



Miljøpakken
– bedre by

Årsrapport 2019

Miljøpakken

Vedtatt Kontaktutvalget 05.11.2020

Innhold:

Innledning	2
Måloppnåelse og hovedaktiviteter	3
2.1. Evaluering av måloppnåelse	3
2.2 Hovedaktiviteter i 2019	6
Økonomisk status	7
3.1 Bevilgninger og tildelinger 2019	7
3.2 Regnskap 2019	9
3.3 Likviditet 2019 (2009-2019)	10
Prosjektstatus	12
4.1 Hovedveger	12
4.2 Lokale veger	13
4.3 Gatebrukstiltak	14
4.4 Kollektivtiltak	15
4.4.1 Metrobuss	15
4.4.2 Driftstilskudd til kollektivtrafikken	18
4.4.3 Kollektivtiltak, infrastruktur	19
4.5 Trafikksikkerhetstiltak	22
4.6 Sykkeltiltak	26
4.7 Tiltak mot støy	32
4.8 Gåtiltak	33
4.9 Øvrige innsatsområder	34
Pågående prosjekt med bevilgning før 2020	35

Årsrapport 2019

1. Innledning

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

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

2019 er første år med nye mål. De er ligger til grunn for byvekstavtalen som ble inngått 15.03.2019 mellom staten, Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune for perioden 2019-2029. Avtalen er en videreføring av bymiljøavtalen som ble inngått i 2016 og en utvidelse av avtalens virkeområde med Stjørdal, Malvik og Melhus.

Byvekstavtalen trådte i kraft i juni 2019 og tilførte Trondheimsområdet ca 5. mrd. kroner i perioden 2019-2029. De økte inntektene vil i hovedsak fremkomme ved behandling av fremtidige årsbudsjett og handlingsprogram.

Les mer om Miljøpakken på miljopakken.no

Politisk behandling

[Årsbudsjett 2019](#) er utarbeidet etter innspill fra kommunen, fylkeskommunen og statens vegvesen. Budsjettet ble vedtatt i bystyret 28.02.2019 (sak 18/19), i fylkestinget 27.02.2019 (sak 11/19) og behandlet administrativt i vegvesenet og Jernbaneverket. I behandlingen fikk ordfører og fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett med de øvrige partene i Miljøpakken. Samordning etter lokalpolitiske vedtak av årsbudsjett 2019 ble behandlet i Kontaktutvalget 28.03.2018 (sak 10/19).

2. Måloppnåelse og hovedaktiviteter

2.1. Evaluering av måloppnåelse

Det vises også til egen rapporten [“Evaluering av resultater - Miljøpakken 2019”](#) for utfyllende opplysninger og statistikk som gir en kort sammenfatning av måloppnåelse for 2019. Denne evalueringen er en «mellom-evaluering» inntil partene i Miljøpakken har konkretisert de nye målene med delmål og indikatorer. Dette arbeidet pågår. Det som evalueres er det overordnede 0-vekstmålet og de 9 lokale delmålene.

Gjeldende mål i 2019:

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med Nullvisjonen.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent. Partene har utarbeidet egne lokale delmål for Miljøpakken:

- *Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.*
- *Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.*
- *Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.*
- *Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.*
- *Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.*
- *Mål 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.*
- *Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.*

- *Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.*
- *Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.*

0-vekstmålet

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018, men ikke høyere enn i referanseåret 2016 som er utgangspunktet for bymiljøavtalen. Byindeksen og antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018. Referanseåret for å vurdere utviklingen i forhold til byvekstavtalen er 2019.

Mål 1 CO₂ - Det skal slippes ut mindre CO₂.

Det er ikke grunnlag for å evaluere dette målet nå da tall fra Miljødirektoratet er forsinket.

Mål 2 Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

RVU-tall fra Vegdirektoratet for 2019 viser en liten nedgang i andelen reiser med bil. Andelen kollektivreiser øker med 1 prosentpoeng mens andelen syklist og gående er lik 2018. Over halvparten av reisene er miljøvennlige. Basert på dette kan vi si flere reiser Miljøvennlig, men at veksten i Miljøvennlige reiser ikke er større enn befolkningsveksten.

For Trondheimsområdet er 56 % av reisene med bil, mens 44 % av reisene er miljøvennlige.

På noen områder går utviklingen i riktig retning. Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Trafikkregistreringer viser at det var flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene av gående og syklende i september 2019 enn året før.

Mål 3 Samordnet areal- og transportplanlegging

For å kunne evaluere og rapportere på dette målet, jobber partene med å utvikle en arealindikator for hele avtaleområdet. I påvente av dette arbeidet er det gjort noen kvalitative vurderinger i denne evalueringen.

Med tanke på det gamle fortetningsmålet for Trondheim kommune, har det vært en meget god utvikling i perioden 2008-19. Utvikling samlet for perioden 2008-19:

- 81,1 % av boligene ble bygd innenfor eksisterende tettstedsstruktur
- 56,7 % av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/ tettstedene.

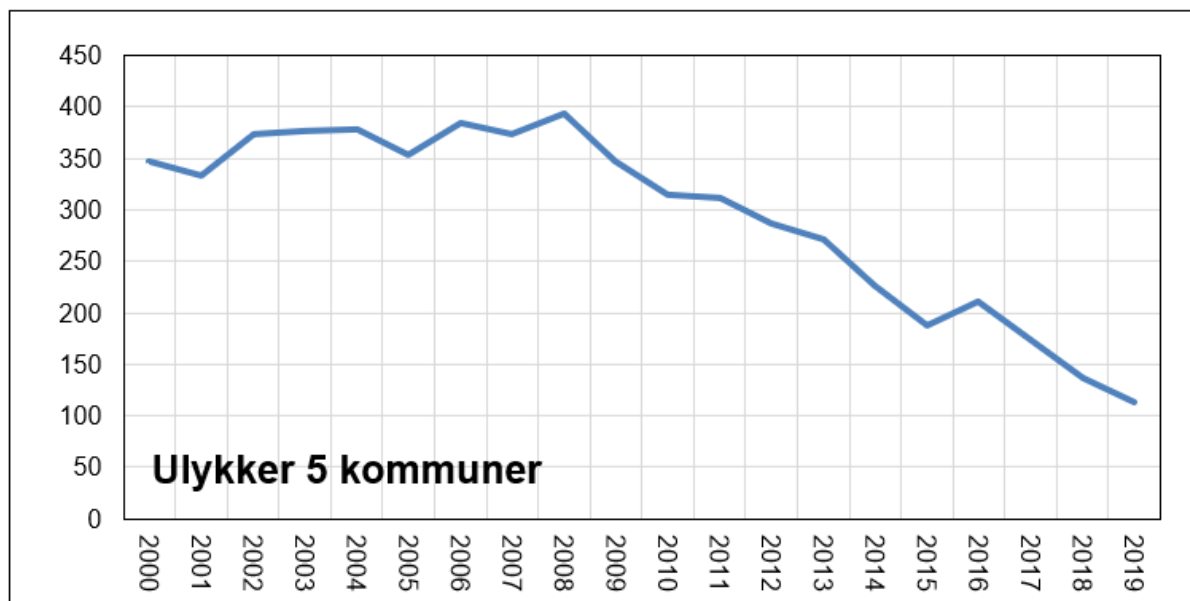
Mål 4 Tilgjengelighet - By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 5 Reduksjon i antall trafikkulykker

Utvikling i antall trafikkulykker i Miljøpakkens avtaleområdet fra 2000 til 2019 (inkludert tall for Klæbu kommune som nå er blitt del av Trondheim kommune) vises i figuren.

Antall ulykker i perioden 2000-2019:



Den generelle utviklingen mht. trafikkulykker går riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Det gjelder også fotgjenger- og sykkelulykker, men ikke like markert som for bil.

Mål 6 Luftkvalitet

I påvente av arbeidet med konkretisering av mål/indikatorer, bruker vi de opplysningene vi har pt. for å si noe om status for hele avtaleområdet. Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet. For Trondheim viser tall fra Miljøenheten at luftkvaliteten i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet. For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensning (jf. Luftkvalitet i Norge). Problemområder kan være langs hovedvegene.

Mål 7 Trafikkestøy – reduksjon

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 8 Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

I påvente av konkretisering av mål/indikatorer har vi gjort noen vurderinger av andelen elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse. Tallene viser at næringstransporten blir mer miljøvennlig. Det blir flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav. I alle kommunene øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 Økt brukertilfredshet

Konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid. Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser hvor det vil være naturlig å innlemme spørsmål som går på brukertilfredshet. Til dette er gjort, velger vi å legge fram noen andre undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet. Det blir Trondheims-tall da vi ikke har tall for de nye kommunene i Miljøpakken.

Norsk trafikantbarometer (2019) viser:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (58 %)
- Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (79 %).
- Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (55 %).

På oppdrag fra Miljøpakken gjennomfører Sentio spørreundersøkelser blant annet om holdninger til bompenger. Sammenligner vi tall fra 2018 med januar 2020 ser vi at det er flere som har en positiv holdning til bompenger, mens færre negative holdning. I spørreundersøkelsen i januar 2020 er det for første gang mer enn halvparten (53 %) i Trondheim som er positive til bompenger, mens 21 % er negative.

2.2 Hovedaktiviteter i 2019

I 2019 var omsetningen i Miljøpakken 1376 mill. kr, dette er på samme nivå som i 2018.

Metrobuss: Aktiviteten i Miljøpakken i 2019 har i hovedsak vært å få på plass infrastrukturen knyttet til ny rutestruktur og nytt bussmateriell i Trondheim som ble satt i funksjon fra august 2019. Dette innebærer etablering av ny infrastruktur som stasjoner, knute- og omstigningspunkt og strekningstiltak (Metrobussprosjektet infrastruktur fase 1) innenfor en samlet ramme på 750 mill. kr. I 2019 ble det ferdigstilt 93 stasjoner, 12 knute- og omstigningspunkt og utført 10 strekningstiltak. I tillegg er det utført annen infrastruktur i tilknytning til Metrobussprosjektet som ivaretar andre trafikkantgrupper.

Det er utført planlegging av gateprosjektene Kongens gate, Innherredsveien, Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate. Framdriften er betydelig forsinket. Planarbeidene i Innherredsveien og Elgeseter gate har pågått siden 2012.

Det er i 2019 utført restarbeid i Høgskoleringen (åpnet desember 2018) og i Jonsvannsveien. I Jonsvannsveien er hovedelementene i utbyggingen ferdig, men hele anlegget kunne ikke tas i bruk som forutsatt før i inneværende år grunnet manglende godkjenning av signalanlegg og skiltplan.

Samlet bidro Metrobussprosjektene til vel 38 % av Miljøpakkens samlede omsetning i 2019.

E6 Jaktøya - Sentervegen: Slutføring og restarbeid i forbindelse med utbygging av firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim (åpnet for trafikk desember 2018). Dette utgjorde vel 13 % av Miljøpakkens omsetning i 2019.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger: I 2019 er det utført forberedende prosjektering, grunnnerverv og tilbudsutlysning for kommende byggeprosjekt. Vel 3,5% av Miljøpakkens samlede omsetning i 2019.

Drift av kollektivtransport: Miljøpakkens tilskudd til drift av kollektivtrafikken utgjorde i 2019 vel 14 % av omsetningen i Miljøpakken.

Programområdetiltak: Flere programområdetiltak ble ferdigstilt i løpet av 2019, blant annet: Sykkelpakke Lade (fv), fv. 707 Spongda/Stormyra - Berg (gang- og sykkelveg), fv. 6658 Utleirvegen (sykkel), fv. 6666 Christian Fredriks gate (sykkel), fv. 902 Østre Rosten - Isdamvegen (kryssutbedring og fremkommelighet myke trafikanter), TMV-odden (sykkel) og Innfartsparkering Være. Samlet bidro ovennevnte prosjekter til 9% av Miljøpakkens omsetning i 2019.

3. Økonomisk status

3.1 Bevilgninger og tildelinger 2019

Miljøpakkens inntekter synliggjøres i to ulike tabeller. Tabell 3.1 viser finansieringsrammen som lå til grunn i vedtatt årsbudsjett. Utgangspunktet er statlige midler tildelt gjennom statsbudsjettet for 2019 og lokal finansiering vedtatt ved politisk behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2019.

