt 2021-24

Metrobuss	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Elgeseter gate				25	25	a)
Olav Tryggvasons gate			100	82	182	
Innhærredsveien	50	150		137	337	
Kongens gate	100	140			240	
Rammeavsetning	10	15	20	25	70	
Prosjektutvikling						
Detaljplanlegging	10	15	20	25	70	
Utbygging						
Sum	160	305	120	269	854	
Sum fordelt tiltaksplan	160	305	120	277	862	
Awik fra tiltaksplan				-8	-8	

Bundet					
Delvis bundet	150	290	100	244	784
Ikke bundet	10	15	20	25	70

Merknader:

- a) Tiltaket finansieres delvis fra området lokal veg hvor det i 2024 er avsatt tilsvarende beløp.

Tabellen er inklusive merverdiavgift og inneholder ikke midler til bussdepot som håndteres av fylkeskommunen utenfor Miljøpakken.

10. Kollektivtransport

Driftstilskudd til kollektivtrafikken: Partene i Miljøpakken og AtB har behov for forutsigbarhet når det gjelder driftstilskudd til kollektivtrafikken. Omforente rammer er tatt inn i handlingsprogrammet. I forbindelse med behandlingen av Miljøpakkens årsbudsjett 2020

konkluderte Kontaktutvalget i møte 31. januar 2020 (sak 2/20) at det settes i gang en prosess i 2020 for å se på de langsiktige og varige kostnadene fra 2021. Programrådet fikk mandat om å be AtB komme med forslag om mulig effektivisering av driften. Det forutsettes at AtB gjør tiltak ihht føringene i Byvekstavtalen. En eventuell økning av driftstilskuddet vil kreve bruk av midler fra udisponert reserve eller omfordeling av midler fra kollektiv infrastruktur til drift.

Trikken: Årlig inngås en avtale mellom Trondheim kommune (på vegne av Miljøpakken) og Boreal bane AS, Gråkallbanen, hvor Miljøpakken finansierer et tilskudd til arbeid og investering på infrastruktur og drift av skinnegangen på Gråkallbanen. Avtalen utfyller leieavtalen knyttet til banen mellom Trondheim kommune og Gråkallbanen med hensyn til infrastruktur, og avtalen med AtB om rutetilbudet på Gråkallbanen (som del av Miljøpakkens tilskudd til drift av kollektivtransport).

Formannskapet (sak 227/18) og Fylkestinget (sak 137/18) har tilnærmet likelydende vedtak på forhold knyttet til langsiktig løsning for Gråkallbanen. Bakgrunnen for saken var at kommunens gjeldende avtaler med Boreal AS om leie av Gråkallbanens infrastruktur hindrer AtB i å konkurranseutsette transporttilbudet på banen. Leieavtalene opphører tidligste i 2025 og juridiske forhold knyttet til konkurranseutsetting må avklares i god tid før dette. I vedtakene bes det om at rådmann og fylkesrådmann i samarbeid legger frem en ny sak til politisk behandling som viser anbefalt oppgradering av trikkemateriell og infrastruktur, samt en vurdering av om banen bør søkes utviklet til førerløs drift. Inn mot neste revidering av byvekstavtalen er utredning av modernisering av Gråkallbanen et tiltak som skal vurderes opp mot måloppnåelse.

I 2019 er det utført en tilstandsrapport om trikkens og infrastrukturens standard med forslag til utbedringsbehov på kort og lengre sikt. Anbefalte tiltak i rapporten tilsier et ettersleps- og fornyelsesbehov i størrelsesorden 204 mill. 19-kr (ekskl. mva) i perioden 2019-2030. Det pekes på generell lav standard med tanke på sikkerhet, komfort og universell utforming. Tilskuddsbehovet tilsvarer samme tilskuddsnivå som Miljøpakken har bidratt med historisk, men med et relativt større årlige behov de nærmeste årene.

Spørsmålet om investeringer i nye trikker er ikke direkte behandlet i tilstandsrapporten, men er i innspillet fra Trondheim kommune estimert til 180 mill. 19-kr basert på erfaringspriser for 6 nye trikker. Trikkene er fra 1984 og 40 år er normal levetid for skinnegående materiell, dette peker mot nyanskaffelser inne 10 år. I de politiske vedtakene gis det støtte til at kostnader for utskifting av vognmateriellet på Gråkallbanen bør finansieres gjennom Miljøpakken. Dette ligger ikke inne i Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan og må avklares blant partene i Miljøpakken på et senere tidspunkt. Finansieringskildene i Miljøpakken har fra bevilgende myndigheter ulike føringer for hvor midlene kan benyttes, dette vil kunne sette begrensninger for finansiering via Miljøpakken.

Det er spilt inn behov for oppgradering av bysporet fra Bergsligata til Skansen over Nordre Ilevollen. I tilstandsrapport Gråkallbanen, utarbeidet av Rambøll, betegnes tilstanden til dagens spor som uforsvarlig. Rapporten beskriver tiltaket som nødvendig for å opprettholde driften av trikken og at utbedringen bør skje innen 2020. Tiltaket utføres i regi av Boreal som allerede har produsert detaljplaner for oppgradering av trikkeskinnene.

Rammeavsetninger kollektivtransport

I fireårsperioden er det avsatt 758,1 mill. kr i rammeavsetninger innen kollektiv. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Det er spilt inn forslag til kollektivtiltak langs riksveg hvor planlegging og utbygging kan vurderes finansiert av handlingsprogrammets rammeavsetninger i perioden 2021-24:

- E6 Senterveien - Tonstad; reguleringsplan under utarbeidelse, kostnadsanslag 100 mill. 2019-kr (P50, +/-10 %), utbygging tidligst 2022.
- E6 Tonstad - Fossestuvegen; kollektivfelt, reguleringsplan under utarbeidelse, kostnadsanslag 180 mill. 2019-kr (P50, +/-10 %), utbygging tidligst 2023.
- E6 Sluppen; holdeplass i sørgående retning, kostnadsanslag 20 mill. 2019-kr (P50, +/-10 %), utbygging tidligst 2021.

Andre pågående tiltak langs fylkesveg og kommunal veg som kan være aktuelle å finansiere innenfor handlingsprogrammets rammeavsetninger i perioden 2021-24:

- Fv. 6650 kollektivfelt Bjørndalsbrua; midler bevilget til prosjektutvikling.
- Søbstadveien, strekning Heimdal sentrum - Saupstadringen; tiltak for å ivareta behovet for myke trafikanter og for metrobussen, midler bevilget til prosjektutvikling.
- Trafikkavvikling Heimdal Sentrum; midler bevilget til prosjektutvikling.
- Utbedring av holdeplasser langs kommunal veg og fylkesveg; det er i 2019 utarbeidet en rapport som beskriver tiltaksbehov som følge av endringer i rutestruktur og overgang til leddbuss.

Tabell 9: Tiltaksplan kollektivtransport 2021-24

Kollektiv (ekskl. Metrobuss)	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Knutepunkt og holdeplasser	2,3				2,3	
Holdeplasser fv. 950*	0,8				0,8	Detaljplan.
Holdeplasser kv. og fv.*	1,5				1,5	Detaljplan.
Trikk	82,3	22,3	22,3	22,3	149,2	
Trikk, infrastruktur	22,3	22,3	22,3	22,3	89,2	
Trikk, nytt spor Bergsligata-Skansen	25,0				25,0	
Trikk, ny likeretter Gråkallbanen*	13,0				13,0	
Trikk, ny arbeidsmaskin*	22,0				22,0	
Felleskostnader	4,0	4,0	4,0	4,0	16,0	
Rammeavsetning	128,0	195,0	250,0	185,1	758,1	
Prosjektutvikling	10,0	10,0	10,0	5,0	35,0	
Detaljplanlegging	20,0	35,0	40,0	30,0	125,0	
Utbygging	98,0	150,0	200,0	150,1	598,1	
Sum Kollektiv infrastruktur	216,6	221,3	276,3	211,4	925,6	
Drift av kollektivtransport	215,5	215,5	215,5	215,5	861,9	
Redusert billettpriser (bomforlik)	51,5	51,5	51,5	51,5	206,0	
Sum Kollektivtrafikk drift	267,0	267,0	267,0	267,0	1067,9	
Sum	483,6	488,3	543,3	478,4	1993,5	
Sum fordelt tiltaksplan	395,0	471,9	550,7	576,0	1993,5	
Avvik fra tiltaksplan	-88,6	-16,4	7,4	97,6	0,0	

Bundet	267	267	267	267	1068
Delvis bundet	26	26	26	26	105
Ikke bundet	190	195	250	185	820

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 20

Økonomiske vurderinger kollektivtransport

Midler avsatt til kollektivtiltak er i forslag til handlingsprogram 2021-24 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2). Det er lagt inn betydelige beløp til trikken i 2021 som kommer i tillegg til ordinært

tilskudd til infrastruktur. En eventuell økning i tilskudd til drift av kollektivtransport vil måtte dekkes gjennom udisponert reserve eller omdisponering fra kollektiv infrastruktur.

Jernbane, knutepunkt- og stasjonsutvikling

Det er lagt opp til at jernbanemidlene i byvekstavtalen i sin helhet benyttes innenfor handlingsprogramperioden. Rammene er fordelt på utvikling av Trondheim S og til planskilte tverrforbindelser i kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Stasjonene og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet. Det skal foretas arealavklaringer og lages en plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltakene.

Trondheim S: Reguleringsplan ble vedtatt i 2019 og forprosjekt forventes ferdig høsten 2020. Det beregnes 2 års byggetid og det er et mål at anlegget står ferdig i 2024.

Jernbaneundergang Melhus: Jernbaneundergang ved kollektivknutepunktet i sentrum bygges i 2020. Miljøpakkens tilskudd vil være begrenset til å dekke ekstra kostnader knyttet til at undergangen prosjekteres med en større bredde enn opprinnelig planlagt. Melhus kommune forskutterer Miljøpakkens bidrag som i handlingsprogrammet er avsatt i 2021.

Rammeavsetninger jernbane

I fireårsperioden er det avsatt 81,3 mill. kr i rammeavsetninger til jernbane i kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden. Det antas at midlene til jernbane ikke kan finansiere prosjektutvikling, og at dette er planleggingsmidler som finansieres av Jernbanedirektoratets egne midler utenom de som inngår i Miljøpakken.

Tabell 10: Tiltaksplan jernbane 2021-24

Jernbane	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Trondheim S	40,0	40,0	65,0	15,0	160,0	a)
Melhus: Jernbaneundergang*	4,6				4,6	
Rammeavsetning	1,0	18,0	24,0	38,3	81,3	
Prosjektutvikling						
Detaljplanlegging	1,0	3,0	4,0		8,0	
Utbygging		15,0	20,0	38,3	73,3	
Sum	45,6	58,0	89,0	53,3	245,9	
Sum fordelt tiltaksplan	52,8	68,6	106,4	18,1	245,9	
Awik fra tiltaksplan	7,2	10,6	17,4	-35,2	0,0	

Bundet						
Delvis bundet	44,6	40,0	65,0	15,0	164,6	
Ikke bundet	1,0	18,0	24,0	38,3	81,3	

*) Innspill beskrevet i eget prosjektark i kap. 20

Merknad:

- a) Det er antatt at Trondheim S fikk en finansiering i 2020 på 51,3 mill. kr.

11. Trafikksikkerhet

Miljøpakken har ett delmål som direkte omhandler trafikksikkerhet: "Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres." Nullvisjonen skal være rettesnor.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-21 gir en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Trondheim kommune har igangsatt arbeid med å lage en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020-24. Planen forventes ferdig vinteren 2020 og vil være et viktig grunnlag for å kunne prioritere innenfor dette satsingsområdet.

Rammeavsetninger trafikksikkerhet

I fireårsperioden er det avsatt 169 mill. kr i rammeavsetninger innen trafikksikkerhet. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Av tiltak langs fylkesveg er reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 707 Spongalsvegen (Berg - Høstadkorsen) og gang- og sykkelveg langs fv. 6654 Ringvålvegen (fra Lundveien og vestover) under behandling i Trondheim kommune. Det kan her være aktuelt å sette av midler til videre planlegging og utbygging i handlingsprogramperioden når tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger.

