



Vår dato
03.06.2022

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det innkalles til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 10. juni kl. 09:00 – 13:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 23/22** Trafikkutvikling (Sek)
- 24/22** Årsrapport 2021 (Sek)
- 25/22** Evaluering av måloppnåelse 2021 (Sek)
- 26/22** Samordnet parkeringspolitikk innenfor MP - høringsutkast (Tk)
- 27/22** Mobilitetslab Elgeseter - involvering av MP (Trfk)
- 28/22** Utleirvegen – status (Trfk)
- 29/22** Kryssutbedring Jakobslivegen – forskuttering til utbygging (Tk)
- 30/22** Holdeplasspakke 2 - finansiering (Tk)

Eventuelt

- Møteplan høsten 2022 (Sek)



Møtereferat

Referat fra møte 13. mai 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet 31. mai

- **Formingsveileder hovedsykkelruter:** Bevilger 0,2 mill. til revisjon av formingsveilederen etter høring.
- **Gang- og sykkelbruer i sentrum:** Bevilger midler til reg.plan for følgende bru-prosjekt
 - 3 mill. kr til bru i Rosenborgbassenget. Totalkostnad for reg.plan er estimert til 8,3 mill. kr
 - 1 mill. kr til bru ved Nidarø. Totalkostnad for reg.plan er estimert til 12,5 mill. kr

Midlene forskutteres fra årsbudsjett 2023 (bompenger). Programrådet støtter at prosjektet med ny gang- og sykkelbru i Kanalen avsluttes. Videre ber programrådet Trondheim kommune gå i dialog med Trøndelag Fylkeskommune og Statens vegvesen for å sikre gode alternative ruter for sykkel som er trygge og enkle å bruke for alle, blant annet over Jernbanebrua.
- **Gang- og sykkelveg Høgreina:** Foreslår å avslutte prosjektet fordi kostnader og kommunens ressursbruk vurderes å være for stor i forhold til nytten av tiltaket.
- **Kongens gate:** Ber om sak om gjennomføring og fremdrift til høsten når mer av grunnlaget er klart, som valg av løsning.
- **Brå bru:** Sender saken i retur for en ny runde i arbeidsutvalget. Det etterspørres presiseringer i saken.

Ad sak 23/22: Trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Trafikkrapport

Feil på rapportløsningen til Vegamot gjør at vi foreløpig ikke har tall fra bomsnittene i mai. Trafikkutviklingsrapporten vil bli oppdatert og ettersendt når vi får data fra Vegamot.

Trafikktallene påvirkes fremdeles av koronapandemien. I tillegg påvirkes trafikkstrømmene av vegarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. Jordras over E6 i Malvik ga stengt europavei fra 4.–10. mai, noe som naturlig nok påvirket trafikken disse dagene.

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus 4 prosent høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode i 2019. Sammenligner vi årets fem første måneder med 2021, er det 27 prosent flere passeringer. Forbi Øysand er trafikken så langt i år 2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2019, og 8 prosent høyere enn i 2021.

Trafikken i Stjørdal er 29 prosent høyere i perioden januar til mai 2022 enn i 2021, og 26 prosent høyere enn i 2020. (Det var utfordringer med trafikkregistreringspunktene i Stjørdal i 2019, derfor

sammenlignes 2022 med 2020.) I grunnlaget inngår fire tellepunkter (Bjørngmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6).

Elbilbestanden i miljøpakkeområdet utgjorde ved utgangen av mai 2022 rundt 22 prosent av bilparken, mens elbilens andel av nybilsalget i mai var i underkant av 77 prosent. Andelen solgte hybrider utgjorde i mai 15 prosent, mens øvrige fossile kjøretøy utgjorde 7,5 prosent. Hittil i år er det solgt én hydrogenbil i miljøpakkeområdet.

Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 38 prosent høyere i januar–april 2022 enn 2021. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss og trikk så langt i år 5 prosent lavere.

Sett under ett er antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua i januar til mai 8 prosent lavere enn i 2019, og 10 prosent høyere sammenlignet med 2021.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 24/22: Årsrapport 2021 (Sek)

Vedlegg: Årsrapport 2021

Årsrapporten er laget med innspill fra partene og omhandler:

- Oversikt over ferdigstilte tiltak 2021
- Økonomi: Detaljert prosjektstatus knyttet til økonomi og fremdrift 2021, samt status 2009-2021 (2029) knyttet til de ulike finansieringskildene i byvekstavtalen.
- Etatsvise beskrivelser av hovedaktivitetene, samt vurderinger av styring og kontroll med egen virksomhet. Status for prosjektpakker og sekkeposter inngår.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport for 2021.

Ad sak 25/22 Evaluering av måloppnåelse 2021 (Sek)

Vedlegg: Rapport Evaluering av måloppnåelse – Miljøpakken 2021

Sekretariatet har nå ferdig et utkast til evaluering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2021.

Prosess

Etter behandling i KU skal devalueringen sendes videre til behandling hos partene.

Måloppnåelse

Her gjøres det kort rede for hovedresultatene mht. måloppnåelse. For utfyllende informasjon vises det til evalueringsrapporten.

0-vekstmålet

Trafikken i 2021 var som følge av koronapandemien rundt 2 prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er nådd. Det gjøres oppmerksom på at 0-vekstmålet skal måles for hele avtaleperioden.

Pandemien skaper usikkerhet i hvordan reiseaktiviteten kommer til å utvikle seg fremover. På kort sikt ser vi at trafikkmengden varierte med ulike smitteforebyggende tiltak, mens det på lengre sikt er stor usikkerhet knyttet til hvilke endringer i antall reiser og reisemiddelvalg pandemien fører til.

Mål 1: CO2 - Det skal slippes ut mindre CO2.

De samlede utslippene fra transportsektoren i avtaleområdet går ned med ca. 6 % fra 2019 til 2020. Utviklingen går riktig vei.

Trondheim har ambisiøse mål for utslippskutt innen 2030. Det fanger også opp målene i Paris-avtalen. Trondheim er i rute for å nå målet i 2023, men takten i utslippskutt må økes dersom Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

Mål 2: Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

RVU 2020 viser en høyere andel reiser med bil i Miljøpakke-området sammenlignet med RVU 2019. Antall reiser totalt er redusert for alle reisemidler bortsett fra fotturer.

Det var en lavere andel miljøvennlige reiser i 2020 enn i 2019. Samtidig er antall daglige reiser redusert. Mobiliteten og valg av reisemiddel i 2020 påvirkes av koronapandemien og er vanskelig å vurdere mot tidligere år.

Innad i kommunene varierer utviklingen noe:

- I Malvik er andelen reiser med sykkel og kollektiv lavere i RVU 2020 sammenlignet med RVU 2019. Andelen som reiser med bil er høyere.
- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser redusert i 2020. Andelen som går er høyere, mens andelen som reiser kollektivt eller med sykkel er redusert.
- I Melhus finner vi den minste reduksjonen i andelen miljøvennlige reiser. RVU 2020 viser en større andel bilførere og en lavere andel passasjerer. Korona og mindre samkjøring kan være en forklaring.
- For Trondheim viser RVU 2020 en liten reduksjon i andelen miljøvennlige reiser sammenlignet med 2019. Andelen gåturer øker, og har sammenheng med korona og mye hjemmekontor. Både sykkelandelen og kollektivandelen er redusert.

Sammenligner vi RVU 2019 og RVU 2020, påvirker korona antall reiser og valg av reisemiddel.

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. **Oppsummert er antall påstigende passasjerer i 2021 omtrent 32 prosent lavere enn i 2019, men 17 prosent høyere enn i 2020.**

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging

Indikator: Måleindikatorer for arealutvikling er nå utarbeidet og ble som følger:

- *Boliger på rett sted*
- *Virksomheter på rett sted*
- *Besøksintensive virksomheter på rett sted*
- *Parkering*

Måloppnåelse: Endringer i arealbruk i forhold til referanseåret 2019 er ikke så veldig stor. De aller fleste boligene var allerede etablert i 2019. Bidrag til måloppnåelse vil gå litt opp og ned fra år til år. For å se trender i arealutvikling bør man innhente tall over lengre tidsperioder.

Det er minimale endringer i boliglokalisering i forhold til kollektivtilbudet og senterstruktur. Når det gjelder areal til parkering på bakkeplan er det en positiv utvikling i både Midtbyen, Melhus sentrum og Stjørdal sentrum. I Hommelvik sentrum har det ikke vært noen endringer i areal til parkering på bakkeplan.

For å ta ut potensialet for miljøvennlig transportmiddelvalg, er det viktig at det opprettholdes/etableres et godt kollektivtilbud og at det bygges attraktive gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt.

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

Mange opplever god tilgjengelighet til by- og tettstedsområder i byvekstområdet, men andelen som opplever det som enkelt å reise er redusert fra 2020. Undersøkelsen fra 2021 viser videre at det er rom for forbedring, særlig når det gjelder tilgangen til kollektivtransport i Malvik, Melhus og Stjørdal.

Mål 5: Reduksjon i antall trafikkulykker

Den generelle utviklingen har de siste årene gått riktig vei. Både nasjonalt og i Trøndelag. Utviklingen i Miljøpakke-området frem til 2020 var nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. I 2020 er antall ulykker noe høyere, opp fra 109 til 116, mens antall hardt skadde/drepte økte fra 17 til 18 i 2020. Per trafikantgruppe, er antall drepte/skadde fotgjengere økt fra 13 til 22, mens antall ulykker med sykkel og moped/MC er redusert.

Mange av Miljøpakkens tiltak retter seg mot opplevd trygghet/ sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes, men det er også gjennomført noen tiltak på steder med mange trafikkulykker. Fokus på ulykkespunkter er viktig. Med nullvisjonen som overordnet rettesnor er ambisjonene høye. Det må jobbes hardt med å redusere antall trafikkulykker.

Mål 6: Luftkvalitet

Luftforurensning: Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet.

Lufta i Trondheim blir stadig renere og luftkvaliteten har ikke vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. Ser vi på årene 2019, 2020 og 2021, er det tydelig at 2020 var et spesielt år. Perioder med full nedstenging av samfunnet pga. pandemien ga nedgang i trafikk, noe som virket svært positivt inn på bylufta.

2021 er mer sammenlignbart med 2019. I 2021 er Trondheim kommune godt innenfor grenseverdiene til luftkvalitet i forurensningsforskriften og folkehelseinstituttet (FHI) sine anbefalinger for årsmiddelverdier for alle kriterier, bortsett fra døgnmiddelverdier for svevestøv, og timeverdier for nitrogendioksid.

Gode rutiner for renhold og støvdemping av hovedvegnettet, større andel nullutslippskjøretøy, mindre tungtrafikk gjennom sentrum og økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange framfor bil har bidratt til dette.

Drivstofforbruk: Ikke grunnlag for å evaluere.

Piggdekkgebyr: Omsetningen av piggdekkgebyr før jul er forholdsvis stabilt, men redusert etter jul. Redusert omsetning av piggdekkgebyr tyder på at færre kjører med piggdekk, noe som er bra for luftkvaliteten i Trondheim. Det er noe usikkerhet i disse vurderingene siden vi ikke vet fordelingen av årsoblater/korttidsoblater, eller hvor langt de som har betalt piggdekkgebyr har kjørt.

Mål 7: Trafikkstøy – reduksjon

Støytiltak: Det er noen pågående prosjekter på området, men lite er ferdigstilt i 2021.

Opplevd støy: Spørreundersøkelsen viser at en stor andel opplever lite støy, men andelen som opplever støy innendørs og utendørs øker i alle kommunene bortsett fra i Melhus. Andelene som opplever støy innendørs er rundt 10 prosent, mens andelen som opplever støy utendørs er mellom 8 og 15 prosent. For de som opplever stor eller svært stor grad av støy, er det likevel et betydelig problem. Det er fortsatt behov for tiltak. Miljøpakken må bidra til å redusere støy gjennom de tiltakene vi har ansvar for.

Beregning av støysituasjon hvert 5. år: Har ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse. Avventer nye beregninger.

Mål 8: Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Grønnere: Næringstransporten blir grønnere. Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). Andelen "grønne" kjøretøy er fremdeles lav, men utviklingen går i riktig retning. Ambisjonen om utslippsfri anleggsvirksomhet i Miljøpakkeprosjekter er også positiv.

Mer effektiv: Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv. Det må eventuelt jobbes videre med indikatorer.

Mål 9: Økt brukertilfredshet

De fleste er fornøyd med hverdagsreisen sin, men andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin er redusert. Tall fra NAFs trafikkbarometer for Trondheim viser en positiv utvikling fra siden 2013 til 2019, men en liten nedgang i undersøkelsen gjennomført i 2021.

Fremdeles er 2 av 3 positive til Miljøpakken.

Holdningsundersøkelsen viser det er forskjeller mellom de nye kommunene i Miljøpakke-samarbeidet og Trondheim, men forskjellene er mindre enn i 2020. Resultatene kan sikkert forklares på mange måter, men det er neppe tvil om at tiltakene i Miljøpakken har stor betydning for tilbakemeldingene. Samtidig viser svarene fra holdningsundersøkelsen at den positive utviklingen med en stadig større andel fornøyd innbyggere er stoppet opp, særlig i Trondheim. Hvordan pandemien har påvirket og endret hverdagsreisene våre kan være en mulig forklaring.

Kommentar fra sekretariatet

Det er fremdeles noen mål som har indikatorer som det står skal utredes/vurderes nærmere. Disse er:

Mål 4 Tilgjengelighet:

- Universell utforming på holdeplasser.
- Antall snarveger som bedrer tilgangen til holdeplasser.
- Mer målrettede spørsmål i holdningsundersøkelsen om opplevd tilgjengelighet for grupper med nedsatt funksjonsevne.

Mål 6 Luftkvalitet:

- Drivstoff-forbruk (SSB/Miljødirektoratet).

Mål 8 Næringstransport:

- *Effektiv næringstransport*
- *Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser.*
- *Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy.*
- *Offentlige innkjøp og leveranser.*

Arbeidet har stoppet opp og det bør settes i gang en avsluttende prosess for å vurdere om indikatorene er aktuelle å ta i bruk.

Forslag til konklusjon:

- *KU godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2021.*
- *Evalueringen oversendes partene.*
- *KU ber sekretariatet ta ansvar for en prosess for å vurdere og komme med en anbefaling mht. de uavklarte indikatorene.*

Ad sak 26/22 Samordnet parkeringspolitikk innenfor MP - høringsutkast (Tk)

Vedlegg: «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken», høringsutkast 10. juni 2022

I Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029, ble det avtalt at de lokale partene skal utarbeide en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet. Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak. «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal følges opp av alle partene i Miljøpakken.

Prosess

En prosjektgruppe hvor alle partene er representert har utarbeidet et høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken». Arbeidsutvalget i Miljøpakken har fungert som styringsgruppe.

Det har blitt arrangert medvirkningsseminarer med næringsaktør i kommunesentrene i Stjørdal og Melhus kommune, både underveis i prosjektet og rett før ferdigstilling av høringsutkastet.

Det finnes mange forskningsrapporter og flere storbyregioner i Norge har samordning av parkeringspolitikk på den politiske agendaen. Kunnskap fra forskning og de andre storbyregionene

har vært et nyttig kunnskapsgrunnlag.

For å tilpasse parkeringspolitikken til den lokale situasjonen i Trondheimsområdet, er det samlet inn lokale fakta.

Forslag til konklusjon:

- *Høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» sendes på høring:*
 - *Først en ekstern høring med høringsfrist 2. september 2022.*
 - *Deretter sendes høringsforslaget med innkomne høringsuttalelser for behandling til partene i Miljøpakken med høringsfrist 02.12.2022.*

Ad sak 27/22 Mobilitetslab Elgeseter - involvering av MP (Trfk)

Kontaktutvalget behandlet sak om Mobilitetslab Elgeseter den 6. april (sak 9/22) og vedtok følgende:

- *Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter (forskuttering av belønningsmidler).*
- *Kontaktutvalget forutsetter:*
 - *at alle parter skal inn i styringen av prosjektet*
 - *at bestillinger forankres i styringsgruppen*
 - *undervegsleveranser*
- *Presentasjon fra fylkesordfører er en del beslutningsgrunnlaget for Kontaktutvalgets tilslutning til prosjektet.*
- *Kontaktutvalget ber om sak om hvordan Miljøpakkens involvering skjer i praksis.*

Denne saken er en oppfølging av det siste vedtakspunktet om involvering av Miljøpakken i prosjektet.

Saken er i prosess, blant annet opp mot NTNU, og det vil orienteres i møtet om hvilken organisering som foreslås som vil ivareta føringene fra Kontaktutvalget.

Forslag til konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Ad sak 28/22 Utleirvegen – status (Trfk)

Det har blitt bedt om en orientering om status og fremdrift for tiltak i Utleirvegen.

I programrådets møte 12.05.21, fikk sekretariatet fullmakt til å samle pågående prosjekter på nevnte strekning slik at planlegging av sykkelveg, støyskjerming og TS-tiltak kan ses i sammenheng. På bakgrunn av dette godkjente sekretariatet at 2 mill. kr avsatt i årsbudsjett 2020, kan benyttes til arbeid med regulering av sykkelveg med fortau og støyskjerm på østsiden.

Trfk orienterer om status for arbeidet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 29/22 Kryssutbedring Jakobslivegen – forskuttering til utbygging (Tk)

Prosess

Saken har vært oppe i programrådet. Grunnen til at en så liten sak løftes til Kontaktutvalget, er Miljøpakkens føring om at enten detaljplanlegging eller utbygging skal være politisk behandlet.

- Prosjektet fikk midler til prosjektutvikling i årsbudsjett 2021 (politisk behandlet)
- Overgang til detaljplanlegging ble vedtatt av programrådet i sak 49/21 (administrativt)
- Det bes nå om godkjenning av oppstart utbygging (politisk behandling)

Siden vedtak om detaljplanlegging ikke ble politisk behandlet, men kun er behandlet administrativt i programrådet, må vedtak om utbygging behandles i Kontaktutvalget. Dette vil være en mer fleksibel løsning med tanke på fremdrift enn å kreve at tiltaket spilles inn til årsbudsjett for 2023. Som det går fram av saken, vil vedtak nå bidra til at tiltaket bygges i år.

Bakgrunn

I krysset Jakobslivegen x Hørløcks veg (nord) er det i dag smale fortau med lav kantstein i tillegg til at det er vanskelig for busser å svinge inn i Hørløcks veg når det er trafikk i krysset. Prosjektet vil løse problemet med at bussen kommer opp på fortau i svingen og vil gjøre krysset tryggere og mer oversiktlig, spesielt for gående og syklende. Tiltaket er nå detaljplanlagt og kan bygges i løpet av året hvis finansiering kan forskutteres fra budsjett 2023. Tiltaket samkjøres med holdeplass Jakobslivegen Nedre.

Det ble i årsbudsjett 2021 bevilget 0,5 MNOK til prosjektutvikling av tiltaket. Det påløp 0,1 MNOK til prosjektutvikling, mens 0,4 MNOK ble satt av til detaljplanlegging. Det er senere omdisponert 0,34 MNOK til ferdigstilling av detaljplanleggingen.

Utredning

Det er vurdert noen omfattende tiltak som å endre trasé på bussen, endre trafikkstrømmer, bredere vei, utarbeide ny reguleringsplan og å signalregulere krysset. Alle disse tiltakene er forkastet pga. for omfattende tiltak mtp. tid og kostnad, eller at de ikke vurderes som hensiktsmessig for å løse problemet. Prosjektet anbefaler en løsning som innebærer flytting og oppgradering av kantsteiner for å få bredere fortau og unngå at buss og biler kjører på fortau. I tillegg etableres ny belysning og ny sandfangskum.



Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående gjennom krysset. Det blir også lettere for busser å svinge fra Jakobslivegen inn i Hørløcks veg.

Kostnader

Tiltaket vil ha en utbyggingskostnad på 5,9 MNOK. Det er tidligere påløpt ca. 0,8 millioner til planlegging. Total prosjektkostnad vil være 6,7 millioner.

D SUM ENTREPRISEKOSTNADER		4.286.440
E BYGGHERREKOSTNADER	17 % av D	728.695
F PROSJEKTERING	12 % av D	514.373
G ERVERV		
H PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM D + E + F)		6.729.711
I MERVERDIAVGIFT	25 % AV D + F	1.200.203
J PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM H + I)		6.729.711
K USIKKERHET I ANSLAGET	Spenn i usikkerhet	+/- 10 %
Intervall (lav-høy)	lav	6.056.740
	høy	7.402.682

Prosjekteringskostnaden er tidligere bevilget og er trukket fra finansieringsbehovet.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Det anbefales at Kontaktutvalget bevilger 5,9 MNOK til utbygging av kryssutbedring Jakobslivegen. Dette tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående gjennom krysset og det blir lettere for busser å svinge fra Jakobslivegen inn i Hørløcks veg. Tiltaket vil bli bygget i år, og samkjøres med holdeplass Jakobslivegen nedre (holdeplasspakke 2).

Forslag til konklusjon:

- *Kontaktutvalget vedtar at det bevilges 5,9 MNOK inkl. mva. til utbygging av kryssutbedring i Jakobslivegen.*
- *Midlene forskutteres fra budsjett 2023 (belønningsmidler).*

Ad sak 30/22 Holdeplasspakke 2 - finansiering (Tk)

Prosess

Saken har vært behandlet i programrådet. Grunnen til at saken løftes til KU er at det bes om en forskuttering som går ut over rammen for hva programrådet kan vedta som er på 15 mill. kr.

Bakgrunn

Holdeplasspakke 2 består av Christian Jelstrups vei, Alfheimsvingen, Oppsynsmann Eggens vei og Jakobslivegen nedre. Thaulowbakken holdeplass var tidligere del av holdeplasspakken, men er utsatt på grunn av pågående reguleringsplan i området.

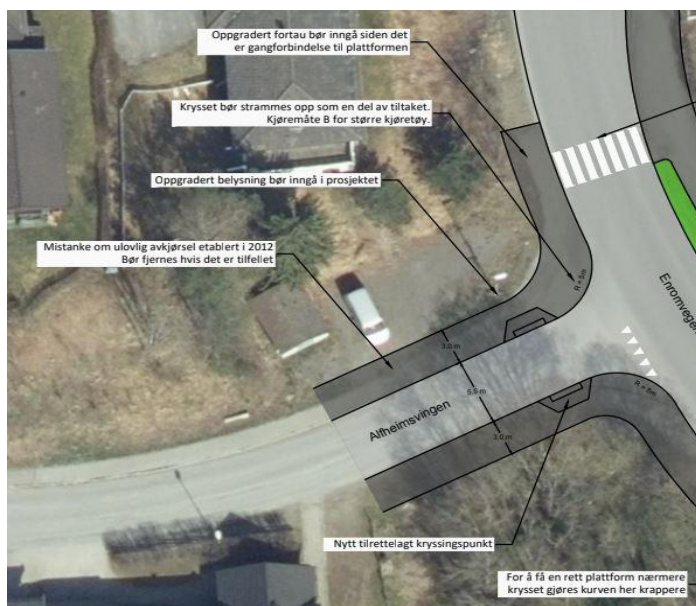
Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbuss. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Ledbussene klarer dermed ikke å legge inntil plattform med alle innganger. Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Holdeplasspakke 2 er nå detaljplanlagt og kan bygges i løpet av året hvis finansiering kan forskutteres fra budsjett 2023.

Det ble bevilget 0,5 MNOK til prosjektutvikling av holdeplassene i 2021 og 2 MNOK til byggeplanlegging i 2022. Midler til byggeplanlegging ble forskuttet i PR-sak 47/21.

Utredning

Alfheimsvingen

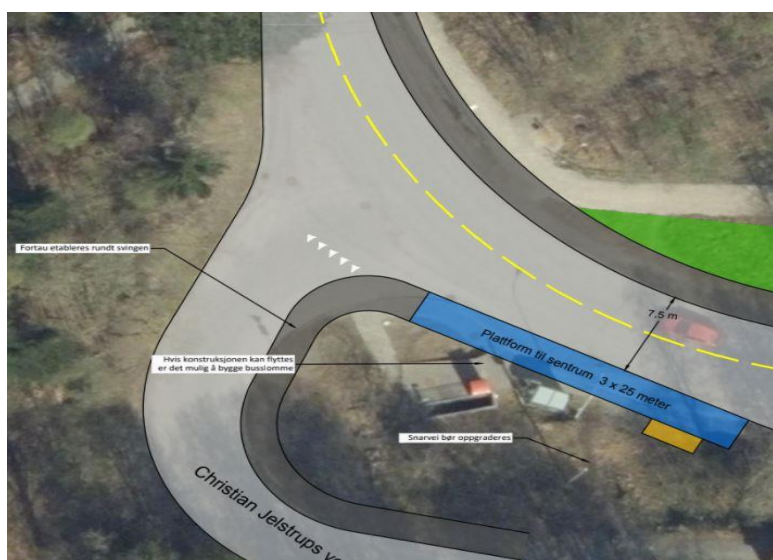
Alfheimsvingen har i dag busslomme i begge retninger. Holdeplass i retning mot Stavset endeholdeplass har en geometri som gjør det vanskelig for leddbuss å komme inntil holdeplassen med alle inngangene. Holdeplass er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde og taktil merking. Holdeplass i retning mot sentrum er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde og taktil merking. Det bygges nytt kantstopp i retning mot Stavset endeholdeplass, med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Holdeplass i retning sentrum oppgraderes med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Holdeplass i retning mot Stavset endeholdeplass trenger endret geometri for å kunne betjenes av leddbuss. Kantstopp er den systemløsningen som i minst grad griper inn i landskapet langs Leirelva. Holdeplass i retning mot sentrum har tilstrekkelig lengde for å kunne betjenes av leddbuss. Den ligger i innerkurve, noe som gir dårlige siktemuligheter ved bruk av kantstopp. Busslomme beholdes derfor av trafiksikkerhetshensyn. Tiltakets lengde er omtrent 130 meter.