Tabell 3.1: Bevilget ramme 2019 (Miljøpakkens årsbudsjett vedtatt)

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Store prosjekt:	350,0	127,5	0,0	6,0	0,0	0,0	483,5
E6 Jaktøyen – Sentervegen	350,0	56,0					406,0
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger		70,0					70,0
Fv. 704 Tanem – Tulluan				6,0			6,0
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra		0,5					0,5
Felleskostnader		1,0					1,0
Programområder:	15,0	671,0	170,0	138,0	27,5	5,0	1026,5
Lokal veg		29,1		23,2			52,3
Gatebrukstiltak		35,4					35,4
Sykkeltiltak	15,0	74,4	10,0	8,9	1,0		109,3
Gåttak		10,5			12,0		22,5
TS-tiltak		78,5		5,5	10,0		94,0
Miljø- og støytak	0,0	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8
Kollektivtiltak	0,0	430,3	148,0	100,4	4,5	5,0	688,2
Drift		44,0	138,0				182,0
Metrobuss		319,1		100,4	4,5	5,0	429,0
Infrastruktur		67,2	10,0				77,2
-Ubenyttet							0,0
Planlegging og grunnnerverv:	0,0	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Planlegging							0,0
Grunnnerverv							0,0
Info og mobilitetsrådgivning			12,0				12,0
Sum	365,0	798,5	170,0	144,0	27,5	5,0	1 510,0

Finansieringsrammen er omtrent 1,5 mrd kr, hvorav 53 % er bompenger, 36 % statlige midler og 11 % lokale midler. Rammen for bruk av bompenger er 799 mill kr. Det er vesentlig

høyere enn bominntekten i 2019 og åpner for bruk av tidligere vedtatt, men hittil udisponerte bompenger.

I tabell 3.2 vises faktisk tildeling av midler i sammenheng med det som ble bevilget i vedtatt årsbudsjett, tabell 3.1. Årsaker til avvik mellom tabell 3.1 og 3.2 er:

- Tildelte inntekter kan avvike fra budsjettforventningene (bl.a. mva-kompensasjon¹)
- Midler avsatt gjennom sekkeposter i statsbudsjettet fordeles administrativt på senere tidspunkt og kan bli fordelt annerledes enn forutsatt, bl.a på grunn av endret framdrift (jf. midler innenfor statlige programområder)
- Behovet for bruk av bompenger endrer seg som følge av endringer i tildeling av andre finansieringskilder

Tabell 3.2: Tildelt ramme 2019

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Sum vedtatt bevilgning (tab. 3.1)	365,0	798,5	170,0	144,0	27,5	5,0	1510,0
Tildeling som avviker fra bevilgning:							
a) Økt mva-komp fra kommunale prosjekt					60,7		60,7
b) Ekstra beløn. midler utbetalt fra staten			77,6				77,6
c) Redusert tildeling av fv-midler og mva-komp				-61,4			-61,4
Sum faktisk tildeling	365,0	798,5	247,6	82,6	88,2	5,0	1586,9

Punkt a): Trondheim kommunens egenandel og estimert mva-kompensasjon lagt til grunn i årsbudsjett 2019 var 27,5 mill. kr. Faktisk tildeling og mva-kompensasjon i 2019 ble 88,2 mill. kr, økningen på 60,7 mill. motsvares av en tilsvarende reduksjon i bruk av bompenger.

Punkt b): Med bakgrunn i inngått byvekstavtale (juni 2019) utbetalte staten i 2019 ekstra belønningsmidler på 77,6 mill. kr.

Punkt c): Fylkeskommunen tildelte i 2019 82,6 mill. kr, hvorav 71,7 mill. kr med bakgrunn i forpliktet egenandel av fylkesvegmidler (ekskl. mva-kompensasjon) i byvekstavtalen og 10,9 mill. kr var estimert mva-kompensasjon. Dette er 61,4 mill. kr lavere enn det som ble anslått i Miljøpakken årsbudsjett som estimert mva-kompensasjon. Den faktiske mva-kompensasjonen på fylkesveg gjenstår å kvalitetssikre, men ligger sannsynligvis ennå høyere enn den estimerte størrelsen i vedtatt årsbudsjett 2019.

I tillegg til det som gjelder året 2019 pågår det oppfølging for å lukke avvik mellom bevilget ramme og tildelt ramme for tidligere år. Sekretariatet har dialog med fylkeskommunen for å avstemme fylkeskommunens forpliktelser og faktisk tildeling av fylkeskommunale midler i perioden 2010-2018, dette inkluderer også en avstemming av estimert og faktisk mva-kompensasjon for perioden 2013-2018.

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

For Staten vegvesen foreligger det en statlig forpliktelse på 7,2 mill. kr fra årsbudsjett 2018 for å oppfylle statsbudsjettet 2018 knyttet til prosjektet E6 Knutepunkt Sluppen.

3.2 Regnskap 2019

Tabell 3.3 viser oversikt over kostnader som er regnskapsført² i 2019, totalt 1 392 mill. kr. Statens vegvesen Region midt er regnskapsførende enhet for Miljøpakken, med unntak av kommunale midler (inkl. mva-kompensasjon) som regnskapsføres av Trondheim kommune og driftstilskuddet til kollektivtransporten som regnskapsføres av Trøndelag fylkeskommune. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekt, også de med bevilgning før 2019. Tallene er inkl. mva.

Tabell 3.3: Regnskap 2019

(tall i mill. kr.)	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylket inkl. mva-komp	Kommune inkl. mva-komp	Investerings- tilskudd	Sum
Store prosjekt:	124,8	126,5	0,0	0,6	0,0	0,0	251,8
E6 Jaktøyen – Sentervegen	149,5	31,1	0,0	0,0	0,0	0,0	180,6
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytning	-27,1	89,4	0,0	0,0	0,0	0,0	62,3
Kommunedelplan E6 Sluppen	2,4	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,4
Fv 704 Tanem – Tulluan	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6
Byåstunnelen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Programområder:	16,4	572,4	272,7	70,1	88,2	120,8	1 140,5
Lokal veg	-0,1	20,5	0,0	0,0	0,4	0,0	20,9
Gatebrukstiltak	-0,5	40,0	0,0	-11,1	0,7	0,0	29,1
Sykkeltiltak	12,3	68,7	34,7	18,1	12,3	0,0	146,2
Gåtiltak	0,0	5,7	16,2	0,0	3,4	0,0	25,3
TS-tiltak	12,5	42,9	0,0	11,4	2,0	0,0	68,7
Miljø- og støyttiltak	0,0	12,5	0,0	-0,7	0,0	0,0	11,8
Kollektivtiltak	-8,8	339,6	206,7	53,4	68,9	120,8	780,7
Drift	0,0	0,0	195,0	0,0	0,0	0,0	195,0
Metrobuss	-11,4	300,9	0,0	27,2	58,9	120,8	496,4
Infrastruktur	2,6	38,7	11,7	26,2	10,0	0,0	89,2
Planlegging og grunnerverv:	0,9	42,4	15,1	-1,0	0,4	0,0	57,8
Planlegging	0,9	42,4	2,0	-1,0	0,3	0,0	44,5
Grunnerverv	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Info og mobilitet	0,0	0,0	13,1	0,0	0,2	0,0	13,3
Sum	141,1	698,8	272,7	70,7	88,2	120,8	1 392,4

Kilde: Regnskapsrapporter Statens vegvesen (statsmidler, bompenger, belønningsmidler, fylkesvegmidler og investeringstilskudd). Regnskapsrapport Trondheim kommune (kommunale midler og tilbakeført kommunal mva-kompensasjon). Rapport fra Trøndelag fylkeskommune på forbruk av belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk.

I tabell 3.3 er kostnadene utgiftsført slik de fremgår i regnskapene ved årets slutt. Belastningene på de ulike bevilgningene kan endres, f. eks. ved at bompenger tilføres fra bomveiselskapet eller at det statlige investeringstilskuddet utbetales, med tilsvarende reduksjon i statlige eller fylkeskommunal bevilgningskode (som har forskuttert kostnaden). Dette vil fremgå i neste årsregnskap, og kan medføre negative tall i årsregnskapene på enkelte bevilgningskilder.

Statens vegvesen region midt foretar utbetalingene av det statlige investeringstilskuddet (kap. 1330, post 63) med bakgrunn kostnader i Metrobussprosjektet. To utbetalinger ble foretatt i desember 2018 på totalt 140 mill. kr. I 2019 er det foretatt 3 utbetalinger, hvorav de

² Statsmidler, bompenger og investeringstilskudd regnskapsføres med bakgrunn i kontantprinsippet. Belønningsmidler, fylkesmidler og kommunale midler regnskapsføres med bakgrunn i anordningsprinsippet.

to første på totalt 121 mill. kr inngår i tabell 3.3. Den siste utbetalingen i 2019 på 67 mill. kr vil inngå i årsregnskapet for 2020.

I 2019 ble det vedtatt økt ramme for drift av kollektivtrafikk i 2019 (PR-sak 164/19, oppfølging av KU-sak ny 22/19) på 20 mill. kr. Hvorav 13 mill. kr regnskapsføres i 2019, og 7 mill. kr tilføres ekstra ved behandlingen av årsbudsjett 2020.

Byvekstavtalen tilførte Miljøpakken ekstra belønningsmidler som ble utbetalt i 2019 (jf. tab. 3.2), det ga rom for å finansiere Miljøpakkens andel til drift av kollektivtrafikken i sin helhet med belønningsmidler (+44 mill. kr), med en tilsvarende reduksjon i bompenger som opprinnelig i vedtatt årsbudsjett (-44 mill. kr).

3.3 Likviditet 2019 (2009-2019)

Miljøpakkens likviditet ved utgangen av 2019 fremgår ved en sammenlikning av årlige tildelinger (midler stilt til rådighet av etatene til Miljøpakken) og faktiske bominntekter, og regnskapsførte kostnader for perioden 2009-2019. Inntektene er på 8 613 mill. kr og kostnadene på 8 056 mill. kr regnet i løpende kroner. Dette gir en restbeholdning av midler ved inngangen til 2020 på 557 mill. kr.

Tabell 3.4: Inntekter 2009-2019

Inntekter (mill. kr, løpende)	2009–2018	2019	Sum 2009–2019	Andel
Komm. midler inkl. mva	282	88	370	4 %
Fylkeskomm. midler inkl. mva	504	83	587	7 %
Netto bompenginntekter	3 540	598	4 138	48 %
Statlige rv-midler	1 071	365	1 436	17 %
Belønningsmidler	1 481	248	1 729	20 %
Investeringsstilskudd	317	5	322	4 %
Andre inntekter	33	0	33	0 %
Sum	7 227	1 386	8 613	100 %

I perioden har vel halvpartene av inntektene kommet fra bompengesystemet, vel 40% fra statlige bevilgninger, og vel 10% fra kommunale- og fylkeskommunale midler.

Tabell 3.5: Kostnader 2009-2019

Kostnader (mill. kr, løpende)	2009–2018	2019	Sum 2009–2019	Andel
Kommunal midler inkl. mva	282	88	370	5 %
Fylkesveimidler inkl. mva	383	71	454	6 %
Bompenger opptrekk	3 331	699	4 029	50 %
Statlige rv-midler	1 058	141	1 199	15 %
Belønningsmidler	1 437	273	1 710	21 %
Investeringsstilskudd	140	121	261	3 %
Andre inntekter	33	0	33	0 %
Sum	6 664	1 392	8 056	100 %

Kostnadssiden i Miljøpakken er en sammenstilling av etatsvise regnskap slik de foreligger ved utgangen av det enkelte år. Enkeltvise prosjektrengnskap følges opp jevnlig med rapportering både etatsvis og via Miljøpakkens styringssystem.

Tabell 3.6: Utgående saldo 2019

	2009–2018	Endring 2019	Utgående saldo 2019	Andel
Kommunal midler inkl mva	0	0	0	0 %
Fylkesveimidler inkl mva	120	12	132	24 %
Bompenger	209	-101	108	19 %
Statlige rv-midler	13	224	237	43 %
Belønningsmidler	44	-25	19	3 %
Investeringsstilskudd	177	-116	61	11 %
Andre inntekter	0	0	0	0 %
Sum Miljøpakken	564	-6	557	100 %

Utgående saldo 2019 viser at Miljøpakkens likviditet ved utgangen av 2019 er på 557 mill. kr, og er på samme nivå som ved utgangen av 2018.