Miljøpakken har tidligere bevilget planleggingsmidler til flere fortausprosjekt langs kommunal veg hvor fremdriften helt eller delvis har stoppet opp. Dette gjelder blant annet Kong Inges gate, Buenget og Gammellina, samt gang- og sykkelveg i Høgreina. Dette er tiltak som kan vurderes finansiert av handlingsprogrammets rammeavsetninger når tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger.

I forbindelse med behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2020 vedtok Trondheim bystyre: *"Bystyret ber kommunaldirektøren vurdere trafikksituasjonen i Jakobslivegen og Hørløcks veg i kommende handlingsprogram for Miljøpakken og komme med mulige tiltak for forbedring av situasjonen."* Utredning av mulige tiltak kan vurderes finansiert innenfor handlingsprogrammets rammeavsetninger i årsbudsjett 2021.

Tabell 11: Tiltaksplan trafikksikkerhet 2021-24

Trafikksikkerhet	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Fortau Hans Finnes gate*		11,0			11,0	
Felleskostnader	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Rammeavsetning	16,0	39,5	51,1	62,5	169,0	
Prosjektutvikling	2,0	1,5	2,0	2,5	8,0	
Detaljplanlegging	4,0	3,0	4,0	5,0	16,0	
Utbygging	10,0	35,0	45,0	55,0	145,0	
Sum	18,0	52,5	53,1	64,5	188,0	
Sum fordelt tiltaksplan	44,7	43,7	43,7	55,9	188,0	
Avvik fra tiltaksplan	-26,7	8,8	9,4	8,6	0,0	

Bundet		11			11
Delvis bundet	2	2	2	2	8
Ikke bundet	16	39	51	63	169

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

Økonomiske vurderinger trafikksikkerhet

Midler avsatt til trafikksikkerhet er i forslag til handlingsprogram 2021-24 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2).

12. Sykkel

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

- A) Flere syklistar
 - Sykkelandelen skal dobles (til ca. 15 % i 2025)
 - Flere barn, unge og kvinner som sykler
- B) Tryggere å sykle
 - Færre skadde syklistar
 - Flere syklistar føler seg trygge i trafikken
- C) Enklere å sykle
 - Trondheim skal ha et sammenhengende hovednett for sykling
 - God komfort og fremkommelighet for sykkel hele året
 - Flere parkeringsplasser for sykkel

I byvekstavtalen er det disponert 3,8 mrd. kr til tiltak for kollektiv, sykling og gange langs riksveg. Avtalen åpner for å bruke midler på tiltak langs kommunalt og fylkeskommunalt vegnett som fyller riksvegfunksjon. Etter bompengeforliket ble det i statsbudsjettet bestemt at midlene i byvekstavtalen til dette formålet kunne benyttes på annet lokalt vegnett der dette vurderes å gi større samfunnsnytte eller bedre måloppnåelse enn langs riksvegnettet. Dette under forutsetning av at det inngås en tilleggsavtale knyttet til bompengeforliket.

Det er igangsatt et samarbeid mellom Trondheim kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen med sikte på å avklare et felles grunnlag for videre arbeid. Det har først og fremst vært

viktig å avklare hvilke tiltak som spilles inn for å få byggemidler i statsbudsjett 2021. Per i dag foreligger to prosjekt på Lilleby og Leangen som vil kunne være tilstrekkelig avklart.

I tillegg til å avklare tiltak som skal spilles inn til statsbudsjett 2021, har partene utarbeidet en oversikt over viktige hovedruter for sykkel som kan være utgangspunkt for videre arbeid med planavklaring. Det vil arbeides med å komplettere denne og ta inn viktige forbindelser til Stjørdal, Malvik og Melhus. Dette vil gi et grunnlag for alle partene å jobbe videre med for å få fram et prioriteringsgrunnlag for innspill til statsbudsjett 2022 og senere år.

For best mulig samhandling om utforming av hovedsykkelruter i Trondheim lages en Formingsveileder. Målet er enhetlige, lesbare sykkelanlegg med ønsket funksjon godt tilpasset øvrig infrastruktur og med høy kvalitet. Malen skal bygge på vedtatte retningslinjer og kjent kunnskap, og være direkte anvendbar som verktøy når en skal finne løsninger. I utarbeidelsen av veilederen legges det opp til en arbeidsprosess med tverrfaglig og tverretattlig arbeid.

Rammeavsetninger sykkel

I fireårsperioden er det avsatt 1341,1 mill. kr i rammeavsetninger innen sykkel. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Det er spilt inn forslag til flere sykkeltiltak med riksvegfunksjon hvor planlegging og utbygging kan vurderes finansiert av handlingsprogrammets rammeavsetninger i perioden 2021-24:

- Rv. 706 Lilleby - Leangen; store deler av strekningen er regulert og det gjenstår å utarbeide byggeplan med kostnadsanslag, det forventes oppstart utbygging av strekningen som inngår i reguleringsplan for Lilleby i 2021, anslag 390 mill. 2018-kr (P50, +/-40%) for hele strekningen Nordtvedts gate - Falkenborg
- Fv. 6612 Melhus sentrum - Egga - Klett; hovedsykkelveg for E6, foreløpig på prosjektidéstadiet
- E6 Senterveien - Tonstad; reguleringsplan under utarbeidelse, anslag 50 mill. 2019-kr (P50, +/-10 %), oppstart utbygging tidligst 2023
- Fv. 6686 Tonstad - Selsbakk, fv. 6682 Heimdal - Selsbakk og rv. 706 Selsbakk - Sluppen; hovedsykkelveg for E6/rv. 706, mulighetsstudie gjennomført med anslag 800 mill. 2017-kr (P50, +/-40 %), oppstart utbygging tidligst 2023/24
- E6 Sluppen; reguleringsplan ikke vedtatt, anslag 40 mill. 2019-kr (P50, +/-10 %), oppstart utbygging tidligst 2021
- Rv. 706 trasé Sivert Dahlens veg - Stavne - Nyveibakken - Kongens gate - Svingbrua - Pirbrua - Nordtvedts gate; hovedsykkelveg langs riksveg/kommunal veg, videreføring av sykkelvegforbindelsen fra Lilleby og videre vestover, anslag 488 mill. 2019-kr (P50, +/-40 %), planlegging og eventuelt gjennomføring av mindre tiltak i handlingsprogramperioden
- Fv. 950 Reppe - Være; reguleringsplan ikke vedtatt, anslag 60 mill. 2017-kr (P50, +/-25 %), oppstart utbygging tidligst 2021
- E6 Malvik; ny hovedsykkelveg langs fv. 950, foreløpig på prosjektidéstadiet.

Gang- og sykkelbru i Bjørndalen skal binde bydelene Saupstad og Tiller tettere sammen for myke trafikanter. Prosjektet vil bygge ca. 180 meter bru og ca. 270 meter tilhørende gang- og sykkelveg. Prosjektets styringsmål er 120 mill. 2019-kr. Det gjennomføres totalentreprise som forventes avklart før sommeren 2020 og som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Investeringsbeslutning ble fastlagt i årsbudsjett 2020 med oppstartsmidler. Sluttfinansiering bevilges etter vedtatt styringsramme og handlingsprogrammets rammeavsetninger i 2021 gir rom for dette. Tiltaket vurderes relevant for statlig finansiering.

Langs fv. 6650 Byåsveien, strekning Søndre Ilevollen - Fridtjof Nansens gate, er det gjennomført

mulighetsstudie med kartlegging av alternative sykkelløsninger. I 2020 gjennomføres forprosjekt for anbefalt løsning bestående av sykkelveg med fortau langs østsiden av Byåsveien. Foreløpig anslag på 250 mill. 2016-kr (+/-40 %, P50). Forbedringstiltak nederst i Byåsveien, rundkjøring Søndre Ilevollen, er skilt ut som eget tiltak hvor det er gjennomført et forprosjekt. Her legges forslag til løsning fram før det bevilges midler til videre planlegging og utbygging.

Tilsvarende er det gjennomført mulighetsstudie for fv. 6666 Singsakerkerringen for å identifisere mulige tiltak for å forbedre situasjonen for biltrafikk, gående, syklende, kollektiv, trafiksikkerhet og støybelastning. Det er her utarbeidet forslag til flere tiltak innen sykkel hvor videre planlegging kan vurderes finansiert i årsbudsjett 2021 innenfor handlingsprogrammets rammeavsetninger .

I forbindelse med bygging av ny Trondheim stasjonssenter skal det etableres 300 meter sykkelveg. Miljøpakken har forpliktet seg til et tilskudd på 3,4 mill. 2018-kr (3,7 mill. 2021-kr) hvor strekningen inngår som en del av det definerte hovednettet for sykkel. Før etablering av ny sykkelveg må parkeringsanlegget under Gryta være på plass. Ansvar for dette ligger hos Bane NOR, og sannsynlig oppstart er august/september 2020. Etablering av sykkelveg vil tidligst kunne skje høsten 2021.

Tabell 12: Tiltaksplan sykkeltiltak 2021-24

Sykkeltiltak	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Drift av sykkelanlegg Trondheim	13,0	15,0	17,0	17,0	62,0	
Økt standard vinterdrift kv.	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	2020-nivå
Økt standard vinterdrift fv.	5,5	5,5	5,5	5,5	22,0	2020-nivå
Økning innsats vinterdrift kv.*	1,0	2,5	4,0	4,0	11,5	a)
Økning innsats vinterdrift fv.	0,5	1,0	1,5	1,5	4,5	a)
Programområdetiltak rv/fv/kv	81,0				81,0	
Rv. 706 Lilleby - Leangen	50,0				50,0	b)
Melhus: Gang- og sykkelbru over E6*	31,0				31,0	c)
Felleskostnader	4,0	4,0	4,0	4,0	16,0	
Rammeavsetning	132,0	369,0	456,0	384,1	1341,1	
Prosjektutvikling	7,0	14,0	15,0	15,0	51,0	
Detaljplanlegging	15,0	30,0	30,0	30,0	105,0	
Utbygging	110,0	325,0	411,0	339,1	1185,1	
Sum	230,0	388,0	477,0	405,1	1500,1	
Sum fordelt tiltaksplan	243,9	375,5	445,0	435,7	1500,1	
Avvik fra tiltaksplan	13,9	-12,5	-32,0	30,6	0,0	

Bundet					
Delvis bundet	97	16	16	16	143
Ikke bundet	134	373	462	390	1357

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

Merknader:

- Forslag til økt standard vinterdrift ut over 2020-nivå
- Inkluderer: Nordtvedts gate - Lilleby - Leangen, missing link, kryssing over jernbane. I påvente av vedtatt styringsramme er finansiering fra 2022 lagt inn under rammeavsetning.
- 2,9 mill. kr bevilget til detaljplanlegging i 2019. Innspill til statsbudsjett 2021 33,9 mill. kr.

Økonomiske vurderinger sykkel

Midler avsatt til sykkeltiltak er totalt for hele perioden i samsvar med tiltaksplan (tabell 2). Det er lagt opp til en opptrapping i løpet av perioden basert på dagens situasjon med få planavklarte tiltak. I handlingsprogramperioden er det foreslått avsatt 62 mill. kr til vinterdrift av sykkelanlegg i Trondheim. Med foreslått opptrapping vil nivået i 2023 være mer enn en fordobling fra 2018. Drift av sykkelanlegg krever tilgang på belønningsmidler.

13. Tiltak mot støy

“Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres”, jamfør byvekstavtalens delmål 7.

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

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

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

Det er tidligere opprettet en tilskuddsordning i Miljøpakken der det ble lagt til grunn at beboere med støyproblemer hvor tiltakspunkt ikke er utløst, kunne søke om støtte til selv å gjennomføre støyskjerming av egne uteområder. Dette har det vist seg vanskelig å realisere. Støygruppa har anbefalt å avslutte støtteordningen og la midlene benyttes til prosjektering og bygging av ordinære støyskjermer i disse områdene og at oppgaven ivaretas av vegeier. Programrådet ga sin tilslutning til forslaget (PR-sak 132/19).