Christian Jelstrups vei

Holdeplass har en geometri som gjør det vanskelig for leddbuss å komme inntil kantstein med alle inngangene. Holdeplassen er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde, taktil merking eller bredde, med hensyn til vinterdrift. Adkomst til holdeplass er svært smal på grunn av nærhet til VA-installasjon. Holdeplassen mangler belysning. Holdeplass trenger endret geometri for å kunne betjenes av leddbuss. Kantstopp er den systemløsningen som i minst grad krever terrenginngrep i skråning opp mot Christian Jelsrups vei. Kantstopp vil ha en fartsdempende virkning i Roald Amundsens vei. Det bygges nytt kantstopp med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Det etableres snarvei med håndløper fra plattform til sørover mot Christian Jelstrups vei. Tiltakets lengde er omtrent 130 meter. Trondheim kommune jobber nå med et konseptvalg for sykkeltilbud i Roald Amundsens vei. Holdeplassen er på motsatt side av sykkeltilbudet, og vil derfor ikke være berørt av tiltaket.



Jakobslivegen nedre

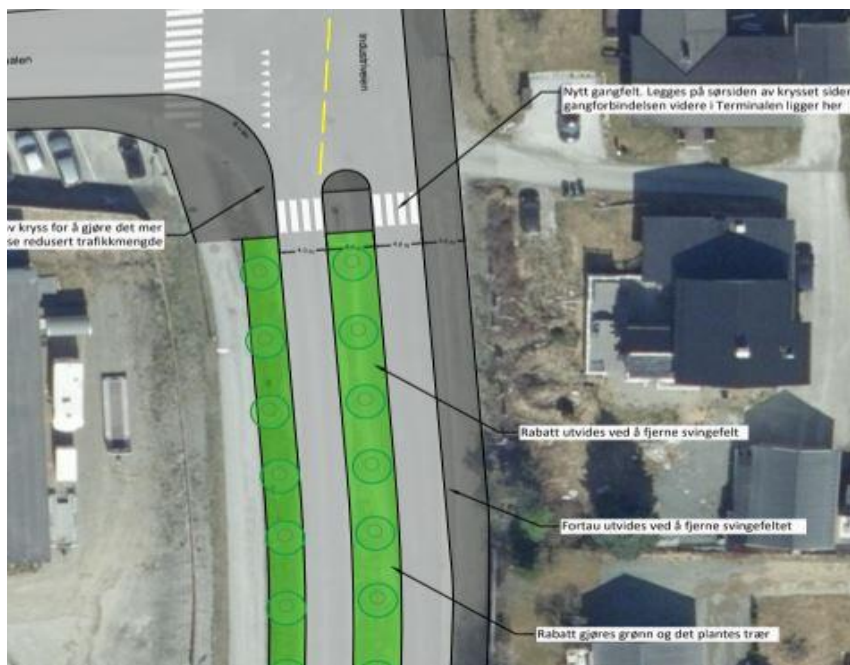
Holdeplassen ligger på hovedrute, og tilfredsstillers ikke krav til universell utforming og adkomst. Begge holdeplasser, særlig holdeplass i retning fra Strindheim (nordlig side) ligger på smale fortau som hindrer sikker og universelt utformet adkomst. Kantsteinhøyde på fortau er for lav for universelt utformet innstegshøyde. Fortauet utvides. Det etableres kantstein med 18 cm vis (kasselstein) på begge holdeplasser. Etablering av nytt dekke og taktil merking. Tiltaket samkjøres med kryssutbedring Jakobslivegen.



Oppsynsmann Eggens veg

Tosidig stopp i Industrivegen med om lag 120 meters avstand. Holdeplass i retning mot Torgård (sørgående) er busslomme på 17 meter med plattform på gang- og sykkelveg. Holdeplass i retning Lundåsen (nordgående) er skilt på stolpe på gruslagt plass utenfor vegarealet, uten plattform. Holdeplass i retning mot Torgård har en geometri som hindrer leddbuss i å komme inntil plattform med alle innganger. Holdeplassen oppfyller ikke krav til taktil oppmerking eller universelt utformet innstegshøyde. Plattformen blokkerer gang- og sykkelveg ved av- og påstigning. Holdeplass i retning mot Lundåsen mangler plattform og skille mellom brukerens venteareal og bussens oppstillingsplass. Brukere har ingen beskyttelse mot trafikken på Industrivegen. Innstegshøyde er ikke universelt utformet. Taktil oppmerking mangler. Adkomst for gående fra boliger i nærområdet og fra gang- og sykkelveg er ikke sikker. Dekke er mangelfullt. Holdeplassene bygges om til kantstopp. Fortau oppgraderes og kryss oppstrammes og bygges om for å tilpasses redusert trafikkmengde. Tilrettelagt krysningspunkt nord for holdeplass i retning mot Lundåsen. Restarealer beplantes.





Kostnader

De siste kostnadsberegningene antyder en samlet prosjektkostnad på 29 millioner. Mye av årsaken til økningen ligger i at tiltakene i Oppsynsmanns Eggens veg er mer omfattende enn kun holdeplassene alene. Her er det også planlagt for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak som å etablere nytt gangfelt og utvide fortau, samt noen tiltak for å bedre traséen for buss. Dette tiltaket kan til en viss grad skaleres ned for å tilpasses en ramme som ikke utvides så mye som saken etterspør. Se nærmere beskrivelse av mulige kutt lenger ned.

Prosjekt: 94106053 Holdeplass Pakke 2						TRONDHEIM KOMMUNE, KOMMUNALTEKNIKK					
KOSTNADSBEREGNING HOLDEPLASSPAKKE 2 (SAMLESKIEMA)						Dato: 18.05.2022					
A	SUM SPESIFISERTE ARBEIDER										
B1	DIVERSE UFORUT SETT / U SPESIFISERT										
B2	INDRE OG YTRE PÅVIRKNINGER										
C	RIGG OG DRIFT										
D	SUM ENTREPRISEKOSTNADER (A + B + C)										
E	BYGGHERRKOSTNADER										
F	PROSJEKTERING										
G	ER VERV										
H	PROSJEKTKOSTNAD EKS. MVA (SUM D + E + F)										
I	MERVERDI AVGIFT										
J	PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM H + I)										
HOLDEPLASS	A	B1	B2	C	D	E	F	G	H	I	J
ALFHEIMSVINGEN	3 100 373	620 075	310 037	806 097	4 836 582	725 487	483 658	50 000	6 095 727	1 330 060	7 425 787
CHRISTIAN JELSTRUPS VEG	1 626 756	325 351	162 676	422 957	2 537 739	380 661	253 774	0	3 172 174	697 878	3 870 053
JAKOBSLIVEGEN NEDRE	1 914 091	382 818	191 409	497 664	2 985 982	447 897	298 598	0	3 732 477	858 470	4 590 947
OPPSYNSMANN EGGENS VEG	6 554 400	1 310 880	655 440	1 704 144	8 520 826	1 278 124	852 083	100 000	10 751 033	2 343 227	13 094 260
PROSJEKTKOSTNAD	13 195 620	2 639 124	1 319 562	3 430 861	18 881 129	2 832 169	1 888 113		23 751 412	5 229 635	28 981 047
TIDLIGERE BEVILGET											2 320 000
BYGGKOSTNAD											26 661 047
USIKKERHET I ANSLAGET											
lav											
høy											

Prosjekteringskostnaden er tidligere bevilget og er trukket fra finansieringsbehovet.

Det ble i forbindelse med budsjett 2022 satte en styringsramme på 22,5 millioner for Holdeplasspakke 2.

Det er tidligere bevilget 2,5 millioner til planlegging. Det vil derfor være behov for en bevilgning på 26,5 millioner for å finansiere tiltakene som beskrevet i saken.

Mulige kutt

Ved å kutte i omfanget på tiltakene i Oppsynsmanns Eggens veg kan man redusere kostnaden med opptil 6,9 millioner, noe som vil gi en beregnet totalkostnad på 22,1 millioner. Det innebærer kutt av følgende elementer:

- ombygging av krysset Industriveien/Terminalen
- ingen endring av bredde på fortau sør for kryss
- ingen endringer på trafikkøy, svingefelt på sørsiden av kryss beholdes, ingen beplantning.
- gangfelt sør for kryss utgår
- dagens grøntarealer beholdes, ingen oppgradering og ingen beplantning av nye trær.
- utbedring av veg på sørsiden av Johan Tillers veg utgår samt setting av kantstein.
- nye kantsteiner på vestsiden av Johan Tillers veg mot grøntdel utgår
- antall nye gatelysmaster reduseres fra 14 til 10

Det som gjenstår i tiltaket, er da ombygging av busslommene til kantstopp og bygging av fortau mellom holdeplass og eksisterende fortau. Dette ivaretar oppgradering av selve holdeplassene, men vil redusere måloppnåelse på tilgjengelighet, trafiksikkerhet og attraktivitet.

Anbefaling til Miljøpakken

Trondheim kommune anbefaler at Kontaktutvalget øker totalrammen til 29 millioner kroner og bevilger 26,5 MNOK til utbygging av holdeplasspakke 2, slik at holdeplassene kan bygges i år. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.

Forslag til vedtak:

- *Kontaktutvalget vedtar at det bevilges 26,5 MNOK inkl. mva. til utbygging av holdeplasspakke 2.*
- *Midlene forskutteres fra budsjett 2023 (bompenger)*

Eventuelt

Møteplan høsten 2022 (Sek)

Det arbeides med aktuelle datoer som legges frem i møtet.

KU-vedlegg 23/22 (versjon oppdatert med trafikkdata fra Vegamot): Trafikkutvikling per mai 2022

1. Oppsummering

Trafikktallene påvirkes fremdeles av koronapandemien. I tillegg påvirkes trafikkstrømmene av vegarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. Jordras over E6 i Malvik ga stengt europavei fra 4.–10. mai, noe som påvirket trafikkmønsteret disse dagene.

Biltrafikk: Antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner er seks prosent høyere i januar til mai 2022 enn tilsvarende periode i 2021, og tre prosent lavere enn i 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim er trafikken innenfor bygrensa sju prosent høyere enn i 2021, men tre prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 28 prosent høyere i januar til mai 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken nærmere seks prosent lavere disse månedene.

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus 4 prosent høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode i 2019. Sammenligner vi årets fem første måneder med 2021, er det 27 prosent flere passeringer. Forbi Øysand er trafikken så langt i år 2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2019, og 8 prosent høyere enn i 2021.

I Malvik er antall passeringer gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad fra januar til mai 31 prosent høyere enn i 2021, og 7,4 prosent lavere enn i 2019.

Trafikken i Stjørdal er 29 prosent høyere i perioden januar til mai 2022 enn i 2021, og 26 prosent høyere enn i 2020.

Elbil: Elbilenes andel av bompasseringene var ved utgangen av mai nærmere 30 prosent i Trondheim og 31 prosent på E6 øst. Dette er hhv. sju og seks prosentpoeng høyere enn ved utgangen av mai 2021.

Elbilbestanden i miljøpakkeområdet utgjorde ved utgangen av mai 2022 rundt 22 prosent av bilparken, mens elbilens andel av nybilsalget i mai var i underkant av 77 prosent. Andelen solgte hybrider utgjorde i mai 15 prosent, mens øvrige fossile kjøretøy utgjorde 7,5 prosent. Hittil i år er det solgt én hydrogenbil i miljøpakkeområdet.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 38 prosent høyere i januar–april 2022 enn 2021. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss og trikk så langt i år 5 prosent lavere. Tilsvarende er antallet reiser på Trønderbanen 29 prosent færre, men utviklingen er positiv og i april var man oppe på 87 prosent av 2019-nivået.

Sykkel: Sett under ett er antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua i januar til mai 8 prosent lavere enn i 2019, og 10 prosent høyere sammenlignet med 2021.

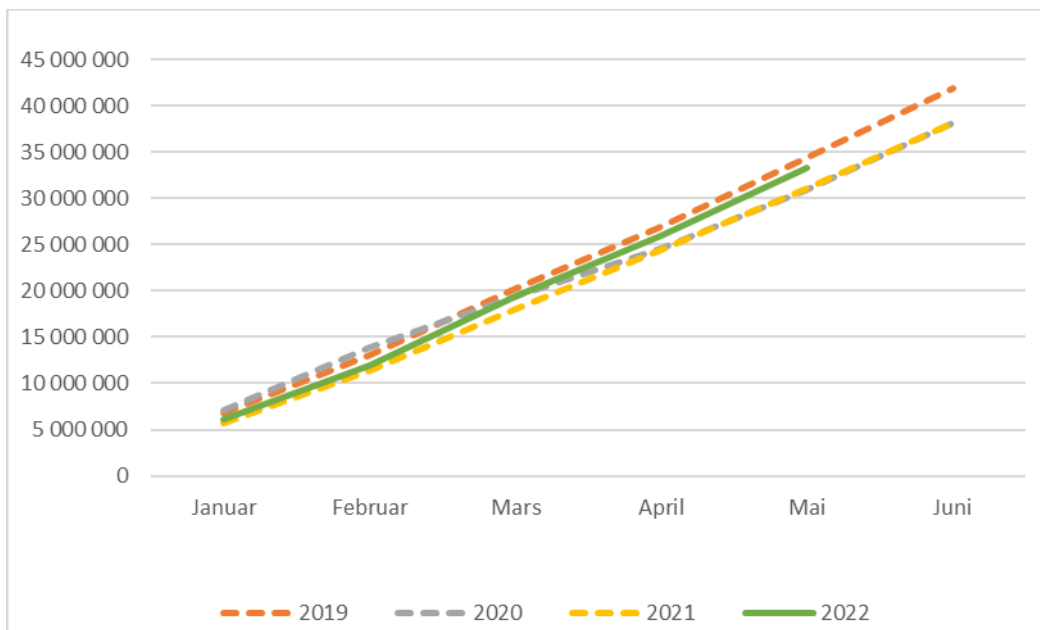
2. Biltrafikk gjennom bomsnittene

Tabell 1 oppsummerer hovedtallene for biltrafikk gjennom bomstasjonene i Miljøpakken, og på E6 øst.

Passeringer	Takstgruppe	2019	2021	2022	Endring 2022/2019	Endring 2022/2021
Miljøpakken	Lette biler	31 824 328	29 117 762	30 805 214	-3,2 %	5,8 %
	Tunge biler	2 200 487	2 047 743	2 190 618	-0,4 %	7,0 %
	Sum	34 024 815	31 165 505	32 995 832	-3,0 %	5,9 %
Miljøpakken	Lette biler	34 394 926	31 063 773	33 264 408	-3,3 %	7,1 %
Inkl E6 Ranheim	Tunge biler	2 454 857	2 272 469	2 433 527	-0,9 %	7,1 %
	Sum	36 849 783	33 336 242	35 697 935	-3,1 %	7,1 %
E6-øst	Lette biler	4 728 493	3 471 016	4 457 778	-5,7 %	28,4 %
	Tunge biler	505 643	430 743	470 052	-7,0 %	9,1 %
	Sum	5 234 136	3 901 759	4 927 830	-5,9 %	26,3 %

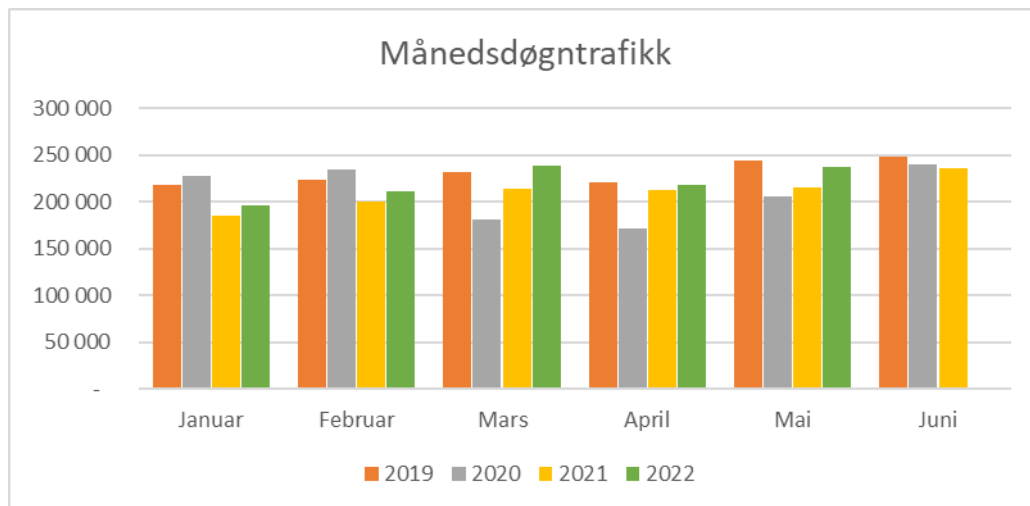
Tabell 1 Trafikktvikling januar–mai 2022, sammenlignet med 2019 og 2021. Kilde: Vegamot

For perioden januar til mai viser passeringsdata fra bomstasjonene høyere trafikk i 2022 enn i 2021, men trafikken er noe lavere enn i 2019. Akkumulert trafikk liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim fremgår av figur 1.



Figur 1 Akkumulerte passeringer liten bil gjennom Miljøpakken og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot

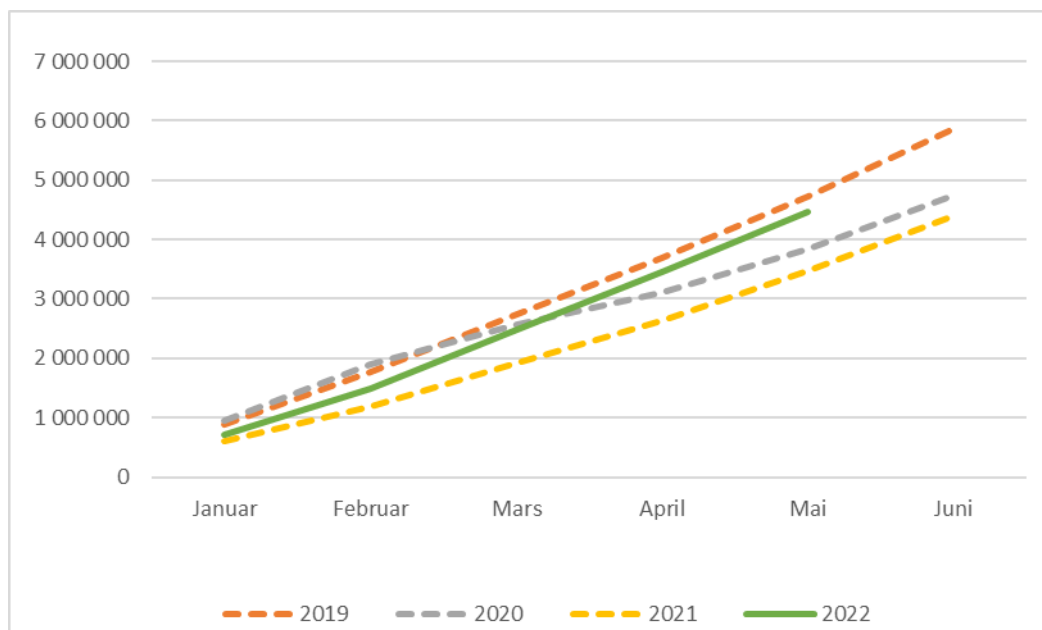
Døgntrafikk for månedene januar til juni årene 2019 til 2022 i Miljøpakken og E6-øst Ranheim er vist i figur 2.



Figur 2 Antall passeringer liten bil per døgn per måned gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot

I mai 2022 er trafikken i Miljøpakken høyere enn i 2021, men noe lavere enn nivået fra 2019.

På E6 øst er trafikken fortsatt lavere enn normalt. I mai er trafikken betydelig høyere enn i 2021, men lavere enn i 2019. Den akkumulerte trafikken gjennom året er illustrert i figur 3 under.



Figur 3 Akkumulerte passeringer liten bil E6 øst. Kilde: Vegamot.

Koronapandemien har i større grad påvirket trafikken på E6-øst enn i Miljøpakken-området. Passasjertall fra Værnes viser at flytrafikken tar seg opp igjen, noe som bidrar til trafikkvekst også på E6 øst sammenlignet med 2021.

3. Biltrafikk i Melhus, Malvik og Stjørdal

3.1 Melhus

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus at trafikken fra januar 2022 til og med mai er

- 27,1 prosent høyere enn i 2021
- 4,1 prosent høyere enn i 2019

Forbi tellepunktet på E39 Øysand er trafikken fra januar til mai

- 8,3 prosent høyere enn i 2021.
- 2,5 prosent høyere enn i 2019.

3.2 Malvik

Gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er antall passeringer fra januar 2022 t.o.m. mai:

- 31,1 prosent høyere enn i 2021
- 7,4 prosent lavere enn i 2019.

Bygging av E6 samt jordskredet ved Stavsjøtunnelen 4. mai påvirker trafikkflyten i området.

3.3 Stjørdal

I vurdering av trafikk i Stjørdal inngår fire tellepunkter: Bjørgmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6. Trafikkregistreringspunktene i Stjørdal var nede i deler av 2019, derfor sammenlignes 2022 med 2020.

Samlet er trafikken i Stjørdal fra januar til mai

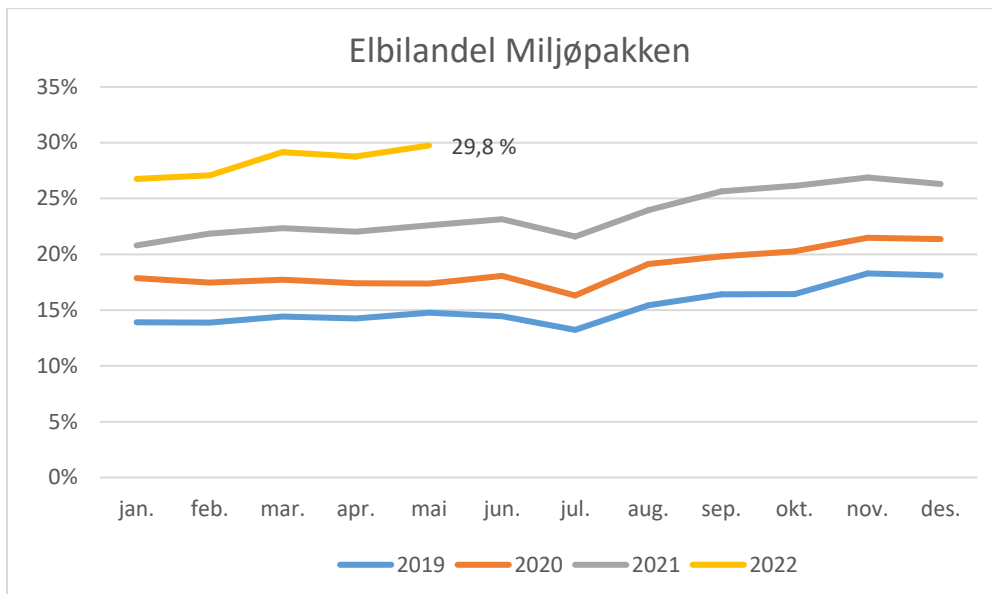
- 28,9 prosent høyere enn i 2021
- 25,8 prosent høyere enn i 2020.

For mai alene er trafikken 10,7 prosent over tilsvarende måned i 2019.

Bygging av E6 påvirker trafikkflyten i området, og endringer i flytrafikken på Værnes påvirker biltrafikken.