Tildeling av kommunale midler inkluderer tilbakeføring av kommunal mva-kompensasjon til Miljøpakken. I kommunens regnskap balanserer inntektssiden og kostnadssiden hvert år slik at utgående saldo er null.

Tildeling av fylkeskommunale midler inkluderer et estimat på fylkeskommunal mva-kompensasjon til Miljøpakken. Det pågår et arbeid mellom Miljøpakkens sekretariat og fylkeskommunen med å avstemme faktisk mva-kompensasjon fra 2013 og frem til i dag. Sekretariatet har utformet et notat med grunnlag for arbeidet og bedt fylkeskommunen kvalitetssikre dette. Fra og med 2020 er det etablert et system hvor fylkeskommunen følger samme praksis som for kommunen.

Utgående saldo av bompenger er 108 mill. kr, mens bomveiselskapets likviditet er 21,8. mill. kr. Avviket fremkommer som følge av ulik periodisering³, samt andre krav til regnskapsføring som bomveiselskapet er underlagt. Bomveiselskapets likviditet er utgangspunktet for når lånebehov inntreffer, pr. 2019 er det ikke foretatt låneopptak av bompenger.

Statlige rv-midler viser et mindreforbruk på 237 mill. kr. Vel 180 mill. kr av økningen er knyttet E6 Jaktøyen - Sentervegen. Dette er både et periodiseringsavvik mellom inntekter og kostnader, og varig mindreforbruk. I tillegg er i overkant av 40 mill. kr knyttet til varig mindreforbruk på avsluttede programområdetiltak, resterende mindreforbruk er knyttet til periodiseringsavvik.

Når det gjelder belønningsmidler utbetales dette årlig som et tilskudd til fylkeskommunen. I Årsrapport 2019 med regnskap og årsberetning for Trøndelag fylkeskommune (fylkestingsak 37/20), fremgår at avsatte belønningsmidler pr 31.12.2019 er 90,5 mill. kr. Med forutsetning

³ I Miljøpakken benyttes netto bominntekt (fra kontantstrømpstillingen i Vegamots årsrapport 2019 (bomveiselskapet)). Det er denne bominntekten som genereres fra bompasseringer innen et gitt år. Det er et periodiseringsavvik fra en passering blir registrert til den blir betalt og disponibel for bomveiselskapet.

om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikken og biogass er i henhold til bevilgede beløp i Miljøpakkens årsbudsjett viser tabell 3.6 viser en utgående saldo av belønningsmidler på 19 mill. kr. Det pågår arbeid mellom sekretariatet og fylkeskommunen med å avstemme forbruket av belønningsmidler 2009-2019. Det forutsettes at det snart kommer på plass en rapporteringsrutine for driftstilskuddet til kollektivtransport, tilsvarende andre tiltak i Miljøpakken.

Investeringstilskuddet utbetales fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, utgående saldo 2019 er 61 mill. kr. I desember 2019 ble det foretatt en utbetaling av 67 mill. kr, men dette vil først fremkomme i sammenstillingen av årsregnskapene for 2020. Finansieringen av utbetalingen på 67 mill. kr er med bakgrunn i utgående saldo 2019 og bevilgning i 2020.

4. Prosjektstatus

Dette kapittelet beskriver kort aktiviteten i Miljøpakken 2019 på prosjektnivå⁴ og status knyttet til fremdrift og økonomi. Gjennomgangen er basert på rapportering fra etatene, samt annen tilgjengelig informasjon. Økonomisk status⁵ på prosjektnivå er oppgitt i tabeller, alle tall er oppgitt i løpende millioner kroner.

4.1 Hovedveger

E6 Trondheim-Melhus, delstrekning Jaktøya-Sentervegen

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

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Stortinget vedtok 13. juni 2019 (Prop. 110 S (2018-2019)) oppstart av prosjektet. I 2019 er det utført forberedende planer, grunnnerverv og tilbudsutlysning. Det er lagt opp til anleggsstart i 2020, og prosjektet er ventet åpnet for trafikk 2022-2023.

Knutepunkt E6 Sluppen, kommunedelplan

Miljøpakken har bidratt i finansiering av kommunedelplanen for Sluppen som er utarbeidet av Trondheim kommune i samarbeid med Statens vegvesen. Trøndelag fylkeskommune, grunneiere i området og andre statlige og regionale instanser har bidratt i prosessen. Planen ble lagt frem for politisk behandling i februar 2020, deler av planen ble vedtatt, mens øvrige deler ble sendt tilbake for bearbeiding.

⁴ Gruppering av tiltak under tiltaksområder i kapittel 4 avviker noe fra tabell 3.3: Regnskap 2019, hovedsakelig på grunn av budsjett tekniske årsaker.

⁵ Grunnlaget er regnskapsrapporter fra Statens vegvesen, regnskap fra Trondheim kommune for forbruk av kommunale midler og mva-kompensasjon. Det er et periodiseringsavvik fra kostnader blir belastet i kommunen til de blir regnskapsført i Statens vegvesen. Rapportering fra Trøndelag fylkeskommune på bruk av belønningsmidler til drift av kollektivtransport.

Fv. 704 Tanem - Tulluan

Ny vegtrasé på fv. 704 fra Røddekrysset til Tanem ble offisielt åpnet 7. desember 2018 (ikke del av Miljøpakken). I regi av Miljøpakken planlegges utbygging av ny veg videre på strekningen Tanem - Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Arbeidet med detaljregulering startet i 2018, og den 6. juni 2019 ble detaljregulering vedtatt i Klæbu kommune. Det pågår detaljplanlegging hvor byggeplan med tilhørende kostnadsanslag utarbeides. Det skisseres en mulig oppstart for utbygging i 2021.

Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra

Økt kapasitet for biltrafikk på rv. 706 mellom Ila og Strindheimtunnelen kan begrense unødvendig gjennomgangstrafikk i Midtbyen. Langs rv. 706 på Brattøra er det kapasitetsproblemer i rush og lite rom for mer trafikk. I årsbudsjetten 2019 ble det vedtatt å starte et forprosjekt hvor man ser på alternativ(e) løsning(er) til dagens gangkryssing ved Tollboden.

Klett

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 (KU-sak ny 25/19) 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»

Tabell 4.1: Hovedveg - økonomisk status pr 31.12.2019

Hovedveg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
E6 Jaktøya – Sentervegen	2 321,0	2 181,4	139,6	180,6
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	135,6	136,6	-1,0	62,3
Fv 704 Tanem – Tulluan	13,0	5,4	7,6	0,6
Kommunedelplan E6 Sluppen ^{a)}	15,0	11,5	3,5	8,4
Rv 706 Økt kapasitet Brattøra	0,5	0,0	0,5	0,1
Sum hovedveg	2 485,1	2 335,0	150,1	251,9

a) Det er før 2020 bevilget totalt 15 mill. kr til Knutepunkt E6 Sluppen, hvorav 2 mill. kr i 2017 og 13 mill. kr i 2018. Av den totale bevilgningen i 2018 utgjør riksvegmidler 10 mill. (iht. statsbudsjett) og bompenger 3 mill. Det er imidlertid stilt kun 1,1 mill. kr til disposisjon i statsmidler i 2018 og 1,7 mill. kr i 2019. Det foreligger derfor en statlige forpliktelsen på 7,2 mill. kr fra årsbudsjett 2018 for å oppfylle statsbudsjett 2018.

4.2 Lokale veger

Fv. 707 Brå bru

Bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. I 2015 gjennomførte Statens vegvesen et forprosjekt som vurderte ulike strategier for bekkekryssing. Programrådet vedtok i PR-sak 30/17 at det settes av planleggingsmidler til utbedring av Brå bru. Bygging av ny, sikker og bredere bru, og utretting av krappe kurver vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på stedet. I tillegg planlegges brua med gang- og sykkelveg, samt gang-

og sykkelveg innenfor planområdet på hver side av brua.

Reguleringsplan ble vedtatt i bystyret 31. januar 2019 (sak 10/19). Fylkeskommunen arbeider med utarbeidelse av byggeplan med tilhørende kostnadsanslag.

Johan Tillers veg, del 1

Johan Tillers veg del 1 ble offisielt åpnet 16. oktober 2018. Noe restarbeid har pågått i 2019.

Johan Tillers veg, del 2

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

Forprosjektet skal legge frem alternative løsninger med kostnadsvurderinger og konsekvenser. Behov for videre planlegging/reguleringsavklaring må avklares. Prosjektet ble påbegynt høsten 2018 og pågår fortsatt.

Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring

I forbindelse med behandling av reguleringsplan for tiltaket med ny rundkjøring på Tonstad, ble det forutsatt at planen videreføres slik at Øvre Sjetnhaugan kan føres inn i rundkjøringen mellom Østre Rosten, Gamle Okstadbakken og Ytre Ringveg. Det er gjennomført kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøringa, men det er ikke prioritert å sette av midler til utbygging ennå.

Tabell 4.2: Lokal veg - økonomisk status pr 31.12.2019

Lokal veg	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fv 707 Brå bru	22,5	2,9	19,6	1,2
Johan Tillers veg, del 1	210,9	207,3	3,6	3,5
Johan Tillers veg, del 2	1,0	0,5	0,5	0,5
Øvre Sjetnhaugan, kobling rundkjøring Tonstad	0,2	0,0	0,2	0,0
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	1,0	0,0	1,0	0,0
Sum lokal veg	235,6	210,7	24,9	5,1

4.3 Gatebrukstiltak

Prøveprosjekt Innherredsveien

Bakgrunnen for prøveprosjektet var endrede trafikkforhold i området etter åpningen av Strindheimtunnelen (2014) som gir nye muligheter for utvikling av Innherredsveien.

En evaluering av prøveprosjektet ble behandlet i formannskapet (sak 74/18) og fylkesutvalget (sak 91/18). Det ble vedtatt at permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomført systemløsning i prøveprosjektet. I tillegg ivaretas sykkel slik at de syklende får et trygt og lett forståelig tilbud gjennom alle kryss. I 2019 er det foretatt enkle forbedringer knyttet til trafiksikkerhet.

Prøveprosjekt Olav Tryggvasons gate

Prøveprosjektet for etablering av miljøgate ble påbegynt i juli 2018. Hensikten var å prøve ut tiltak, registrere konsekvenser og evaluere, slik at man får kunnskap til planlegging og bygging av permanent miljøgate.

Orientering om status for prøveprosjektet er løpende presentert for formannskap og fylkesutvalg. Prøveprosjektet ble evaluert våren 2019. Dette ble behandlet 9. april 2019 i formannskapet (sak 56/19) og fylkesutvalget (sak 89/19), hvor det ble vedtatt å forlenge prøveprosjekt med enkelte endringer. Ytterligere endringer i prøveprosjektet ble vedtatt i møte 14. januar 2020 i både formannskapet (sak 9/20) og fylkesutvalget (sak 13/20).

Torvet, delbidrag

Delfinansiering av midler til oppgradering av Torvet ble utbetalt i 2019.

Tabell 4.3: Gatebrukstiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Gatebrukstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Innherredsveien, prøveprosjekt	7,0	8,7	-1,7	1,0
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	12,0	16,4	-4,4	3,5
Torvet (delbidrag)	40,0	40,0	0,0	40,0
Sum gatebrukstiltak	59,0	65,0	-6,0	44,5

4.4 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak i Miljøpakken deles i 3 ulike deler, Metrobuss, drift av kollektivtrafikk og infrastrukturtiltak kollektiv.

4.4.1 Metrobuss

Pr i dag deles metrobussprosjektet inn i 3 deler, infrastrukturprosjektet fase 1, gateprosjektene i kollektivbuen og gateprosjektene utenfor kollektivbuen.

Infrastrukturprosjektet fase 1

Metrobuss er en av hovedsatsningene i bymiljøavtalen inngått i februar 2016. Innføring av ny rutestruktur fra august 2019 krevde en rekke infrastrukturtiltak. Prosjektet har omfattet nødvendig tiltak langs de tre metrobusslinjene, herunder infrastruktur knyttet til holdeplasser, strekninger og knute-/ og omstigningspunkt.

Hovedelementene i prosjektet ble ferdig til innføringen av ny rutestruktur i august 2019, men noe byggeaktivitet fortsetter inn i 2020. Prosjektet har en ramme på 750 mill. kr. Dette inkluderer administrasjon, planlegging, saksbehandling fra offentlige etater og byggekostnader for infrastruktur. Oppgavene er fordelt mellom en byggherreorganisasjon i Trondheim kommune og en i Statens vegvesen. Disse rapporterer om akseptabel fremdrift og kontroll.