Rammeavsetninger støy

I fireårsperioden er det avsatt 82,9 mill. kr i rammeavsetninger innen støy. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Pågående prosjekt hvor det kan være aktuelt å gjennomføre støyskjerming innenfor handlingsprogrammets rammeavsetninger i perioden 2021-24:

- Fv. 6664 Kong Øysteins veg (del 2); midler tidligere avsatt til prosjektutvikling hvor man ser på hvilke strekninger/boliger som skal skjermes og estetisk utforming støyskjermer
- Fv. 6658 Utleirvegen; midler tidligere avsatt til detaljplanlegging av langsgående skjerm, naboskjermer og lokal skjerming av uteplass
- Fv. 6650 Byåsveien; midler tidligere avsatt til prosjektutvikling av flere delstrekninger hvor det kan være aktuelt å etablere og fornye eksisterende støyskjermer
- Fv. 950 Kockhaugvegen; midler tidligere avsatt til prosjektutvikling av strekningen Skovgård - Ranheim hvor det kan være aktuelt å etablere og fornye eksisterende støyskjermer

Tabell 13: Tiltaksplan mot støy 2021-24

Tiltak mot støy	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Felleskostnader	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
Rammeavsetning	22,3	20,2	20,2	20,2	82,9	
Prosjektutvikling	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Detaljplanlegging	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Utbygging	19,3	17,2	17,2	17,2	70,9	
Sum	23,8	21,7	21,7	21,7	89,0	
Sum fordelt tiltaksplan	23,8	21,7	21,7	21,7	89,0	
Awik fra tiltaksplan						

Bundet					
Delvis bundet	2	2	2	2	6
Ikke bundet	22	20	20	20	83

Økonomiske vurderinger støy

Midler avsatt til støy er i forslag til handlingsprogram 2021-24 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2).

14. Gange

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

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

En gåstrategi for Trondheim ble vedtatt i fylkestinget 15.06.2016 og i bystyret 16.06.16, “Gå mer - kjør mindre”. Denne legger hensynet til gåing som premiss ved framtidig byutvikling. Gåstrategien prioriterer at det skal være raskt å gå til målpunkt som skoler, senter/lokalsenter, holdeplasser, arbeidsplasskonsentrasjoner, idrettsanlegg og andre fritidsformål.

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

Det vil jobbes parallelt med utbygging og prioritering av flere tiltak innenfor budsjettammene til gange i årene framover. For snarveier er det foreslått satt av sekkeposter da dette er mindre omfattende tiltak som sjelden krever regulering. Det utarbeides prioriteringslister for snarveier som legges fram for Programrådet. Det antas at de viktigste snarveiene vil være utbygde fram til 2030.

Rammeavsetninger gange

I fireårsperioden er det avsatt 64 mill. kr i rammeavsetninger innen gange. Prioritering vil foretas i forbindelse med årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Det er tidligere bevilget planleggingsmidler til flere fortausprosjekt innen gange hvor videre finansiering kan være aktuelt når tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger. Dette gjelder blant annet fortau i Alette Beyers veg, Lundvegen, Ringvålvegen, Havstadvegen og Kristianstensbakken, samt tiltak for gående i Gyldenløves gate.

Tabell 14: Tiltaksplan gange 2021-24

Gåtiltak	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Snarveger - prosjektutvikling	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	
Snarveger - detaljplanl. og utbygging	8,5	8,5	8,5	8,5	34,0	
GS-veg Saupstadringen*	1,5				1,5	
Felleskostnader	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	
Rammeavsetning	15,4	16,9	15,4	16,4	64,0	
Prosjektutvikling	1,0	1,0	1,0	1,0	3,9	
Detaljplanlegging	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Utbygging	12,4	13,9	12,4	13,4	52,1	
Sum	28,9	28,9	27,4	28,4	113,5	
Sum fordelt tiltaksplan	28,9	28,9	27,4	28,4	113,5	
Awik fra tiltaksplan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Bundet					
Delvis bundet	3	3	3	3	12
Ikke bundet	26	26	24	25	102

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

Økonomiske vurderinger gange

Midler avsatt til gange er i forslag til handlingsprogram 2021-24 i samsvar med tiltaksplan (tabell 2).

15. Øvrige innsatsområder

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

Mobilitetsrådgivning: Innsatsen rettes mot å påvirke folk til å velge mer miljøvennlige transportformer til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Parkeringsregulering ved kommunale enheter (PARK) og mobilitetspunkt/mobilitetshub er noe av det man vil jobbe med i handlingsprogramperioden.

Prøveprosjektet HjemJobbHjem gjennomføres i utvalgte bedrifter i 2019-20. HjemJobbHjem inkluderer Jobbillet (en rabattert kollektivbillett innenfor sone A), parkeringsrestriksjoner, RVU, elsykkeltesting, sykkel-service, helseforedrag og andre skreddersydde tiltak. Formålet med prøveprosjektet er å teste ut om tiltakene bidrar til å redusere andelen bilreiser og øke andelen

kollektivreiser til og fra jobb for arbeidsplasser i Trondheim. Prøveprosjektet pågår fram til evaluering i juni 2020. Ordningen vil bli vurdert inkludert i årsbudsjett 2021 og fremtidig handlingsprogram på bakgrunn av gjennomført evaluering.

Evaluering og trafikkdata: Posten inkluderer tilgang til og bearbeiding av data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) og trondheimsindeksen samt innhenting og bearbeiding av annen tilgjengelig data. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår.

Næringstransport: Miljøpakken har som mål at næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Komparative studier bymiljøpakker: Miljøpakken har inngått en samarbeidsavtale med NORCE (Norwegian Research Centre) vedrørende forskningsprosjektet "Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet". Det fireårige komparative forskningsprosjektet ser på virkningene på reiseatferden av tiltakene som iverksettes i regi av henholdsvis Bymiljøpakken for Nord-Jæren og Miljøpakken i Trondheimsområdet. Tiltaksutforming, utvikling av reisevaner og mulige årsaksforklaringer for endring og stabilitet i reisevaner mellom de to byområdene sammenlignes.

Teknologi: Jamfør byvekstavtalen skal partene i Miljøpakken samarbeide om nye teknologiske løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. I avtalen er det definert fem teknologiprojekter som det kan være aktuelt å realisere innenfor avtaleperioden. I 2019 ga Miljøpakken et tilskudd til Test av autonome busser. I 2020 ble det avsatt midler til oppstart av Park&Ride Smart og Miljøpakkens "Big data". Øvrige to prosjekter omtalt i byvekstavtalen er Dynamiske transporttilbud og Samkjøring. Det er foreløpig avsatt rammer i handlingsprogrammet og konkrete tiltak vil framgå av årsbudsjettet.

Klimakrav

Det er igangsatt et arbeid i Miljøpakken hvor innføring av klimakrav i anleggsgjennomføringen skal utredes. I første omgang skal felles formuleringer rundt klimakrav knyttet til anleggsplasser og anleggsgjennomføringen drøftes og konsekvenser vurderes (jf. PR 24/20).

Tabell 15: Tiltaksplan øvrige innsatsområder 2021-24

Øvrige innsatsområder	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Merknad
Informasjon	5,5	5,5	5,5	5,5	22,0	
Mobilitetsrådgivning*	6,2	6,2	6,2	6,2	24,8	
Evaluering og trafikkdata	2,6	2,6	2,6	2,6	10,4	
Næringstransport	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Komparative studier bymiljøpakker	2,5	1,0	1,0		4,5	
Teknologiprojekter	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Sum	18,8	17,3	17,3	16,3	69,7	
Sum fordelt tiltaksplan	18,3	17,3	17,3	14,3	67,2	
Awik fra tiltaksplan	-0,5			-2,0	-2,5	

Bundet						
Delvis bundet	16,8	14,3	14,3	14,3	59,7	
Ikke bundet	2,0	3,0	3,0	2,0	10,0	

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

Felleskostnader

Innenfor hvert temaområde spesifiseres et bidrag til felleskostnader. Dette er midler som skal dekke partenes generelle planlegging, koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet, begrenset til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering. Kostnader knyttet til sekretariatets arbeid inngår i felleskostnader. Fordeling av avsatte midler mellom partene i 2020 evalueres og legges til grunn for fremtidig fordeling. Fordelingen fremkommer av årlige bestillinger fra sekretariatet.

Avvikshåndtering

Avvik i tilknytning til økonomi må behandles i Programråd eller Kontaktutvalg. Programrådets medlemmer har visse fullmakter til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette forutsetter enighet mellom partene. Kontaktutvalgets medlemmer følger opp endringer i kostnad og omfang for alle prosjekter i porteføljen og har en videre fullmakt som også omfatter eventuelle behov for omprioriteringer mellom de ulike tiltaksområdene innenfor rammer gitt i vedtatt fireårig handlingsprogram. Miljøpakkens sekretariat er gitt en begrenset fullmakt til å godkjenne mindre utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte Miljøpakken på andre måter.

16. Rammer og tiltaksplaner Stjørdal, Malvik og Melhus

Byvekstavtalen viser i vedlegg en fordeling av ressurser til kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Dette er ikke en del av avtalen, men kommunene har for egen del ønsket en oversikt over hvilke midler som kan bli tilført kommunene gitt de økonomiske rammer og forutsetninger som ligger til grunn ved inngåelse av avtalen.

Tabell 16 er et utdrag fra tabellverket i kapittel 6-15, og viser tentative rammer for kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus fordelt med $\frac{1}{3}$ på hver av kommunene.

Tabell 16: Veiledende rammer for Stjørdal, Malvik og Melhus

	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29	Byvekst
Finansiering:	19,9	50	36	76	193	355	480	855	855
Riksveg programområdemidler	2,9	31	10	20	70	131	317	451	451
Tiltak på lokalt vegnett (kv. og fv.)	17,0	14	11	26	91	142	163	322	322
Jernbane, knutepunkt og stasjoner		5	15	30	32	82		82	82
Tiltaksplan:	19,9	50	36	76	193	355	480	855	855
Sum Melhus	12,1	36	9	11	85	141	132	285	285
Sum Malvik	4,3	7	12	35	58	112	169	285	285
Sum Stjørdal	3,5	7	15	30	50	102	179	285	285

I 2020 ble det for kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus avsatt midler til oppstart og klargjøring av prosjekter for realisering i 2021 og utover. Innsatsen i 2020 vil være rettet mot å bearbeide de innmeldte prosjektforslagene og utarbeide et tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag slik at handlingsprogrammets rammeavsetninger kan konkretiseres i årsbudsjett 2021 og senere i perioden.

Stjørdal kommune

Et viktig tema for Stjørdal kommune i byvekstavtalen er utvikling av kollektivknutepunktet ved Stjørdal stasjon. Tiltaket består av mange elementer, blant annet ny bussterminal, kryssing for gående og syklende, byromsutvikling i tillegg til nye løsninger for jernbanen. Arbeidet med

arealplanavklaringer, som skal ivaretas av Jernbanedirektoratet og Bane NOR, har tatt tid. Kommunen forbereder oppstart av reguleringsplan for området med revidert planprogram i 2020. Det legges til grunn at det deretter kan igangsettes en prosess med prosjektutvikling som beskrevet i kommunens planprogram for området. Knutepunktet har flere finansieringskilder.

Sanering av planovergang på Innherredsvegen (fylkesveg) og flytting av Innherredsvegen øst for jernbanen er et tiltak som berører fylkesveg, jernbane og kommunal veg. Tiltaket består blant annet av kryssing for gående og syklende, nybygging av fylkesveg, byromsutvikling og fjerning av kryssing for jernbane. Tiltaket er avklart i kommuneplanens arealdel, men reguleringsplan er ikke gjennomført. Det vurderes om tiltaket skal inngå i reguleringsplan for knutepunktet ved Stjørdal stasjon. Tiltaket vil være et trafiksikkerhetstiltak samt vri konkurranseforholdet mellom bil og gange/sykkel til fordel for myke trafikanter for reisende i øst-vestlig retning. Finansiering av tiltaket må avklares.

Andre nye tiltak som er aktuelle å finansiere gjennom Miljøpakken og som er innenfor det som kan bidra til nullvekstmålet:

- Kollektivknutepunkt på Hell stasjon med undergang og plattform
- Park&Ride på Skatval stasjon
- Gang- og sykkelveg langs E6 (Skatval kirke - Tiller)
- Gang- og sykkelveg langs E14 (Gråelva - Haraldreina, SVV har startet regulering)
- Gang- og sykkelveg langs Ringvegen (fra E14 - Husbyvegen)
- Kryss Ole Vig videregående skole/Ringvegen (planlegging av nytt kryss pågår for å bedre sikkerheten for myke trafikanter)

Malvik kommune

Innsatsen i 2020 vil være rettet mot gjennomføring av prosjektutvikling og detaljplanlegging av tiltak innen sykkel/gange, trafiksikkerhet og kollektiv med midler avsatt i 2020. Dette gir grunnlag for konkretisering av handlingsprogrammets rammeavsetninger i årsbudsjett 2021 og senere år.