4. Elbilutvikling

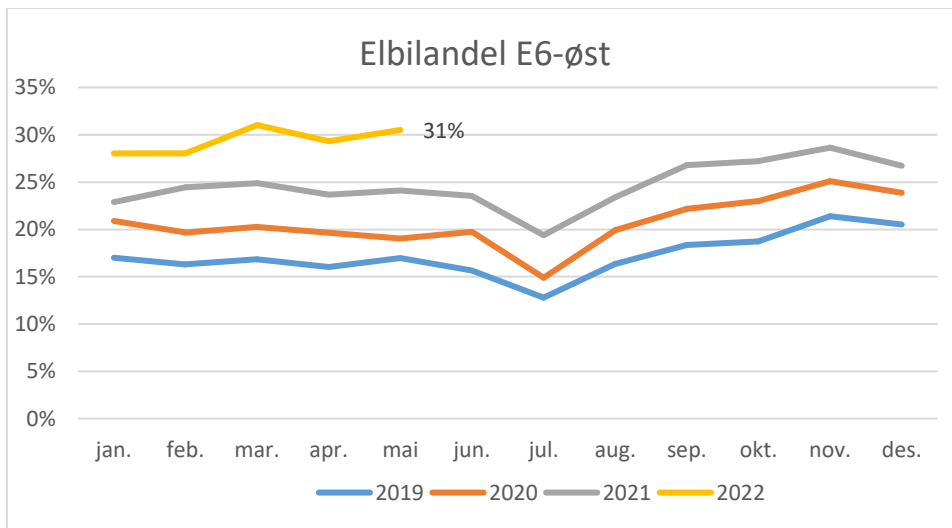
Miljøpakken:



Figur 4 Elbilutvikling gjennom Miljøpakkens bomstasjoner. Kilde: Vegamot

I mai var elbilandelen gjennom Miljøpakkens bomstasjoner 29,8 prosent, noe som er 7,2 prosentpoeng høyere enn på samme tid i 2021. Elbilandelen er høyest forbi bomstasjonen på RV706 Leangen (33,5 prosent) og lavest forbi E6 Klett (25,1 prosent).

E6-øst:

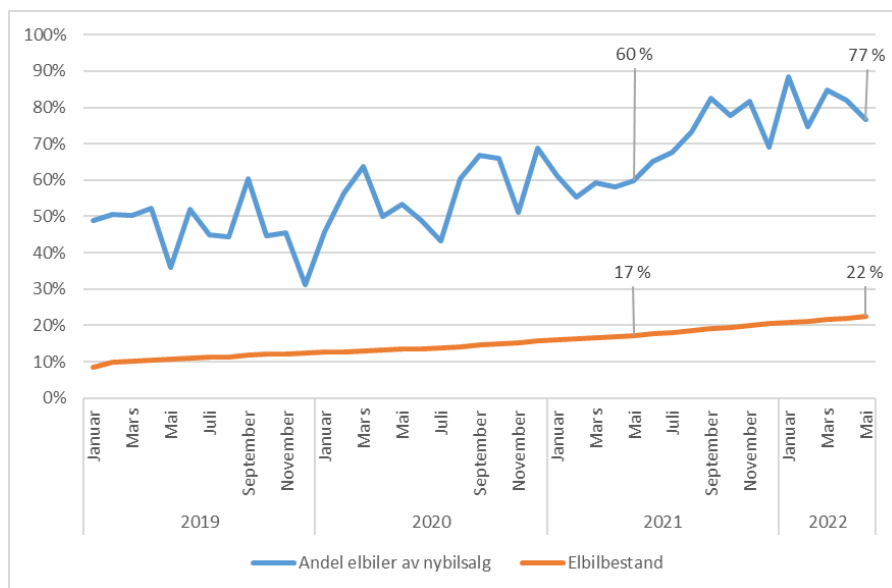


Figur 5 Elbilandel på E6-øst. Kilde: Vegamot.

I mai er elbilandelen på E6-øst 30,5 prosent, noe som er 6,4 prosentpoeng høyere enn for et år siden. Andelen elbiler som passerer gjennom bomstasjonene på E6-øst så i mai slik ut:

- Ranheim: 31,5 prosent
- Hommelvik: 28,9 prosent
- Leistad: 34 prosent

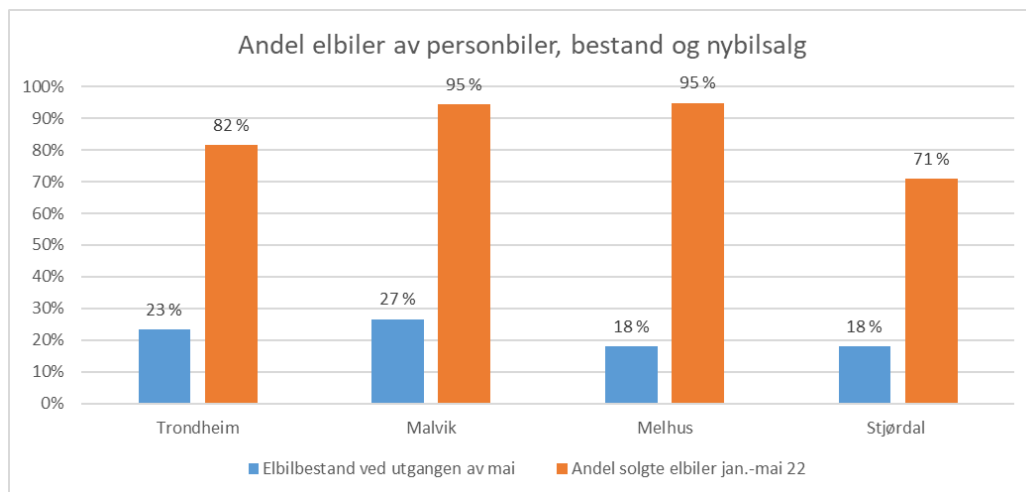
Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser bestandstall og salgstall fordelt på drivstoff. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



Figur 6 Elbilbestand og andel elbiler av nybilsalg i miljøpakkeområdet (Kilde: OFV)

Salgsstatistikken per måned viser en stigende trend i andelen elbiler som førstegangsregistreres i byvekstavgiftsområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i mai 2022 var 77 prosent elbiler, mot 60 prosent for ett år siden. I mai utgjør andelen solgte hybrider 15 prosent, og øvrige fossile kjøretøy 7,5 prosent. Kun én hydrogenbil er førstegangsregistrert i området så langt i år. Bestanden elbiler er 22 prosent ved utgangen av mai, mot 17 prosent ved utgangen av mai i fjor.

Elbilsalg og bestand per kommune i Miljøpakken fremgår av figur 7 under.



Figur 7 Andel elbiler av nybilsalg og elbilbestand. Kilde: OFV

Malvik har med sine 27 prosent den største elbilbestanden i Miljøpakken. Så langt i år er 95 prosent av nybilsalget i både Malvik og Melhus elbiler.

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

Tall fra AtB viser følgende utvikling i antall påstigende passasjerer med buss og trikk i miljøpakkeområdet i årets fire første måneder:

- 38,8 prosent flere reisende med buss i 2022 enn i 2021.
- 38,2 prosent flere reisende med trikken i 2022 enn i 2021.

Antall reisende med buss og trikk i Stor-Trondheim er 5,4 prosent lavere i perioden januar–april 2022 enn tilsvarende periode i 2019.

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser 29 prosent færre reiser på Trønderbanen i årets første fire måneder sammenlignet med 2019. Utviklingen er imidlertid positiv, og i april var man oppe på 87 prosent av 2019-nivået.

6. Syklende

6.1 Syklende Rotvollekra og Svingbrua

Vi har tre operative tellepunkter for sykkel i Trondheim. To med historiske data, Rotvollekra og Svingbrua, mens skibrua på Moholt ble satt i drift i november 2021. Antall syklende om vinteren påvirkes av vær og føre og kan være vanskelig å sammenligne fra år til år.

For å sammenligne med normalsituasjonen før koronapandemien, er antall syklister i 2022 sammenlignet med 2019.

Rotvollekra - sykkel månedsdøgntrafikk	2019	2020	2021	2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	210	257	127	125	-40 %
Februar	193	219	135	164	-15 %
Mars	213	209	221	314	47 %
April	450	304	315	335	-26 %
Mai	578	387	460	518	-10 %
Januar–april	1644	1376	1258	1456	-11 %

Svingbrua - sykkel månedsdøgntrafikk	2019	2020	2021	2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	271	335	170	181	-33 %
Februar	284	322	216	246	-13 %
Mars	304	282	327	471	55 %
April	674	469	514	529	-22 %
Mai	812	606	855	788	-3 %
Januar–mai	2345	2014	2082	2215	-6 %

Månedsdøgntrafikk Svingbrua og Rotvoll	2019	2020	2021	2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	481	592	297	306	-36 %
Februar	477	541	351	410	-14 %
Mars	517	491	548	785	52 %
April	1124	773	829	864	-23 %
Mai	1390	993	1315	1306	-6 %
Januar–mai	3989	3390	3340	3671	-8 %

Så langt i år er samlet antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua 8 prosent lavere enn i 2019, men 10 prosent høyere enn i 2021.

Sykkeltelleren ved E6 i Stjørdal har vært ute av drift i januar og februar, og det rapporteres derfor ikke på tall fra dette registreringspunktet.



Miljøpakken
– bedre by

Kontaktutvalget 10.06.2022

Årsrapport 2021

Miljøpakken



Sammendrag	2
Utviklingstrekk	2
Overordnet økonomi 2009-2029	3
Innledning	5
Måloppnåelse og hovedaktiviteter	5
Ferdigstilte tiltak 2021	7
Økonomi 2021	8
6.1 Bevilgning og tildeling 2021	9
6.2 Regnskap 2021	12
6.3 Økonomisk status 2009–2021 (2029)	13
Prosjektporteføljen	18
Etatsvise oversikter	20
8.1 Melhus kommune	20
8.2 Trondheim kommune	22
8.3 Malvik kommune	26
8.4 Stjørdal kommune	29
8.5 Trøndelag fylkeskommune	31
8.6 Jernbanedirektoratet	35
8.7 Statens vegvesen	36
8.8 Sekretariatet	38
Prosjektøkonomi	39
 Vedlegg	 42

1. Sammendrag

Miljøpakken hadde i overkant av 260 aktive prosjekt ved utgangen av 2021. Dette er tiltak som er tildelt midler uten at de er avsluttet. Av disse var ca. 75 prosent under utredning/planlegging og ca. 25 prosent under utbygging eller klare for utbygging.

30 anlegg ble bygd ferdig. Snarveger og holdeplasser utgjorde flertallet.

De største pågående byggeprosjektene var Nydalsbrua med tilhørende veganlegg, Saupstadbrua gang- og sykkelbru og ny hovedsykkelveg øst for Trondheim sentrum. Der ble strekningen Lilleby–Dalen åpnet i 2021. Gang- og sykkelbru i Melhus sentrum, fortau i Uglavegen (del 2), fortau/sykkelfelt i Tyholtveien og 14 snarveier er blant andre ferdigstilte prosjekt.

Miljøpakken regnskapsførte et forbruk på vel 1,2 mrd. kr i fjor, med Nydalsbrua (354 mill. kr) som det klart største enkelttiltaket. Miljøpakken gikk inn med 221 mill. kr til drift av kollektivtrafikken. Bidraget dekker anslagsvis 25 prosent av hva det koster å drive kollektivtilbudet i storbyområdet. Bytakstområdet ble utvidet til å omfatte Stjørdal og den delen av Melhus som tidligere har hatt høyere takst.

Forbruket i 2021 var på samme nivå som de faktiske inntektene. Det akkumulerte mindreforbruket i Miljøpakken er nå på i underkant av 1 mrd. kr.

Staten er største bidragsyter til Miljøpakken med litt over halvparten av midlene som ble brukt i 2021, hovedsakelig i form av belønningsmidler og riksvegmidler. Bompenger utgjorde 36 prosent. Ca. 10 prosent var tilskudd fra kommunene og fylkeskommunen, samt mva-kompensasjon.

Utviklingstrekk

Antall prosjekt i Miljøpakkens portefølje har økt gradvis over tid. Spesielt har økningen vært stor innen sykkel de senere årene. Parallelt med dette har skjevfordelingen mellom planleggings- og utbyggingsprosjekt blitt betydelig. I 2020 befant 44 prosent av prosjektene i porteføljen seg i innledende planfase. Ved utgangen av 2021 var tilsvarende tall 36 prosent. Samtidig var det en mindre økning i andelen utbyggingsprosjekt fra 2020 til 2021.

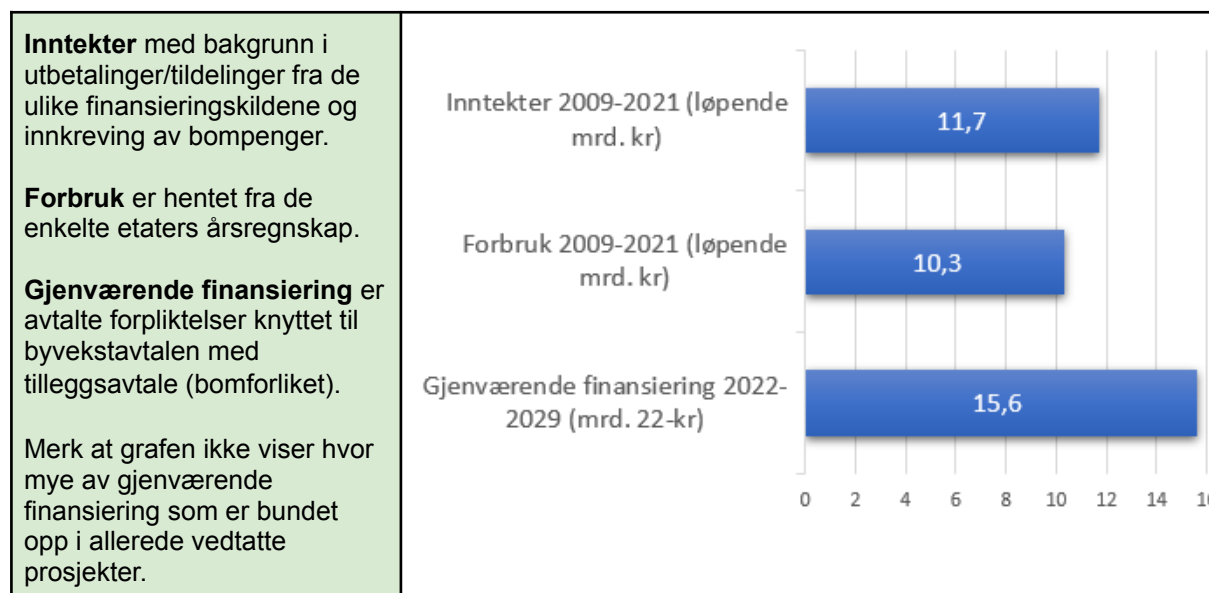
Utviklingen kan med dette se ut til å gå i riktig retning. Det har de siste par årene vært stort fokus på fremdrift og gjennomføringsevne blant partene, og det er innført større krav til rapportering til Programråd og Kontaktutvalg.

Mindreforbruket er stort og økende. Manglende gjennomføring ser ut til å være viktigste årsak til dette. Rapporteringen viser at en rekke prosjekt selv etter mange år fortsatt befinner seg i innledende fase. Med relativt god gjennomføringsevne vil enkle utbyggingstiltak uten

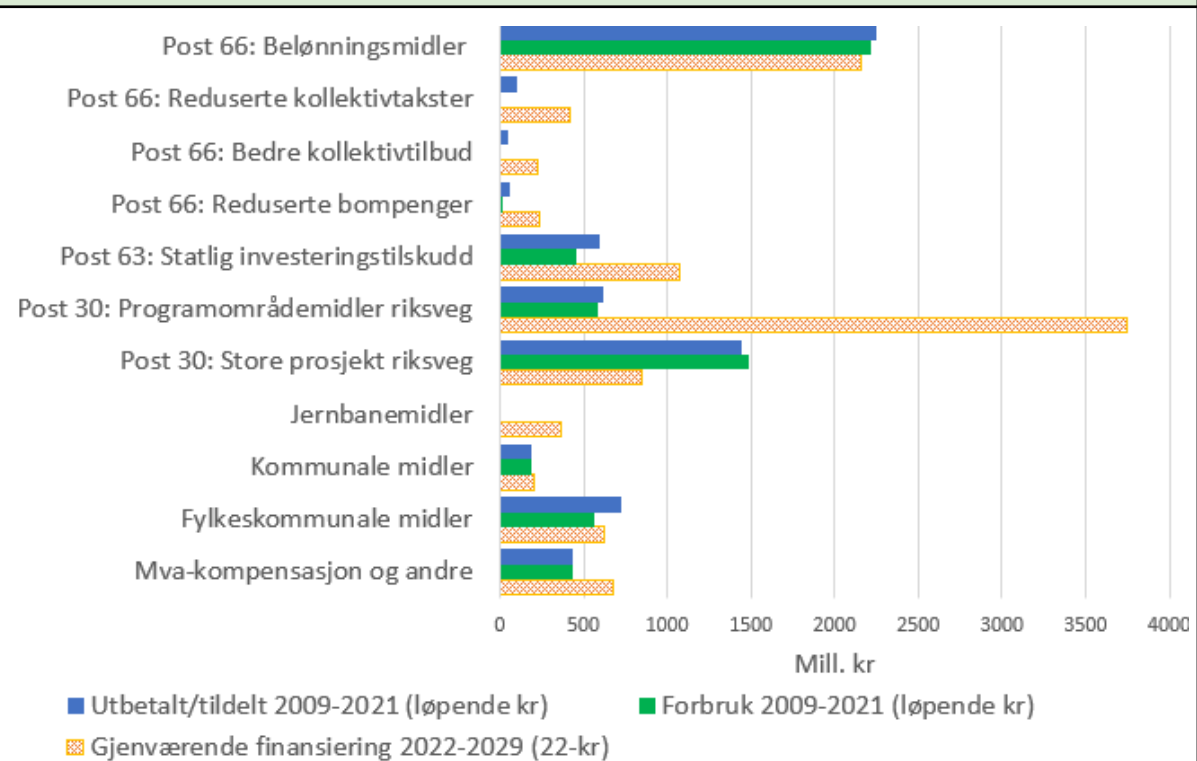
krav til regulering normalt gjennomføres i løpet av 2–3 år. Større prosjekt som krever regulering og erverv tar normalt 7–10 år. Erfaringen viser imidlertid at det ofte tar vesentlig lengre tid, og at det største tidsforbruket ligger i det innledende planarbeidet. Manglende erverv kan også bety store forsinkelser rett før utbygging.

Flere av partene trekker fram mangel på interne ressurser som en forklaring på forsinkelser i gjennomføringen. Samtidig rapporteres det om nyrekruttering og styrking av plankapasiteten. I tillegg har partene jobbet med å forbedre de interne arbeidsprosessene. Partene har også de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser med klare krav til leveranse og dokumentasjon. Det er i tillegg gjort grep på overordnet nivå for å øke fleksibiliteten i styringssystemet slik at det ikke skal være til hinder for fremdriften.

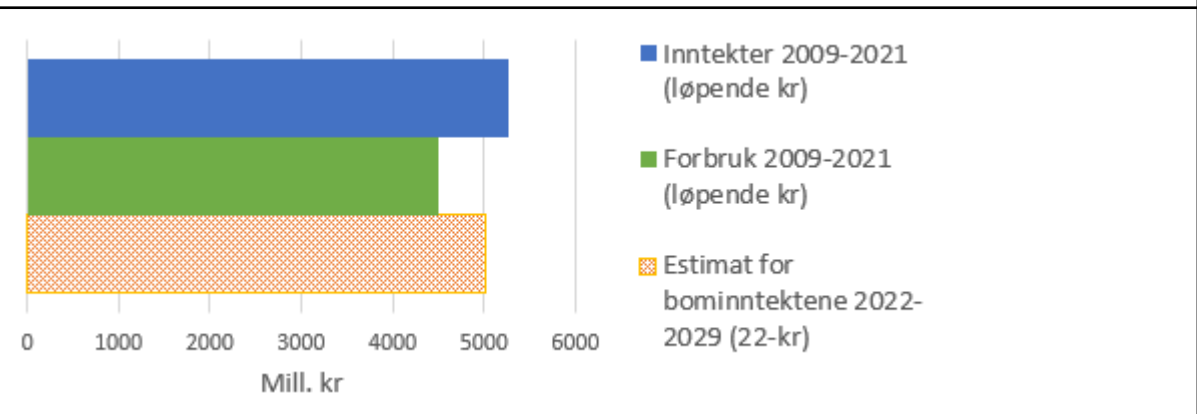
2. Overordnet økonomi 2009-2029



Fordeling på ulike finansieringskilder:



Inntektene fra bompengeneinnkreving er per i dag den finansieringskilden i Miljøpakken med størst usikkerhet. Nettotall for bompenger vises i følgende figur.



3. 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.

For perioden 2008–18 ble det definert 10 lokale mål for Miljøpakken blant annet om å redusere personbiltrafikk, klimagassutslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling.

Gjennom bymiljøavtalen med staten fra 2016 forpliktet Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune seg til *nullvekstmålet*. Det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser.

I 2019 ble det inngått en byvekstavtale mellom staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus for perioden 2019–2029. Avtalen er en videreføring av bymiljøavtalen fra 2016 og en utvidelse av avtalens virkeområde med Stjørdal, Malvik og Melhus. Nullvekstmålet ble videreført og de 10 gamle lokale målene ble erstattet med 9 nye (se under).

Byvekstavtalen tilførte trondheimsområdet ca. 5 mrd. kroner i perioden 2019–2029. De økte inntektene vil i hovedsak fremkomme ved behandling av fremtidige årsbudsjett og handlingsprogram. Det samme gjelder for tilleggsavtalen til byvekstavtalen som ble vedtatt i juni 2020.

Les mer om Miljøpakken på miljopakken.no.

Politisk behandling

Årsbudsjett 2021 ble utarbeidet etter innspill fra kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Budsjettet ble behandlet i fylkesutvalget 22.12.20, bystyret i Trondheim 10.12.20, kommunestyret i Stjørdal 17.12.20, kommunestyret i Malvik 07.12.20, kommunestyret i Melhus 15.12.20, og behandlet administrativt av statens parter. I den politiske behandlingen fikk ordførere og fylkesordførere fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett med de øvrige partene i Miljøpakken. Samordning etter lokalpolitisk vedtak av årsbudsjett 2021 ble behandlet i Kontaktutvalget 27.01.21 og 04.02.21, sak 04/21.

4. Måloppnåelse og hovedaktiviteter

Måloppnåelse i Miljøpakken evalueres årlig og evalueringsrapport for 2021 kommer i løpet av våren. Årets evaluering ble noe forsinket da vi venter på tall fra den nyutviklede arealindikatoren for å kunne levere en samlet evaluering.

Overordnet mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Det skal altså ikke være vekst i persontransport med bil. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett, spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentra og tettsteder.

Det overordnede målet har to hovedknagger:

- Nullvekst i persontransport
- Arealbruk

I bompengesavtalen fra 2020 ble det lagt til grunn at regjeringen skulle fastsette et videreutviklet nullvekstmål, noe som nå er gjort. Den nye målformuleringen er:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil.

Lokale delmål

- 1. CO₂:** 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.
- 2. Miljøvennlige reiser:** Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.
- 3. Samordnet areal- og transportplanlegging:** Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.
- 4. Tilgjengelighet:** By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.
- 5. Trafikkulykker:** Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.
- 6. Luftkvalitet:** Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
- 7. Trafikkstøy:** Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.
- 8. Næringstransport:** Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
- 9. Brukertilfredshet:** Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Hensikten med en årlig evaluering er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og eventuelt vurdere andre tiltak for å nå målene.

Tidligere evalueringer: 2012, 2013/14, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 og 2020.
2019 er referanseår siden byvekstavtalen ble inngått da.

Evalueringen av måloppnåelse i Miljøpakken 2021 er ikke klar. Resultater fra evalueringen blir som tidligere år presentert i egen rapport. Nullvekstmålet for biltrafikk kan vurderes ved å se på passeringsdata fra bomstasjonene i Miljøpakken og på E6-øst. Antall passeringer med personbil i 2021 er høyere enn i 2020, men lavere enn i 2019. Korona påvirker trafikk tallene.

Trafikkendring liten bil	2018	2019	2020	2021	2021/2019
Miljøpakken	-2,1 %	2,1 %	-4,6 %	3,0 %	-1,5 %
Miljøpakken inkl. Ranheim	-1,9 %	2,1 %	-5,2 %	3,1 %	-2,2 %
E6-øst	1,1 %	2,1 %	-15,5 %	5,4 %	-12,0 %

Tabellen viser personbiltrafikk gjennom bomsnittene i Trondheim og E6-øst sammenlignet med forrige år.

5. Ferdigstilte tiltak 2021

En oversikt over tiltak som ble gjennomført i løpet av 2021 er gjengitt i tabellen nedenfor. En nærmere beskrivelse av det enkelte tiltaket går frem av den etatsvise oversikten i kapittel 8 og i vedlegget.