Tabell 4.4: Nøkkeltall for hva som er bygd i prosjektet

	2018	2019	2020	Sum
Stasjoner, enkeltstasjoner	52	93	1	146
Knutepunkt	2	12	0	14
Strekningstiltak (stk)		10		10
Ant. meter kollektivfelt*	0	2600	0	2600

** Ant. meter kollektivfelt 2600 meter hvor 600 meter er ny veg og 2000 meter er omdisponert bilfelt.*



Foto: Viser en 24 meter lang dobbel leddet Metrobuss som passerer gjennom Prinsenkrysset

Gateprosjektene innenfor kollektivbuen

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

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

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

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.

Innherredsveien skal bygges om til en miljøgate med god fremkommelighet for buss og løsninger som fremmer gange og sykling. Det er arbeidet med å utarbeide plangrunnlag for strekningen Bakke bru til Stadsingeniør Dahls gate.

Strekningen er delt inn i 2 delstrekninger:

1. Innherredsveien øst, strekning Bassengbakken - Saxenborg allé.
2. Innherredsveien vest, strekning Bakkegata - Bassengbakken.

Utbyggingen av Innherredsveiens østre del er politisk vedtatt i henholdsvis formannskapet (møte 2. april 2020, sak 100/20) og fylkesutvalget (møte 31.03.2020, sak 103/20). Den er kostnadsberegnet til 332 mill. kr. Tidligste byggestart er senhøsten 2020. Ved behandlingen ble det bedt om at forslag til tiltak for strekningen mellom Bakke bru og Bassengbakken blir behandlet etter at gatebrukstiltak for Midtbyen er vedtatt.

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

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

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

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.

Tabell 4.5: Gateprosjektene innenfor kollektivbuen - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Kongens gate (2018–2019)	18,0	13,2	4,8	10,8
Innherredsveien (2018–2019)	21,6	17,3	4,3	14,8
Elgeseter gate (2018–2019)	28,0	19,2	8,8	15,5
Olav Tryggvasons gate (2018–2019)	17,4	7,5	9,9	6,9
Sum gateprosjekt i kollektivbuen	85,0	57,2	27,8	48,0

Gateprosjektene utenfor kollektivbuen

Prosjektene Dybdahls veg, Jonsvannsveien og Høgskoleringen inngår i Bymiljøavtalen, men ble igangsatt før denne ble inngått. Kun arbeid utført i 2016 og senere er kvalifisert for statlig investeringsstilskudd (til infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken). Resterende finansiering, samt de delene av tiltakene som ikke følger av ombygging av kollektiv infrastruktur (f.eks sykkeltiltak), er finansiert med andre midler i Miljøpakken.

Dybdahls veg ble ferdigstilt i 2017 og Høgskoleringen ble ferdigstilt i desember 2018 (noe restarbeid er utført i 2019).

Jonsvannsveien: Prosjektet består av bygging av kollektivfelt (900 meter) fra Dybdahls veg til Omkjøringsvegen (over Moholtsletta, i tillegg til sykkelveg med fortau, støyskjerming og nytt signalregulert kryss ved Frode Rinnans veg. Hovedelementene i prosjektet var klar til innføringen av ny rutestruktur i august 2019. På grunn av uenighet om tekniske løsninger for trafiksikkerhet og fremkommelighet ble åpningen utsatt til mars 2020.

Tabell 4.6: Gateprosjektene utenfor kollektivbuen - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Dybdahls veg, Metrobuss	48,0	48,0	0,0	0,0
Dybdahls veg, andre MP-bevilgninger	78,2	71,4	6,8	0,9
Sum Dybdahls veg	126,2	119,4	6,8	0,9
Jonsvannsveien, Metrobuss	116,1	104,6	11,5	19,7
Jonsvannsveien, andre MP-bevilgninger	20,4	18,0	2,4	3,5
Sum Jonsvannsveien	136,5	122,6	13,9	23,2
Høgskoleringen, Metrobuss	71,8	69,4	2,4	8,9
Høgskoleringen, andre MP-bevilgninger	40,2	29,7	10,5	3,8
Sum Høgskoleringen	112,0	99,1	12,9	12,7
Sum	374,7	341,0	33,7	36,8

4.4.2 Driftstilskudd til kollektivtrafikken**Driftstilskudd til kollektivtrafikken**

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

bussmateriell. I tillegg finansierer Trøndelag fylkeskommune drift av kollektivtransporten med egne midler utenom Miljøpakken, dette skjer i henhold til avtalt nivå.

Tilskuddet fra Miljøpakken var i 2019 195 mill. kr og var finansiert med belønningsmidler. I tillegg ble det vedtatt å øke rammen med ytterligere 7 mill. kr som finansieres med en forskuttering av årsbudsjett 2020.

Miljøpakken har adgang til å benytte både belønningsmidler og bompenger til dette formålet. Pr i dag er det kun benyttet belønningsmidler for å kunne ha tilstrekkelig beholdning av bompenger til å finansieres lokal egenandel for å få statlig investeringstilskudd til Metrobuss.

I forbindelse med Mobilitetsuka 2019 ga Miljøpakken et tilskudd på 1,5 mill. kr til gratis buss og trikk i Trondheim lørdag 17. september.

4.4.3 Kollektivtiltak, infrastruktur

Signalprioritering

Løpende prosjekt med årlige budsjettvedtak. Det er satt av midler til signalprioritering for å gi bedre fremkommelighet gjennom lyskryssene i byen. I 2019 er det skiftet ut flere styreskap til signalanlegg i den planlagte metrobusstraséen. Flere av styreskapene er gamle og ikke i stand til å motta melding om at bussen er på veg. Prosjektet utføres løpende innenfor årlige finansieringsrammer.

Innfartsparkering Være

Vedtatt i årsbudsjett 2016. Hensikten med tiltaket er å tilby parkering for arbeidspendlere til og fra Trondheim og Malvik. Tiltaket omfatter 72 parkeringsplasser for bil. I tillegg blir bussholdeplassene oppgradert til universell utforming, sykkelparkering etablert og det blir omlegging av gang- og sykkelvegen. Plasseringen er valgt med bakgrunn i at det her er god kollektivdekning og at innfartsparkeringen vil ligge rett utenfor bomstasjonen på Være. Prosjektet ble ferdigstilt høsten 2019. [Lenke "72 gratis p-plasser"](#).

Innfartsparkering, planlegge/behovsvurdere

Vedtatt i årsbudsjett 2018. Innfartsparkering utgjør en viktig del av kollektivtilbudet, særlig i Trondheims nabokommuner, men det er også enkelte prosjekt internt i Trondheim. Gjennom høringsprosessen for Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 kom det frem en rekke innspill til nye mulig prosjekt. Disse må behovsvurderes og prioriteres innenfor Miljøpakkens rammer. I 2018 er det satt av 1 mill. kr til arbeidet, pr i dag foreligger det ikke noe resultat.

Innfartsparkering Buvika

Vedtatt i årsbudsjett 2017. Skaun kommune har etterspurt innfartsparkering for pendling til og fra Trondheim med kollektivtilbudet langs E39. Det pågår reguleringsarbeid med sikte på å opprette innfartsparkering i Buvika. Tiltaket er satt på vent grunnet uenighet med kommunen om plassering.

Trafikkavvikling Heimdal sentrum

Utredning av forslag til forbedringstiltak for å oppnå en mer effektiv avvikling av kollektivtrafikken i Heimdal sentrum. Forprosjektet er gjennomført og ble lagt frem for Programrådet.

Gjenbruk av leskur langs fylkesvei

I forbindelse med ny kontrakt for reklamefinansierte leskur i Trondheim kommune skiftes dagens leskur ut og erstattes med nye. Statens vegvesen har fått tilbud om å kjøpe leskur til gjenbruk. Det er gjort en kartlegging av behovet for utbytting av leskur langs pendlerrutene i Skaun, Melhus, Klæbu og Malvik. En utbytting av leskur langs pendlerrutene vil være til fordel for de kollektivreisende og deres opplevelse av reisen. Tiltaket er finansiert med 1,2 mill. kr av belønningsmidlene (omdisponering), påbegynt i 2018 og vil fortsette videre i 2020.

Fv. 6664/6652/6680/6602 fremkommelighetspakke utenom metrobuss

I Miljøpakkens årsbudsjett 2019 ble det vedtatt å gi et tilskudd på 20 mill. kr til fremkommelighetstiltak på fylkesvei utenom metrobuss. Hensikten med tiltakene var å få på plass nødvendig infrastruktur til innføringen av ny rutestruktur i august 2019. Ulike fremkommelighetstiltak er gjennomført på utvalgte steder: Østre Berg, Pirbadet, Ranheim skole, Torgardsvegen, Munkvoll og Brekkåsen.

Fv. 35 Fosslia, holdeplasser, Stjørdal kommune

Prosjektutvikling, klargjøre behov for oppgraderingstiltak på tre holdeplasser langs fv. 35. De aktuelle holdeplassene på denne strekningen skal betjene pendlerrute 301 Stjørdal - Trondheim. Forprosjektet ble påbegynt høsten 2018 og ferdig mars 2019. Dette ga grunnlag for neste prosjektfase, detaljplanlegging er vedtatt i Miljøpakkens årsbudsjett 2020.

Stiklestadveien, kollektivfelt

Det lagt til rette for en fremtidig kollektivtrasé i Stiklestadveien, utført i forbindelse med gjennomføringen av sykkelpakke Lade.

Fv. 950 Malvikvegen, holdeplasstiltak Storsand - Muruvik

Holdeplasstiltak, inkludert oppgradering til universell utforming, prioriteres etter vurderinger av standard på dagens holdeplasser og fremtidig behov, gitt ny rutestruktur i 2019. Det er bestilt gjennomføring av prioriterte oppgraderingstiltak på 17 holdeplasser, hvorav 2 er gjennomført i 2019.

Trikk, infrastruktur og tilstandsrapport

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

I 2018 ble det satt av midler til utarbeidelse av tilstandsrapport for trikken. Rambøll har stått for utarbeidelse av rapporten som ble ferdigstilt i august 2019. Rapporten gjør rede for tilstanden på Gråkallbanens infrastruktur og rullende materiell. Tiltak som vil bøte på vedlikeholdsetterslepet og dekke behovet for fornyelse og oppgradering er beskrevet.

Tiltakene er kostnadsestimert og årlig kapitalbehov er beregnet, og gir grunnlag for fremtidige innspill til Miljøpakkens årsbudsjett.

Fast dekke kommunale grusveier

Trondheim kommune har omtrent 85 km med kommunale grusveier. Det er i Miljøpakkens årsbudsjett 2019 satt av en ramme på 10 mill. kr for å bedre kollektivtrafikkens fremkommelighet gjennom fast dekke på kommunale grusveier. Av den totale bevilgningen på 10 mill. kr bke det i første omgang satt av 0,2 mill. kr til prosjektutvikling. Fra dette arbeidet ble det PR-sak 45/20 fremlagt beskrivelse av tiltakets omgang (strekning etc.), nytten av tiltaket med relevans til Miljøpakkens mål (gevinstens størrelse og hvor mange som drar nytte av tiltaket) og forventet kostnadsnivå (styringsmål). Vedtak: *“Miljøpakken bidrar med 10 mill kr som et tilskudd til at Klefstadhaugen oppgraderes med asfalt på eksisterende grusstrekning, og med utbedret dreneringssystem på de tre hundre meterne av strekningen med utpreget dårlig bæreevne.”*

Leskur og bymøbelavtale

Avtale med reklamefinansiert drift av leskur og bymøbler i Trondheim utløpte i 31.12.2017. Ny og forbedret avtale er inngått, avtalen omfatter i utgangspunktet alle vegkategorier. Prosjektet omfatter nødvendige politiske avklaringer om reklamefinansiering, konkurransegjennomføring og kontraktsinngåelse, og kvalitetssikring av utskifting/bygging av nye leskur og bymøbler. Etter at utskifting av leskur og bymøbler er gjennomført håndteres oppfølging av avtalen utenfor Miljøpakken. Miljøpakkens del av prosjektet ble avsluttet i 2019 innenfor finansieringsrammen på 4,5 mill. kr.