Mulig oppstart utbygging for tiltak med avsatte planleggingsmidler i årsbudsjett 2020:

- 2022 - Gang- og sykkelveg Granholtvegen-Ålivegen
- 2022 - P&R Hommelvik
- 2023 - Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs veg til E6
- 2023 - Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla
- 2023 - Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Midtsandtangen friluftsområde
- 2023 - Fortau langs Saksvikkorsen
- 2023 - Fortau langs Fagottvegen (Trompetvegen - Vikhammermovegen)

Nye tiltak som er aktuelle å finansiere i handlingsprogramperioden med utbygging tidligst i 2024:

- Gang- og sykkelveg langs Markabygdvegen, mellom Saksvikkorsen/Trondheim grense og Gullhaugvegen, ca. 800 meter.
- Gang- og sykkelveg mellom boligområdet Smiskaret og bolig- og sentrumsområdet Sveberg. Strekingen på ca. 500 meter mangler GS-forbindelse i dag.
- Fortau langs deler av Fagottvegen og Vikhammeråsvegen. Strekingen utgjør ca. 180 meter og tiltaket vil bidra til et sammenhengende fortau mellom boligområdet og Vikhammer sentrum.

Melhus kommune

I 2019/2020 ble det avsatt planleggingsmidler til tiltak innen sykkel og kollektiv som følges opp med videre bevilgning når tilstrekkelig grunnlag foreligger. I tillegg ble det avsatt midler til utbygging av innfartsparkering på Ler i 2020.

Gang- og sykkelbru over E6 er ferdig prosjektert og forventes ferdigstilt i 2022. I handlingsprogrammet settes det av midler til utbygging i 2021 (31 mill. kr). Investeringsbeslutning fastlegges i årsbudsjett 2021. Eventuell oppstart i 2020 forskutteres av Melhus kommune.

Jernbaneundergang ved kollektivknutepunkt planlegges utbygd i 2020. Det er i handlingsprogrammet avsatt 4,6 mill. kr til tiltaket i 2021. Utbygging i 2020 forskutteres av Melhus kommune.

Forventet utbyggingsperiode for gang- og sykkelbru over Gaula er 2023-25 og er hensyntatt i handlingsprogrammets rammeavsetninger i 2023-24.

Nye prosjektidéer som er aktuelle å spille inn til fremtidige årsbudsjett med utbygging tidligst 2024:

- P-anlegg for biler og sykler ved kollektivknutepunkt, under skysstasjon på østsiden av jernbanen. Tiltaket inngår i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Prosjektet vil være utgangspunktet for den nye hovedaksen vestover mot Gimse og Brekkåsen for gående og syklende hvor ny gang- og sykkelbru over E6 og Gaula inngår.
- Gang- og sykkelveg på strekningen Monsstufleta - Gimsvegen. Prosjektet vil være en videreføring av ny gang- og sykkelbru over E6 og Gaula og opp mot Gimsvegen mot Brekkåsen. Dette vil være siste etappe i den nye forbindelsen fra kollektivknutepunktet til Gimse/Brekkåsen. Tiltaket må reguleres og vil inngå i planlagt områdeplan for Brekkåsen.
- "Minimetro" som inkluderer et tilbud med matebusser som går mellom skysstasjon og områder av sentrum som har dårlig eller ingen kollektivdekning i dag (deriblant Løvset og Gimsøya/Varumbu).

17. Samlet vurdering av bindinger

Tabell 17: Fordelte kostnader og bindinger

	2021	2022	2023	2024	2021-2024	Andel
Totalt fordelt i handlingsprogrammet	1541	1928	1824	1480	6773	
herav bundet	657	587	507	267	2019	30 %
herav delvis bundet	423	585	390	371	1769	26 %
herav ikke bundet	468	749	927	842	2986	44 %

For tiltaksområdene hovedveg, lokal veg, Metrobuss og drift av kollektivtrafikk er en stor andel av rammene bundet opp, mens for tiltaksområdene gatebruk, kollektiv infrastruktur, jernbane, sykkel, gange og støy er en mindre andel av rammene bundet.

18. Oppsummering

Handlingsprogrammet utarbeides for å avklare omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken i årene 2021-2024. Det synliggjør hvilke oppgaver og prosjekter som skal prioriteres de nærmeste fire årene, og hvordan Miljøpakkens ressurser planlegges disponert. Handlingsprogrammet blir innspill til statsbudsjett 2021 og statens arbeid med handlingsprogram 2022. Det blir videre førende for arbeidet med Miljøpakkens årsbudsjett 2021. Handlingsprogrammet har isolert sett bare et fireårs perspektiv, men samtidig også konsekvenser

for hvilke ressurser som gjenstår for å løse oppgavene senere år.

Forslag til handlingsprogram 2021-24 er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Det fireårige handlingsprogrammet rulleres årlig.

I handlingsprogrammets finansieringsrammer er det lagt til grunn en avtale med staten som følge av regjeringens bompengeforlik. Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan er opp til diskusjon, og resultatet av denne prosessen vil innarbeides ved neste revidering av handlingsprogrammet. Den udisponerte reserven utgjør ca. 3,2 mrd. kr .

Hovedveg: 1403,7 mill. kr

E6 sør ferdigstilles, Nydalsbrua og fv. 706 Tanem - Tulluan bygges, og midler avsettes til arbeid med reguleringsplan for knutepunkt Sluppen i planperioden. Byåstunnelen er vedtatt, men ikke finansiert.

Lokal veg: 50,7 mill. kr

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

Gatebrukstiltak: 29,2 mill. kr

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

Metrobuss: 854 mill. kr

Bygging av de fire gateprosjektene. Det forutsettes nærmere avklaring av fremdrift og økonomiske rammer i det pågående arbeidet med langsiktig utbyggingsplan. Handlingsprogrammets rammeavsetninger vil kun være veiledende og er basert på antakelser om tidligste mulig anleggsstart. Det er tatt høyde for finansiering av Kongens gate og Innherredsveien del 2 i 2021-22, Innherredsveien del 1 i 2024 og Olav Tryggvasons gate i 2023-24. Oppstart Elgeseter gate i 2024.

Kollektivtiltak: 1993,5 mill. kr

Det settes av betydelige midler til trikken i 2021 med videreføring av tilskudd til infrastruktur trikk, investering i likeretter og arbeidsmaskin, og nytt spor på strekningen Bergsligata - Skansen. Tilskudd til drift av kollektivtrafikk (215,5 mill. kr pr. år) er prisjustert og ellers videreført på samme nivå. Bidrag til reduserte billettpriser som følge av bompengeforliket gir ytterligere 51,5 mill. kr pr. år til drift av kollektivtrafikk. Øvrige investeringsmidler til kollektivtiltak avsettes i hovedsak som rammebevilgninger som konkretiseres i årsbudsjett.

Jernbane, knutepunkt og stasjoner: 245,9 mill. kr

Byvekstavtalens midler til knutepunkt og stasjoner avsettes til Trondheim S, jernbaneundergang i Melhus og ellers som rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett.

Trafikksikkerhet: 188 mill. kr

Utbygging av fortau i Hans Finnes gate. Ellers avsettes generelle rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett.

Sykkel: 1500,1 mill. kr

Det er avsatt statlige programområdemidler til bygging av hovedsykkelrute på strekningen Lilleby - Leangen og til gang- og sykkelbru over E6 i Melhus. Økt standard vinterdrift videreføres og trappes

opp i handlingsprogramperioden. Det er ellers avsatt rammebevilgninger som avklares i fremtidig årsbudsjett.

Støy: 89 mill. kr

Det avsettes rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett.

Gange: 113,5 mill. kr

I tillegg til detaljplanlegging av gang- og sykkelveg i Saupstadringsen er det avsatt samleposter for snarveger samt rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett.

Øvrige tiltak: 69,7 mill. kr

Midler til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering og trafikkdata, næringstransport, komparative studier bymiljøpakker og teknologiprojekter er avsatt som veiledende rammebevilgninger hvor aktivitetsnivået avklares i årsbudsjett.

19. Prosjektbeskrivelser kollektivtransport

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Oppgradering av holdeplasser kv. og fv.
Tiltaksområde:	Kollektivtransport
Vegkategori:	Kommunal og fylkeskommunal veg (gjelder kun Jakobsli)
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<p>Oppgradering av holdeplasser inkl. tilpasning til 18 m leddbuss og universell utforming. Mulige tiltak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Angelltrøvegen (mot sentrum) 2. Tunga kretsfengsel (mot sentrum) 3. Stavset senter (mot sentrum) 4. Stavset senter (fra sentrum) 5. Vestlia snuplass 6. Stavset snuplass 7. Ola Setroms veg (fra sentrum) 8. Asbjørn Øverås veg (fra sentrum) 9. Odenseveien (fra sentrum) 10. Saupstadringen 109 (fra sentrum) 11. Jakobsli (mot sentrum) <p>Miljøpakken ønsker å detaljplanlegge og bygge holdeplassene med utgangspunkt i Trondheim kommunes normtegninger og Statens vegvesens håndbok V129. Ytterligere holdeplasser er kartlagt og kan utbedres videre i perioden.</p>
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltakene er å få universelt utformede holdeplasser og holdeplasser tilpasset til ny rutestruktur med flere leddbusslinjer.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil bidra til å økt tilgjengelighet til kollektivtilbudet for de reisende (universell utforming). Tiltakene øker også attraktiviteten i kollektivtilbudet og vil slik bidra til at flere reiser kollektivt.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Prosjektutvikling
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging
Planstatus:	Trolig krever få eller ingen av tiltakene ny reguleringsplan
Mulig utbyggingsperiode:	2021-2023
Samordning andre tiltak:	Holdeplassene Angelltrøvegen og Tunga kretsfengsel må koordineres med sykkelprosjekt Bromstadvegen/Ingvald Ystgaards veg i MP
Usikkerhet i prosjektet	Ved å styre dette som en portefølje kan man gjennomføre så mange tiltak som man har rom for innenfor vedtatte ramme.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
40,5 mill. kr.		

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:	0,5 mill.	1,5 mill.				
Prosjektfase:	Prosjekt- utvikling	Detalj- planlegging				
Annen finansiering:						

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Holdeplasser fv. 950 Skovgård - Malvik grense
Tiltaksområde:	Kollektivtransport
Vegkategori:	Fv.
Ansvarlig etat:	Trøndelag fylkeskommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<ul style="list-style-type: none"> - Oppgradering av eksisterende holdeplasser - Totalt 14 holdeplasser - Utvidelse av lommer - Endring fra lomme til kantstopp - Oppgradering av universell utforming iht. standard - Sykkelparkering
Formålet med tiltaket:	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikksikkerhet (bedre sikt, f.eks. føre gs-veg bak plattform) - Universell utforming (UU) - Bedre komfort og framkommelighet for buss, spesielt der vi innfører kantstopp. - Bedre linjeføring for buss inn mot plattform, spesielt der lomme utvides. - Sykkelparkering på alle holdeplasser
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	<ul style="list-style-type: none"> - Økt kjørekomfort for busspassasjerer - Sykkelparkering fører til lettere overgang til buss - Bedre framkommelighet for buss - Økt trafikksikkerhet for ventende busspassasjerer og syklister (der gs-veg føres bak plattform) - Bedre framkommelighet for syklister - Lettere å drifte plattform.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	<ul style="list-style-type: none"> - Prosjektutvikling (forprosjekt er utført)
Innspill til prosjektfase:	<ul style="list-style-type: none"> - Detaljering (byggeplan) - Konkurransegrunnlag
Planstatus:	<ul style="list-style-type: none"> - Byggeplan
Mulig utbyggingsperiode:	<ul style="list-style-type: none"> - 2020/2021
Samordning andre tiltak:	<ul style="list-style-type: none"> - Overvik utbygging, gjelder for holdeplasser ved Presthus - Hovedsykkelveg planlegging
Usikkerhet i prosjektet	<ul style="list-style-type: none"> - Grunnforhold (ikke sannsynlig) - Olderdalen ved løsning som omfatter lomme: plattform med gs-veg i bakkant - inngrep i støyvoll - Væresholmen til sentrum: ved valg av fullverdig løsning kommer denne i konflikt med eiendom og dyrket mark (da denne er lite brukt anbefales det ikke å gjøre noe med den)

STYRINGSMÅL**Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging**

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5 mill.	2019	

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:	0,3 mill.	0,8 mill.				
Prosjektfase:	Prosjekt- utvikling	Detalj- planlegging				
Annen finansiering:						

KART/PROSJEKTSKISSE

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk - ny likeretter Gråkallbanen
Tiltaksområde:	Kollektivtransport
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utskifting av Munkvoll likeretterstasjon.
Formålet med tiltaket:	Dagens likeretter er fra 1940-årene og har ikke vært oppgradert på 40 år. Dagens tekniske levetid er forlenget utgått, og det er flere feil og mangler i forhold til dagens lovverk. Tiltaket er nødvendig om det skal opprettholdes elektrisk drift av trikken.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Trikken er et viktig virkemiddel for å få folk til å reise kollektivt, og opplevde høsten 2019 en trafikkvekst på nærmere 20 prosent.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Bygging
Planstatus:	Tiltaket kan gjennomføres i eksisterende bygg.
Mulig utbyggingsperiode:	Kan skiftes ut i 2021 hvis Boreal gjør forberedende arbeid i 2020.
Samordning andre tiltak:	Nye, større vogner og økt frekvens på trikken kan innebære at det bør etableres en tredje likeretter.
Usikkerhet i prosjektet	Dagens anlegg er gammelt og dårlig dokumentert.