Tabell 5.1: Oversikt over ferdigstilte tiltak

	Antall:			
	Tiltak	Km.	Plasser	
Snarveger	14	3		· I Trondheim
Gangveg/fortau	3	1,75		· MaK: GS-vei Vikhammeråsen · TK: Uglaveien del 2 og Tyholtveien del 1
Sykkelveg m/fortau	2	0,73		· MeK: GS-bru over E6 · SVV: Rv 706 Dalenbrua-Lilleby skole (3)
Sykkelfelt	3	0,3		· SK: Stokkmovegen og Ole Vigs gt · TK: Tyholtveien del 1
Sykkelparkeringsplasser			44	· TK: 24 sykkelkap (Spektrum og Prinsen kino) og 20 plasser i Fjordgata
Kollektivfelt	1	0,45		· TRFK: Kolstadvegen
Holdeplasser, utbedret med universiell utforming	7			· TRFK (3): Ranheim Fabrikker, Askeladdvegen og Vikelvvegen · TK (4): Asbjørn Øverås veg, Saupstadringen, Vestlia endeholdeplass og Stavset endeholdeplass

MaK - Malvik kommune, MeK - Melhus kommune, SK - Stjørdal kommune, TK - Trondheim kommune, TRFK - Trøndelag fylkeskommune, SVV - Statens vegvesen.

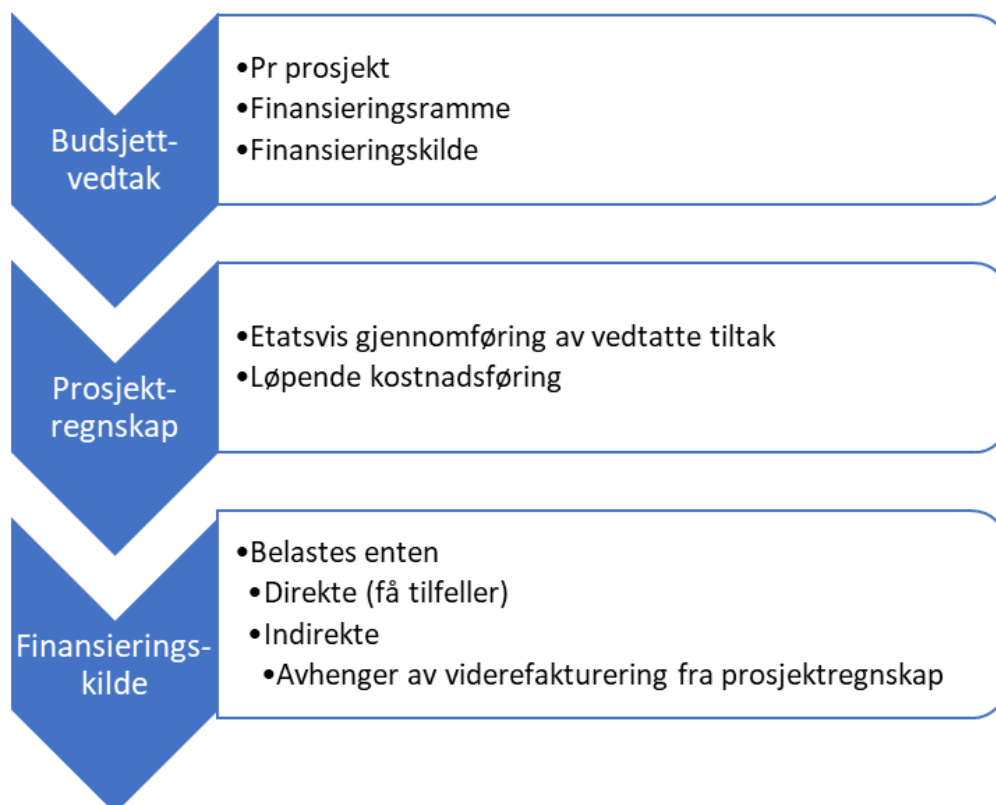
I tillegg kommer løpende prosjekter som økt standard på vinterdrift av sykkel og gangveier, hvor Miljøpakken i sesongen 2021/22 finansierer deler av sykkel- og gangnettet med høyeste driftsstandard (GsA) og nest høyeste driftsstandard (GsB). Miljøpakken bidro i 2021 med 215,5 mill. kr i ordinært driftstilskudd til kollektivtrafikken i Trondheimsområdet. Dette bidrar til økt kollektivtilbud, mer miljøvennlig bussmateriell og reduserte billettakster. Vel 27,3 millioner kollektivreiser (antall påstigninger) med lokal kollektivtrafikk (buss og trikk) ble gjennomført i 2021. Oppgradering av trikkens infrastruktur skjer løpende og dekkes av midler i Miljøpakken.

6. Økonomi 2021

Miljøpakken finansieres fra flere ulike kilder etter forpliktelser i inngåtte avtaler.

Finansieringskildene tildeles på forskjellige grunnlag. Enkelte kilder tildeles med bakgrunn i innmeldt behov, andre som et avtalt årlig beløp uavhengig av behov. De ulike finansieringskildene har føringer for hvilke tiltak midlene kan benyttes på, dette fremgår i de årlige budsjettene. Føringerne er knyttet til tiltaksområde, vegkategori og drift- og investering.

Det er et skille mellom økonomisk status knyttet til de enkelte finansieringskilder og etatenes prosjektrekskap. Figuren under illustrerer veien fra budsjettvedtak, via prosjektrekskap og til belastning av den enkelte finansieringskilde.



I årsrapporten rapporteres det både med bakgrunn i prosjektrekskap og belastning på den enkelte finansieringskilde. Begge tar utgangspunkt i rapporterte årsregnskap, slik at dette blir sammenlignbart mellom år.

Prosjektrekskapene er detaljert og føres iht gjeldene regler for bokføring. Dette er grunnlaget som viderefaktureres til etaten som disponerer finansieringskilden som skal belastes. I enkelte tilfeller belastes finansieringskilden direkte med bakgrunn i prosjektrekskapene.

6.1 Bevilgning og tildeling 2021

Miljøpakkens årsbudsjett viser hvilke finansieringskilder som er lagt til grunn for å finansiere de vedtatte tiltakene i 2021.

Miljøpakkens årsbudsjett la til grunn inntekter fra de ulike finansieringskildene på 1469,1 mill. kr, mens det ble vedtatt tiltak med en samlet kostnadsramme på 1127,8 mill. kr. Det vil si at vel 341 mill. kr ikke ble disponert, hvorav 197 mill. kr bompenger, 120 mill. kr statlig investeringstilskudd Metrobuss (post 63), samt noen mindre beløp knyttet til de andre finansieringskildene.

Kostnadsrammen vedtatt i Miljøpakkens årsbudsjett ligger fast gjennom året. På inntektssiden er det derimot flere forhold som medfører at forutsetningene endres:

- Tildelte inntekter kan avvike fra budsjettforutsetningene (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 fremdrift (jf. midler innenfor statlige programområder)
- Endrede tildelinger i revidert nasjonalbudsjett
- Behovet for bruk av bompenger endrer seg som følge av endringer i tildeling av andre finansieringskilder

Tabell 6.1 viser Miljøpakkens vedtatte årsbudsjett 2021. Utgangspunktet er statlige midler bevilget i statsbudsjettet 2021 og lokal finansiering vedtatt ved politisk behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2021.

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.

Tabell 6.1: Miljøpakkens årsbudsjett 2021

(tall i mill. kr)	Rv-midler	Jernbane- midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bompenger	Belønnings- midler	Sum
Store prosjekt:	149,0	0,0	0,0	61,3	120,6	0,0	330,9
E6 Jaktøya - Sentervegen	149,0				-36,7		112,3
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger					140,0		140,0
Fv. 704 Tanem - Tulluan				61,3	17,3		78,6
Programområder:	66,0	34,4	20,5	89,6	214,3	342,9	767,7
Gatebrukstiltak				0,5			0,5
Sykkeltiltak	65,5			41,2	117,2	46,3	270,2
Gåtiltak					22,0		22,0
Trafikksikkerhet				15,9	10,2	0,8	26,9
Miljø- og støytiltak					1,0		1,0
Mobilitet						10,5	10,5
Kollektivtiltak	0,5	34,4	20,5	32,0	63,9	285,3	436,6
- Driftstilskudd						215,5	215,5
- Tilskudd til red. kollektivtakster						51,6	51,6
- Metrobuss			20,5	9,0	23,5		53,0
- Jernbane, stasjons- og knutepunktsutv.		34,4		0,5		2,0	36,9
- Infrastruktur buss/trikk	0,5			22,5	40,4	16,2	79,6
Øvrige områder:	0,0	0,0	0,0	5,6	17,8	5,8	29,2
Koordinering og administrasjon				5,6	11,0		16,6
Informasjon						5,5	5,5
Teknologi, evaluering, trafikkdata mm					6,8	0,3	7,1
Sum	215,0	34,4	20,5	156,5	352,7	348,7	1127,8

I løpet av året skjer det endringer på inntektssiden som går frem av tabell 6.2. Dette viser at Miljøpakken i sum har fått tilført vel 70 mill. kr mer enn i opprinnelig årsbudsjett.

Tabell 6.2: Miljøpakkens reviderte årsbudsjett 2021

(tall i mill. kr)	Rv-midler	Jernbane- midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bompenger	Belønnings- midler	Sum
Sum Miljøpakkens årsbudsjett 2021	215,0	34,4	20,5	156,5	352,7	348,7	1127,8
Endringer i revidert budsjett:							
- Revidert nasjonalbudsjett 2021	155,0				-50,0	-25,0	80,0
- Rv-midler	-13,4						-13,4
- Jernbanemidler		-30,0					-30,0
- Bompenger rv					36,7		36,7
- Lokale midler				-2,5			-2,5
Sum Miljøpakken rev. årsbudsjett 2021	356,7	4,4	20,5	154,0	339,4	323,7	1198,7
						Sum endring:	70,9

Revidert nasjonalbudsjett 2021

På grunn av manglende tildeling av midler på lokalt vegnett i Prop. 1S (2020-2021), spilte Statens vegvesen inn et behov for tilskuddsmidler til byområder over kap.1332, post 66 i Revidert nasjonalbudsjett 2021. Følgende prosjekter var avklarte og ble meldt inn med et totalt budsjettbehov på 155 mill. kr i 2021:

- 25 mill. kr: Gang- og sykkelbru over E6 i Melhus
- 50 mill. kr: Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen
- 80 mill. kr: Lokalt sykkel- og kollektivtiltak på Sluppen (rekkefølgevedtak)

Kontaktutvalget tok dette til orientering i møte 02.12.2021 (KU-sak 52/21).

Gang- og sykkelbru over E6 i Melhus og Saupstadbrua i Trondheim var del av årsbudsjett 2021 og tilførte RNB-midler går til reduksjon av opprinnelige finansieringskilder. Sykkel- og kollektivtiltak på Sluppen var ikke del av vedtatt årsbudsjett 2021, men i KU-sak 29/21 ga Kontaktutvalget tilslutning til at tiltakene tas inn som en del av Miljøpakkens prosjektportefølje.

Rv-midler

I årsbudsjett 2021 var det lagt til grunn statlige midler på 66 mill. kr til programområdene. Da årsbudsjettet ble vedtatt, gjensto det avklaringer på dette beløpet. Den faktiske tildelingen ble 52,65 mill. kr, hvorav 42,65 mill. kr ble tilført fra Vegdirektoratet i desember 2021. Avviket har ikke hatt konsekvenser for fremdriften på prosjektnivå, og de resterende midlene forventes å bli tilført kommende år.

Jernbanemidler

I årsbudsjett 2021 ble det lagt til grunn jernbanemidler på 30 mill. kr til å delfinansiere utbyggingen av Trondheim S. Jernbanedirektoratet har gitt tilbakemelding på at disse midlene ikke ble bevilget i 2021, ettersom delbidraget som går via Miljøpakken er knyttet til tiltak som skjer senere i den påbegynte utbyggingen.

Bompenger riksveg

Det var lagt til grunn et estimat for avstemming av andelen bompenger/riksvegmidler for E6 Jaktøya - Sentervegen i forhold til opprinnelig finansieringsvedtak. Dette kan tidligst skje etter regnskapsmessig avslutning av prosjektet.

6.2 Regnskap 2021

Tabell 6.3 viser regnskapsførte² kostnader på de ulike finansieringskildene i 2021 med bakgrunn i de enkelte partenes årsregnskap, totalt 1233,7 mill. kr. Regnskapet gjelder alle aktive prosjekt, også de med bevilgning før 2021. Tallene er inkl. mva.

Tabell 6.3: Miljøpakkens regnskap 2021³

Tiltaksområder	Rv-midler	Jernbane-midler	Invest. tilskudd	Lokale midler inkl. mva-komp	Bompenger	Belønningsmidler	Sum
Store prosjekt:	102,0	0,0	0,0	37,1	284,0	0,0	423,1
E6 Jaktøya - Sentervegen	31,3						31,3
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	70,2				284,0		354,2
E6 Klett-krysset	0,5						0,5
Fv. 704 Tanem - Tulluan				37,1			37,1
Programområder:	135,7	0,0	60,4	76,4	165,0	354,8	792,2
Lokal veg				0,0	6,3		6,4
Gatebrukstiltak					1,9		1,9
Sykkeltiltak	135,7			30,6	72,6	61,8	300,7
Gåtiltak				9,1	30,9		40,0
Trafikksikkerhet	0,0			17,7	36,4		54,1
Miljø- og støytiltak				1,2	4,7		5,8
Mobilitet				0,1		11,9	12,0
Kollektivtiltak:	0,0	0,0	60,4	17,7	12,1	281,1	371,3
- Driftstilskudd kollektivtrafikk						215,5	215,5
- Tilskudd til red. kollektivtakster						5,8	5,8
- Metrobuss			60,4	0,5	-16,3	4,0	48,5
- Jernbane, stasjons- og knutepunktsutv.				0,0			0,0
- Infrastruktur buss/trikk	0,0			17,2	28,4	55,8	101,4
Øvrige områder:	0,0	0,0	0,0	2,6	11,6	4,1	18,4
Koordinering og administrasjon				2,4	10,7		13,2
Informasjon						2,3	2,3
Teknologi, evaluering, trafikkdata mm				0,2	0,9	1,9	3,0
Sum	237,7	0,0	60,4	116,1	460,6	358,9	1233,7

Det skjer endringer mellom de ulike års årsregnskap. Både på grunn av overføringer mellom ulike finansieringskilder, f. eks. ved at bompenger rekvireres fra bomveiselskapet eller at det statlige investeringstilskuddet utbetales, med tilsvarende reduksjon i statlige eller fylkeskommunal bevilgningskode (som har forskuttert kostnaden). Dette kan medføre negative tall i årsregnskapene på enkelte finansieringskilde. I tillegg er det andre regnskapstekniske forhold, f. eks. krediteringer av tidligere belastninger, ulike periodiseringsprinsipper, som kan medføre negative tall for både for den enkelte finansieringskilde og på summen av tiltaksområdet.

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

³ Kilde, rapportering fra partene med bakgrunn i de enkelte årsregnskap:

- Statens vegvesen for rv-midler, investeringstilskudd og bompenger
- Trøndelag fylkeskommune for fylkeskommunal midler, tilbakeført mva-kompensasjon og belønningsmidler
- Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal for kommunale midler og tilbakeført mva-kompensasjon.

Fra tabell 6.3 er for eksempel bompenger oppført med vel 460 mill. kr med bakgrunn i Statens vegvesens årsregnskap, tilsvarende oversikt fra bomveiselskapet viser at det er rekvirert 290 mill. kr. Differansen er knyttet til ulik periodiseringsprinsipp. Når vi videre viser økonomisk status for perioden 2009–2021, vil dette utlignes.

6.3 Økonomisk status 2009–2021 (2029)

Miljøpakkens likviditet ved utgangen av 2021 fremgår ved en sammenstilling av årlige tildelinger (midler stilt til rådighet av etatene i Miljøpakken), netto tilførte bominntekter⁴, og etatenes årsregnskap for de ulike finansieringskildene. Videre vises en oversikt fordelt på finansieringskilde. Alle tall i mill. kr.

Gjenstående finansiering pr. finansieringskilde for perioden 2022–2029 er beregnet med bakgrunn i avtalt forpliktelse for perioden 2022–2029.

I byvekstavtalen (vedlegg 1) er det beskrevet hvilke indekser som skal benyttes for de ulike postene i oppfølging av avtalen. Det gjenstår å avklare hvordan dette skal praktiseres. I den grad det i fortsettelsen vises til indekserte tall, har vi derfor valgt å benyttet budsjettindekser⁵.

Belønningsmidler (post 66)

Belønningsmidler utbetales årlig fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Det eksisterer ulike avtaler om hvor de enkelte belønningsmidlene kan benyttes. Tildeling av midlene fremgår av Miljøpakkens årsbudsjetter.

Trøndelag fylkeskommune har rapportert på forbruket av midlene i perioden 2009–2021 knyttet til de ulike avtalene.

a) Belønningsmidler utbetalt fra staten til fylkeskommunen med bakgrunn i følgende avtaler:

- Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Trondheimsregionen v/Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009–2012. Ramme 370 mill. kr.
- Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Trondheimsregionen v/Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2013–2016. Ramme 620 mill. kr.
- Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten 2016–2023. 170 mill. kr pr. år i perioden 2017–2018, sum 340 mill. kr (avtalen ble avløst av byvekstavtalen fra 2019).
- Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019–2029. Ramme 2 724 mill. 2019-kr (årlig indeksjustering av belønningsmidler ble innført i forbindelse med denne avtalen). Staten har i det enkelte budsjettåret utbetalt 248 mill. kr (2019), 256 mill. kr (2020) og 263,9 (2021) mill. kr.

⁴ Årsrapport Vegamot AS 2021

⁵ Statlige midler: Finansdepartementets budsjettindekser for de ulike postene
Kommunale midler: Kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett

I tillegg inngår ekstra utbetalinger av belønningsmidler fra staten til trondheimsområdet:

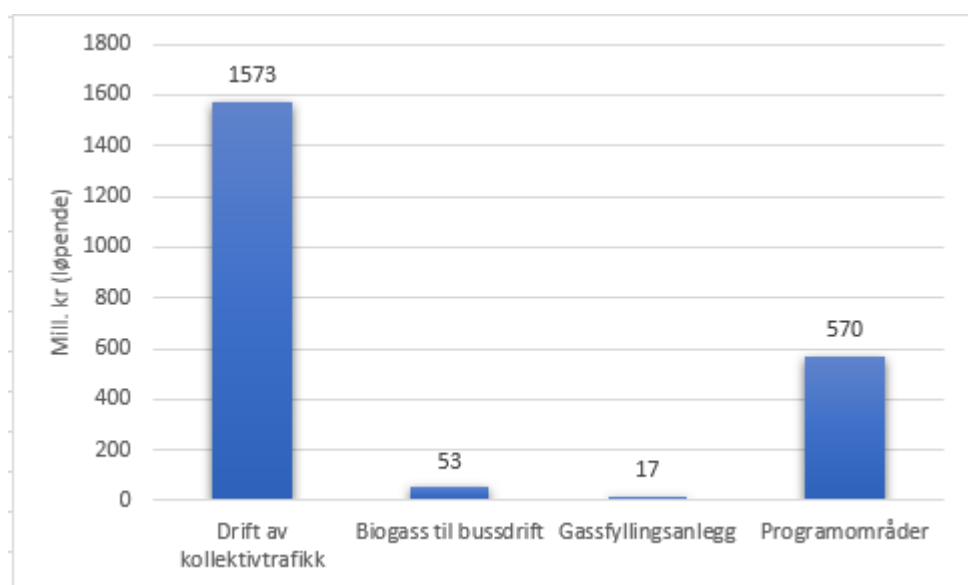
- 2014: 20 mill. kr
- 2015: 30 mill. kr
- 2016: 60 mill. kr
- 2017: 41 mill. kr

Totalt har staten utbetalt 2248,9 mill. kr i perioden 2009–2021. Forbruket i perioden har vært på 2211,7 mill. kr. Dette gir et mindreforbruk på 37,2 mill. kr ved utgangen av 2021. Midlene er overførbare til kommende år. Av de 37,2 mill. kr er 21,7 mill. kr disponert på prosjekt⁶ vedtatt i tidligere årsbudsjett og 15 mill. kr er disponert i årsbudsjett 2022.

Tabell 6.4: Økonomisk status for avtalene nevnt under a)

Finansieringskilde	Overført fra 2020	Bevilgning 2021	Disponible midler 2021	Forbruk 2021	Overført 2022	Gjenstående bevilgning 2022-2029 (21-kr)
Belønningsmidler	107,7	263,9	371,6	334,4	37,2	2107,1

Forbruket 2009-2021 fordelt på grupperte tiltak:



b) Regjeringens bompengesavtale

I 2020 ble det inngått en tilleggsavtale til byvekstavtalen for perioden 2020–2029. Midlene utbetales fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune med en årlig indeksjustert andel på 1/10 i perioden 2020–2029. Midlene har hittil blitt utbetalt uavhengig av årlig behov, og vil kunne medføre mindreforbruk når bruken av midlene er øremerket spesielle tiltak.

Tabell 6.5: Tilleggsavtalen omfatter følgende elementer knyttet til belønningsmidler

⁶ Både pågående prosjekter og avsluttede prosjekter. Mindreforbruk fra avsluttede prosjekter vil bli disponert i forbindelse med behandlingene av kommende handlingsprogram.

Finansieringskilde	Overført fra 2020	Bevilgning 2021	Disponible midler 2021	Forbruk 2021	Overført 2022	Gjenstående bevilgning 2022-2029 (21-kr)
Reduserte kollektivtakster	50,0	51,6	101,6	5,8	95,8	412,4
Reduserte bomtakster	28,1	28,9	57,0	14,7	42,3	231,5
Bedre kollektivtilbud	26,1	26,9	53,0	4,0	49,0	215,2

Reduserte kollektivtakster: I henhold til tilleggsavtalen skal midlene benyttes til takstreduksjoner (øremerket) som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Etter politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen ble de ulike vedtakene for takstreduksjon samordnet i Kontaktutvalgets møte 20. august 2021 (sak 37/21).

Dette var bakgrunn for endringene i kollektivtakstene som ble innført 4. november 2021, hvor det ble innført lik billettpris for kollektivreiser i hele byvekstområdet for buss, tog og trikk, og barnebillett ble utvidet fra 4–16 år til 6–19 år. I tillegg ba Kontaktutvalget om økt gyldighetstid på enkeltbillett til maksimalt 3 timer utenom rushtrafikk, og at det arbeides frem forslag til nye billettprodukter som kan bidra til at flere velger å reise kollektivt.

Reduserte bomtakster: Bruk av belønningsmidler til reduserte bompenger forutsetter at takstene faktiske er redusert for å tilfredsstille kravene i tilleggsavtalen. Kontaktutvalget ble sist orientert om at forpliktelsen i tilleggsavtalen er ivaretatt i KU-sak 41/21 (møte 16.09.2021), med takstendringen som ble foretatt 1. februar 2021. Det er hovedårsaken til at ikke alle midlene ble disponert i Miljøpakkens årsbudsjett 2020 og 2021. Midlene er derfor disponert i Miljøpakkens årsbudsjett 2022.

Bedre kollektivtilbud: Dette er midler som er avsatt til metrobussporteføljen (øremerket). Styringsramme og -mål for metrobussprosjektene ble vedtatt i KU-møte 13.05.2020, sak 17/20. Det ble vedtatt at en nøktern standard og kostnadseffektiv utbygging legges til grunn. Belønningsmidlene til Metrobuss er en delfinansiering. Hoveddelen av Metrobuss finansieres med statlige post 63-midler, samt en lokal egenandel (bompenger, kommunale- og fylkeskommunale midler). Trøndelag fylkeskommune overtok fra 2020 ansvaret fra Statens vegvesen for å etablere regnskapsgrunnlaget for Metrobuss. Grunnlaget for belastning/utbetaling av finansieringskildene er regnskap ekskl. merverdiavgift. Statens vegvesen formidlet i løpet av 2021 en praksis for belastning/utbetaling av de ulike delfinansieringene, hvor en andel på 50 % utbetales fra det statlige investeringstilskuddet (post 63), fra 50 %-66 % belastes belønningsmidlene *Bedre kollektivtilbud*, og det resterende på lokal egenandel. Praksisen medfører en akkumulering av mindreforbruk for belønningsmidlene *Bedre kollektivtilbud* så lenge årlig total omsetning i Metrobuss er mindre enn 180 mill. kr.

Statlige programområdemidler

Midlene har bakgrunn i byvekstavtalen, hvor 3 686 mill. 2019-kr⁷ i avtaleperioden er avsatt til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange, som bidrar til å oppfylle målene for byvekstavtalen. Tilleggsavtalen (2020) innebærer en mer fleksibel bruk av programområdemidlene til at de, under gitt forutsetninger, også kan benyttes på kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel-, og kollektivtiltak.

⁷ Indeksjusteres årlig.

Tabell 6.6: Økonomisk status statlige programområdemidler

Finansieringskilde	Overført fra 2020	Bevilgning 2021	Disponible midler 2021	Forbruk 2021	Overført 2022	Gjenstående bevilgning 2022-2029 (21-kr)
Riksvegtiltak*	54,6	52,7	107,3	135,3	-28,1	3662,0
Kommunal-og fylkeskommunal veg	0,0	155,0	155,0	21,5	133,5	

* Riksvegtiltak: Overført midler inneholder statlige programområdemidler tildelt før byvekstavtalen ble inngått, og inngår ikke i beregningen av gjenstående bevilgning knyttet til forpliktelsen i byvekstavtalen.