Traséutbedring kommunal veg - strakstiltak

I forbindelse med oppstart av ny rutestruktur og innføring av leddbusser på sidetraséer har det oppstått tilpasningsbehov på kollektivtraséene. Kryss mellom Olav Engelbrektssons alle og Østmarkveien er klar til bruk. Anlegging av taktile heller, fresing og asfaltering planlagt i våren 2020.

Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum

Søbstadvegen inngår som trase til metrobusslinje M2 mellom Heimdal og Saupstad. I Heimdal sentrum (inn mot Bjørndalen) er det en 90 grader kurve der bussene ikke har plass til å møtes. Gjennom infrastruktur prosjektet til Metrobuss er det gjennomført et forprosjekt hvor utvidelse av kurven er planlagt. Tiltaket innebærer at gangfelt i krysset flyttes ut av kurven. Det er ikke behov for reguleringsplan gitt frivillig grunnavståelse. I 2019 har det pågått detaljprosjektering, byggestart forventes 2. halvår 2020.

Tabell 4.7: Kollektivtiltak infrastruktur - økonomisk status pr 31.12.2019

Kollektivtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:	81,3	60,0	21,3	42,2
Signalprioritering	24,1	24,9	-0,8	10,7
Innfartsparkering Være	18,5	13,9	4,6	12,0
Innfartsparkering, planlegge/behovsvurdere	1,0	0,2	0,8	0,2
Innfartsparkering Buvika	1,5	1,2	0,3	0,0
Trafikkavvikling Heimdal sentrum	0,4	0,3	0,1	0,2
Gjenbruk av leskur langs fylkesvei	1,2	0,6	0,6	0,5
Bruk av kollektivfelt i Kollektivbuen	0,4	0,1	0,3	0,2
Fremkommelighetspakke fv. 6664/6652/6680/	20,0	10,0	10,0	9,8
Holdeplasser fv 35 Fosslia Stjørdal	0,2	0,2	0,0	0,2
Stiklestadveien, kollektivfelt	2,5	2,5	0,0	2,5
Munkvoll, regulering	1,2	1,2	0,0	1,2
Hanken Heimdal	3,0	3,0	0,0	3,0
Hanken Heimdal, lyskryss	1,0	1,0	0,0	1,0
Fv. 6650 Kolstadvegen, kollektivfelt	2,0	0,1	1,9	0,1
Fv. 950 Kockhaugveien, hlp Skovgård-Malvik gr	0,3	0,5	-0,2	0,5
Fv. 950 Malvikvegen, holdeplasser	4,0	0,2	3,8	0,2
Kommunale prosjekt:	213,1	195,1	18,0	36,7
Trikk, infrastruktur	183,7	184,1	-0,4	30,9
Tilstandsrapport trikken	1,6	1,6	0,0	1,6
Fremkommelighet kollektiv	1,5	1,6	-0,1	0,1
Fremkommelighetstiltak kollektiv, fast dekke g	10,0	0,0	10,0	0,0
Traséutbedring kommunal veg	5,8	1,4	4,4	0,9
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentru	4,0	0,3	3,7	0,3
Søbstadvegen, regulering	1,0	0,6	0,4	0,6
Metrobusstrasé Nyhavna, planavklaring	1,0	1,1	-0,1	1,0
Reklamefinansierte bymøbler, ny avtale	4,5	4,5	0,0	1,2
Sum	294,4	255,1	39,3	78,9

4.5 Trafikksikkerhetstiltak

Fv. 902 Østre Rosten - Isdamveien, kryssutbedring

Oppstart av prosjektet ble vedtatt i 2017. Hensikten med tiltaket er bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter og forbedret trafikkavvikling mellom E6 og Østre Rosten. Ny gang- og sykkelundergang etableres under Isdamvegen og T-kryss er erstattes med rundkjøring. Prosjektet ble ferdigstilt i senhøsten 2019. [Lenke](#).

Fv. 707 Spongalsvegen, Stormyra - Berg

Prosjektet startet ved behandlingen av årsbudsjett 2014. Strekningen ligger innenfor Spongdal skolekrets (barne- og ungdomsskole) og manglet et tilbud for myke trafikanter. Prosjektet inkluderte arbeid med nye vannledninger for Trondheim kommune (finansieres av kommunen utenom Miljøpakken).

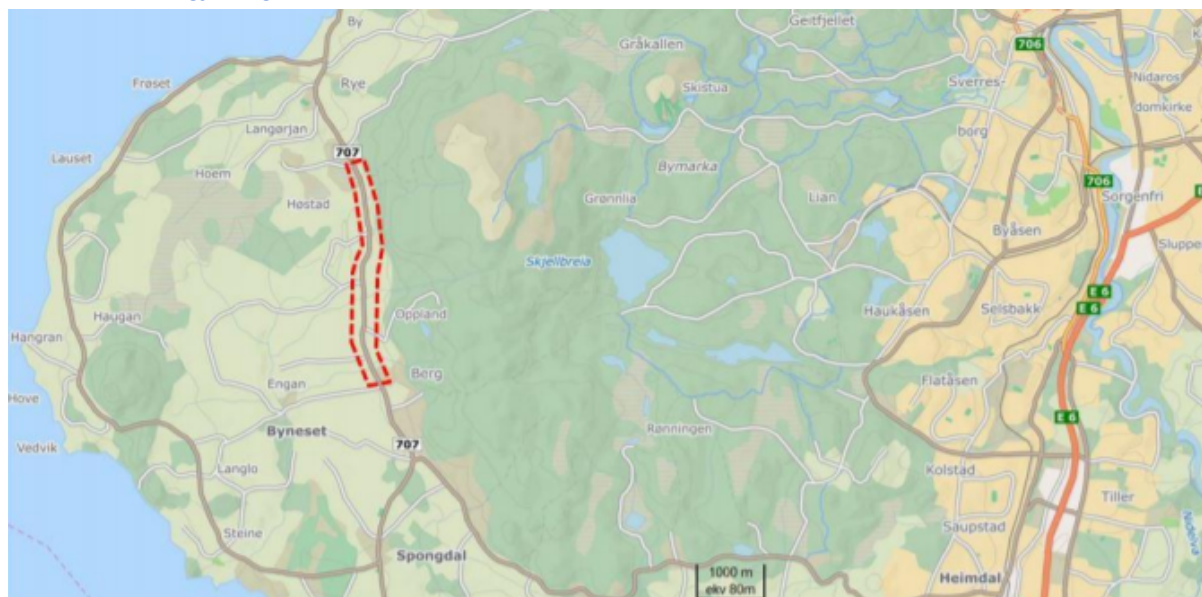
Utbygging av ny gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, totalt ca. 2 km, ble påbegynt sommeren 2018 åpnet for trafikk 21. august 2019. [Lenke til åpningen](#).

Fv. 707 Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen

Prosjektet ble etablert i forbindelse med behandlingen av årsbudsjett 2017.

Strekningen mangler i dag et tilbud for myke trafikanter, og er en videreføring av strekningen Stormyra - Berg. Hensikten med tiltaket er å legge til rette for bygging av et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen. Prosjektet består av 3,5 km lang gang- og sykkelvei, samt 3 bussholdeplasser. Reguleringsplan ble oversendt kommunen i oktober 2018 og lagt ut til offentlig ettersyn 5. juli 2019 med frist for innspill 7. september 2019. Midler til utbygging må vurderes spilt inn til Miljøpakkens fremtidige handlingsprogram.

[Lenke til kunngjøring av planen.](#)



Kartet viser planområdet som ligger på Byneset.

Fv. 950 Skovgård

Skovgård inngår i metrobusstrasé M1. Hensikten med prosjektet bedre fremkommeligheten i området for alle trafikantergrupper. Programrådet anbefalte i sak 8/18 en forenklet løsning med etablering av lyskryss og fortau. Utbygging ble gjennomført i 2019.

Fv. 868 Håakon Vils gate / Lade allé ved Nobø, utbedring rundkjøring

Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjett 2016. Krysset er et av ulykkespunktene på fylkesvegnettet med flest ulykker med myke trafikanter (inkl MC/moped). I prosjektet ble det utarbeidet ulike tiltak for å bedre trafiksikkerhets situasjonen. Valgte tiltak er gjennomført innenfor finansieringsrammen på 3,5 mill. kr. Prosjektet ble utført som del av samleprosjektet Sykkelpakke Lade.

Mindre TS-tiltak fylkesveg

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

Fv. 841 Ringvålvegen, Hestsjøen - Skogly

Prosjektet ble etablert i forbindelse med behandlingen av årsbudsjett 2010. Ringvålvegen er i dag smal og uten fortau på lange strekninger, og det er behov for bedre sikring av myke

trafikanter. Utbyggingslengden skal tilpasses tilgjengelige økonomiske rammer, forslag til avgrensning er behandlet i Programrådet (sak 95/18). Prosjektet er delt inn i to strekninger, Hestsjøen - Leinbakkan og Leinbakkan - Skogly. Begge strekningene er prosjektert, og det er vedtatt å forberede utbygging av strekningen Hestsjøen - Leinbakkan hvor det planlegges anleggsstart i 2020. Parsellen Leinbakkan - Skogly mangler enkelte avtaler om erverv og oppstartstidspunkt er derfor usikkert.

Høgreina, fortau

Prosjektet ble etablert i årsbudsjett 2010. Hensikten med tiltak er å bedre trafiksikkerheten ved å etablere gang- og sykkelveg fra Høgreina til internt eksisterende system. Lengde ca. 200 m som blant annet benyttes som skoleveg. Grunnerverv har ikke gått i orden, og det må påregnes ekspropriasjon. Tidligst byggestart 2021.

Tyholtveien m/Asbjørnsens gate, fortau og sykkeløsning

Prosjektet fikk sin første tildeling i årsbudsjett 2010. Asbjørnsens gate og Tyholtveien er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlige, bratte, høyt trafikkerte og med smale/ingen fortau. På bakgrunn av dette er etablering av fortau langs disse vegene prioritert i "Trafiksikkerhetsplan for Trondheim 2012 – 2016".

Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt. Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien, strekningen Landstads vei til Asbjørnsens gate er under bygging. Strekningen Henrik Mathiesens veg til Landstads veg har planlagt oppstart i april 2020.

Kong Inges gate

Prosjektet ble etablert ved behandlingen av årsbudsjett 2010, midler til utbygging ble vedtatt i årsbudsjett 2014. Kong Inges gate er skoleveg for elever ved Berg skole. Vegen er i Skolevegrapport 2007 omtalt som uoversiktlig med veldig smalt fortau slik at fotgjengere blir presset ut i vegen vinterstid. Reguleringsplan ble vedtatt av Bystyret 30.01.2014 (sak 10/14). Formannskapet 13.09.2016 (sak 223/16) ble orientert om revidert fremdrift for tiltaket. Bakgrunnen var delvis at i vedtatt rutestruktur gjeldende fra 2019 vil Kong Inges gate ikke lenger betjenes av buss.

Status for prosjektet er at prosjekteringen gjenopptas med oppstart av grunnerverv sommeren 2020, dette forventes å ta minst 1 år. Tidligste mulig anleggsstart er på slutten av 2021.

Klæbuveien, fortau

Prosjektet ble vedtatt i årsbudsjett 2015. Strekning fra krysset ved Øystein Møylas veg forbi Anton Grevskotts veg til Klæbuveien 181/182. Klæbuveien er skoleveg for elever ved flere barne- og ungdomsskoler, mangler fortau på vesentlig deler, den er smal og trafikkeres også med busstrafikk. Detaljprosjektering på strekningen ble påbegynt i 2017 og pågikk i hele 2018. Krevende terreng, nabobebyggelse tett på vegkorridoren, mye konstruksjoner og mange grunneiere gjør det til en krevende prosess. Ervervsprosessen er i gang, men det er usikkert om det fås frivillige avtaler med berørte grunneiere som er en forutsetning for bygging. Dersom dette ikke oppnås må det reguleres på nytt.

Uglavegen del 2, fortau

Prosjektet fikk sin første bevilgning i årsbudsjett 2011. Miljøpakken har tidligere etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen til Lianvegen. Tiltaket ble detaljprosjektert i 2017 og grunnervvervsprosessen har pågått i 2018/2019. Planlagt byggeperiode 2020-2022.