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
12 mill.	30.09.2019	Erfaringstall fra Oslo	2019	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		13 mill.				
Prosjektfase:						
Annen finansiering:	Behov utredet i tilstandsrapport trikken med tidligere bevilgning på 1,6 mill. kr.					

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk - ny arbeidsmaskin
Tiltaksområde:	Kollektiv
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Utskifting av arbeidsmaskin fra 70-tallet
Formålet med tiltaket:	Dagens Robetralle fra 70-tallet nærmer seg slutten av levetiden, og oppfyller ikke dagens krav fra arbeidstilsynet til arbeid på sporet. Ny maskin er tenkt brukt både til snøbrøyting og vedlikeholdsarbeid langs sporet. Tiltaket er nødvendig om det skal opprettholdes rasjonell drift og vedlikehold av trikkesporet fremover.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Trikken er et viktig virkemiddel i å få folk til å reise kollektivt, og opplevde høsten 2019 en trafikkvekst på nærmere 20 prosent.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Markedet er kartlagt, da det er svært få leverandører som fremdeles leverer til smalsporet bane (1000 mm).
Innspill til prosjektfase:	Investering (innkjøp)
Mulig utbyggingsperiode:	Leveringstid er 13 mnd.
Samordning andre tiltak:	Ny arbeidsmaskin vil lette arbeidet med andre investeringer som foreslås på trikken.
Usikkerhet i prosjektet	

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
21 mill.	30.9.2019	Prisliste fra leverandør	2019	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		22 mill.				
Prosjektfase:						
Annen finansiering:	Behov utredet i tilstandsrapport trikken med tidligere bevilgning på 1,6 mill. kr.					

KART/PROSJEKTSKISSE



Geismar VMB er en av få maskiner som kan leveres med 1000 mm sporvidde og boggidrift tilpasset de skarpe kurvene på Gråkallbanen.

Maskinen har god plass i førerhus, god plass på lasteplan og med mulighet for påbygg av kran og evt. lift. Kran opp til 8 TM og 160 kW motor tilfredsstillende behovene til Gråkallbanen.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Trikk - nytt spor Bergsligata - Skansen
Tiltaksområde:	Kollektivtransport
Vegkategori:	Kommunal veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Oppgradering av bysporet fra Bergsligata til Skansen over Nordre Ilevollen.
Formålet med tiltaket:	Dagens spor har en tilstand som betegnes som uforsvarlig og må oppgraderes.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket er nødvendig for at drift av trikken skal kunne opprettholdes. Trikken er et viktig virkemiddel i å få folk til å reise kollektivt, og opplevde høsten 2019 en voldsom trafikkvekst på nærmere 20 prosent.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Forprosjekt (Boreal gjennomfører detaljplanlegging i 2020)
Innspill til prosjektfase:	Bygging
Planstatus:	
Mulig utbyggingsperiode:	2021
Samordning andre tiltak:	Gateprosjektet Kongens gate, kommunal del (Nordre Ilevollen) kan gjennomføres som en del av dette prosjektet.
Usikkerhet i prosjektet	Detaljer rundt utforming av stasjonene og krysset ved Ilevollen.

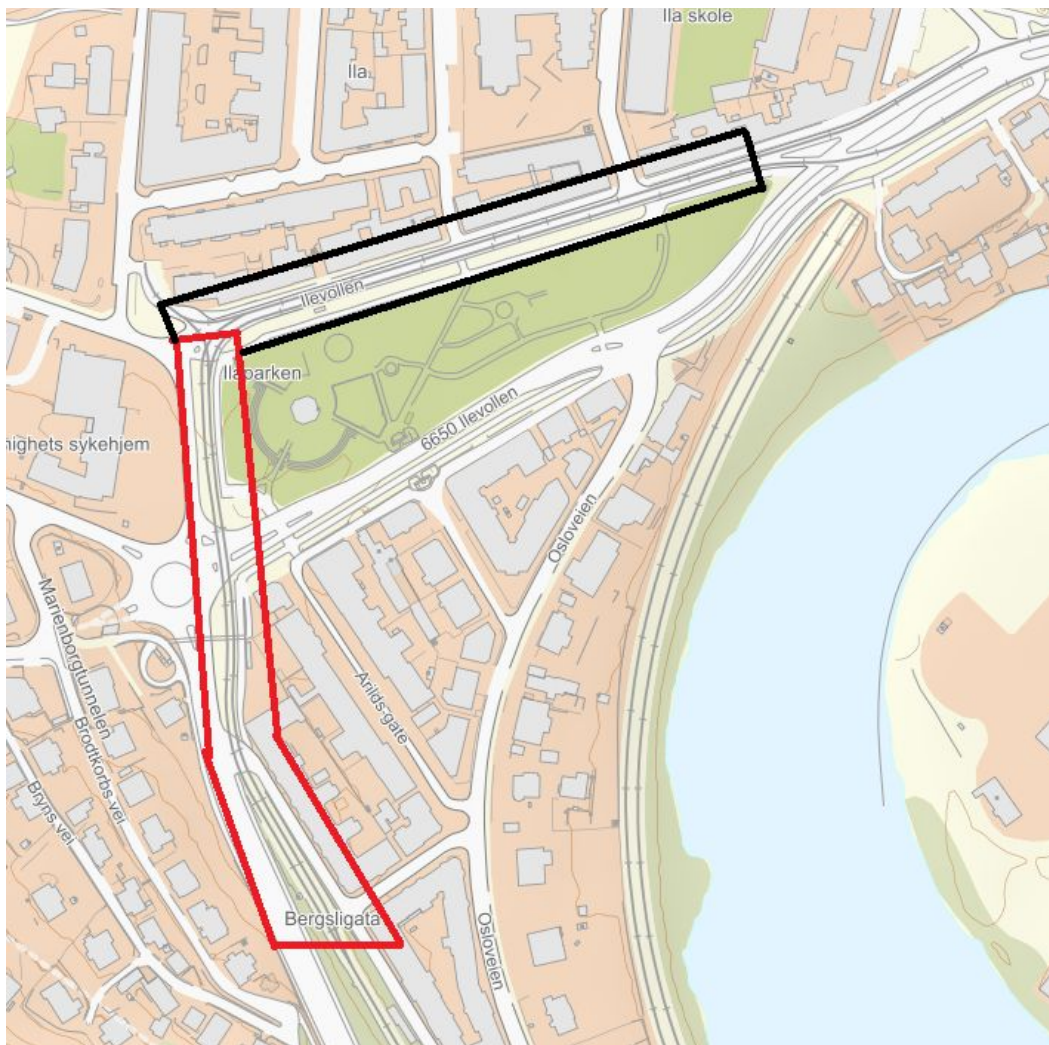
STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
25 mill.	30.9.2019	Erfaringspriser	2019	

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		25 mill.				
Prosjektfase:		Utbygging				
Annen finansiering:	Behov utredet i tilstandsrapport trikken med tidligere bevilgning på 1,6 mill. kr. Gateprosjektet Kongens gate må bidra med omtrent 75 mill. kr dersom det skal gjennomføres.					

KART/PROSJEKTSKISSE



Strekningen i rødt er oppgradering av sporet, mens strekningen i sort er oppgradering av hele gata inkludert sporet.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Jernbaneundergang – planskilt kryssing
Tiltaksområde:	Knutepunkt og stasjoner jernbane
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

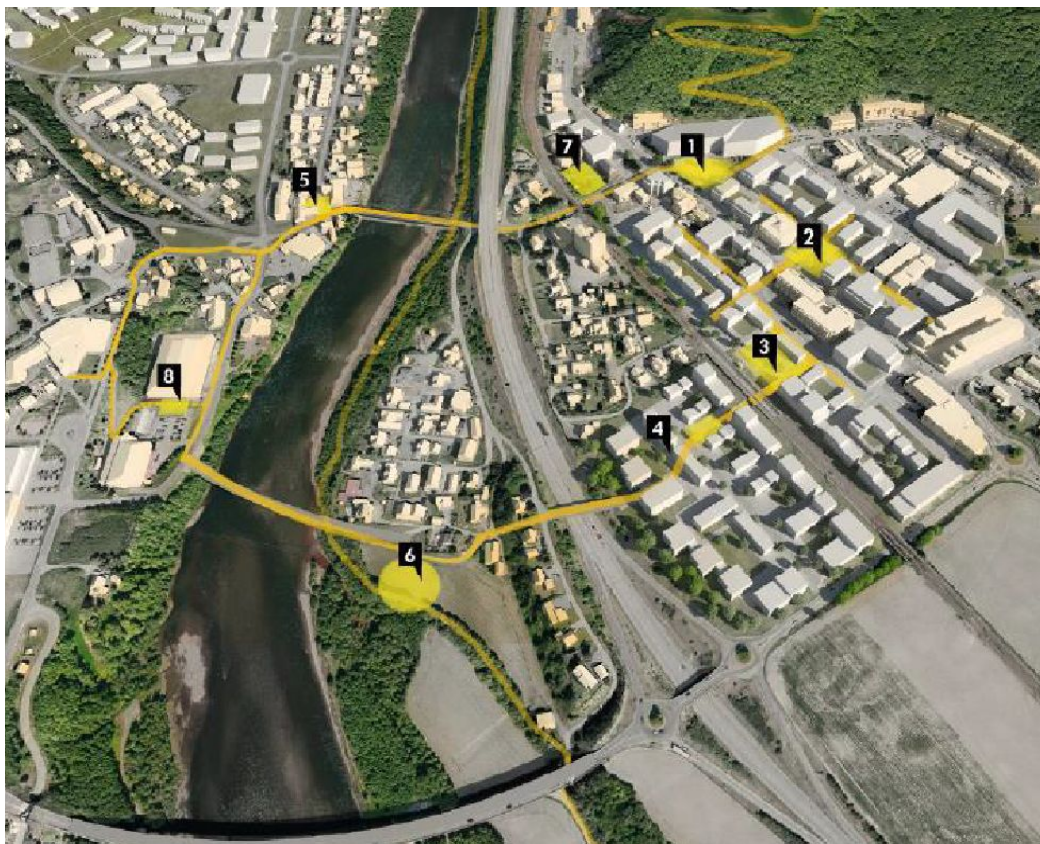
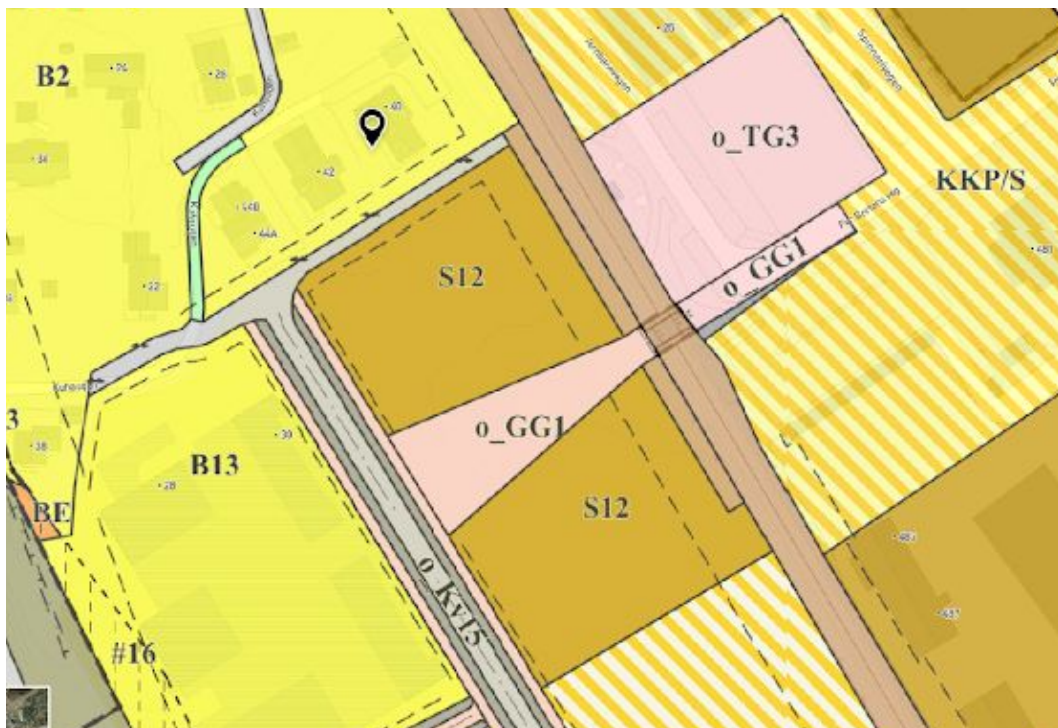
TILTAKSBEKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av jernbaneundergang ved kollektivknutepunktet i sentrum. Planlagt dobbeltspor og perrong på begge sider, totale lengde ca. 18 meter. For å sikre behov og funksjonalitet for alle parter og at det blir en fremtidsrettet undergang, er prosjektert bredde satt til 7,5 meter.
Formålet med tiltaket:	Opprette planskilt forbindelse ved kollektivknutepunktet, slik at dette kan utvikles og fortettes iht. mål om nullvekst.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Utvikle og fortette sentrum ved kollektivknutepunktet, slik at biltrafikken lettere kan reduseres.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert til følgende formål etter plan- og bygningsloven i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum: «Gangveg/gågate».
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2021
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil sammen med opprettelse av dobbeltspor og ny perrong gi en viktig planskilt forbindelse av dagens barriere ved kollektivknutepunktet. Videre vil prosjektet være en naturlig videreføring av gang- og sykkelvegforbindelsen vestover fra kollektivknutepunktet i sentrum.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, kostnader, sikringstiltak i forhold til jernbanesporet.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
17 mill.	2019	