Statlige riksvegmidler store prosjekt

Dette er midler knyttet til de store riksvegprosjektene E6 Jaktøya–Sentervegen og Rv. 706 Nydalsbrua (nærmere beskrevet i kap. 8.7). Det som fremstår som et merforbruk på vel 94 mill. kr er hovedsakelig knyttet til manglende opptrekk av bompenger, og dermed av midlertidig art.

Tabell 6.7: Økonomisk status statlige riksvegmidler

Finansieringskilde	Overført fra 2020	Bevilgning 2021	Disponible midler 2021	Forbruk 2021	Overført 2022	Gjenstående bevilgning 2022-2029 (21-kr)
Riksvegtiltak (post 30)	-162,4	170,9	8,5	102,4	-93,9	831,0

Statlig investeringstilskudd Metrobuss (post 63)

Finansieringen av Metrobuss (tidligere Superbuss) fremgår av bymiljøavtalen (2016), byvekstavtalen (2019) og tilleggsavtalen (2020). Behov for midler i det enkelte året er del av innspillsprosessen til statsbudsjettet. Årlig bevilgning gis i Prop. 1 S (Statsbudsjett) og tildeling i Miljøpakkens handlingsprogram/årsbudsjett. I avtalene inngår delfinansiering av bussdepot. Dette er et forhold mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune, og inngår ikke i Miljøpakken. Dette er likevel med i oversikten da det er del av totaløkonomien for post 63.

Styringsmål/-ramme for Metrobuss er sist behandlet i møte i Kontaktutvalget 13. mai 2020 (sak 17/20). Den viser en finansieringsoversikt over metrobussporteføljen, som består av statlig investeringstilskudd (post 63), belønningsmidler til bedre kollektivtilbud (post 66) og lokal egenandel. Statens vegvesen forestår utbetalingene av post 63-midlene med bakgrunn i regnskapsførte kostnader ekskl. merverdiavgift, et grunnlag som Trøndelag fylkeskommune administrerer.

Tabell 6.8: Økonomisk status for det statlige investeringstilskuddet i perioden 2016–2021:

(tall i mill. kr)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Sum
Bevilgning (Prop. 1 S)	90,0	42,0	185,0	5,0	132,0	140,0	594,0
Utbetalt Metrobuss			110,1	150,9	95,0	60,4	416,3
Utbetalt bussdepot					42,0		42,0
Sum overført til 2022							135,7

I henhold til tilleggsavtalen utgjør statens investeringstilskudd 1 754 mill. 2020-kr i perioden 2016–2029, hvorav Miljøpakkens andel er 1 630 mill. 2020-kr. Det vil si at gjenværende

finansiering for Metrobuss i perioden 2022–2029 er i overkant av 1 214 mill. 2020-kr (1251 mill. 2021-kr).

Kommunale midler

I henhold til byvekstavtalen (pkt. 2.8) skal kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal bidra med til sammen 56 mill. 2019-kr i perioden 2019–2029. I Kontaktutvalgets møte 23.10.2019 (sak 15/19) ble det avklart at den kommunale forpliktelsen skulle fordeles med $\frac{1}{3}$ -del på hver av partene. Tilsvarende har Trondheim kommune forpliktet seg til å bidra med 203 mill. 2019-kr.

Oppfølgingen av avtalt forpliktelse skjer ved at tildeling og forbruk av kommunale midler balanserer årlig.

Tabell 6.9: Økonomisk status kommunale midler

Kommunale midler	Inngang 2021: Rest forpliktelse BvA	Forbruk 2021	Gjenværende forpliktelse BvA 2022-29
Trondheim kommune	177,7	18,3	159,4
Melhus kommune	19,8	0,0	19,8
Malvik kommune	19,8	1,5	18,2
Stjørdal kommune	19,6	1,5	18,1
	236,8	21,3	215,5

I avtalen inngår i tillegg at kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva.-refusjon fra miljøpakkeprosjekter på kommunalt ansvarsområde. Praksisen er at kommunene kun belaster avtalte finansieringskilder ekskl. mva, og rapporterer årlig hvor mye mva-refusjon som er generert fra miljøpakkeprosjektene.

Fylkeskommunale midler

Trøndelag fylkeskommune redegjør i avsnitt 8.5 for arbeidet med å avklare avtalt forpliktelse av fylkesveimidler og faktiske tildeling for perioden 2010–2019. Til årsrapporten er det oversendt følgende oversikt over fylkesveimidlene, inkludert foreløpig beregnet fylkeskommunal mva-kompensasjon.

Tabell 6.10: Økonomisk status fylkeskommunale midler

Finansieringskilde: Fylkeskommunale midler inkl. mva	Overført fra 2020	Bevilgning 2021	Disponible midler 2021	Forbruk 2021	Overført 2022	Gjenstående bevilgning 2022- 2029 (21-kr)
Trøndelag fylkeskommune	174,3	75,9	250,2	60,9	189,3	607,7

Gjenstående bevilgning 2022-2029 er beregnet med bakgrunn i forpliktelsen av fylkesveimidler i byvekstavtalen (pkt. 2.9), og er ekskl. mva.

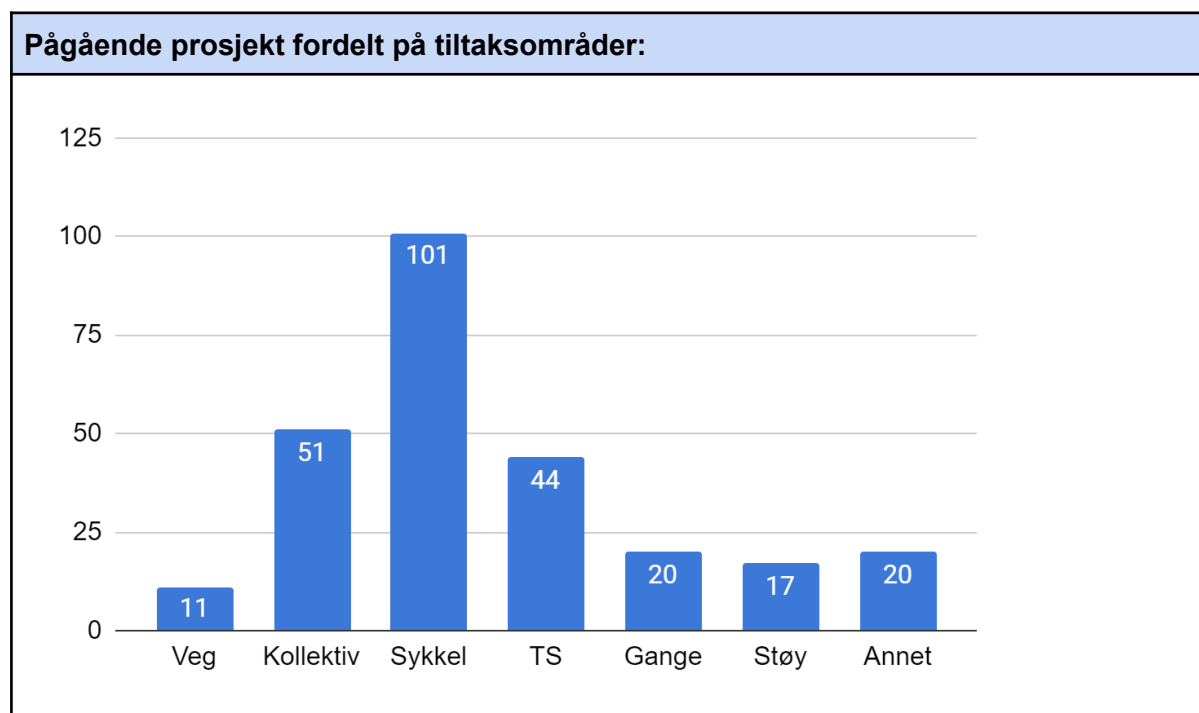
Bompenger

Vegamot AS (bomveiselskapet) rapporterer⁸ om at årets resultat (netto tilført) for Miljøpakken Trondheim er på 631 mill. kr (609 mill. kr i 2020).

Statens vegvesen administrerer Miljøpakkens rekvirering av bompenger fra Vegamot AS. I 2021 viser bomveiselskapet regnskap at det er rekvirert 290 mill. kr. Ved utgangen av 2021 har Vegamot AS bankinnskudd på vel 673 mill. kr. Pr. 2021 er det ikke foretatt låneopptak av bompenger.

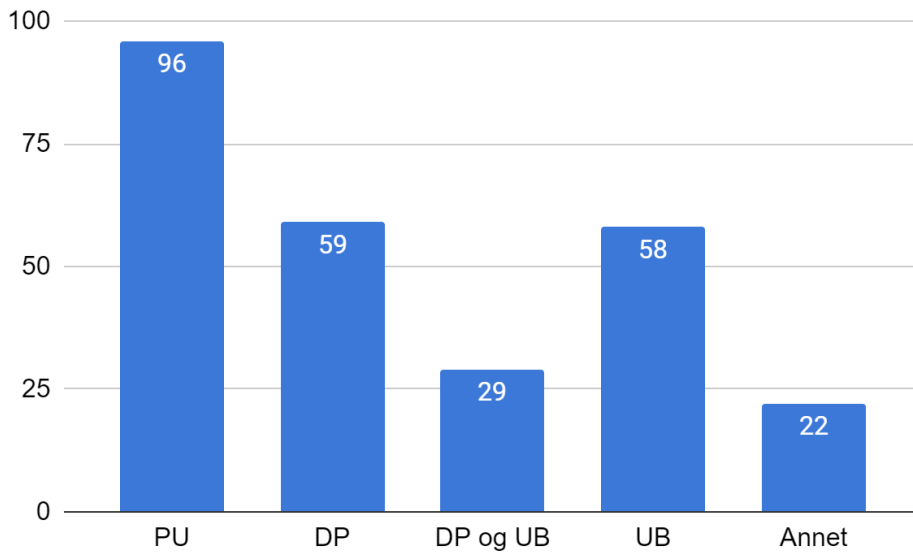
7. Prosjektporteføljen

Ved utgangen av 2021 har Miljøpakken i overkant av 260 pågående prosjekt med en total tildeling på 3,8 mrd. kr. I figurene nedenfor er pågående prosjekt fordelt på tiltaksområder og faser.



⁸ Vegamot har fra 2021 byttet regnskapsprinsipp fra IFRS til NGAAP. I Miljøpakkens tidligere årsrapporter er det benyttet tall fra kontantstrømsoppstillingen i Vegamots årsrapporter, dette utarbeides ikke lenger, og kan medføre mindre avvik i forhold til sammenlignbare tall fra tidligere rapporteringer.

Pågående prosjekt fordelt på faser:



(PU=prosjektutvikling, DP=detaljplanlegging, UB=utbygging)

Pågående prosjekt fordelt etter ansvarlig etat:

- Trondheim kommune 117
- Trøndelag fylkeskommune 104
- Statens vegvesen 20
- Stjørdal kommune 7
- Malvik kommune 7
- Melhus kommune 7
- Jernbanedirektoratet 2

Sluttrapporterte tiltak

Ferdigstilte prosjekt sluttrapporteres til sekretariatet hvor det blant annet gjøres rede for gjennomførte tiltak og mer-/mindreforbruk. I 2021 mottok sekretariatet 38 sluttrapporter, derav 19 fra Trondheim kommune, 11 fra Statens vegvesen, 6 fra fylkeskommunen og 2 fra Stjørdal kommune. Totalt mindreforbruk for sluttrapporterte tiltak var 108 mill. kr. Av dette ble 90 mill. kr i ubrukte riksvegmidler og bompenger omdisponert til Nydalsbrua (KU-sak 36/21).

8. Etatsvise oversikter

8.1 Melhus kommune

Det har vært flere store aktiviteter for Melhus kommune i 2021. Gang- og sykkelbru over E6 er ferdigstilt og åpnet, og mulighetsstudie for gang- og sykkelbru over Gaula er i gang. I tillegg er det jobbet med skysstasjonen i Melhus sentrum, samt muligheter for gang- og sykkelveg ved Monstufleta. På slutten av året ble det satt i gang en prinsippavklaring for gang- og sykkelveg fra Hermanstad til Losenkrysset.

De fleste prosjektene er i utviklings- og detaljeringsfasen og har et stykke igjen før utbygging. Noen prosjekter krever mer i disse fasene enn andre, som da resulterer i at det tar lengre tid før disse kan bygges ut. Ved fremtidige nye prosjekter som spilles inn til Miljøpakken de senere årene kan det være fornuftig å se på hvilke tiltak som krever mindre før de er byggeklare.

Ferdigstilte prosjekter 2021

Gang- og sykkelbru over E6: Åpning av brua fant sted 21. september. Tiltaket er utført i henhold til vedtatt områdeplan for Melhus sentrum. Formålet med brua er å oppgradere gang- og sykkelnettet som en indre ringrute i sentrum, og på sikt bidra til en kobling mellom øst- og vestsiden av Gaula. Hensikten er å legge til rette for bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for myke trafikanter til viktige målpunkter som skole og kollektivknutepunktet.

Arbeidet med brua er utført av Nye Veier i forbindelse med den pågående oppgraderingen av ny E6. Prosjektet er finansiert gjennom Miljøpakken, og innenfor avtalt ramme 32,3 mill. kr. Økonomisk sluttoppgjør gjenstår.

Pågående prosjekter

Dette er vedtatte prosjekter hvor arbeid vil pågå videre inn i 2022.

Tabell 8.1: Oversikt over pågående prosjekter i Melhus kommune

Program-område	Prosjektnavn	Vedtatt år	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Overført til 2022	Forventet ferdigstilt (fase)
Sykkel	Gang og sykkelbru over Gaula	2020	1 451	293	1 158	12/22 (PU)
Kollektiv	Snuplass Brekkåsen*	2020	237	1 057	-820	06/22 (DP)
Kollektiv	Fv. 6616 Løvsetvegen*	2020	500	0	500	06/22 (PU)
Trafiksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv	Løpende	1 000	0	1 000	Løpende
Annet	Koordinering og adm.	Løpende	1 000	0	1 000	Løpende
Trafiksikkerhet	Bussholdeplass skysstasjon, ombygging	2021	500	410	90	04/22 (PU)
Sykkel	Monstufleta - Gimsevegen, GS-veg	2021	500	48	452	08/22 (PU)
Sykkel	Fv. 6590 Hermanstad - Losenkrysset, GSV	2021	200	39	161	01/22 (PU)
Sum			5 389	1 847	3 542	

Forklaring:

Alle tall er i tusen kroner og inkluderer merverdiavgift.

* Ansvarlig for gjennomføring av tiltaket er Trøndelag fylkeskommune

Prosjektfaser: PU - prosjektutvikling, DP - detaljplanlegging, UB - utbygging.

Gang- og sykkelbru over Gaula: Prosjektutvikling. Tiltaket er forankret i områdeplan for Melhus sentrum. Status per 2021 er at geoteknisk rapport og vurderinger av flomfare er gjennomført. En mulighetsstudie er påbegynt for å utrede muligheter for valg av trase og type bru, dette forventes ferdigstilt høst 2022. Videre detaljplanlegging vil foregå fra høsten 2022 og utover i 2023.

Snuplass Brekkåsen: Prosjektutvikling. Tiltaket gjennomføres av Trøndelag fylkeskommune, arbeid med reguleringsplan og avklaringer med Melhus kommune pågår.

Fv. 6616 Løvsetvegen: Prosjektutvikling. Prosjektet skal vurdere tiltak som kan bedre fremkommeligheten og sikkerheten for kollektivreisende, syklende og gående langs Løvsetvegen. Tiltaket skal gjennomføres av Trøndelag fylkeskommune, men er ikke påbegynt.

Mindre trafikktekniske tiltak: I årsbudsjett 2020 og 2021 er det satt av midler til mindre tiltak langs kommunal veg og fylkeskommunal veg i Melhus. Formålet er gjennomføring av mindre tiltak som ikke er hensiktsmessig å definere som egne prosjekt og som bidrar til økt trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Per 2021 er det ikke benyttet midler til tiltaket.

Koordinering og administrasjon: Partene i Miljøpakken og sekretariatet utfører arbeid av generell karakter som ikke er direkte knyttet til enkeltprosjekt. I årsbudsjett 2020 og 2021 er det satt av til sammen 1 mill. kr som tilskudd til finansiering av denne aktiviteten i Melhus kommune. Per 2021 er det ikke benyttet midler til tiltaket.

Bussholdeplass skysstasjon, ombygging: Prosjektutvikling. Forholdene ved skysstasjonen anses som lite trafiksikre, og planlagt utbygging på vestsiden av jernbanen vil føre til økt trafikk av gående og syklende gjennom kulvert. Per 2021 er prosjektering av holdeplassen igangsatt og forventet ferdig i begynnelsen av 2022.

Monstuflata – Gimsvegen, gang- og sykkelveg: Prosjektutvikling. Tiltaket omfatter ny gang- og sykkelveg fra fremtidig gangbru over Gaula og opp Gimsevegen mot Brekkåsen. Tiltaket er siste etappe i en ny gang- og sykkelforbindelse fra kollektivknutepunktet i Melhus sentrum til boligområdet Gimse/Brekkåsen i vest. Per 2021 er alternativsvurdering ferdigstilt av konsulent. Det arbeides videre med utredning og nærmere detaljering av aktuelle traseer som skal gi grunnlag for regulering i 2022.

Fv. 6590 Hermanstad–Losenkrysset, gang- og sykkelveg: Prosjektutvikling. Prinsippavklaring gjennomført og avsluttet i januar 2022.

8.2 Trondheim kommune

Trondheim kommune har jobbet målrettet med å bedre gjennomføringskapasitet og fremdrift i sine miljøpakkeprosjekter. Dette har gitt resultater i form av høy produksjon og god fremdrift i alle prosjektfaser i 2021. Spesielt innen prosjektutvikling har fremdriften vært god og nesten alt etterslep fra tidligere år er nå tatt igjen. I tillegg har kommunen ferdigstilt prosjektutvikling for 18 av 35 tiltak som fikk bevilgning til dette i 2021. Det har vært en ekstra satsing på sykkelprosjekter.

Trondheim kommune har sluttrapportert 47 prosjekter i løpet av 2021 (og fram til frist for årsrapportering i 2022), derav 14 prosjekter fra prosjektutvikling og 1 prosjekt fra detaljplanlegging. Disse avsluttes da de er vurdert ikke å ha god nok kost/nytte-verdi eller av andre årsaker. 24 tiltak er sluttrapportert som ferdig bygget. I disse tallene er det noe etterslep fra tidligere år som sluttrapporteres i 2021.

Den største utfordringen på fremdrift ligger i dag i gjennomføringsfasen, og da spesielt erverv som i en del tilfeller kan ta lang tid. Organisasjonen har i 2021 også vært påvirket av koronapandemien og interne omorganiseringer.

Styring og kontroll

Trondheim kommune har gode interne systemer for styring og kontroll og har derfor et godt utgangspunkt for videre rapportering til Miljøpakken. Det er likevel alltid rom for forbedringer. Kommunen rapporterer blant annet at kostnadsanslag har vært litt for upresise ved enkelte prosjekt i den senere tid. Kommunen har derfor tatt initiativ til en prosess med de andre partene for å se på de felles føringene internt i Miljøpakken og muligheten for å bedre metodikken for kostnadsanslag.

Prosjektporteføljen per tiltaksområde

Nedenfor beskrives status på fremdrift og kostnader for de ulike tiltaksområdene, detaljert prosjektoversikt fremgår av vedlegget. Beskrivelsen omfatter eventuelle endringer fra opprinnelig plan og en vurdering av hvilke konsekvenser dette har, samt hva som gjøres for å lukke avvik.

Sykkel: Mindreforbruk 150,2 mill. kr. Det er god fremdrift i alle planleggingsfaser. Av utbyggingsprosjektene står Saupstadbrua for ca. 80 mill. kr av mindreforbruket, noe som skyldes krevende grunnforhold og forsinket fremdrift. Tyholtveien del 2 står for ca. 41 mill. kr. Dette skyldes at erverv tar noe lenger tid enn planlagt og at alle byggemidler er bevilget i 2021. Sigurd Jorsalfars veg (Brøsetruta) står for 26,5 mill. av avviket og skyldes at det tidligere er bevilget byggemidler. Prosjektet oppnådde ikke frivillig erverv og må utarbeide reguleringsplan før erverv og utbygging kan gjennomføres.

Kollektiv, inkl. Metrobuss: Mindreforbruk 83,9 mill. kr. Mindreforbruk skyldes forsinket fremdrift på noen prosjekter samt at det tidligere er gitt bevilgning til gjennomføring som planlegges senere. Ny arbeidsmaskin trikken har fått bevilget 30 mill. kr, men det er kun påløpt 0,1 mill. kr og større utgifter vil ikke komme før senere år. Trikk infrastruktur har etterslep på gjennomføring av tiltak på ca. 11 mill. kr. Olav Tryggvason gateprosjekt har avventet Gatebruksplan og har per i dag 15,7 mill. kr i ubenyttede planleggingsmidler.

Sannsynlig gjenopptakelse av aktivitet i 2022. Holdeplasspakke 1 har ca. 8,5 mill. kr i mindreforbruk, hvor en stor andel skyldes at Stavset sentrum holdeplasser er tatt ut av gjennomføringen av pakken. Fartsreduserende tiltak har 4,5 mill. kr i mindreforbruk som skyldes at bygging utføres i 2022.

Trafikksikkerhet: Mindreforbruk 64 mill. kr. Større trafikksikkerhetstiltak i Klæbuveien, Kong Inges gate, Gammelina, Høgreina og Hans Finnes gate har dårligere fremdrift enn planlagt på grunn av ervervsprosesser som tar lang tid. Samlet etterslep på disse utgjør 43,5 mill. kr. Det er også et etterslep på fremdrift på sekkepost for Mindre trafikksikkerhetstiltak som samlet utgjør 13,5 mill.kr

Støy: Mindreforbruk 3,9 mill. kr. God fremdrift på pågående utredninger i budsjett 2021. Noe tidligere bevilgede midler avsluttes ubenyttet i 2021 og utgjør det meste av avviket.

Mobilitet: Mindreforbruk 1,6 mill. kr. Skyldes lavere aktivitet på prosjektet HjemJobbHjem i 2021 på grunn av covid-19.

Gange: God fremdrift i snarvegpakker og andre prosjekter.

Prosjektutvikling: For prosjekter som står i fasen prosjektutvikling ved utgangen av 2021, er det et samlet mindreforbruk på 9,1 mill. kr. Dette skyldes primært et par større prosjekter som har fått utvidet ramme til denne fasen hvor arbeidet fortsetter i 2022. I tillegg er det bestillinger fra 2021 som nylig er påstartet og arbeidet vil videreføres i 2022.

Status prosjektpakker

Prosjektpakker er en portefølje av flere mindre prosjekter innenfor samme formål hvor behov og tiltak er definert før budsjettavsetning. Her beskrives kort innhold og fremdrift for pakken i sin helhet. Økonomisk prosjektstatus fremgår av årsrapportens vedlegg.

Snarvegpakke 7: Bygging pågår og forventes ferdigstilt sommeren 2022. Totalt 12 snarveger bygges:

- Viktor Baumanns vei–Oscar Wistings vei
- Kongsvegen–Reier Søbstds veg
- Saupstad senter (2 snarveger)
- Tonstadbrinken–Østre Rosten
- Tonstadbrinken–Moltmyra
- Brundalen–Yrkesskolevegen
- Serinelystveien–Gamle Oslovei
- Olaf Bulls veg
- Risvollan (2 snarveger)

Snarvegpakke 8: Bygging starter våren 2022. Pakken inkluderer 9 snarveger:

- Mikkel Mærks vei–Valsetsvingen
- Gamle Oslovei–Ugla skole
- Arne Garborgs veg–Anders Hovdens veg
- Granåsvegen–Gamle Jonsvannsveien
- Vikåsen skole (2 snarveger)
- Sverresdalsveien–Gamle Oslovei

- Svartholtet–Rognbudalen
- Steinanvegen–Edgar B. Schieldrops veg

Holdeplasspakke 1: Oppgradering av fire holdeplasser er ferdig, men sluttoppgjør gjenstår. Holdeplasser ved Stavset senter er ikke gjennomført da de bør sees i sammenheng med andre tiltak i en samlet reguleringsplan for området. Følgende holdeplasser er oppgradert:

- Asbjørn Øverås veg (Risvollan)
- Saupstadingen
- Stavset endeholdeplass
- Vestlia endeholdeplass

Holdeplasspakke 2: Oppgradering av fire holdeplasser er under byggeplanlegging. Ombygging av Thaulowbakken til kantstopp ser ut til å være vanskelig å gjennomføre innenfor pakken. Byggeplanlegging av følgende holdeplasser forventes ferdig i løpet av våren 2022:

- Alfheimsvingen (2 plattformer)
- Christian Jelstrups vei (1 plattform)
- Jakobslivegen nedre (2 plattformer)
- Oppsynsmann Eggens veg (2 plattformer)

Status sekkeposter

Sekkeposter er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. For å sikre en tilfredsstillende rapportering på bruken av slike midler er det til årsrapporten bedt om en konkret redegjørelse per sekkepost.