Hans Finnes gate, fortau

Prosjektet ble etablert ved behandlingen av årsbudsjett 2012. Tiltaket gjelder etablering av fortau langs Hans Finnes gate på strekningen Persaunevegen - Bakkaunevegen (ca. 680 meter). Prosjektet ble regulert i 2016, i 2018 er det gjennomført byggeplan med kostnadsanslag. Ervervsprosessen pågår.

Gammellina/Magasinvegen, fortau

Tiltaket ble startet etter vedtak i årsbudsjett 2015. Gammellina mangler i dag tilfredsstillende fortau. Veggen benyttes som skoleveg i Hallset skolekrets. Erversmaterialet er utarbeidet og erversprosessen pågår.

Tyholtveien, del 2, fortau og sykkelløsning

Detaljregulering av fortau og sykkelfelt langs Asbjørnsens gate og Tyholtveien ble behandlet i Bystyret 26.09.13. Reguleringsforslaget ble vedtatt, med unntak av strekningen Tyholtveien fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Her ble administrasjonen bedt om å bearbeide løsningen, blant annet med hensyn på sykkelløsninger og med merknad om envegsregulering av området og ny parkeringsløsning for Drivstua gartneri. På bakgrunn av dette ble Tyholtveien del 2 skilt ut som et eget prosjekt.

Det skal reguleres, prosjekteres og erverves grunn for ensidig toveis sykkelveg med fortau på sørsiden av Tyholtveien, fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Tiltaket er ferdig regulert, i 2020 vil det arbeides med detaljregulering.

Buenget øvre, fortau

Vedtatt i årsbudsjett 2011. Strekningen Nedre Flatåsveg - jernbanebro benyttes som skolevei for Flatåsen skolekrets. Det var behov for å bedre trafiksikkerheten for elever som har strekningen som skolevei. Strekningen utgjør ca. 600 meter. Det er bestilt prosjektering og utarbeidelse av reguleringsplan. Forutsetningene er vesentlig endret både på behovs- og kostnadssiden. Nytt av prosjektet må derfor vurderes på nytt opp mot kostnadene.

Tabell 4.8: Trafikksikkerhetstiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Trafikksikkerhetstiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:	100,1	84,4	15,7	54,7
Isdamvegen, kryss Østre Rosten	19,5	16,9	2,6	13,6
Fv 707 Spongalsvegen, Stormyra – Berg	52,1	41,2	10,9	25,5
Fv 707 Spongalsvegen, Berg – Høstadkorsen	4,5	3,1	1,4	0,7
Fv 841 Ringvålvegen, Lundåsen og vestover	3,0	2,0	1,0	0,4
Fv. 950 Skovgård	7,0	7,0	0,0	7,0
Fv. 868 Håkon Vlls gate/Lade allé ved Nobø	3,5	3,5	0,0	3,5
Mindre TS-tiltak fv 2010–2017	5,5	6,7	-1,2	1,8
Mindre TS-tiltak fv 2018–2019	5,0	3,9	1,1	2,2
Kommunale prosjekt:	158,1	58,0	100,1	11,7
Fv. 6654 Ringvålvegen fortau, Skogly – Hestsjø	27,1	4,0	23,1	0,8
Høgreina, fortau	4,6	1,1	3,5	0,2
Tyholtvegen m/Asbj.gt, fortau, sykkelløsning	38,2	19,7	18,5	1,8
Kong Inges gt, fortau	15,0	2,4	12,6	0,0
Kløbuvegen, fortau	27,0	4,4	22,6	1,9
Uglavegen del 2, fortau	10,5	8,4	2,1	3,9
Hans Finnes gate, fortau	5,1	3,5	1,6	0,2
Tiltak skoler	11,0	4,9	6,1	0,1
Mindre TS-tiltak 2016–2019 kv	9,0	5,1	3,9	1,0
Gammellina/Magasinvengen, fortau	6,2	1,3	4,9	1,3
Tyholtvegen, del 2	2,0	1,3	0,7	0,4
Buenget, øvre, fortau	1,6	1,5	0,1	0,1
Gangfeltsikring, videreføring	0,9	0,4	0,4	0,1
Sum	258,2	142,4	115,8	66,4

4.6 Sykkeltiltak

Sykkeltiltak langs riksveg

Statens vegvesen har gjennomført inspeksjoner i Trondheim på statlig sykkelvegnett, samt på sykkelvegnett langs øvrig vegnett som anses som tilbud langs riksveg. På bakgrunn av dette er det laget en tiltaksoversikt for 2019 med punkt- og strekningstiltak som ble godkjent av Programrådet i møte 28.02.2019. De fleste tiltakene på riksveg er gjennomført i 2019.

Heimdalsvegen, gang- og sykkelveg

Prosjektet ble ferdigstilt i 2015, noe restarbeid/opprettinger i 2019.

Fv. 6666 Christian Fredriks gate, gang- og sykkelveg

Miljøpakken har bygd bedre løsning for syklister og fotgjengere i Christian Frederiks gate mellom Høgskoleringen og Vollabakken. Kombinert gang- og sykkelveg er gjort om til sykkelveg med parallelt fortau. Det henger sammen med metrobuss- og sykkelprosjektet i Høgskoleringen. I tillegg er bussholdeplassene på strekningen oppgradert til metrobusstandard med 25 meter lange plattformer, finansiert over metrobussprosjektet. Stasjonene for begge retningene ligger utenfor Idrettsbygget ved NTNU. Øvre del av Klostergata, Christian Frederiks gate og Høgskoleringen ble høsten 2019 trasé for Metrobuss. Byggingen startet høsten 2018 og skal stod ferdig sommeren 2019.



Bildet viser tiltaket ved Idrettsbygget NTNU

Punkttiltak sykkel fylkesveg

Miljøpakken ønsker å utbedre tydelige standardbrudd og særskilte problempunkter på hovedrutene for sykkel. Ujevnt dekke samt utilstrekkelig overbygning gjør det vanskelig å drifte sykkelnettet etter de krav som er gitt i eksisterende håndbøker. Statens vegvesen har i 2019 utført 2 tiltak i Jonsvannsveien, tiltak ved Bergheim og Bjørndalen utsettes av ulike årsaker til 2020.

Fv. 6658 Utleirvegen

Hensikten med prosjektet er å gi bedre framkommelighet for myke trafikanter og trafiksikkerhet langs Utleirvegen, strekning Nardosenteret - Utleir (ca. 2 km). Dette inkluderer bygging av forbedret gang- og sykkelvei med god holdbarhet, og kryssutbedring. Opprinnelig var prosjektet et punkttiltak på fylkesveg internt bestilt i 2017. I programrådet (sak 36/18) ble det avklart at tiltaket ble opprettet som et eget utbyggingsprosjekt. Prosjektet ble ferdigstilt i august 2019.

Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunksjon

Statens vegvesen har gjennomført inspeksjoner i Trondheim på statlig sykkelvegnett, samt på sykkelvegnett langs øvrig vegnett som anses som tilbud langs riksveg. På bakgrunn av dette er det laget en tiltaksoversikt for 2019 med punkt- og strekningstiltak som ble godkjent av Programrådet i møte 28.02.2019. Enkelte tiltak er gjennomført i 2019, resterende utføres i 2020.

Sykkeltiltak Lade

Prosjektet har bestått av flere delprosjekter i Ladeområdet og omhandler tiltak knyttet til sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv. Utbygging startet sommeren 2018 og ferdigstilt oktober 2019.

Sykkelprosjektene besto av:

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

I prosjektet er det i tillegg til sykkeltiltakene utført bygging av 4 metrobusstasjoner, ombygging av en vegstrekning på 180 meter i Lade Allé, oppgradering av rundkjøring Haakon VII's gate/Lade allé, og lagt til rette for kollektivfelt for fremtidig busstrasé i Stiklestadveien. I tillegg er det utført arbeid for Trondheim kommune.

Totalprosjektet gjennomført som en totalentreprise med samspill. Sykkeltiltakene i prosjektet er utført med en kostnad som er 4,2 mill. kr under avsatt budsjetttramme på 4,2 mill. kr og er utført med en kostnad som var vel 4,2 mill. kr under avsatt budsjetttramme på 40,8 mill. kr.

Før- og etterbilder fra Jarleveien:



Fv. 950 Ranheim - Malvik, regulering av gang og sykkelveg (Reppekrysset-Være)

Tiltaket ble etablert med bakgrunn i årsbudsjett 2017. Hensikten med tiltaket er å etablere et tilbud for syklende og gående mellom Reppe/Vikåsen og Malvik langs fv. 950. I 2016-2017 ble det gjennomført et forprosjekt som så på alternative traséer og løsninger. Programrådet (sak 64/17) anbefalte å gå videre med regulering av alternativ 1 (parallelt med fylkesvegen). Arkeologiske undersøkelser ble gjennomført høsten 2019 og arealet for det planlagte tiltaket ble frigitt. Reguleringsplan er under behandling av Trondheim kommune.

Sykkelhotell Heimdal stasjon

Heimdal stasjon er knutepunkt for overgang mellom metrobuss, øvrige bussruter og jernbane. I tilknytning til det nye stasjonsbygget har Miljøpakken finansiert et sykkelhotell med plass til 50 sykler. Åpningen ble markert i mars 2020.

Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen

Hensikten med tiltaket er å binde bydelene Saupstad og Tiller tettere sammen ved å gjøre det enklere å sykle og gå. Allerede på 1990-tallet ble det utredet muligheter for gang- og sykkelbru over Bjørndalen (Trondheimpakken). I 2010 ble brua lansert som et sykkelprosjekt i Miljøpakken med oppstartsbevilgning. Ny reguleringsplan ble utarbeidet, men lagt på vent for videre utsjekk av grunnforholdene i området.

Etter omfattende geotekniske undersøkelser i området ble arbeidet med reguleringsplan videreført og planen ble vedtatt 22.11.2018. Planen legger til rette for å bygge ei bru på ca. 180 meter og med tilhørende gang- og sykkelveger.



Illustrasjon av Saupstadbrua

Tidligere er det bevilget 6 mill. kr til planlegging. Ny reguleringsplan er vedtatt og nye kostnadsanslag gjennomført i 2018. Prosjektet er lagt ut på anbud som totalentreprise med forhandling våren 2020, oppdraget er nå tildelt. Forventet byggestart ved årsskiftet 2020/21 slik at brua kan tas i bruk i 2022. Programrådet vedtok i sak 91/20 oppstart av utbygging av Saupstad bru (gang- og sykkel) med styringsramme 142 mill. 2021-kr.

Sykkelparkering i Midtbyen

Miljøpakken har lagt frem en plan for sykkelparkering i Midtbyen. Planen viser at det er mulig å etablere ca. 1000 nye sykkelparkeringsplasser i gaterommet i Midtbyen uten at dette kommer i konflikt med gående og bilparkering. Sykkelparkering vil etableres løpende innenfor planperioden frem til 2020. I 2019 ble første fase i arbeidet med etablering av sykkelhotell på Leütenhaven igangsatt (PR 85/19). Andre prioriterte tiltak i 2019 var utarbeidelse av en oppløsning for sykkelhotell og etablering av et prøveprosjekt med låsbare sykkelkap ved Byhaven.

Sverresborg allé

Sykkelfelt i Sverresborg allé ble formalisert med skiltvedtak og rød asfalt ble lagt i 2-sidig sykkelfelt i 2019. Ferdigstillelse med oppmerking i 2020.

Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen

Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjett 2019 og ble ferdig i samme år. Det er bygget sykkelveg med fortau i forbindelse med nødvendig traséutbedring av Ringvålvegen mellom Ole Laulos veg og Kirkeringen. .

Strekningstiltak i Midtbyen

Midtbyen er viktig målpunkt for mange av sykkelturene i Trondheim. Strekningstiltakene er tenkt som enkle tiltak som ikke krever omfattende ombygginger og som kan gjøres uten omfattende planprosesser. Eksempler er oppmerking og skilting for syklist, endringer i signalanlegg og sykkelheller i brosteinsgater. I 2019 ble ett kjørefelt i Sandgata omdisponert til sykkelveg, og sykkelfeltene i Olav Tryggvasons gate mellom Søndre gate og Fjordgata ble fjernet i regi av prøveprosjektet. Aktiviteten i 2019 har ellers vært lav i påvente av ny gatebruksplan for midtbyen.

Ranheimsruta

Prosjektet inkluderer tiltak i Bakkegata, Kirkegata og Gamle Kongeveg. Det har oppstått vesentlige forsinkelser grunnet konkurs av entreprenør. Feilretting av Kirkegata ble gjennomført i 2019. Gjenstående arbeider i Kirkegata og tiltak i Bakkegata er utsatt.