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		4,4 mill.				
Prosjektfase:		Utbygging				
Annen finansiering:	Deler av prosjektet planlegges finansiert med midler fra utbyggingsavtaler.					

KART/PROSJEKTSKISSE



«Ringrute» - grunnkonsept i områdeplan for Melhus sentrum

20. Prosjektbeskrivelser trafiksikkerhet

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Hans Finnes gate - fortau
Tiltaksområde:	Trafiksikkerhet
Vegkategori:	Kommunal veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Fortau på strekningen mellom Persaunvegen og Bakkaunvegen, ca. 680 m. Mer enn halvparten av strekningen får tosidig fortau.
Formålet med tiltaket:	Hans Finnes gate er uten fortau og skillet mellom trafikk og gående er dårlig. Ikke universell utforming per i dag.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Bidrar til bedre trafiksikkerhet gjennom skille av gående og kjørende og bedre tilgjengelighet gjennom universell utforming.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging med erverv
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Byggeplan utarbeidet
Mulig utbyggingsperiode:	2021 - 2022
Samordning andre tiltak:	Prosjekt for utskifting av vann og avløp i samme trasé
Usikkerhet i prosjektet	Ervervsprosessen - usikker framdrift

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
28,1 mill.	2018	2019

KOSTNAD				
Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging				
Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
28,1 mill.	05.03.2018	Anslagsmetoden	2018	+/- 10 %

STYRINGSRAMME

Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging

Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
28,1 mill.	2018	2020

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:	17,1 mill.		11 mill.			
Prosjektfase:			Utbygging			
Annen finansiering:						

KART/PROSJEKTSKISSE



Regulert løsning

21. Prosjektbeskrivelser sykkel

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Vinterdrift av sykkelanlegg - økning
Tiltaksområde:	Sykkel
Vegkategori:	Kommunal veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Følgende fire strekninger planlegges for økt standard vinterdrift fra sesongen 2020/2021 (GsA-standard): <ul style="list-style-type: none"> - Blusuvollsbakken - Vollabakken - Osloveien - Olav Kyrres gate - Kongsvegen - Nyveilia
Formålet med tiltaket:	Bidra til økt andel sykkel også i vinterhalvåret.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Økt andel reiser med sykkel. Bidra til nullvekstmål.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		1 mill.	2,5 mill.	4 mill.	4 mill.	
Prosjektfase:		Drift	Drift	Drift	Drift	
Annen finansiering:						

KART/PROSJEKTSKISSE



Disse fire strekningene planlegges for økt standard vinterdrift

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1ong8RWf6Dar_LD36a3KjbPi8HvuEkIpk&ll=63.39886781272844%2C10.400131779146136&z=13

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang- og sykkelbru over E6
Tiltaksområde:	Sykkel
Vegkategori:	
Ansvarlig etat:	Melhus kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygging av gang- og sykkelbro over E6 i henhold til vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Utbygging skjer sammen med Nye Veier sitt prosjekt med å oppgradere E6 til ny firefelts motorvegstandard. Gangbruen er inntatt i reguleringsplan for ny E6, og viser en gangbru med lengde ca. 75 m og bredde 3,5 m.
Formålet med tiltaket:	Oppgradere sammenhengende gang- og sykkelnett som en indre ringrute i tettstedet. Binde sammen øst og vestsiden av Gaula. Opprette kobling mellom skoleområdet/Gimseområdet og øvrige sentrum. Bedre trafikksikkerheten for gående og syklende som skal til vestsiden.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Målet er at flere reiser kollektivt. Sammen med en videreføring av bru over Gaula, og ny gang- og sykkelveg vestover mot Gimse og Brekkåsen, vil dette være med på å øke tilgjengeligheten til kollektivknutepunktet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Utbygging
Planstatus:	Tiltaket er regulert til følgende formål etter plan- og bygningsloven i vedtatt områdeplan for Melhus sentrum: «Gang- og sykkelveger og fortau».
Mulig utbyggingsperiode:	2020-2021
Samordning andre tiltak:	Prosjektet vil være en naturlig videreføring av gang- og sykkelvegforbindelsen vestover fra kollektivknutepunktet i sentrum.
Usikkerhet i prosjektet	Grunnforhold, kostnader, sikringstiltak i forhold til eksisterende E6.

STYRINGSMÅL		
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging		
Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
25 mill.	2019	2020

KOSTNAD

Kostnadsanslag for prosjektets totale kostnad vurdert under detaljplanlegging

Kostnadsanslag (P50-verdi):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):
32,3 mill.	30.10.2019	Kalkyle etter prosjektering og mengdeberegning.	2019	10 %

STYRINGSRAMME

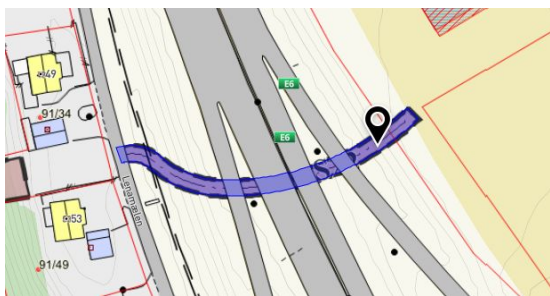
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging

Styringsramme:	Kroneverdi (år):	Vedtatt i årsbudsjett (år):
32,3 mill.	2019	

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:	2,9 mill.	31 mill.				
Prosjektfase:	Detalj-planlegging	Utbygging				
Annen finansiering:	Deler av prosjektet planlegges finansiert også med midler fra utbyggingsavtaler.					

KART/PROSJEKTSKISSE



«Ringrute» - grunnkonsept i områdeplan for Melhus sentrum

22. Prosjektbeskrivelser gange

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang- og sykkelveg Saupstadringen (Kolstadtunet - Metrobusstasjon Casper Lundes veg)
Tiltaksområde:	Gange
Vegkategori:	Kommunal veg
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Gang- og sykkelveg på ca. 150 m + 2 mindre snarvegforbindelser
Formålet med tiltaket:	Sikre et sammenhengende gangtilbud langs øst- og nordsiden av Saupstadringen. I dag må fotgjengerne krysse Saupstadringen to ganger eller gå i vegbanen med ÅDT på 2000. Hastighetsmåling gjort i 2018 viser at 85 % av kjøretøyene holder en fart på 58 km/t mot fartsgrense på 50 km/t (målt ved Torplassen). Det er kun denne strekningen som gjenstår for å få et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Saupstadringen (ensidig). Øvrige manglende tilrettelegging for gående langs Saupstadringen er sikret bygget som rekkefølgekrav til ny Huseby barneskole og ungdomsskole. Oversiktskart (tiltak nr 4): https://kart.trondheim.kommune.no/medvirkningskart/saupstad
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil gjøre det raskere og mer trafikksikkert å nå Casper Lunde metrobusstasjon og andre målpunkt fra boliger i Kolstadtunet og rekkehus på Kolstad søndre og Torplassen (borettslag ved nedlagt holdeplass). Det blir mer attraktivt å bruke buss og gå til lokale målpunkt. Tiltaket bidrar også til en bedre sykkelforbindelse mot den nye Bjørndalsbrua for de som kommer fra nordsiden av Saupstadringen. Saupstad er et området med høy bilandel hvor selve Saupstadringen er en vesentlig barriere for myke trafikanter.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Ferdigstilt forprosjekt
Innspill til prosjektfase:	Byggeplan 2021, bygging 2022
Planstatus:	GS-vegen er ikke regulert, men kan i hovedsak bygges på regulert annen veggrunn. Byplankontoret vurderer at det ikke er behov for ny reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplan er fra 1970, og gir ikke grunnlag for ekspropriasjon. Grunneier Ringvegen borettslag er positive til tiltaket, men bindende avtale om erverv foreligger ikke.
Mulig utbyggingsperiode:	2022
Usikkerhet i prosjektet	Grunneier (borettslag) har uttrykt seg positivt til grunnavståelse

STYRINGSMÅL

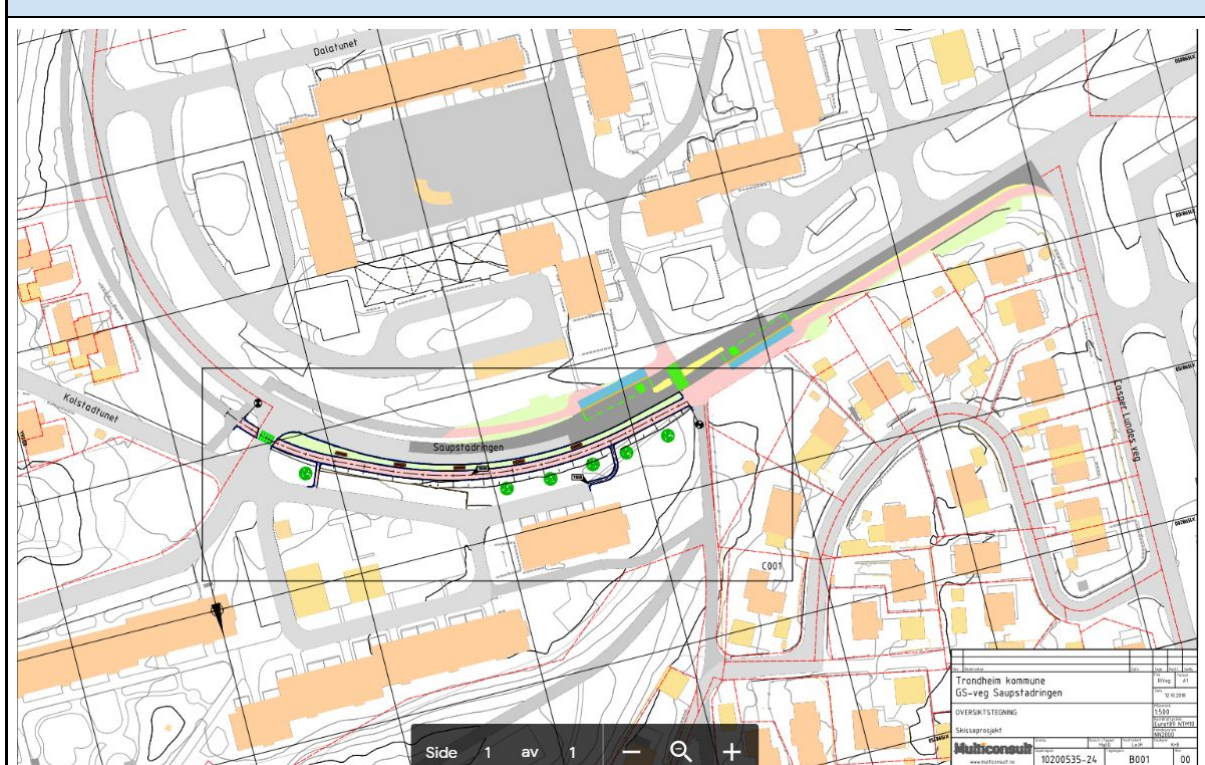
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging

Styringsmål:	Kroneverdi (år):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
7,5 mill.		