Tabell 8.2: Oversikt over sekkeposter

Mindre trafikktekniske tiltak kommunal veg 2021	
Disponible midler 2021	3,0 mill. kr
Regnskap 2021	1,8 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	0,5 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	1,3 mill. kr
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Tonstadgrenda–John Aaes veg - belysning Sjetnmarka - skilting Vådanvegen - ledegjerde og skilting Vikelvvegen Vikåsen - trafikkdelers, puter og skilting Munkvollvegen - skilting og endring sperrepunkt Romolslia - tilrettelegging kryssing x 2 Peder Myhres veg - tilrettelegging kryssing Bispegata - gangfeltssikring Planlegging av flere andre tiltak som gjennomføres i 2022
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	Alle tiltak er tiltak for bedre trafiksikkerhet.

Sykkelparkering i Midtbyen	
Disponible midler 2021	1,2 mill. kr
Regnskap 2021	0,3 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	0,1 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	0,2 mill. kr
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Mye arbeid med avklaringer om steder å sette opp sykkelparkering i Midtbyen. Krevende og delvis avhengig av avklaringer rundt bilparkering i Midtbyen.

	Fysiske tiltak gjelder etablering av sykkelstap ved Ørjaveita (delfinansiering)
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	-

Sikker sykkelparkering	
Disponible midler 2021	1,3 mill. kr
Regnskap 2021	0,6 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	0,3 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	0,3 mill. kr
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Delfinansiering av sykkelstap ved Ørjaveita og utvikling av app for betaling av sykkelparkering. Planlegging av lokasjoner og løsninger for sikker sykkelparkering.
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	-

Fartsreducerende tiltak langs busstrasé	
Disponible midler 2021	5,0 mill. kr
Regnskap 2021	0,5 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	0,2 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	0,3 mill. kr konsulentrapport tiltak
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Konsulentrapport som vurderer og anbefaler ulike løsninger for fartsreducerende tiltak levert. Gjennomføring av tiltak gjennomføres i 2022.
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	-

Traséutbedringer kollektiv kv. (inkl. mindre fremkommelighetstiltak kommunal veg.)	
Disponible midler 2021	0,88 mill. kr
Regnskap 2021	0,06 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og administrasjon	0,06 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	-
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Ingen gjennomførte tiltak i 2021, kun oppfølging av gjennomførte tiltak fra året før. Resten av midlene har blitt omdisponert til andre mindre kollektivtiltak i løpet av 2021.
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	Potten har bidratt til mange tilpasninger til leddbuss i forbindelse med innføring av ny rutestruktur i 2019. Komplette oversikt kommer i sluttrapportering 1. tertial 2022.

Punkttiltak sykkel	
Disponible midler 2021	2,2 mill. kr
Regnskap 2021	0,3 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	0,3 mill. kr
- Hvorav fysiske tiltak	-
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Kun planlegging av prosjekter i 2021
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	Mange mindre tilpasninger og tiltak for sykkel utføres på denne sekkeposten, inkl. skilting og oppmerking.

8.3 Malvik kommune

Hovedaktiviteten i Malvik i 2021 har vært å frembringe datagrunnlag for videre prosess, samtidig som det er utarbeidet en arbeidsmetodikk for de interne prosessene for å styrke evnen til gjennomføring.

Fremdriften i prosjektgjennomføringen har generelt vært for lav. En endelig rammeavtale er etablert og prosjektene i Miljøpakken vil i løpet av våren 2022 sikres fremdrift.

Forpliktelsene i byvekstavtalen er ressurskrevende, for eksempel når det kommer til innspillsarbeid og de ulike prosjektfasene. Det ble i oktober 2021 ansatt ny ressurs.

Pågående prosjekter

Dette er vedtatte prosjekter hvor arbeid vil pågå videre inn i 2022.

Tabell 8.3: Oversikt over pågående prosjekter i Malvik kommune

Program-område	Prosjektnavn	Vedtatt år	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Overført til 2022	Forventet ferdigstilt (fase)	Ansvarlig etat
Sykkel	Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	2020	1 300	0	1 300	12/23 (PU)	TRFK
Sykkel	Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs veg til E6	2020	500		500	Avklares (PU)	SVV
Sykkel	Gang- og sykkelveg langs Granholtvegen / Ålivegen	2020	7 518	94	7 424	10/22 (DP/UB)	MaK
Kollektiv	P&R, sнопlass, hvilebod og regulering buss, Hommelvik	2020	361	24	337	Avklares (PU)	TRFK
Trafikksikkerhet	Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Midtsandtangen friluftsområde	2020	1 500		1 500	Avklares (PU/DP)	TRFK
Trafikksikkerhet	Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer	2020	1 500	1 273	227	Avklares (PU/DP)	TRFK
Trafikksikkerhet	Fortau langs Saksvikcorsen	2020	1 225		1 225	07/22 (DP)	MaK
Trafikksikkerhet	Fortau langs Fagottvegen	2020	283	56	227	10/23 (DP)	MaK
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv	Løpende	500	872	-372	Løpende	MaK
Annet	Koordinering og adm	Løpende	500	523	-23	Løpende	MaK
Sykkel	Fv. 6672 Markabygdvegen, gang- og sykkelveg	2021	500	0	500	12/22 (PU)	TRFK
Trafikksikkerhet	Fagottvegen - Vikhammeråsvegen	2021	500	55	445	01/22 (PU)	MaK
Sykkel	Smiskaret - Sveberg, GS-veg	2021	500		500	01/22 (PU)	MaK
Sum			16 687	2 897	13 790		

Forklaring:

Alle tall er i tusen kroner og inkluderer merverdiavgift.

Prosjektfaser: PU - prosjektutvikling, DP - detaljplanlegging, UB - utbygging

Ansvarlig etat: MaK - Malvik kommune, SVV - Statens vegvesen, TRFK - Trøndelag fylkeskommune.

Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla: Prosjektutvikling. Dagens bru langs fv. 950 over Homla ligger på riksvegnettet for syklende mellom Stjørdal og Trondheim, og brukes av mange som adkomst til skolene i Hommelvik. Brua mangler gang- og sykkelveg, og myke trafikanter benytter i dag banketten på brua som har en bredde på ca. 1 meter. Per 2021 har

Malvik påbegynt innledende arbeid, men tiltaket er planlagt overført til Trøndelag fylkeskommune.

Gang- og sykkelveg fra fv. 950 / Liavegen langs veg til E6: Prosjektutvikling. Bussreiser via E6 oppleves av mange som mer effektivt og tidsbesparende enn buss langs Malvikvegen. I Hommelvik mangler det imidlertid et tilbud for gående og syklende langs tilførselsveien på strekningen mellom Liavegen og E6. Myke trafikanter ferdes i dag i vegkanten og i vegbanen. En gang- og sykkelveg på strekningen fra Liavegen til E6 vil gi god og sikker adkomst til bussholdeplassene. Strekningen utgjør ca. 450 meter og er en del av godkjent reguleringsplan for E6. Ansvarlig for utføring er Statens vegvesen. Det innledes samarbeid med kommunen om justering av eksisterende reguleringsplan etter at E6 er ferdig. Videre planlegging er lagt på is inntil Nye Veier har bygget ferdig og plassert park & ride ved E6.

Granholtvegen–Ålivegen, gang- og sykkelveg: Utbygging. Prosjektet vil bidra til å sikre sammenhengende infrastruktur for gående og syklende i tilknytning til bussholdeplassene på Vikhammer med mål om å øke andelen kollektivreisende. Prosjektet er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) og pkt. 5 i byvekstavtalen samt kommunens forpliktelser hva gjelder lokalisering og prioritering av offentlig infrastruktur i tilknytning til skoler, idrettsanlegg og kulturanlegg. Tiltaket er ferdig regulert, byggeplan og kostnadsanslag foreligger. Prosjektet inkluderer også bygging av ny støyskjerm på strekningen. Utbygging er planlagt å være ferdig i oktober 2022, men vil med stor sannsynlighet bli noe forskjøvet.

Park & ride, snuplass, hvilebod og regulering buss, Hommelvik: Prosjektutvikling. Mange pendlere som ikke er tilhørende i Malvik, parkerer bilene sine i Hommelvik for å reise videre med buss og tog. Det fører til at kapasiteten for innfartsparkering i sentrum er sprengt. I tillegg til behovet for nye parkeringsplasser, er det behov for snuplass, hvilebod og regulering for buss i Hommelvik øst. Arbeidet pågår.

Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Midtsandtangen friluftsområde: Prosjektutvikling og detaljplanlegging. Midtsandtangen friluftsområde er mye benyttet både av lokalbefolkning og av tilreisende fra omegnskommunene. Adkomsten for de som går, sykler og reiser kollektivt er ikke trafiksikkert, og det er behov for tiltak for å sikre kryssing av veg og jernbane. Prosjektet ble overført fra Malvik kommune til Trøndelag fylkeskommune høsten 2021.

Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer: Prosjektutvikling og detaljplanlegging. Nytt vegkryss mellom fv. 950 og Vikhammerdalen vil gi bedre trafiksikkerhet og trafikkavvikling i området. Miljøgate mellom vegkrysset og rundkjøringen ved skoleanlegg/samfunnshus vil bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten for gående og syklende, samt bidra til et triveligere tettsted. Prosjektet ble overført fra Malvik kommune til Trøndelag fylkeskommune høsten 2021.

Fortau langs Saksvikkorsen: Detaljplanlegging. Strekningen (ca. 180 m) som binder bussholdeplassen i den kommunale veien Saksvikkorsen til krysset fv. 6672 Markabygdvegen er en del av strekningen for gående og syklende i området Saksvikkorsen i tilknytning til skole og idrettsanlegg i tråd med SPR-BATP. Fortau vil samtidig kunne bidra til sikrere ferdsel for kollektivreisende. Dette er et tiltak i et større prosjekt i Malvik for

sammenhengende infrastruktur for gående og syklende som bl.a. skal bidra til økt bruk av kollektivreiser.

Fortau langs Fagottvegen: Prosjektutvikling. Vegstrekningen er uten noen form for tilrettelagt infrastruktur for myke trafikanter på tross av at den er hovedferdselsåre for barn og unge til skole, idrett- og kulturanlegg. Tiltaket er ensidig fortau, og prosjektutviklingen estimert til 4. kvartal 2021 er forskjøvet til 1. kvartal 2022.

Vikhammer er et av tre definerte tettsteder i Malvik kommune og er lokalisert i tråd med SPR-BATP som et område med boliger og besøks- og arbeidsintensiv virksomhet. Kommunen har etablert utbyggingsrekkefølge som underbygger nullvekstmålet og som sikres gjennom bl.a. rekkefølgekrav i ulike utbyggingsavtaler.

Mindre trafikktekniske tiltak: I årsbudsjett 2020 og 2021 er det satt av midler til mindre tiltak langs kommunal veg og fylkeskommunal veg i Malvik. Formålet er gjennomføring av mindre tiltak som ikke er hensiktsmessig å definere som egne prosjekt og som bidrar til økt trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. I 2021 er det ferdigstilt et gang- og sykkelanlegg på 300 meter på Vikhammeråsen.

Koordinering og administrasjon: Partene i Miljøpakken og sekretariatet utfører arbeid av generell karakter som ikke er direkte knyttet til enkeltprosjekt. I årsbudsjett 2021 er det satt av til sammen 0,5 mill. kr som tilskudd til finansiering av denne aktiviteten i Malvik kommune.

Fv. 6672 Markabygdvegen, gang- og sykkelveg: Prosjektutvikling. Hensikten med tiltaket er på sikt å etablere gang- og sykkelveg langs Markabygdvegen. Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for gjennomføring av prosjektutviklingen og de forventer at dette arbeidet er ferdig høsten 2022.

Fagottvegen–Vikhammeråsvegen: Prosjektutvikling. Dette er en strekning på 300 meter mellom Vikhammer sentrum og Vikhammeråsen som i dag mangler regulert fortau. Prosjektutviklingen forventes ferdig i løpet av januar 2022.

Gang- og sykkelvei Smiskaret–Sveberg: Prosjektutvikling. Sveberg er et av tre definerte tettsteder i Malvik og gjennom etablering av infrastruktur for gående og syklende mellom Sveberg og Smiskaret som per i dag kun har en snarveg vil en kunne bidra til å knytte boligområdet Smiskaret til tettstedet Sveberg med bolig, skole- og arbeidsintensive virksomheter. Området har krevende geometri og en utfordrende hellingsgrad. Prosjektutviklingen estimert i 4. kvartal 2021 er forskjøvet til 1. kvartal 2022.

8.4 Stjørdal kommune

Stjørdal kommune fikk bevilget midler til tre prosjekter i 2021:

- Prosjektavklaring Stjørdal stasjon (prosjektutvikling)
- Områderegulering Stjørdal stasjon (detaljplanlegging)
- Gang- og sykkelveg fv. 6804 Ringvegen (prosjektutvikling)
- I tillegg fikk Trøndelag fylkeskommune midler til å utbedre krysset ved Ole Vig videregående skole langs fv. 6804 Ringvegen (prosjektutvikling)

Hovedaktivitet for alle prosjektene har vært å etablere samarbeidsform mellom flere eksterne aktører og kommunen.

For Stjørdal stasjon er samarbeidsform etablert og arbeidet i prosjektgruppa er i gang. Arbeidet med områderegulering er også igangsatt.

For prosjektene langs Ringvegen er det igangsatt arbeid med å samordne prosjektene vedrørende kryss, stopp, kryssing for fotgjengere mm. slik at alle problemstillinger blir vurdert helhetlig. I dette arbeidet er også et tredje prosjekt langs Ringvegen tatt med (utbedring av bussholdeplass Fosslia Fjellhall, hvor Trøndelag fylkeskommune er eier av prosjektet). Det er i 2021 etablert en samordningsgruppe mellom fylkeskommunen og Stjørdal kommune, hvor det blant annet er gjennomført en felles workshop for å sikre helhet i en tidlig fase av arbeidet.

Ferdigstilte prosjekter 2021

Opphøyde gangfelt i sentrum: Hensikten med tiltaket er å reduseres hastighet og øke trafikksikkerheten for myke trafikanter. Det er etablert 6 opphøyde fotgjengerkryssinger i sentrum som ble ferdigstilt sommeren 2021. Avklart projektramme er 358 000 kr, og sluttrapport er levert.

Sykkelfelt i sentrum: Sommeren 2021 ble det etablert nye sykkelfelt i Stokmovegen mellom Søndre gate og Ole vigs gate, inkludert oppmerking, skilting og sykkelsymbol. Tiltaket er utført i samsvar med vedtatt sentrumsplan. Det er i tillegg merket sykkelfelt i Skolegaten og Stokmovegen mellom Ole Vigs gate og Skolegaten. Avklart projektramme er 390 000 kr, og sluttrapport er levert.

Sykkelfelt Ole Vigs gate, Lindbergveita–Sigurd Jarls veg: Detaljplanlegging. Rundt 150 meter sykkelfelt i Ole Vigs gate fra Lindbergveita til Sigurd Jarls veg bygges med samme standard som sykkelfelt i resten av Ole Vigs gate. Prosjektet inkluderer etablering av to opphøyde gangfelt for å markere kryssende ruter ved start (Lindbergveita) og slutt (Sigurd Jarls veg). Prosjektet er ferdig og sluttrapport skal utarbeides.

Pågående prosjekter

Dette er vedtatte prosjekter hvor arbeid vil pågå videre inn i 2022.

Tabell 8.4: Oversikt over pågående prosjekter i Stjørdal kommune

Program-område	Prosjektnavn	Vedtatt år	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Overført til 2022	Ansvarlig etat
Sykkel	Sykkelparkering, Stjørdal	2020	200	6	194	SK
Sykkel	Fv. 6802 Gang- og sykkelveg, kryss Sutterø - Molovika	2020	500	0	500	TRFK
Trafikksikkerhet	Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv	Løpende	1 000	0	1 000	SK
Annet	Koordinering og adm	Løpende	754	325	429	SK
Jernbane	Stjørdal stasjon, prosjektavklaring	2021	500	12	488	SK
Jernbane	Stjørdal stasjon, områderegulering	2021	2 000	0	2 000	SK
Sykkel	Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, GS-	2021	500	107	393	SK
Kollektiv	Fv. 6804 Fossli, holdeplass	2021	1 000	0	1 000	SK
Trafikksikkerhet	Kryss fv. 6804 Ringvegen x Ole Vig vgs.	2021	500	0	500	SK
Sum			6 954	450	6 504	

Forklaring:

Alle tall er i tusen kroner og inkluderer merverdiavgift.

Ansvarlig etat: ST - Stjørdal kommune , TRFK - Trøndelag fylkeskommune.

Sykkelparkering, Stjørdal: Prosjektutvikling. Hensikten med tiltaket er å planlegge nye og bedre sykkelparkeringsanlegg i Stjørdal sentrum og omland. I første omgang vil det være å gjennomføre konseptutvikling og teknisk forprosjekt, resultatet av dette arbeidet gir grunnlag for innspill og prioritering av tiltak for videre detaljplanlegging i fremtidige årsbudsjett.

Fv. 6802 Gang og sykkelveg, kryss Sutterø–Molovika: Detaljplanlegging. Prosjektet innebærer etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 6802 på sørøstlig side på strekningen Sutterø–Molovika. Tiltaket vil øke tilgjengeligheten til et sentrumsnært friluftsområde og øke trafikksikkerheten for myke trafikanter. Det må undersøkes om det kan være behov for endring i reguleringsplan. Det kan også være behov for å søke om økt ramme til detaljplanlegging.

Mindre trafikktekniske tiltak kv/fv: I årsbudsjett 2020 og 2021 er det satt av midler til mindre tiltak langs kommunal veg og fylkeskommunal veg i Stjørdal. Formålet er gjennomføring av mindre tiltak som ikke er hensiktsmessig å definere som egne prosjekt og som bidrar til økt trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Per 2021 er det ikke benyttet midler til tiltaket.

Koordinering og administrasjon: Partene i Miljøpakken og sekretariatet utfører arbeid av generell karakter som ikke er direkte knyttet til enkeltprosjekt. I årsbudsjett 2020 og 2021 er det satt av til sammen 1 mill. kr som tilskudd til finansiering av denne aktiviteten i Stjørdal kommune.

Stjørdal stasjon: Prosjektavklaring og områderegulering. Formålet med prosjektet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt som gir økt kapasitet for tog og buss, samt bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen. Prosjektet består av flere delprosjekt hvor roller og finansiering avklares i innledende fase. Det er i årsbudsjett 2021 satt av 0,5 mill. kr til dette arbeidet. Det er i tillegg satt av 2 mill. kr til utarbeidelse av områdereguleringsplan for å avklare arealbruken på og rundt Stjørdal. Det er

etablert samarbeidsform mellom Stjørdal kommune, Statens vegvesen og Bane NOR og arbeidet i prosjektgruppa er i gang.

Tre prosjekter langs fv. 6804 blir sett på under ett. Det er avklart med Trøndelag fylkeskommune at Stjørdal kommune fortsetter prosjektavklaring på hele strekningen og kan benytte begge tildelingene som er gitt i budsjettet. Fylkeskommunen involveres ved avgjørende vurderinger og løsningsvalg som har betydning for fylkesvegen:

Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, gang- og sykkelveg: Prosjektutvikling. Fylkesveg 6798 og 6804 møtes ved E14. Det er gang- og sykkelveg langs fv. 6798 som går i undergang under E14. På nordsida er forbindelsen til sentrum, skoler og idrettsanlegg dårlig. Gang- og sykkelveg mangler langs fv. 6804 i dette området. Tilsvarende mangler en god gang- og sykkelveg langs E14 på strekningen. Prosjektutviklingen går ut på å vurdere etablering av en trygg forbindelse vestover mot sentrum langs E14 og nordover langs fv. 6804 for gående og syklende.

Fv. 6804 Fosslia, holdeplass: Detaljplanlegging. Et forprosjekt utredet tiltak for å oppgradere bussholdeplassene til å tilfredsstille krav i lovverk og regelverk. Koordineres med to andre tiltak langs Ringvegen for å sikre en best mulig helhetlig løsning. Nye omkringliggende kommunale tiltak gjør at planene for Fosslia må oppdateres/kvalitetssikres.

Kryss fv. 6804 Ringvegen/Ole Vig videregående skole: Prosjektutvikling. Kryss ved Ole Vig videregående skole skal bygges om. Kryss for biltrafikk flyttes nordover og dagens vegkryss foreslås omgjort til gang/sykkelveg med lyskryss for gående og syklende. Busslommer skal bygges omkring krysningspunkt for gående og syklende.

8.5 Trøndelag fylkeskommune

Samlet vurdering av hovedaktiviteten i 2021

Gjennom 2021 har det vært jobbet med å få på plass nødvendige avklaringer for miljøpakkeprosjekter i fylkeskommunal regi. Flere prosjekter og kontrakter er klare for utbygging i 2022. Det forventes derfor betydelig utbyggingsaktivitet i 2022 innen store fylkesveganlegg, samtidig som det også er mange nye ressurskrevende prosjekter i forberedelsesfasen.

Med tanke på omsetning og fremdrift er det imidlertid også områder der det av ulike årsaker ikke har vært mulig å oppnå den omsetning som opprinnelig var planlagt for året. Årsakene her er sammensatte, men en fellesnevner er utfordringer med hensyn til å avklare prosjekttinnhold, samordning og finansiering. Mindreforbruket knytter seg primært til forsinket oppstart av utbygging, samtidig som plankapasitet er en utfordring. Dette området er imidlertid blitt vesentlig styrket, med forventet full effekt i løpet av 2022.

Innherredsveien (østre): Det ble våren 2020 gjort politisk vedtak om finansiering og utlysning. Det har etter dette pågått byggeplanlegging, men prosjektet har hatt utfordringer med fremdrift. Særlig gjelder dette samordning med fornying av kommunalt ledningsnett. Hovedprosjektet forventes utlyst sommeren 2022 med anleggsstart senhøsten 2022. Forventet ferdigstilling er sommeren 2025.

Innherredsveien (vestre): Prosjektet har vært satt på vent i påvente av vedtatt gatebruksplan og gateprosjektet Olav Tryggvasons gate.

Kongens gate: Det har i 2021 vært jobbet med et kunnskapsgrunnlag for en politisk avklaring om prinsippvalg for løsning. Prinsippavklaringen gjelder i hovedsak antall felt, feltbruk og lokalisering av stasjoner for buss og trikk. Det gjenstår fortsatt avklaringer. Nordre Ilevollen, som opprinnelig utgjorde delstrekning én av gateprosjektet Kongens gate, er prosjektert og under kommunal regi. Det må avklares om Nordre Ilevollen kan gjennomføres samtidig som Nydalsbrua pågår. Tidligst oppstart er årskiftet 2023/2024.

Elgeseter gate: Ved årsskiftet 2020/2021 ble det forankret en videre prosess hvor hovedprinsippet var å ta mer utgangspunkt i dagens gateløp og samtidig starte arbeidet med å se på trafikale løsninger rundt Samfundet. Utredning har pågått i 2021 og resultatet av arbeidet ble lagt frem for fylkesutvalg og bystyret i februar/mars 2022. Prosjektet følger opp vedtaket fra fylkesutvalget med supplerende utredning våren 2022.

Olav Tryggvasons gate: Prosjektet har vært satt på vent i påvente av gatebruksplan for midtbyen som ble vedtatt mars 2021. Trondheim kommune har i 2022 inngått avtale med konsulent om gjennomføring av forprosjekt.

Metrobuss infrastrukturprosjektet: Økonomirapporten ble godkjent i Kontaktutvalget i april 2021 (KU-sak 10/21). De fleste tiltak ble ferdigstilt og tatt i bruk i 2019. For 2022 gjenstår kun mindre oppgraderinger.

Fv. 704 Tanem - Tulluan: Gjennom 2021 har det vært jobbet med prosjektering. Prosjektet ble utlyst januar 2022 med forbehold om finansiering.

Brå bru: Utlysningen er utsatt etter at geotekniske undersøkelser avdekket behov for omprosjektering. Det gjenstår å avklare finansiering av prosjektet.

Modernisering av Gråkallbanen: Dette prosjektet er viktig for å sikre et kontinuerlig trikketilbud i Trondheim. For å øke fremdriften i prosjektet tas det sikte på politisk behandling for å avklare driftsformen for Gråkallbanen. Parallelt fortsetter arbeidet med anskaffelse av nytt trikkemateriell og infrastrukturoppgradering, hvor en prosjektplan skal være ferdig før sommeren 2022. I tillegg må prosjektet se på økonomisk forankring for investeringene i Miljøpakkens prosesser.