Brattørruta, Haakon Vils gate - Ranheim

Prosjektet skal identifisere og planlegge mindre tiltak på Sjøveien mellom Schmettows allé og Sjøveien. Målet med prosjektet er å synliggjøre ruta og bedre fremkommeligheten for syklende på ca. 1,5 km. lang strekning som går fra starten av ekspresssykkelvegen på Rotvoll til Grilstadfjæra. Løsningen har endret seg slik at den nå i stor grad sammenfaller med utformingen som brukes på snarveger og det er derfor bestemt at denne nå skal inngå i en fremtidig snarvegpakke. Midler til utbygging må avklares i senere handlingsprogram.

Sigurd Jorsalfars veg

Sigurd Jorsalfars veg er en del av Brøsetruta. Det foreligger byggeplan for sykkelveg med fortau på strekningen mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen, totalt ca. 570 meter. Tiltaket har stoppet opp grunnet utfordringer med frivillig grunneieravtale. Dersom dette ikke oppnås, vil det bli behov for regulering.

TMV-odden

Tiltak for å gi et bedre sammenhengende tilbud for syklist og for å skille syklende og gående ble ferdigstilt i 2019.

Jonsvannsveien, nord

Jonsvannsveien fra krysset med Dybdahls veg og mot byen er dårlig tilrettelagt for sykling. På deler av strekningen må det sykles i gata sammen med biler eller på fortauet. Det ble i 2018 gjennomført et forprosjekt hvor tiltak i Lillegårdsbakken og i Jonsvannsveien ved

Singsaker skole ble utredet. Bygging ble utsatt til 2020 grunnet manglende kapasitet hos Trondheim bydrift. Det er nå etablert sykkelfelt med rød asfalt oppover i Lillegårdsbakken og videre fram til lyskryss med Eidsvolls gate. Det legges til rette for blandet trafikk nedover Lillegårdsbakken for kjørende og syklende med legging av ny asfalt og oppmerking med sykkelsymbol.

Vinterdrift sykkel kommunal veg og fylkesveg

Bedre vintervedlikehold av hovedsykkelrutene er et tiltak for å fremme helårssykling, og inngår i satsingsområdet "bedre drift og vedlikehold" i Sykkelstrategi for Trondheim 2014-25. Innsats på økt standard på vinterdrift på sykkelvegnettet er videreført fra 2016. En evalueringsrapport fra 2017 tyder på at flere sykler om vinteren samt at brukerne i hovedsak er fornøyd med innsatsen som gjøres. Fra og med vinteren 2019 driftes 115 km av hovednettet for sykkel med høy standard, dette er 14 km mer enn i 2018. [Lenke "Bedre å sykle"](#).

Tabell 4.9: Sykkeltiltak - økonomisk status pr 31.12.2019

Sykkeltiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Statlige prosjekt:	265,4	234,9	30,5	6,4
Sykkeltiltak lang riksveg	6,7	3,0	3,7	3,0
Gang- og sykkelveg Heimdalsveien	258,7	231,8	26,8	3,4
Fylkeskommunal prosjekt:	126,3	107,7	18,6	67,3
Fv. 6666 Christian Fredriks gate	25,0	24,8	0,2	17,7
Punkttiltak sykkel fv 2014-2019	23,0	20,4	2,6	6,6
Fv. 6658 Utleirvegen, punkttiltak sykkel	23,5	14,9	8,6	13,8
Sykkeltiltak fv med riksvegfunksjon	6,0	3,8	2,2	3,8
Sykkeltiltak Lade (flere delprosjekt)	40,8	36,6	4,2	18,9
Fv. 950 Regulering Ranheim - Malvik gsv (Rep)	2,0	1,6	0,4	1,0
Sysselhotell Heimdal stasjon	3,8	3,8	0,0	3,8
Fv. 865 Eidsvolls gate, planl. av sykkeveg	2,0	1,6	0,4	1,5
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	0,2	0,1	0,1	0,1
Kommunale prosjekt:	110,7	53,7	57,1	31,9
Saupstadbrua, gang og sykkelbru	6,0	3,7	2,3	0,5
Sykkelparkering i midtbyen	4,2	2,7	1,5	0,5
Punktutbedring sykkel kommunal veg	21,1	13,6	7,5	10,7
Sverresborg allé	4,0	0,3	3,7	0,3
Ringvålvegen, Ole Lauros veg - Kirkeringen	5,0	10,0	-5,0	10,0
Strekningstiltak Midtbyen	10,1	5,0	5,1	0,7
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurd)	20,0	9,9	10,1	1,7
Brattørruta, H7-Ranheim	2,0	0,1	1,9	0,0
Sigurd Jorsalsfars veg, sykkelveg med fortau	30,0	0,3	29,7	0,1
TMV-odden sykkeltiltak	7,0	6,9	0,1	6,9
Jonsvannveien, nord	1,0	1,1	-0,1	0,3
Sykkelparkering utfartssteder	0,3	0,2	0,1	0,2
Fylkesveg- og kommunal veg:	35,8	30,9	4,8	11,4
Vinterdrift av sykkelanlegg	33,7	29,8	3,9	11,1
Sykkeltellinger	2,1	1,1	0,9	0,3
Sum	538,1	427,1	111,0	116,9

4.7 Tiltak mot støy

Kong Øysteins veg

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

Støyskjerming av skoler og barnehager

Miljøpakken har et eget mål om at det skal rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved blant annet skoler og barnehager. Støykartleggingen fra 2017 viser at 23 skoler og 63 barnehager har utendørs støynivå over 55 dB.

Utbygging av støyskjerm ved Singsaker skole og barnehage startet i november 2018, tiltaket inkluderer støyskjerm mot Eidsvollsgate og Jonsvannsveien. 370 barn holder til på skolens og barnehagens område. Ferdigstilt i juni 2019. [Lenke "370 barn på Singsaker fikk støyskjerm"](#).



Deler av støyskjermen mot Singsaker skole- og barnehage er gjennomsiktig og dekorert med fugler i silhuett.

Miljøpakken bestilte i november 2016 gjennomføring av støyskjerming av tre barnehager, Majorstuen, Lohove og Okstad. Prosjektering av Majorstuen har stoppet opp grunnet uavklarte forhold med fylkesantikvar, midlene er omdisponert til Lohove og Okstad. Byggearbeid for Lohove og Okstad ble påbegynt i februar 2020.

Tiltak iht. forurensningsforskriften (kommunal veg og fylkesveg)

Forurensningsforskriftens kap. 5 setter krav om støykartlegging. Når gjennomsnittlig innendørs støy overstiger 42 dB plikter vegeier å tilby støyreducerende tiltak. I 2017 ble det gjennomført ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim. Beregninger viser at en rekke boliger må utredes for å avdekke om de har innendørs støy over 42 dB. Det er opprettet to prosjekt på hhv. kommunal veg og fylkesveg som har som oppgave å detaljprosjekttere og gjennomføre støyreducerende tiltak der det foreligger krav om det. Det kommunale prosjektet er påbegynt og er i tidlig prosjektfase. I det fylkeskommunale prosjektet er det foretatt en tiltaksutredning av 9 boliger i 2018-2019, hvorav 3 har krav på tiltak. En av eiendommene ønsker ikke tiltak gjennomført, de resterende 2 eiendommene fikk fasadetiltak gjennomført i 2019.

Lokal skjerming av uteoppholdsplasser (kommunal veg og fylkesveg)

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

Tabell 4.10: Tiltak mot støy - økonomisk status pr 31.12.2019

Tiltak mot støy	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale prosjekt:				
Støyskjerming Singsaker skole	8,5	7,7	0,8	4,8
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	5,5	2,7	2,8	1,7
Støyskjerming Kong Øysteins veg, del 1	8,0	0,7	7,3	0,2
Tonstadbrinken, støyutbedring	5,2	5,3	-0,1	5,3
Kommunale prosjekt:				
Støyskjerming Okstad, Lohove og Majorstuen	5,0	1,3	3,7	0,9
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal	3,0	0,1	2,9	0,1
Fellesprosjekt:				
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, for	1,0	0,7	0,3	0,7
Lokal skjerming av uteoppholdsareal støy, tilt	3,5	0,0	3,5	0,0
Sum tiltak mot støy	39,7	18,5	21,2	13,6

4.8 Gåtiltak

Snarveger

I 2019 ble ca.15 snarveger ferdig oppgradert med blant annet bedre dekke, belysning, håndløper og skilting. I tillegg ble det satt i gang prosjektering av ca. 10 snarveger som skal bygges i 2020-21. Regulering av snarveg til Berg skole ble sendt inn til førstegangs behandling og planlegges ferdigstilt i 2020. Snarveiene som er plukket ut er de som har høyt potensiale for bruk fordi de ligger nær viktige målpunkt og/eller har stor tidsbesparelse.

Helhetlig gangnett

Midler til helhetlig gangnett har i 2019 i hovedsak blitt brukt til oppgradering av gangforbindelser til metrobusstasjoner. Bygging av fortau til stasjonen i Casper Lundes veg

ble ferdigstilt og oppgradering av trapp ved stasjonen Tvetestien ble ferdigstilt. Det ble gjennomført forprosjekt av fortau til metrobusstasjoner i Alette Beyers veg, Lundvegen og Havstadvegen.

Det er gjennomført en kartlegging av gangforbindelser til matelinjene til Metrobuss som trenger oppgradering. I tillegg er det gjennomført en kartlegging av blindveger som ikke er blindveg for gående/syklende. Der det er mulig tenker en å bytte ut alle blindvegskilt med skilt som viser at det er blindveg for bil, men ikke for gående/syklende.

Det er satt av midler til planlegging og bygging av fortau til metrobusstasjoner ved Ranheim idrettsanlegg og ved NTNU Dragvoll. Førstnevnte har ikke hatt forventet fremdrift grunnet koordinering med bygging av tribune og utskifting av va-anlegg. På Dragvoll ble prosjektet utsatt fordi det skal samordnes med oppgradering av holdeplassen som ble satt på vent. Planen er å bygge disse fortauene innenfor tildelt ramme i løpet av 2021.

Mindre gåtiltak

I 2019 ble det etablert belysning i 6 underganger på Saupstad i forbindelse med områdeløft Saupstad. Det er også etablert belysning av en gang- og sykkelveg på Kattem som fikk større betydning etter omlegging av holdeplasser i området. Bydrift har satt opp snarvegskilt og gruset opp ved flere enkle snarveger.

Tabell 4.11: Gåtiltak - økonomisk status pr 31.12.2019 (regnskapstall fra Trondheim kommune, porteføljerapport).

Gåtiltak	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019
Helhetlig gangnett	17,0	6,3	10,7
Mindre gåtiltak	9,2	7,4	1,8
Snarveger	61,0	31,2	29,8
Sum	87,2	44,9	42,3

4.9 Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet omfatter informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse arrangement og kampanjer med vekt på gåing og sykling. I tillegg inngår drift av nettsiden miljøpakken.no og Miljøpakkens side på Facebook. Spørreundersøkelser måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid.

Evaluerings og rapportering

Byvekstavtalen gir føringer for oppfølging og måling av resultater. Høsten 2019 ble det igangsatt et arbeid med konkretisering av byvekstavtalens delmål og utarbeidelse av måleindikatorer for de enkelte delmålene. Det ble lagt opp til en prosess med medvirkning fra alle parter i avtaleområdet, og arbeidet videreføres i 2020. Utarbeidelse av måleindikatorer for arealutvikling og utarbeidelse av felles parkeringspolitikk ble skilt ut som

egne prosjekt med oppstart i 2019, også her med medvirkning fra alle parter og videreføring i 2020.

Mobilitetsrådgivning

Innsatsen rettes mot å påvirke til flere miljøvennlige reiser til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Arbeid med parkeringsregulering ved kommunale enheter (PARK-prosjektet), åpning av holdeplass på Sluppen og markering av vintersyklistens dag.

HjemJobbHjem

Dette er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet. Miljøpakken og AtB tilbyr flere fordeler for ansatte i bedrifter som strammer inn på bilparkeringen: Utlån av elsykkel, gode avtaler for kjøp og leasing av elsykkel, spesialavtale for bruk av bysykkel, gratis sykkelservice og kollektivbillett med rabatt. Hensikten er å redusere personbiltrafikken gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise kollektiv til og fra jobb. Miljøpakken og AtB har gjennomført et pilotprosjekt med fem foretak siden 2019.