FINANSIERINGSBEHOV

	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:		1,5 mill.				
Prosjektfase:		Detalj-planlegging				
Annen finansiering:	Forprosjekt finansiert av områdeløft Saupstad-Kolstad (2018), utført i forlengelsen av prosjektering av nye stasjoner for Metrobuss.					

KART/PROSJEKTSKISSE



Ny gang- og sykkelveg til Metrobusstasjon Casper Lundes veg

23. Prosjektbeskrivelser øvrige innsatsområder

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Mobilitetsrådgivning
Tiltaksområde:	Øvrige innsatsområder
Vegkategori:	Ikke relevant

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	<p>PARK (Parkeringsregulering ved kommunale enheter): Redusere antall parkeringsplasser ved arbeidsplasser i Trondheim kommune. Parkeringsrestriksjoner er det viktigste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet og samtidig redusere klimagassutslipp. Mobilitetsrådgiverne har fått mandat til å utarbeide en strategi for hvordan parkeringsregulering kan innføres ved samtlige enheter i Trondheim kommune. Strategien er planlagt utarbeidet våren 2019. Mobilitetsrådgiverne skal deretter jobbe med innføring av parkeringsregulering ved kommunale enheter. Arbeidet vil trolig pågå ut handlingsprogramperioden.</p> <p>Mobilitetspunkt: I samarbeid med Byplankontoret jobber mobilitetsrådgiverne med et forprosjekt om mobilitetspunkt/mobilitetshub. Mobilitetspunktene vil bidra til at flere kan leve uten privatbil, og slik ha stor effekt på nullvekstmålet. I første omgang er dette et forprosjekt, men det kan bli aktuelt å bidra videre i dette arbeidet.</p> <p>HjemJobbHjem: Tiltaket er en mobilitetsordning rettet mot bedrifter, for å få ned andelen arbeidsreiser. Ordningen inviterer til samarbeid med bedrifter, der bedriftens bidrag er å stramme inn på parkeringsordningen for sine ansatte for å øke sannsynligheten for varig reisevaneendring. Miljøpakkens bidrag er en rekke motiverende tiltak for å senke terskelen for å la bilen stå, deriblant en rimelig kollektivbillett. 5 bedrifter er med i pilotfasen. Ved full drift er planen å gi et tilbud til 50 bedrifter i året.</p> <p>Øvrige kampanjer: Tilrettelegge for at flere kan sykle, gå og reise kollektivt gjennom kampanjer som Europeisk mobilitetsuke, sykkelservice, utlån av sykkelverktøy, kåring av Sykkelvennlig arbeidsplass og aktivitetskampanjer rettet mot skolebarn.</p>
Formålet med tiltaket:	Tilrettelegge for at flest mulig skal kunne reise uten bil.
Tiltakets bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket bidrar ved at man i kombinasjonen av positive tiltak og restriksjoner gir rom for utprøving av nye reiseformer og nye reisevaner.

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2021	2022	2023	2024	Rest bevilg.
Beløp:	44,4	6,2 mill.	6,2 mill.	6,2 mill.	6,2 mill.	
Prosjektfase:	Drift	Drift	Drift	Drift	Drift	
Annen finansiering:						

KART/PROSJEKTSKISSE





Arkivsak-dok. 201911016-1
Saksbehandler Konrad Pütz

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
05.03.2019

Utvalgssaksnr

Avtale om statlig tilskudd til bussdepot

Fylkesrådmannens innstilling:

1. Fylkesutvalget aksepterer statens vilkår for utbetaling av tilskudd på kr. 120 mill. til depot for Metrobuss.
2. Fylkesutvalget forutsetter at tilskuddsbeløpet indekseres i henhold til bymiljøavtalens pkt. 6, «Finansiering».
3. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen spille inn forslag om kr. 20 mill. i tilskudd til depot ved neste rullering av Miljøpakkens handlingsprogram, for å rette opp at staten i avtalen om utbetaling av tilskudd til depot reduserer fylkeskommunens andel av samlet tilskuddsramme til Metrobuss.

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken: Ingen

Andre refererte dokumenter i saken:

- KU-Sak 42/18 Finansiering av bussdepot
- FU-Vedtak 212/18 Orientering om sak til KU ang. finansiering av depottiltak mellompartene i miljøpakken
- HU-Veg 35/18 Investering og igangsettingsbeslutning for ombygging av depot forny rutestruktur fra 03.08.19.
- HU-Veg 1/18 Orienteringssak 1/18. den 11.04.18.
- FT-vedtak 5/18 Depot for ny rutestruktur fra 03.08.19
- FT-vedtak 76/16 Ny rutestruktur
- FT-vedtak 77/16 Mandat til bussanbud
- FT-vedtak 122/16 Strategi etablering av bussdepot.
- FT-vedtak 45/16 Bymiljøavtale Trondheim

Sammendrag

Saken beskriver statens vilkår for utbetaling av statlige tilskudd til bussdepot som er fastsatt i bymiljøavtalen fra 2016. I bymiljøavtalen ble det avtalt at staten skal bidra med kr. 140 mill. til depot av statens kr. 1,4 mrd. i tilskudd til Metrobuss. I forbindelse med avklaring med staten på forutsetningene for utbetaling av tilskuddet til depot har staten redusert sitt bidrag til kr. 120 mill. Denne saken viser statens forutsetninger for utbetaling av tilskuddet. Forutsetningene ble bekreftet av staten i KU i sak 2/19.

Formålet med saken er å få Fylkesutvalgets vurdering av om statens vilkår for utbetaling av tilskudd til depot i bymiljøavtalen skal aksepteres.

Bakgrunn:

Trøndelag fylkeskommune har ansvar å besørge depot for det antall busser det var i Trondheim frem til partene i Miljøpakken gjennom Bymiljøavtalen forpliktet seg til det nasjonale nullvekstmålet i 2016. Det var da ca. 300 busser i Trondheim. Det vil være samme antall busser ved oppstarten av ny rutestruktur i 2019. Behovet for bussdepot vil da løses med at ca. 150 busser i anbudspakke 1 lokaliseres på fylkeskommunens depot på Sandmoen mens ca. 140 busser i anbudspakke 2 lokaliseres på depotet på Sorgenfri som fylkeskommunen leier av Trondheim kommune.

Nullvekstmålet medfører et behov for 2-3% årlig vekst i kollektivtransporten. Dette utgjør 6-10 flere busser årlig. Fra ny rutestruktur innføres i 2019 og til utløpet av Bymiljøavtalen i 2023 må dermed depotkapasiteten økes med 25-50 busser. Bymiljøavtalen er tenkt erstattet av en Byvekstavtale som skal gjelde ut 2029. Dette vil øke behovet med ytterligere 40-60 busser. I Fylkestingets sak 5/18 ble det vist til at AtB forventer at bussbehovet vil øke fra 294 busser i 2019 til 386 busser i 2029.

Gjennom Bymiljøavtalen (2016 – 2023) forpliktet Staten seg til å dekke 50% av det økte depotbehovet som Metrobuss-konseptet innebærer fram til 2024. Veksten etter 2024 vil måtte finansieres gjennom Byvekstavtalen. Miljøpakken må være

ansvarlig for lokal egenandel. Bymiljøavtalen sier at partene er enige om at Miljøpakken skal finansiere «evt. økte omforente driftskostnader» forbundet med oppnåelsen av nullvekstmålet.

Metrobusskonseptet krever en annen struktur på bussparken enn det vi har i dag, i tillegg til dagens busser vil vi få lengre busser og busser med elektrisk drift.

Av det statlige tilskuddet på kr. 1,4 mrd. til Metrobuss i bymiljøavtalen var kr. 140 mill. avsatt til depot. Bymiljøavtalen begrenser formålet med tilskuddet til oppstillingsplasser for buss.

Faktiske opplysninger:

Fylkestinget og Bystyret vedtok i juni 2016 en ny rutestruktur for Trondheim fra 2019, som inkluderte en ambisjon om 100% fossilfritt busstilbud. AtB forholdt seg til denne ambisjonen og føringene i den vedtatte nye rutestrukturen i konkurranseutlysningen for anbudet. Resultatet av anbudskonkurransen var at Trondheim i 2019 får 58 stk. 25 meter lange busser og 35 elektriske busser. De nye bussene setter nye krav til depotene.

I tillegg vil antall busser måtte øke utover 20-tallet for å kunne holde nullvekstmålet. Dette gjør det nødvendig å bygge ut samlet depotkapasitet. Siden Sorgenfri depot kun er et midlertidig depot må første kapasitetsutvidelse skje på Sandmoen. Fylkeskommunen anskaffet i 2016 en naboeiendom til dagens depot for dette formålet.

Før metrobuss kan lanseres 3. august er det nødvendig å bygge ladeinfrastruktur, ny infrastruktur for luft samt å foreta nødvendige tilpasninger av Sorgenfri for 25 meter lange busser. På Sandmoen er det nødvendig å gjøre tilpasninger til 25 meter lange busser samt bygge ut kapasiteten for ytterligere 30 busser. Dette er estimert å koste ca. kr. 120 mill. eks. mva.

Så snart som mulig må fylkeskommunen finne egnet tomt og bygge ut bussdepot i øst som overflateanlegg, tilsvarende Sandmoen. Dette er estimert å koste ca. kr. 240 mill. eks. mva.

Statlig støtte

I bymiljøavtalen har staten forpliktet seg til å bidra med 50% av kostnadene for et nytt depot opp til en andel på 140 mill. kr. Dette er i tråd med gjeldende bymiljøavtale der det står at Staten dekker halvparten av kostnadene til Metrobuss. Statens vegvesen ble i 2018 bedt om å ta utgangspunkt i prosjektkostnader eks. mva når den beregner tilskudd og legge dette til grunn ved innspill om statlige midler til statsbudsjettet for 2019. Fylkesrådmannen er av staten tilsvarende pålagt å beregne statens bidrag eks. mva. Dette pga. at fylkeskommunen i ettertid får refundert mva. for slike investeringer.

Samtidig stilte staten krav om at statens bidrag til bussdepot måtte reduseres fra kr. 140 mill. kr. til kr. 120 mill. kr. for å kunne inngå en avtale om utbetaling. Staten har ikke begrunnet dette. Forholdet er tatt opp i KU, hvor dette ble justert til minimum kr. 120 mill.