Noen mindre kollektiv- og støyprosjekter pågår innenfor Miljøpakkens tiltaksområder. I tillegg pågår det reguleringsplanlegging for flere delprosjekt. Regulerings- og byggeplan for gang- og sykkelveg langs fv. 950 Reppe–Være er ferdigstilt og kun finansieringsavklaring gjenstår. Det vises for øvrig til årsrapportens vedlegg for ytterligere informasjon om status for prosjekter, prosjektpakker og sekkeposter.

Driftstilskudd til kollektivtrafikken: Tilskudd til drift av kollektivtrafikk i miljøpakkeområdet finansieres fra to kilder. Fylkeskommunens ordinære bidrag i avtalt "nullpunktforpliktelse" og belønningsmidler gjennom Miljøpakken. For 2021 ser faktiske påløpte kostnader for drift av kollektivtrafikk i miljøpakkeområdet som følger.

Tabell 8.5: Tilskudd til drift av kollektivtrafikk 2021 (tall i tusen kr)

Finansiering:	
TRFKs nullpunktsforpliktelse	207 963
Belønningsmidler, Miljøpakkens årsbudsjett 2021	215 500
Sum finansiering	423 463
Kostnader:	
Regnskapsførte kostnader TRFK inkl. AtB tilskudd	405 246
Beregnete kostnader inn/ut av Miljøpakken	18 217
Sum driftskostnader	423 463

AtB opplyser at deres foreløpig resultatet, etter siste bokføringer og endelig koronakompensasjon i 2021, viser et resultat i Miljøpakkeområdet på -19 mill. kr, før overføring til/fra buffer (tidligere års ubenyttede tilskudd). Det antas dermed at det trekkes 19 mill. kr av saldo (tidligere års ubenyttet tilskudd) på 24,9 mill. kr. Det vil si at gjenværende saldo blir 5,9 mill. kr ved inngangen til 2022. (Det tas forbehold om at endelig regnskap kan korrigere beløpet).

Styring og kontroll med egen virksomhet

Fylkeskommunen har generelt god kontroll med sin aktivitet og prosjekter i Miljøpakken. Det som primært har vært utfordringen er mangelen på plankapasitet, samt i noen grad intern kommunikasjon mellom avdelingene. Tiltak har blitt iverksatt på begge områder.

Miljøpakkens prosjekter stiller krav for involvering av andre parter i Miljøpakken. For bedre styring og kontroll er det viktig med avklaring på forhånd om rollen til de som deltar i prosjektgruppen, og mandat for å forankre beslutninger i sin organisasjon.

Oppfølgingssaker fra tidligere rapportering

Fra tidligere rapporteringer har fylkeskommunen hatt enkelte oppfølgingspunkter.

Økonomisk status for bruken av belønningsmidler til kjøp av biogass til bussdrift

Gjennom ulike politiske vedtak er det tildelt til sammen 58 mill. kr til kjøp av biogass i bussdriften i perioden 2015–2017. Forbruket har vært i underkant av 53 mill. kr. Dette gir et mindreforbruk på vel 5 mill. kr. Mindreforbruket er per i dag ikke disponert. Dette kan skje enten i kommende handlingsprogram eller ved andre beslutninger i Miljøpakken.

Fylkeskommunens avtalte forpliktelse av fylkesvegmidler og faktiske tildeling for perioden 2010–2019

Mva-kompensasjon (refusjon) som fylkeskommunen har mottatt med bakgrunn i prosjektkostnader på fylkeskommunalt ansvarsområde fra 2014 skal tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken.

Trøndelag fylkeskommune har under utarbeidelse en oversikt over tildeling av fylkeskommunale midler samt mva-refusjon knyttet til miljøpakkeprosjekter for perioden 2014–2019. Til og med 2019 er det i fylkeskommunal bevilgning til Miljøpakken inkludert merverdiavgift av fylkesvegmidler. Eventuell gjenstående mva.-refusjon som skal tilbakeføres til Miljøpakken vil som utgangspunkt knytte seg til miljøpakkeinvesteringer på fylkesveg som er finansiert med andre midler enn fylkesvegmidler.

Salg av ervervede bygninger i Elgeseter gate

Trøndelag fylkeskommune er den formelle eier av disse bygningene som opprinnelig ble ervervet av Statens vegvesen, finansiert av midler fra Miljøpakken. Fylkeskommunen overtok eierskapet i forbindelse med at Elgeseter gate gikk fra riksveg til fylkesveg. Salget følger som konsekvens av Bystyret sitt vedtak om bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30B.

Fylkeskommunen forvalter bygningene, men utfører ikke vesentlig tiltak på disse ettersom det tas sikte på å selge bygningene i markedet. Salget avventer tilstrekkelig og omforent avklaring for gateprosjektet i Elgeseter gate, for ikke å komme i en situasjon hvor det oppstår behov eller premisser knyttet til utbyggingen av Elgeseter gate som kompliseres hvis bygningene er solgt.

For videre håndtering av det fylkeskommunale eierskapet vil fylkesdirektøren fremme en egen sak med beskrivelse av status og videre prosess for bygningene.

Oppfølging av den fylkeskommunale forvaltningsrevisjonen av Miljøpakken

Arbeidet med oppfølging av forvaltningsrevisjonen er i gang både internt i Trøndelag fylkeskommune og opp mot de andre partene i samarbeidet. Høsten 2021 startet et kartleggingsarbeid over revisors anbefalinger internt i Trøndelag fylkeskommune.

Oppfølgingen skal etter planen til endelig politisk behandling i fylkestinget i juni 2022.

Revisors anbefalinger knyttet til partssamarbeidet vil fremmes i de respektive organer senest innen utgangen av juni 2022.

Status sekkeposter

Sekkeposter er prosjekter som får en budsjettavsetning til avklarte formål, men hvor konkrete tiltak ikke er definert på forhånd. For å sikre en tilfredsstillende rapportering på bruken av slike midler er det til årsrapporten bedt om en konkret redegjørelse per sekkepost.

Frem til 2019 gjennomført Statens vegvesen prosjekter som tilhørte fylkeskommunen, fra 2020 er dette ansvaret tilbakeført til fylkeskommunen. Det har pågått et arbeid med å få oversikt over økonomien i på de overførte sekkepostene, og med det klargjøre for fremtidig gjennomføring av tiltak.

Tabell 8.6: Oversikt over sekkeposter

Punkttiltak sykkel, fylkesveg	
Disponible midler 2021	1,1 mill. kr
Regnskap 2021	0,0 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	-
- Hvorav fysiske tiltak	-
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Innenfor sekkeposten er det i perioden 2014-2021 gjennomført ulike tiltak i Lysverkveien, Havstadveien, Odd Husbys veg, Stabells veg, i Bjørndalen og John Aas veg, Jonsvannvegen, Utleirvegen og på Bergheim. Restmidler på vel 1,1 mill. kr planlegges brukt i 2022
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	-

Tiltak etter gang- og sykkelinspeksjon	
Disponible midler 2021	0,5 mill. kr
Regnskap 2021	0,0 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	-
- Hvorav fysiske tiltak	-
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Sekkposten er overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, det er ikke påløpt kostnader i regi av fylket. Det gjenstår å avklare hvilke tiltak som kan inngå, det fremmes en egen sak i programrådet i løpet av 2022.
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	-

Traséutbedring kollektiv	
Disponible midler 2021	1,8 mill. kr
Regnskap 2021	0,0 mill. kr
- Hvorav intern planlegging og adm.	-
- Hvorav fysiske tiltak	-
Konkret beskrivelse av hva som er gjennomført innenfor prosjektet i 2021	Sekkposten er overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunen, det er ikke påløpt kostnader i regi av fylket i 2021.
Begrunnet vurdering av måloppnåelsen som følge av tiltakene gjennomført i prosjektet	Flere trasébefaringer gjennomført og fulgt opp med tiltak i flere kommuner. Dette har sikret fremkommelighet for kollektivtrafikken, og økt trafiksikkerhet der hvor den går.

8.6 Jernbanedirektoratet

Nye tog

I 2021 har det vært fokus på innfasingen av nye bimodale tog (type 76) på Trønderbanen. Disse skal erstatte de gamle togsettene (type 92) som i mange år har trafikkert Trønder-, Meråker- og delvis Rørosbanen. De nye togene har større kapasitet og kan kjøre på både diesel og elektrisitet. De første togsettene ble satt i drift på Trønderbanen høsten 2021 og det planlegges for at alle avganger på Trønderbanen skal kjøres med type 76 fra sommeren 2022.

I denne forbindelse er det gjort tiltak på en rekke stasjoner langs Trønderbanen for tilpasning til de nye togene, også innenfor byvekstavtaleområdet. I Trondheim kommune ble eksisterende plattform på Skansen stoppested oppgradert, og Ranheim stasjon ble gjenåpnet for passasjerutveksling med to nye plattformer. I Malvik kommune ble Vikhammer stasjon tatt i bruk etter en ombygging som innebar både to nye plattformer og en overgangsbru med heis- og trappehus som erstatning for en tidligere overgang i plan. Overgangen fungerer også som adkomst til friområdet ved fjorden nord for stasjonen.

Økt frekvens

Planleggingen av tog i timen på Trønderbanen har fortsatt gjennom 2021. I løpet av året ble det besluttet at det videre planlegging skal ta utgangspunkt i realisering av tilbudet ved ruteendringen i desember 2027. Bane NOR har igangsatt planlegging av en rekke infrastrukturtiltak, også i byvekstavtaleområdet. Det er et mål å ha ferdigstilt alle detaljplaner og nødvendige reguleringsplaner innen medio 2023.

Knutepunkter

På Trondheim sentralstasjon startet Bane NOR Eiendom første byggetrinn i utviklingen av «Nye Trondheim S». Første byggetrinn er en parkeringskjeller under gata Gryta som er et rent kommersielt prosjekt uten offentlig støtte. Parkeringskjelleren får ca. 200 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. På lokket av p-kjelleren skal gata etableres med ny metrobusstasjon. Hele anlegget skal ferdigstilles høsten 2022. Nets byggetrinn vil være den nye terminalbygningen som også inneholder nye adkomster til mellomplattformene med heis og rulletrapper. Byggetrinnet består av en offentlig areal finansiert av knutepunktmidler gjennom byvekstavtalen og kommersielle arealer som Bane NOR Eiendom finansierer selv. Byggestart vil være i 2022 og bygget skal tas i bruk innen utgangen av 2025.

I Hommelvik planlegger Bane NOR Eiendom (som medeier i Hommelvik Stasjonsby AS) en ny overgangsbru over sporene på Hommelvik stasjon. I byvekstavtalen finnes det knutepunktmidler som skal bidra til en finansieringsløsning for en planskilt tverrforbindelse på stasjonen. Det ble i 2021 levert inn et forslag til reguleringsplan som foreløpig ikke er sendt på høring.

I byvekstavtalen ligger det også midler som skal bidra til en finansieringsløsning for en planskilt tverrforbindelse på Stjørdal stasjon. Her er Bane NOR i gang med planlegging av stasjonen som en del av tiltakene knyttet til «To tog i timen». En planskilt tverrforbindelse på stasjonsområdet vil være en del av denne planen.

Billett- og takstsamarbeid

I august 2021 gjorde Miljøpakken vedtak om hvordan midlene til reduserte kollektivtakster (fra tilleggsavtalen) skulle benyttes. Dette innebar bl.a. at sone A skulle utvides til å gjelde hele byvekstavtaleområdet og at det skulle bli lik pris for tog og buss både for periodebilletter og enkeltbilletter innenfor sonen. 1. oktober 2021 ble sone A utvidet, noe som også gjaldt for periodebilletter på toget. Fra 1. mars 2022 ble også enkeltbilletter på toget integrert i med lik pris som buss i sone A.

8.7 Statens vegvesen

Samlet vurdering av hovedaktiviteten i 2021

Vegvesenet er kjent med behovet for å klargjøre flere prosjekter til regulering, og har nylig forsterket sitt team i divisjonen Transport og samfunn for å få hurtigere fremdrift på prosjektutviklingsfasen.

Statens vegvesen har i 2021 økt innsatsen for å ferdigstille et hovednett for sykkel med høy standard og kapasitet. Her er det flere prosjekter i ulike faser, se oversikt over pågående prosjekter.

Styring og kontroll

I 2021 ansatte Statens vegvesen ved divisjon Transport og samfunn to nye medarbeidere i full stilling: én miljøpakkekoordinator og én økonomiansvarlig for bypakken i Trondheim og Ålesund. Koordinatorstillingen er ikke en ny stilling, men behovet for en økonomiansvarlig for bypakken tyder på at vegvesenet, vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet har et behov for bedre kontroll på bruken av statlige midler til byområdet.

Vegvesenet ser også behov for økt fremdrift i prosjektutviklingsfasen. Det er viktig å klargjøre prosjekter og regulere for å kunne innfri den statlige forpliktelsen i byvekstavtalen. Divisjon Transport og samfunn har engasjert konsulenter for å bistå interne ressurser i den innledende planleggingen av miljøpakkeprosjekter.

Pågående prosjekter

Hovedsykkelveg Tonstad - Sluppen: Prosjektet gikk fra prosjektutvikling til detaljplanlegging våren 2021. Løsningene er i stor grad avklart, og prosjektet holder forventet fremdrift.

Hovedsykkelveg Trondheim øst:

Delstrekning 1 Gildheim - Leangbrua: Entrepriser er under forberedelse. Prosjektet er imidlertid ikke med i Vegvesenets gjennomføringsplan for 2022. Byggetid er ett år, forutsatt tilgang til «togfrie» helger hos Bane NOR.

Delstrekning 2 Leangbrua - Dalenbrua: Under bygging og samhandling med Kommunalteknikk i Trondheim kommune. Fremdrift og kostnader er som planlagt. Avsluttende arbeider forventes våren 2023, men det meste vil være på plass i 2022. Delprosjektet er tilført 24,6 mill. kr i omdisponerte midler fra avsluttede prosjekter i Miljøpakken i 2021. Årets merforbruk er 26,8 mill. kr, men det forventes en innbetaling fra Trondheim kommune på tilsvarende beløp i januar 2022.

Delstrekning 3 Dalenbrua - Lilleby skole: Ferdigstilt høst 2021. Sluttoppgjør er i tråd med sluttprognose. Delprosjektet ble tilgodesett med en ekstratildeling på 42,65 mill. kr. i forbindelse med Vegdirektoratets⁹ omdisponering av midler til bymiljø- og byvekstavtaler i desember – og hadde totalt 78,3 mill. kr til disposisjon i 2021. Årets merforbruk var på knapt 4 mill. kr – men er kun av midlertidig karakter.

Delstrekning 4 Lilleby skole - Nordtvedts gate: Arbeidet med reguleringsplan er i gang og holder forventet fremdrift. Optimistisk scenario vil være å ha en vedtatt reguleringsplan i 2022. Bygging fra 2023–2024.

Delstrekning 5 Nordtvedts gate - Pirbrua: Samhandling med aktører og mulighetsstudie for trasé er i gang. Regulering samkjøres med BaneNor Eiendom og BaneNor.

E6 Tonstad - Kroppanbrua: Reguleringsplan forventes vedtatt i mars 2022, og det er søkt om styringsmål. Byggestart mulig i 2024. Prosjektet har en prognose på 702 mill. kr.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger: Prosjektet har fått innvilget en økt sluttprognose på 1429 mill. kr (budsjettindeks 2021) og har frist for ferdigstillelse i juni 2024. Totalprognosen er lik styringsrammen. Entreprenør legger opp til raskere ferdigstillelse med åpning i desember 2023. For å få ned kostnaden på prosjektet ble det gjennomført forhandlinger og gjort endringer i konkurransegrunnlaget. Dette medførte forsinket anleggsstart og for hovedentreprisen ble sluttdato justert.

Prognosen inneholder kostnader forbundet med E6 rampe sør – noe det tidligere har vært tvil om kunne gjennomføres innenfor styringsrammen.

⁹ Økonomi og virksomhetsstyring i Vegdirektoratet.

Det er et merforbruk på 0311-midler fra 2020 på 162 mill. kr og et mindreforbruk på 8035-midler på 271 mill. kr. Årets tildeling er 140 mill. kr på bevilgning 8015 (forskudd riksveg). Disponible midler i 2021 er totalt 270,7 mill. kr, mens årsforbruket er 354,2 mill. kr. Netto merforbruk på 83,5 mill. kr må finansieres av forskudd i 2022.

E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen: Prosjektet har en styringsramme på 2994 mill. kr og melder om sluttprognose på 2894 mill. kr, med andre ord et varig mindreforbruk på 100 mill. kr. I 2021 har prosjektet et (varig) mindreforbruk av statlige midler på 97,9 mill. kr. Prosjektet åpnet for trafikk desember 2018. Gjenstående kostnader er i hovedsak lokale støyskjermingstiltak og diverse restarbeider. Ledige midler er foreslått omdisponert til rv. 706 Nydalsbrua.

E6 Klettkrysset: Finansiering avklart med Vegdirektoratet i november. Kontrakt er lyst ut.

Lokalt sykkelssystem Sluppen: Utbygging. Prosjektet er fullfinansiert og holder forventet fremdrift. Avtale forventes å være på plass i mars.

E6 Nidarvoll - Tunga: Prosjektutvikling. Kollektivtiltak hvor det utredes effektene av omdisponering av kjørefelt og utvide til ekstra kjørefelt.

Økt kapasitet Brattøra: Prosjektutvikling. Avventer politisk behandling.

Rotvoll - Malvik kommunegrense: Prosjektutvikling. Det arbeides med å avklare trasévalg. Statens vegvesen og Trondheim kommune har dialog om sykkeltilbudet østover. I tillegg pågår alternativsutredninger langs jernbanen mellom Rotvoll og Malvik, og eventuelt en øvre og nedre trasé på henholdsvis nordside og sørside av jernbanen.

8.8 Sekretariatet

Tabell 8.7: Oversikt over pågående prosjekter som er knyttet til sekretariatet

Prosjektnavn	Vedtatt år	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Overført til 2022	Ansvarlig etat
Sekretariatet	Løpende	5 423	5 287	135	SEK
Evaluering og trafikkdata	Løpende	2 402	2 050	352	SEK
Kommunikasjon	Løpende	9 525	2 923	6 601	SEK
Komparative studier bymiljøpakker	2019	727	1 171	-444	SEK
Sum		18 076	11 431	6 644	

Sekretariatet: Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariat, inkludert lønnskostnader.

Evaluering og trafikkdata: Finansierer innhenting, bearbeiding og fremstilling av tilgjengelig data, inkludert tilgang til RVU og trondheimsindeksen. Trafikkdata er relevant som beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå. Arbeid knyttet til evaluering og rapportering på mål og indikatorer i henhold til byvekstavtalen inngår i budsjettposten, samt årlig kostnad for manuell telling av gående og syklende inn til sentrum.

Kommunikasjon: Arbeidet omfatter kommunikasjon overfor Miljøpakkens målgrupper angående Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse arrangement og holdningskampanjer med vekt på gåing, sykling og kollektiv. I tillegg inngår

drift av nettsiden miljopakken.no og Miljøpakkens tilstedeværelse i sosiale medier. Vi gjennomfører også spørreundersøkelser som måler holdningen til ulike sider av Miljøpakkens arbeid. I løpet av året startet arbeidet med ny kommunikasjonsstrategi. Innsatsområdet utgjør normalt 1,7 årsverk. I 2021 var sekretariatet underbemannet første halvår.

Komparative studier: I august 2019 inngikk NORCE en samarbeidsavtale med Miljøpakken i Trondheim om forskningsprosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» med varighet til 31. juli 2023. Prosjektet skal levere en serie rapporter om byveksttallene på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim.

Prosjektet er nå halvveis og totalt sett i rute, selv om enkelte delprosjekter er noe forsinket på grunn av utfordringer med datafangst og korona. Ved utgangen av 2021 er delprosjekter knyttet til Situasjonen i byområdene (A) og Sammenligning av bypakkene Miljøløftet, Miljø- og bymiljøpakken (B) ferdigstilt. Det foreligger ferdige rapporter knyttet til D1-Parkering, D3-Vegutbygging, D5-Sykkelsatsing og D6-Myke tiltak. Prosjekt D2-Bompenger er under utarbeidelse og forventes ferdigstilt primo 2022, mens prosjekt D4-Bedret kollektivtrafikk er godt i gang og ferdigstilles i løpet av 2022.

Det foreligger også beskrivelser av arbeidsopplegg for flere andre delprosjekter knyttet til blant annet D2-2 Fordelingsvirkninger av bompenger, D5-2 El-sparkesykkel, D6-2 Covid og digitalisering og et nytt delprosjekt D7-1 Koordinering av virkemidler. Dette er prosjekter det tas sikte på at ferdigstilles i løpet av 2022. De sammenfattende og overordnede analysene E-1 Befolkningssurvey, E2- RVU-Longitudinell og E3-Synteserapport tas det sikte på å gjennomføre fra medio 2022 til tredje kvartal 2023.

Mer informasjon om prosjektet, samt alle rapporter og presentasjoner publiseres på prosjektets hjemmeside <https://bymobilitet.norceprosjekt.no/hjem>

9. Prosjektøkonomi

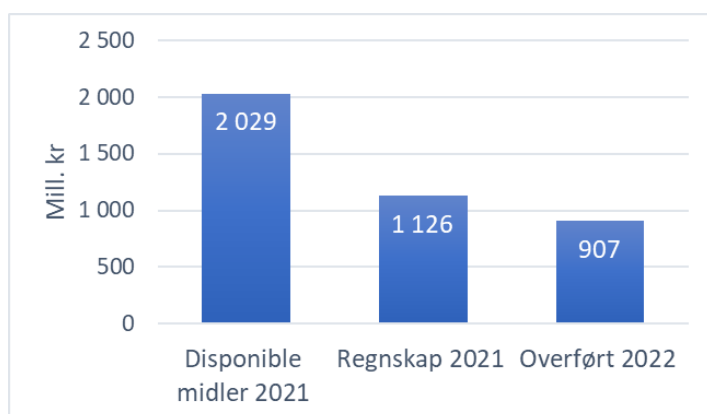
I dette kapittelet vises en overordnet økonomisk status på prosjektporteføljen i Miljøpakken. Regnskapsgrunnlaget er etatenes prosjektrekskap slik det fremgår av årsregnskapene. Alle tall er oppgitt i løpende tusen kroner og inkluderer merverdiavgift.

Detaljert oversikt pr. prosjekt for Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen fremgår av årsrapportens vedlegg. For kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal, samt for sekretariatet, henvises det til kapittel 8.

Prosjektøkonomi

En sammenstilling av prosjektrapporteringen viser en samlet regnskapsføring i 2021 på 1126 mill. kr, dette gir et mindreforbruk i henhold til plan (budsjett) på 907 mill. kr. I tillegg kommer omtrent 75 mill. kr på tidligere sluttrapporterte prosjekter og en refusjon som forventes tilbakeført i 2022.

Fig. 9.1: Prosjektøkonomi 2021



Mindreforbruket som overføres til 2022 har en mangesidig forklaring, hovedelementene er:

- Manglende fremdrift i forhold til plan (jfr innspill til budsjett)
- Manglende aktivisering av mindreforbruk på avsluttede prosjekter
- Enkelte belønningsmidler bevilges årlig til Miljøpakken, øremerket på tiltak, men uavhengig av realistisk framdrift

Fordeling av prosjektøkonomien på ulike tiltaksområder vises i fig. 2. Kategorien Andre er en sammenstilling av tiltaksområdene gange, gatebrukstiltak, knute- og statsjonsutvikling jernbane, lokal veg og tiltak mot støy.