Næringstransport

Miljøpakken har vedtatt et tydeligere ansvar for næringstransport, men det har så langt vært liten aktivitet på området.

Teknologi

Byvekstavtalen legger opp til et samarbeid om nye teknologiske løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Fem teknologiprojekter er foreslått i avtalen hvor ett av disse er test av autonome busser. Dette prosjektet var allerede i gang når byvekstavtalen ble signert, og Miljøpakken besluttet i 2019 å bevilge et tilskudd som delfinansiering av prosjektet. I 2019 ble et pilotprosjekt for å teste autonom bestillingstransport på Øya planlagt, hvor gjennomføring av pilot og evaluering etter planen skjer i 2020.

Tabell 4.12: Øvrige innsatsområder - økonomisk status pr 31.12.2019

	Bevilgning tom. 2019	Regnskap tom. 2019	Disponibel ramme pr 31.12.2019	Regnskap 2019
Informasjon	39,4	36,2	3,2	4,6
Evaluerings og rapp bymiljøindikatorer	2,1	2,1	0,0	0,5
Mobilitetsrådgivning (inkl HjemJobbHjem)	39,5	38,9	0,6	10,1
Sum øvrige innsatsområder	81,0	77,1	3,9	15,2

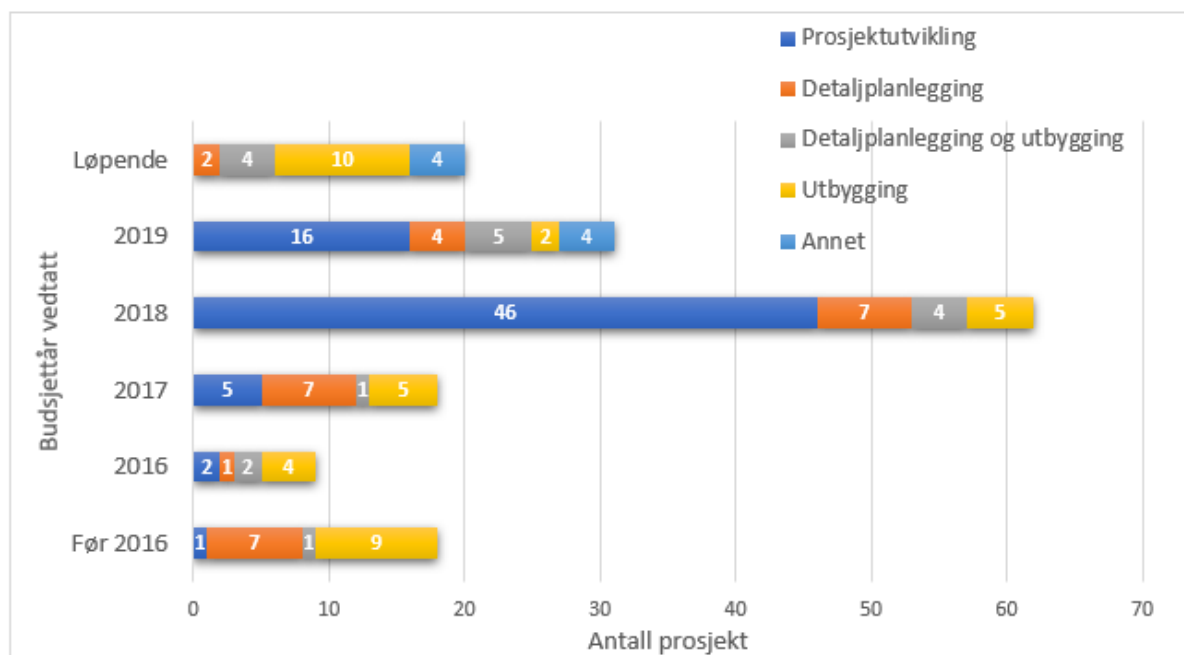
5. Pågående prosjekt med bevilgning før 2020

En gjennomgang av tidligere årsbudsjett viser at det er i underkant av 160 små og store prosjekter med bevilgning fra 2019 eller tidligere som ikke er avsluttet. Av dette antallet er 44% innledende forprosjekt i fasen prosjektutvikling, 18% er prosjekt som har kommet videre til fasen detaljplanlegging, 11% er prosjekter som inneholder fasene detaljplanlegging og utbygging, mens 22% er prosjekter hvor det er vedtatt utbygging. I tillegg er det enkelte mindre tiltak som er av annen kategori.

Kort beskrevet skal det i fasen prosjektutvikling utarbeides et grunnlag som beskriver tiltakets type, omfang, formål, nyttevurdering med relevans til Miljøpakkens mål og forventet kostnadsnivå (styringsmål). Neste fase er detaljplanlegging (byggeplan og evt. reguleringsplan) som utarbeides for prioriterte prosjekter som har gjennomført prosjektutvikling. Planarbeidet skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning, med et kostnadsoverslag som gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme i utbyggingsprosjektet.

En fordeling av vedtatte prosjekt etter budsjettår gir et bilde på fremdrift (fig. 5.1).

Figur 5.1: Antall pågående prosjekt pr prosjektfase



Fra figuren fremgår det at antall prosjekt i fasen prosjektutvikling er relativt høyt. Sett i sammenheng med at det i denne prosjektfasen skal leveres forenklede analyser, kan etterslepet vurderes som betydelig. Denne vurderingen styrkes og av at det er relativt få prosjekt innen prosjektfasene detaljplanlegging og utbygging.

Under følger en oversikt over prosjekt som er aktive ved utgangen av 2019, gruppert etter når prosjektet første gang fikk bevilgning i årsbudsjett.

Forkortelser benyttet i tabellene:

TK - Trondheim kommune, TRFK - Trøndelag fylkeskommune, SVV - Statens vegvesen, MeK - Melhus kommune og SEKR - Miljøpakkens sekretariat

2010:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Kong Inges gt, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2011:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndal	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Høgreina, gang og sykkelveg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Hans Finnes gate, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Uglavegen del 2, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2012:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planlegging	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Buenget, fortau	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Pullerter Baklandet	4) Utbygging	Sykkel	TK

2013:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Elgeseter gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK
Innherredsveien, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Kongens gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TRFK
Olav Tryggvasons gate, planlegging	2) Detaljplanlegging	Metrobuss	TK

2014:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Sykkelparkering i Midtbyen	3) Detaljplanlegging og utbygg	Sykkel	TK

2015:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Gammelina/Magasinvegen, fortau	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak skoler	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Kløbuvegen, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK

2016:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Kløburuta, planavklaring	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Strandveien - Lade allé	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Tyholtveien, del 2	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TK
Fv. 707 Brå bru	3) Detaljplanlegging og utbygg	Lokal veg	TRFK
Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring av Brat)	3) Detaljplanlegging og utbygg	Sykkel	TK
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsaker	4) Utbygging	Støy	TRFK
Støyskjerming Lohove og Okstad barnehage	4) Utbygging	Støy	TK
Heimdal - Sluppen, krysstiltak (Heimdalsruta)	4) Utbygging	Sykkel	TK
Jonsvannveien, nord	4) Utbygging	Sykkel	TK

2017:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Byåstunnelen, planavklaring (trafikkanalyse)	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK
Ravnkloa forprosjekt gang/sykelbru	1) Prosjektutvikling	Syssel	TK
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv 860 Utleirvegen/Othilienborgv/Steindalsv	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
E6 Knutepunkt Sluppen	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	SVV
Fv. 704 Tanem - Tulluan	2) Detaljplanlegging	Hovedveg	TRFK
Innfartsparkering Buvika	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Kong Øysteins veg del 1	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 6680 Trondheim - Klæbu, gang og sykkelveg	2) Detaljplanlegging	Syssel	TK
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestove	2) Detaljplanlegging	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	3) Detaljplanlegging og utbygg	Trafikksikkerhet	TRFK
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	4) Utbygging	Hovedveg	SVV
Jonsvannsveien, stasjon Dragvoll	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Tiller, rundkjøring	4) Utbygging	Metrobuss	TK
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds ga	4) Utbygging	Syssel	TK
Sykkelparkering utfartssteder	4) Utbygging	Syssel	TK

2018:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	1) Prosjektutvikling	Gatebruk	TK
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt helhetlig løsnng Haakon VII's gate	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergvege	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 902 Østre Rosten	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 950 Kockhaugvn-M	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Helhetlig kollektivknutepunkt Leangen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Innfartsparkering, planlegging	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupsta	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Utredning Johan Tillers veg del 2	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	SVV
Utredning kollektivtrasé over Nyhavna	1) Prosjektutvikling	Metrobuss	TK
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkt	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Huseby	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	1) Prosjektutvikling	Syssel	SVV
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nedre Elve	1) Prosjektutvikling	Syssel	TK
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nidelva på	1) Prosjektutvikling	Syssel	TK
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 856 Dorthalyst - Munkvoll	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK
Fv. 868 Leangen - Tunga	1) Prosjektutvikling	Syssel	TRFK

2018, fortsetter

Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Fall	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandvei	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykkelinspeksjon fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Sykkelinspeksjon kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelparkering fv. og ved fylkeskommunal ir	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mindre TS-tiltak	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Innovasjonsprosjekter, autonome busser	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Næringstransport	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning metrobusslinjene i Trondheim øst	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK
Utredning Trondheim sentrum	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK
Fremkommelighet Prinsenkrysset - Olav Tryg	2) Detaljplanlegging	Gatebruk	TK
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen, regulering	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	SVV
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosente	2) Detaljplanlegging	Støy	TRFK
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - S	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TK
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - U	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommuna	3) Detaljplanlegging og utbyg	Støy	TK
H7 - Ranheim (Brattørruta)	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Lillegårdsbakken - Singsaker skole	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Pilotprosjekt gatedekke i Sommerveita	4) Utbygging	Gatebruk	TK
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkom	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand -	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Traseutbedringer kommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TK

2019:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	SVV
Fremkommelighetstiltak, fast dekke på komn	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Oppgradering holdeplasser kommunal veg og	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelser	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK
Øvre Sjetnhaugen, kobling rundkjøring Tonst	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TK
Utredning av tiltak for boliger utsatt for inner	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK
Utredning av tiltak mot utendørs støy	1) Prosjektutvikling	Støy	TK
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK
Prosjektutvikling av sykkeltiltak på kommun	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK
Pilotprosjekt ulykkesdata	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Romolslia, fortau	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	2) Detaljplanlegging	Kollektiv	TRFK
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvoll	2) Detaljplanlegging	Sykkel	TRFK
Gang- og sykkelbro over E6, Nedre Melhus	2) Detaljplanlegging	Sykkel	MeK
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sent	3) Detaljplanlegging og utbyg	Kollektiv	TK
E6/rv 706 Trondheim, tiltak etter G/S inspek	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunks	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksveg	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	TK
Sykkeltiltak langs riksveg	3) Detaljplanlegging og utbyg	Sykkel	SVV
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrob	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	4) Utbygging	Sykkel	TK
Innstegshøyde Metrobuss	5) Annet	Kollektiv	TK
HjemJobbHjem	5) Annet	Øvrige	TK
Måleindikatorer for arealutvikling	5) Annet	Øvrige	TK
Samordnet parkeringspolitikk	5) Annet	Øvrige	TK

Løpende prosjekt:

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Snarveger - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegging	Gange	TK
Signalprioritering	3) Detaljplanlegging og utbygging	Kollektiv	SVV
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	3) Detaljplanlegging og utbygging	Støy	TRFK
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal veg	3) Detaljplanlegging og utbygging	Støy	TK
Strekningstiltak Midtbyen	3) Detaljplanlegging og utbygging	Sykkel	TK
Helhetlig gangnett - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Mindre gåtiltak	4) Utbygging	Gange	TK
Snarveger - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK
Infrastruktur trikk	4) Utbygging	Kollektiv	TK
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Punktutbedring sykkel kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK
Midre TS-tiltak kommunal veg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 2018-2019	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	5) Annet	Kollektiv	TRFK
Evaluerings- og rapportering bymiljøavtale	5) Annet	Øvrige	SEKR
Mobilitetsrådgivning	5) Annet	Øvrige	TK
Rapportering bymiljøindikatorer	5) Annet	Øvrige	TK