Innenfor et samlet tilskudd på kr. 120 mill. aksepterte staten å betale 50% eks. mva. for kostnader til tilpasning av eksisterende depot, tomteanskaffelse og opparbeidelse av oppstillingsplasser på tilleggstomt på Sandmoen samt på Depot Øst.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel

Dette gir følgende bruk av statlige og fylkeskommunale midler til bussdepot:

	Tiltak	Budsjett: eks. mva.	Statens andel	Fylkets andel
1	Tilpasninger på Sorgenfri	26,4 mill.	12	14,4
2	Tilpasninger på Sandmoen	38,8 mill.	17	21,8
3	Tomteanskaffelse Sandmoen	20,5 mill.	9	11,5
4	Økt oppstillingskapasitet på Sandmoen (30 busser)	24,0 mill.	10	14,0
5	Tomteanskaffelse depot øst	50,0 mill.	22	28,0
6	Opparbeidelse av oppstillingsplasser depot øst	120,0 mill.	50	70,0
7	Administrasjonsbygg	40,0 mill.		40,0
8	Vaskehall	16,0 mill.		16,0
9	Servicehall	24,0 mill.		24,0
	Sum kostnader eks. mva.	360,0 mill.	120	240,0
	Mva. (25% foruten tomtekjøp)	90,0 mill.		90,0
	Sum kostnader inkl. mva.	450,0 mill.	120	330,0
	Statens andel av kostnader eks. mva	120,0 mill.		
	Fylkeskommunens andel av kostnader eks. mva	240,0 mill.		

Bidraget betales etterskuddsvis ut i fra reelt forbruk og må inn på det statlige budsjettet året før utbetaling. Det betyr at fylkeskommunen må forskuttere det statlige bidraget. Det medfører at fylkeskommunen ikke vil kunne få utbetalt sine utlegg før år 2020 eller 2021. Alternativt må den statlige støtten dekkes opp av Miljøpakken fram til utbetaling fra staten.

Tabellen overfor ble presentert for Miljøpakkens kontaktutvalg på møtet 17. feb 2019 som konkluderte med følgende vedtak:

«Kontaktutvalget mener at det inntil videre kan benyttes 120 mill kr av statlig investeringstilskudd til bussdepot»

Avsatte midler til depot

Det har i økonomiplanene for fylkeskommunen vært avsatt midler til depot fra 2012, hvor den totale rammen var på 350 mill. kr inkl. statlig støtte på 140 mill kr. Det er tidligere forbrukt deler av den fylkeskommunale bevilgningen til utredninger og kjøp av tilleggs tomt på Sandmoen (Sandmoen II) som vedtatt i FT-sak 122/16.

Gjenstående fylkeskommunal bevilgning for depot før ombygging av dagens bussdepot er 185,429 mill. kr. Rammen for ombygging av dagens depot, samt etablering av Sandmoen II er satt til kr 101 726 817. Det gir en gjenstående totalramme på: ((185,429 mill. kr – 101,727 mill. kr.) + 120 mill. kr = 203 702 mill. kr.

Drøftinger:

Statens endrede tilskuddsforutsetninger i byvekstavtalen mht. fradrag for mva. er foreløpig ikke akseptert av de lokale partene i Miljøpakken og vil måtte avklares endelig i forbindelse med byvekstforhandlingene.

Staten har ikke signalisert at den samlede tilskuddsramme for Metrobuss på kr. 1,4 mrd. vil bli redusert.

Som for bymiljøavtalen for øvrig stiller staten krav om at også tilskuddet til depot skal forstås som eks. mva. Men i motsetning til avtalen for øvrig stilte staten i tillegg krav om en reduksjon i tilskuddsrammen. Fylkesrådmannen mener det er urimelig av staten å redusere tilskuddsbeløp til depot, i forhold til beløpet som var avtalt i bymiljøavtalen. Bymiljøavtalen sier dessuten at alle beløp er i 2016-kr og skal indeksreguleres. Dette skulle tilsagt et beløp i 2019-kr. på nærmere kr. 150 mill. I forhandlingene om betingelsene for utbetaling stiller staten ultimatum om at tilskuddsrammen på kr. 140 mill. i bymiljøavtalen skal reduseres til kr. 120 mill. for å godkjenne en avtale om utbetaling.

Ved at den totale rammen ikke er redusert, medfører statens ultimatum at staten flytter kr. 20 mill. fra fylkeskommunen og over til Miljøpakken. Dette bør de andre lokale partene i Miljøpakken være enige i at er urimelig.

Samtidig er det avgjørende å frigjøre midler for å foreta de nødvendige tilpasningene av Sorgenfri og Sandmoen til bussmateriellet som snart ankommer Trondheim. Dette gjør at fylkeskommunen etter rådmannens syn er låst til å akseptere statens premisser, på tross av at de bryter med både totalbeløpet og forutsetningen om indeksering i bymiljøavtalen.

Fylkesrådmannen anser ikke at det er mulig å oppnå bedre betingelser med staten på administrativt nivå. Fylkesrådmannen mener Trøndelag fylkeskommunen med dette har tre alternativer:

1. Akseptere statens vilkår, evt. med en forståelse for at tilskuddet på kr. 120 mill. indekseres i henhold til bymiljøavtalen.
2. Akseptere statens vilkår inkl. indeksering og forfølge nedtrekket av tilskudd politisk innenfor Miljøpakken.
3. Avvise statens vilkår, forskuttere nødvendige tilpasninger av depotene og forfølge saken politisk overfor staten.

Fylkesrådmannens konklusjon:

Fylkesrådmannen anbefaler at fylkesutvalget aksepterer forutsetningene i dette saksframlegget så depotprosjektet kan videreutvikles basert på forutsetningene om statlig bidrag på kr 120 mill. som redegjort for overfor.

Fylkesrådmannen mener tilskuddsbeløpet er en del av bymiljøavtalen og må derfor anses å skulle indekseres i henhold til bymiljøavtalens bestemmelser.

Fylkesrådmannen mener at urimeligheten i at staten reduserer fylkeskommunens avtalte andel av den samlede tilskuddsrammen i bymiljøavtalen bør rettes opp ved at Miljøpakken avsetter tilsvarende beløp som tilskudd til depot i neste handlingsprogram.

Til: Kontaktutvalget

Fra: Trondheim kommune, Miljøpakken

Forslag til tiltak Nordre Ilevollen og trikkesporet Bergsligate - Skansen

Bakgrunn

I sak 67/18 i bystyret 31.5.2018 og i sak 118/18 i fylkestinget 13.6.2018 "Revidert budsjett Metrobuss" ble det vedtatt at gateprosjektet Kongens gate utvides til å inkludere Nordre Ilevollen og Ila stasjon. Rådmannen ble bedt å komme tilbake til formannskapet med en plan for gjennomføring av gateprosjektet med raskest mulig oppstart. Det ble forutsatt at utvidelsen ikke skal øke totalrammen for gateprosjekt Kongens gate.

Boreal har planlagt oppgradering av trikkesporet ved Nordre Ilevollen. I forslag til handlingsprogram for 2021-2024 ligger det som innspill fra Trondheim kommune utbygging i 2021 til 25 millioner kroner.

Det er utarbeidet en tilstandsrapport fra Rambøll hvor det anbefales utbedring av både trikkeskinner og gata innen 2020.

Kommunen har spilt inn oppgradering av gata og holdeplassen langs denne strekningen, og at dette bør skje samtidig som oppgradering av trikkeskinnene. Valg av utforming her vil ikke legge begrensninger for utforming av gateprosjektet Kongens gate. Det er foreslått satt et styringsmål på 75 millioner kroner for dette tiltaket.

Kommunen anbefaler at både trikkeskinner og gate med metrobusstasjon oppgraderes nå, til en totalsum på 100 millioner kroner. Alternativt kan bare trikkeskinnene oppgraderes.

Beskrivelse av prosjektet

Tiltaket innebærer utbedring av Nordre Ilevollen, samt trikkesporet videre til Bergsligata. Foreslått fremdrift for arbeidet er å få gjennomført et kostnadsanslag på komplett fornying av gata innen juli 2020 og byggestart i 2021.

Det foreslås å utrede følgende frem mot frist for innspill til årsbudsjett:

- Avgrensning i øst mot gateprosjektet Kongens gate og stasjon Skansen
- Avklare utforming og plassering av stasjon Ila. Det skal ses på muligheten for dagens plassering inn mot sentrum ved å bevare trærne.
Stasjonen i retning fra byen må trolig bygges som planlagt av Metrobuss (delt løsning ved Hjorten)
- Koordinering med kortsiktige sykkeltiltak nederst i Byåsveien

- Tilstand på dagens infrastruktur, og hva som kan beholdes (gatelys, fortau, bærelag, osv.)
- Utsjekk med VA om det samtidig bør gjennomføres utskiftninger under bakken.

Det må produseres detaljplaner med tilstrekkelig detaljnivå til å kunne gjennomføre anslag med 10 % usikkerhet.

Boreal har allerede produsert detaljplaner knyttet til utskiftning av selve sporet.

For resten av gata må det undersøkes hva som allerede er produsert av Metrobuss / Gateprosjekt.

Boreal har kommunisert at vegkryssing av trikkesporet ved Bergsli gt. og Ilevollen er ikke detaljert.

Måloppnåelse

Strekningen er tett trafikkert, med mange bussreisende, gående og syklende.

Dagens gate er nedslitt. Dagens trikkespor har gammel utforming og er i tilstandsrapporten beskrevet som uforsvarlig. Gata mangler universell utforming, og holdeplassen er med en enkel, midlertidig standard.

Oppgradering av gata vil bedre komfort, fremkommelighet, og trafiksikkerhet for reisende.

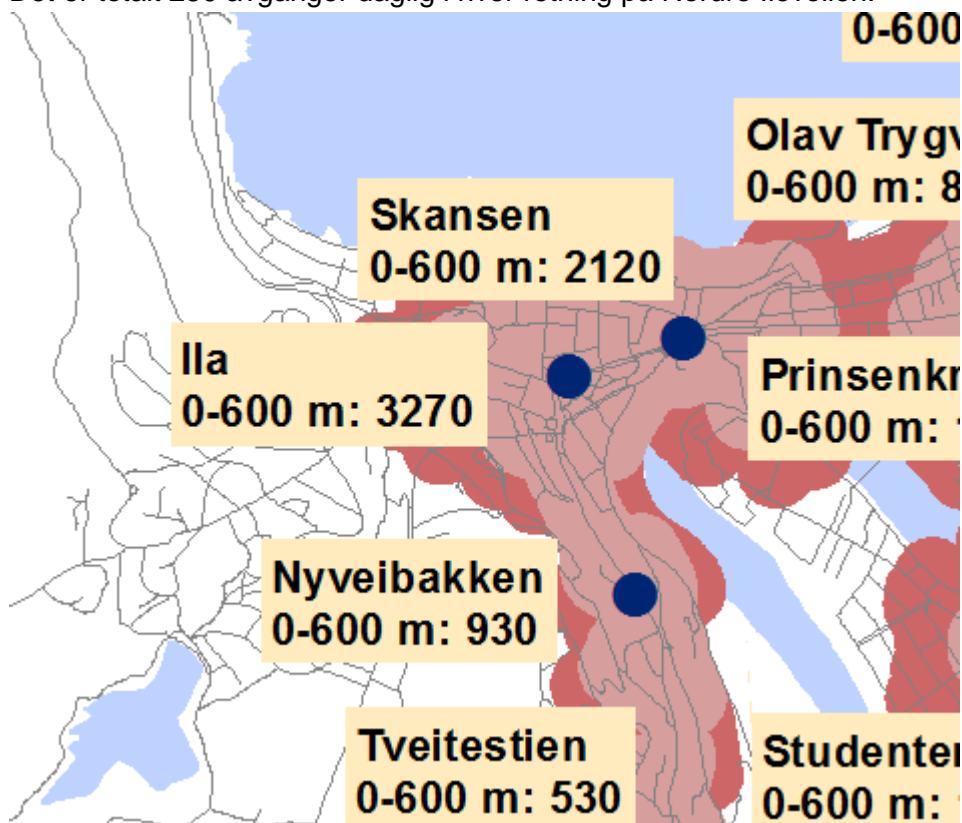
Effekt - antall berørte innenfor stasjonsområdet

ATP-beregninger viser at 3300 personer har Ila stasjon innenfor 600 meter fra bolig eller arbeidsplass. Det er betydelig høyere enn median for metrobuss-stasjoner (de fleste har mellom 1000-3000).

Effekt - kollektivtrafikk

Det var i 2018 totalt 235.000 påstigende passasjerer fra Ila holdeplass.

Det er totalt 250 avganger daglig i hver retning på Nordre Ilevollen.



Utsnitt av ATP-beregning gjennomført av metrobuss-prosjektet