Fig. 9.2 Prosjektøkonomi 2021 fordelt på tiltaksområder

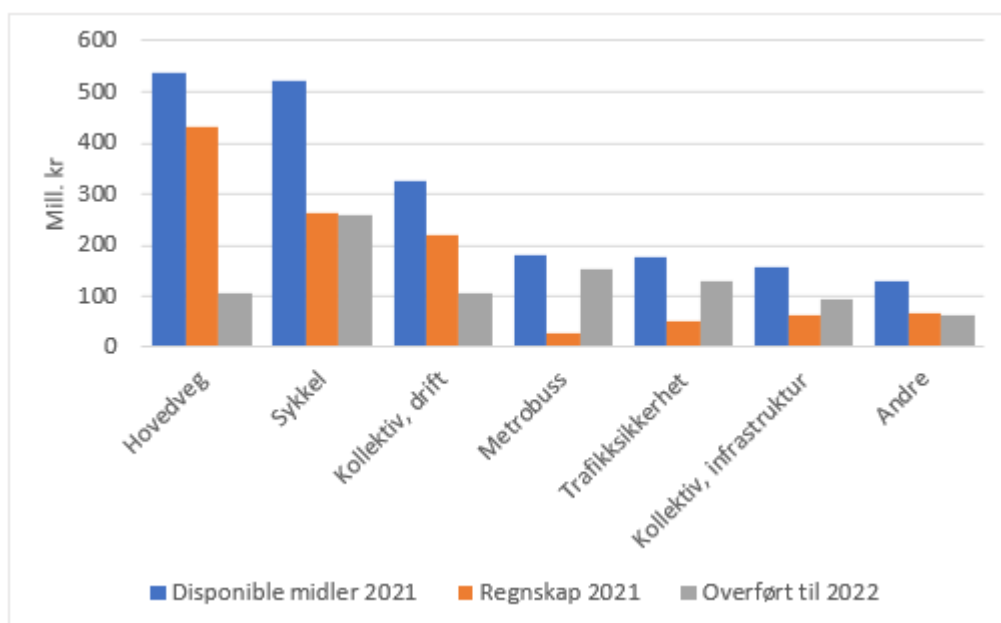


Fig. 9.3 Prosjektøkonomi 2021 fordelt på etater

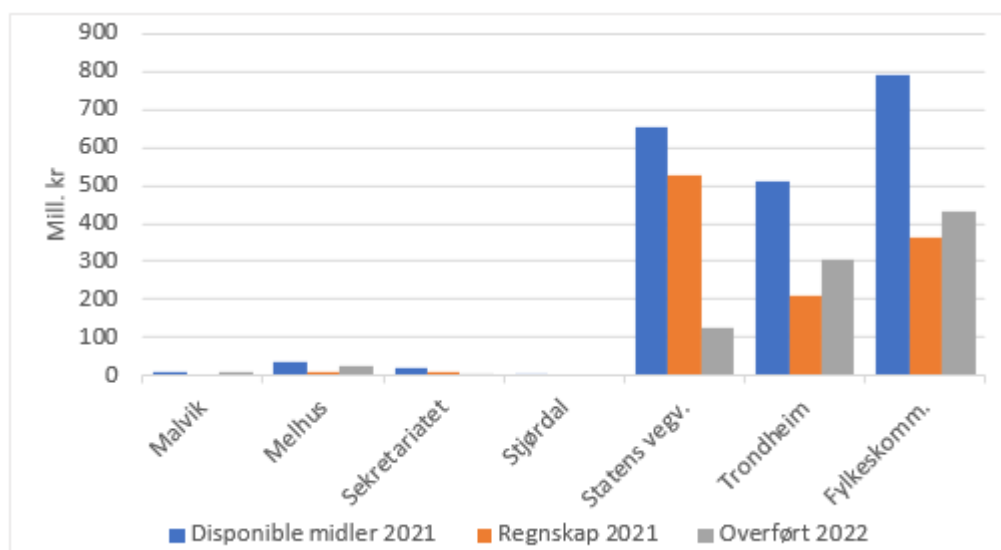
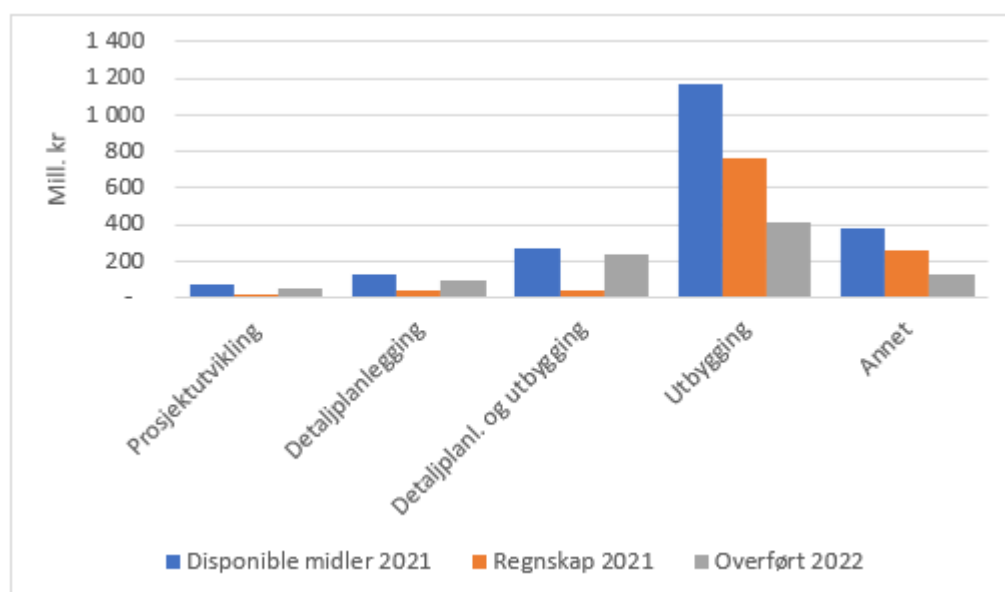


Fig. 9.4 Prosjektøkonomi 2021 fordelt på prosjektfaser



Kort beskrivelse av de ulike prosjektfasene:

Prosjektutvikling: Der det foreligger en prosjektidé består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre prosjektutvikling. Arbeidet i denne fasen deles inn i de to hovedaktivitetene Konseptutvikling og Forprosjekt med teknisk utsjekk.

Detaljplanlegging: Utarbeides for å prioritere prosjekter hvor det er normalt er gjennomført prosjektutvikling. Dette skal gi grunnlag for å komme frem til en investeringsbeslutning. Arbeidet omhandler byggeplan og reguleringsplan der det er nødvendig.

Utbygging: Nye investeringsbeslutninger fastlegges på bakgrunn av ferdigstilt byggeplan. For avklarte prosjekter settes det av midler til utbygging ut fra godkjent styringsramme og etatenes dokumenterte behov.

Vedlegg til Miljøpakkens årsrapport 2021

Vedlegget viser oversikt over rapportert prosjektstatus pr 2021 for Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Regnskapstall er med bakgrunn i prosjektrekskap 2021 i etatene.

Forklaring til tabellene:

- Alle tall er oppgitt i tusen kroner og inkluderer merverdiavgift.
- Prosjektfase
 - PU – prosjektutvikling
 - DP – detaljplanlegging (byggeplan og reguleringsplan når behov).
 - UB – utbygging

Trondheim kommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Delmål byvekstavtale og måleindikatorer	Annet	500			
Helhetlig plan for universell utforming	Annet	500	4	Så vidt startet.	
HjemJobbHjem	Annet	3 196	3 373	På grunn av covid-19 har det vært vanskelig å få bedrifter til å delta. Det er kommet til 2 nye bedrifter fra høsten, og noen flere er signeringsklare. Det er planlagt en større markeds kampanje som settes i gang så snart smittesituasjonen igjen er under kontroll, og man kan anbefale ansatte å reise kollektivt. Filmen vil spres på kino og i sosiale medier og vil forhåpentligvis være effektiv. På grunn av at man ikke klarer målene for 2021 rapporteres fremdrift som presset, selv om årsaken er utenfor prosjektets kontroll.	Løpende
Koordinering og adm. TK 2021	Annet	4 100	4 100		12/21
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	Annet	800	774	Forslag til videre arbeid legges fram for programrådet.	12/21 (PU)
Mobilitetsrådgivning	Annet	4 461	2 760		Løpende
Rapportering bymiljøindikatorer	Annet	-136	82	Måleindikatorer for arealutvikling ble vedtatt i KU 20. august. Tallgrunnlaget for rapportering 2019 og 2020 kan nå ferdigstilles	Løpende
Samordnet parkeringspolitikk	Annet	466	293	Høringsutkast forventet ferdig april 2022.	05/22
Alette Beyers veg, fortau	Gange	535	229	Reguleringsplan vedtatt. Byggeplan vedtatt/finansiert i 2022.	10/21 (DP)
Gregus gate, undergang	Gange	500	509	Overgang til DP besluttet i PR-sak 131/21.	12/21 (PU)
Gyldenløves gate	Gange	207	108	Detaljplanlegging i 2022. Inkludert i HP 2022-2025.	05/21 (PU)
Havstadvegen, fortau	Gange	1 200	554	Entreprenør anskaffes på rammeavtale.	08/22 (UB)
Heimdal stasjon, undergang	Gange	500	509	Overgang til DP besluttet i PR-sak 130/21.	12/21 (PU)
Helhetlig gangnett - utbygging 2017-2019	Gange	4 492	47		Løpende (UB)
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	Gange	500	77	Byggeplanlegging og bygging i 2022 (PR-sak 145/21).	12/21 (PU)
Lundvegen, fortau	Gange	-294	1 921	Erverv pågår. Oppstart bygging til sommeren 2022.	01/22 (DP)
Mikkjelvegen, fortau	Gange	500	115	PU nesten ferdig.	01/22 (PU)
Mindre gåtiltak	Gange	1 337	235		Løpende (UB)
Nyhavna (strakstiltak)	Gange	2 000	202	Bydrift har oppgradert stien langs langs kanalen fra Pirbrua og ca 300 m lenger nord. Grov singel er skiftet ut med trillevennlig grus slik at gånde og syklende enkelt kan ta seg fram.	06/22 (UB)
Ranheim stadion, fortau	Gange	0	64	Oppstart med bygging av fortau starter i april 2022 og avsluttet i juli 2022.	08/22 (UB)
Saupstadringen, gang- og sykkelveg	Gange	1 433	1 051	Planlegges bygd til våren 2022 med midler som bevilges i budsjett 2022.	12/21 (DP)
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	Gange	700		Tilskudd på 1,6 mill til privat utbygging (PR-sak 116/21).	Avklares (DP)
Snarveger, 2018-2020	Gange	Avklares	7 260	Samlepott for flere snarvegpakker, innenfor ramme - men må avklares nærmere.	07/22 (UB)
Snarvegpakke 7	Gange	11 000	6 707		07/22 (UB)
Snarvegpakke 8	Gange	3 000	1 443	Byggeplanlegging og bygging i 2022 (PR-sak 1/22).	12/21 (PU)
Bybaneutredning	Kollektiv	500	32	I tidlig oppstart.	07/22 (PU)
Fartsreducerende tiltak	Kollektiv	5 000	521	Oppstart tiltak våren 2022.	12/22 (UB)
Holdeplass Lundåsen	Kollektiv	3 200		Planlegges og gjennomføres med Lundvegen fortau.	06/23 (UB)
Holdeplass Strindheim Hageby	Kollektiv	500	0	Inngår i Bromstadruta og rapporteres der.	12/21 (DP)
Holdeplasspakke 1	Kollektiv	18 486	9 958	Bygging ferdig. Sluttoppgjør gjenstår.	11/21 (UB)
Holdeplasspakke 2	Kollektiv	500	302	Detaljplanlegging pågår.	05/22 (DP)
Infrastruktur trikk 2010-2020	Kollektiv	4 276	0	Se prosjekt for 2021. Samlet rapportering der.	Løpende (UB)
Jakobslivegen, kollektivtiltak	Kollektiv	500	165	Arbeidet satt på vent, sees i sammenheng med utredning Brundalsforbindelsen	12/22 (PU)
Jakobslivegen, kryssutbedring	Kollektiv	500	69	Detaljplanlegging pågår.	04/22 (DP)
Loholt allé, kollektivtiltak	Kollektiv	500	147	PU nesten ferdig.	03/22 (PU)
Nedlagte holdeplasser	Kollektiv	1 000	191	Noe sluttarbeide gjenstår.	05/22 (UB)
Nordre Ilevollen, trikk	Kollektiv	0		Detaljprosjektering pågår. Mulig oppstart bygging høst 2022. Avhengig av vurderinger rundt stengt Oslovei på grunn av byggingen av Nydalsbrua.	Avklares (UB)
Selsbakkvegen, ny kollektivtrasé	Kollektiv	500	188	Konseptfase nesten ferdigstilt, forventer PR-sak vår 2022.	04/22 (PU)
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	Kollektiv	1 946	0	Gjennomføring tiltak utsettes til 2022.	Avklares (DP)
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til	Kollektiv	318	2	Forprosjekt ferdig, avventer politisk behandling.	12/20 (DP)
Traseutbedringer kommunal veg	Kollektiv	879	63	Sluttrapporteres 1. tertial 2022.	12/21 (UB)
Trikk, infrastruktur 2021	Kollektiv	23 000	16 436	Noe etterslep fra 2021 og tidligere år som videreføres.	Løpende (UB)
Trikk, tiltak i Kongens gate	Kollektiv	4 000	2 174	Arbeider gjenstår. Boreal ikke fått tilatelse til å stenge fylkesvei for å utføre arbeid.	06/22 (UB)
Trikken ny arbeidsmaskin	Kollektiv	30 000	57	Arbeid med grunnlag anskaffelse er påbegynt.	Avklares (DP)
Trikken, ny likeretter	Kollektiv	1 618	1 179	Detaljplanlegging ferdigstilt, entreprise utlyst.	12/22

Trondheim kommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Nordre Ilevollen	Kollektiv/ Metrobuss	3 000	4 402	Byggeplan forventes ferdig februar 2022. Noe forsinket pga. geotekniske undersøkelser. Prosjektet avventer tilbakemeldinger på om prosjektet kan gjennomføres samtidig som byggingen av Nydalsbrua pågår. Tidligst oppstart forskøvet til august 2022.	02/22 (DP)
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	Lokal veg	1 000	160	Utredning i gang. Forventet ferdig vår 2022.	05/22 (PU)
Elgeseter gate, planlegging	Metrobuss	-579	2 744	Sak om prinsippløsning rundt Samfundet i mars 22. Neste fase i prosjektet vil være oppstart av reguleringsplan.	Avklares (DP)
Olav Tryggvasons gate, planlegging	Metrobuss	15 734	13	Avtalen med konsulent fryst. Avventer videre framdrift i oppfølging av Gatebruksplan.	Avklares (DP)
Jonsvannveien	Metrobuss/kollektiv/sykkel	7 008	1 965	Siste analyse av evaluering gjenstår.	04/22 (UB)
Bromstadvegen m/sideveger, tiltaksutredning	Støy	300	693	Vurdering videre tiltak og framdrift gjenstår.	12/21 (PU)
Industrivegen m/sidevege, tiltaksutredning	Støy	400	693	Vurdering videre tiltak og framdrift gjenstår.	12/21 (PU)
Jakobsivegen og Hørlofs veg, tiltaksutredning	Støy	300	693	Vurdering videre tiltak og framdrift gjenstår.	12/21 (PU)
ATP-modell og beregninger	Sykkel	800	530		12/22
Brattøruta, Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring)	Sykkel	984	650	Avsluttet september 2021 (vegvisningsskilt). Del av større bestilling på Brattøruta.	09/21 (UB)
Breidablikveien, sykkelveg	Sykkel	1 810	2 144	Detaljprosjektering nesten ferdig. Bygging antatt ferdig desember 2022.	12/22 (UB)
Bromstadruta, Bromstadekra og Bromstadvegen, delstrekning 3	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Fernanda Nissens veg, delstrekning 1	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, delstrekning 6	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Kong Øysteins veg, delstrekning 2	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Persaunevegen - Øvre Granåsli	Sykkel	40	2 544	Regulering pågår.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Tungasletta, delstrekning 4	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Bromstadruta, Turveg, delstrekning 5	Sykkel	0	424	På plan.	12/22 (DP)
Brøsetruta, Blussuvoll - Angelltrøa	Sykkel	6 595	2 973	Regulering pågår.	05/22 (DP)
Brøsetvegen	Sykkel	500	301	Til detaljplanlegging i 2022.	10/21 (PU)
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	Sykkel	500	179		06/22 (PU)
Fjordgata, langsiktige tiltak	Sykkel	500	36		06/22 (PU)
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nedre Elvehavn	Sykkel	500	500	Avventer politisk avklaring/programrådet.	12/21 (PU)
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nidelva på Forsøksli	Sykkel	500	553	Avventer politisk avklaring/programrådet.	12/21 (PU)
H7 - Ranheim (Brattøruta)	Sykkel	1 555	679	Prosjektet fikk utvidet ramme i PR-sak 128/21.	10/22 (PU)
Jonsvannveien, nord	Sykkel	751	592	Koordinering og avklaring med SVV før oppstart detaljplanlegging av delstrekninger.	06/21 (PU)
Klæburuta - punkttiltak, kryss og oppmerking	Sykkel	1 300	354	Delstrekning 6 til detaljplanlegging i 2022. Delstrekning 3-5 til politisk avklaring 1. tertial 2022.	04/22 (UB)
Klæburuta, Nedre Baklandet (del 4)	Sykkel	0	140	Planlegges for et mindre midlertidig tiltak. Merking og belysning. Utføres sommer/høst 2022.	09/22 (UB)
Klæburuta, Øvre Baklandet (del 6)	Sykkel	0	139	Kontrakt prosjekterende konsulent inngått og arbeid startet opp.	09/22 (DP)
Olav Kyrres gate, rundkjøring	Sykkel	194	158	Kontrakt prosjekterende konsulent inngått og arbeid startet opp.	09/22 (DP)
Persaunvegen, sykkelveg med fortau	Sykkel	1 878	1 636	Skissering av konsepter og vurdering av disse etter plan.	02/22 (PU)
Punktutbedring sykkel kommunal veg	Sykkel	4 388	348	Forprosjekt ferdig, midler til regulering bevilget for 2022.	05/21 (PU)
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds gate)	Sykkel	5 209	3 300	Sekkepost med flere prosjekt, skilt, oppmerking og utberinger.	Løpende (UB)
Ravnkloa forprosjekt gang/sykkelbru	Sykkel	12	-114	Tiltak Kirkegata ferdig, mens Bakkegata forventes ferdig vinter 2022.	03/22 (UB)
Roald Amundsens vei	Sykkel	500	584	Avventer politisk avklaring/programrådet.	09/21 (PU)
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	Sykkel	2 307	1 481	Behov for utvidet ramme PU. Sak i PR 2022.	12/22 (PU)
Rotvollruta delstrekning 8	Sykkel	500	0	Detaljplanlegging pågår. Utbygging i 2022.	08/22 (DP)
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	Sykkel	903		Del av delstrekning 8 vil bli bygget i forbindelse med privat utbygging. Anleggsbidrag fra Miljøpakken.	06/22 (PU)
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	Sykkel	104 799	43 285		12/22 (UB)
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	Sykkel	26 528	0	Arbeid med motfylling pågår med plan om å åpne for trafikk i Bjørndalen til mai 2022. Fortsatt stor usikkerhet i kostnad og framdrift.	11/23 (UB)
Sikker sykkelparkering	Sykkel	1 300	581	Regulering av prosjektrekningen inngår nå i reguleringsarbeid langs Brøsetruta. Finansiering/byggemidler blir ikke brukt i år og byggestart er uklart pga regulering.	05/22 (DP)
Strandveien - Lade allé	Sykkel	612	623	Politisk vedtak i forbindelse med gatebruksplanen krever at sak om forbedring av parkeringshus må være vedtatt og igangsatt før man kan gjøre en omdisponering av p-areal. Framdriften om å få satt opp et parkeringsanlegg for sykkel på en bilparkeringsplass i sentrum er derfor avhengig av saken om attraktive parkeringshus.	Avklares (DP)
				1. Midlertidig løsning Jarlheimsletta. Ferdig PU. Tiltak gjennomføres av punkttiltak. 2. Konseptvalgutredning Strandveien - Lade alle. Konseptvalgrapport, skissering konsepter.	02/22 (PU)

Trondheim kommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Strekningstiltak Midtbyen	Sykkel	9 184	3 236	PU av flere strekninger som oppfølging av Gatebruksplan.	06/22 (DP)
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	Sykkel	500	95	Rådgiver kontrahert, oppstart januar 2022.	07/22 (PU)
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei)	Sykkel	3 993	2 932	PU nesten ferdigstilt. PR-sak legges fram mars/april 2022.	02/22 (PU)
Sykkelhotell Leütenhaven	Sykkel	5 604	5 469	Økte kostnader og forsinket ferdigstillelse. PR-sak i februar 2022.	04/22 (UB)
Sykkelparkering i Midtbyen	Sykkel	1 234	285	Generelt arbeid med sykkelparkering i sentrum, som å følge opp byromsprosjekt, gateprosjekt og undersøke lokasjoner for nye sykkelhotell og sykkelstap.	06/22 (UB)
Sykkelparkering utfartssteder	Sykkel	397	202		06/22 (UB)
Sykkelpassasjer (punkttiltak)	Sykkel	2 234	268	Oppstart bygging vår 2022.	12/22 (UB)
Sykkeltellere, innkjøp	Sykkel	3 125	245	Rammeavtale inngått. Anskaffelse vinteren 2022.	
Sykkeltilbud Fjordgata	Sykkel	1 000	9 229	Hovedsaklig ferdig. Avsluttende arbeider med merking og justeringer våren 2022. Evaluering av signalanlegg april/mai.	05/22 (UB)
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfunksjon	Sykkel	700	52	Planlegging pågår.	04/22 (DP)
Trampe sykkelheis	Sykkel	300	253		04/22
Tyholtsveien, del 2	Sykkel	42 604	704	Prosjektering ferdig. Erverv pågår, men er krevende. Forventet byggestart høst 2022.	12/23 (UB)
Verftsbrua	Sykkel	500	177		06/22 (PU)
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	Sykkel	100		se "Vinterdrift sykkelanlegg kv 2021/22" lenger ned.	Løpende (UB)
Vinterdrift sykkelanlegg kv 2021/22	Sykkel	7 000	7 656	Høy kvalitet på kommunal og fylkeskommunal veg ble levert vinteren 2020/2021.	Løpende (UB)
Øvre Baklandet - Vollabakken (Klæburuta)	Sykkel	500	79	Rådgiver kontrahert, oppstart januar 2022.	07/22 (PU)
Asbjørnsens gt/Tyholtsveien, fortau	Trafikksikkerhet	7 924	7 177	Ferdigbefaring for vei og gatebelysning utført 2.7.21. Oppretting av punkter i ferdigbefaringsprotokoll pågår. Det kommer en PR-sak når prosjektet er ferdig og totalkostnad kjent.	09/21 (UB)
Gammelina/Magasinsvegen, fortau	Trafikksikkerhet	8 855	742	Erverv nærmer seg ferdig, kun 6 avtaler igjen. Byggestart må sannsynligvis vente på at Nydalsbruprosjektet er ferdigstilt høst 2023.	10/21 (DP)
Hans Finnes gate, fortau	Trafikksikkerhet	2 233	811	Erverv pågår. Byggestart høsten 2022	07/22 (UB)
Høgreina, gang og sykkelveg	Trafikksikkerhet	3 584	63	Frivillig erverv ikke oppnådd. Mulig avslutning av prosjekt. PR-sak i 2022.	Avklares (UB)
Klæbuvegen, fortau	Trafikksikkerhet	20 913	1 255	Utlasing konkurranse entreprise og byggestart avventer erverv/regulering.	09/22 (UB)
Kong Inges gt, fortau	Trafikksikkerhet	11 801	931	Byggeplan ferdig. Erverv avventer finansiering av utbygging.	10/23 (UB)
Kongsvegen	Trafikksikkerhet	500	82	Prosjekterende rådgiver kontrahert, oppstart januar 2022.	05/22 (PU)
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	Trafikksikkerhet	3 000	1 789	Sekkepost med mindre TS-tiltak som utføres av Trondheim bydrift veg.	12/21 (UB)
Mindre trafikktekniske tiltak langs kommunal veg i Trondheim 2020	Trafikksikkerhet	2 260	261	2 mill. kr overført til andre TS-tiltak.	12/21 (UB)
Mindre TS-tiltak kommunal veg	Trafikksikkerhet	10 578	293		Løpende (UB)
Nedre Flatåsvegen	Trafikksikkerhet	500	82	Prosjekterende rådgiver kontrahert, oppstart januar 2022	05/22 (PU)
Pilotprosjekt Hjertesone	Trafikksikkerhet	1 248	272	Avklaringer med Miljøpakken på tiltak i forbindelse med budsjettbehandling. Forventer igangsetting av tiltak i 2022.	Avklares (UB)
Pilotprosjekt ulykkesdata	Trafikksikkerhet	484	287		06/22 (PU)
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud	Trafikksikkerhet	500	350	Til detaljplanlegging i 2022.	10/21 (PU)
Uglavegen del 2, fortau	Trafikksikkerhet	19 692	19 708	Det gjenstår komplettering av arbeider på to tiltak som krever grunneiers tillatelse. Uavklart når dette kan gjennomføres.	06/22 (UB)
Undergang Selsbakk	Trafikksikkerhet	500	649	Utvidet finansiering i PR-sak 110/21.	06/22 (PU)
Øvre Flatåsvegen	Trafikksikkerhet	500	82	Prosjekterende rådgiver kontrahert, oppstart januar 2022.	05/22 (PU)

Trøndelag fylkeskommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Innovasjonsprosjekter, autonome busser	Annet	2	-	Sluttrapport sendes i 2022	Ferdig (PU)
Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune 2020-2021	Annet	5 700	3 095	Påløpte kostnader Adm MP Veg og Samferdsel TRFK 2021.	Løpende
Næringstransport, bylogistikk	Annet	1 740	445	Forprosjektetrapporten ble ferdigstilt juli 2021. Sak til programrådet for videre arbeid med et hovedprosjekt levert november 2021. Forsinket framdrift etter leveranse av forprosjektetrapporten da TK hadde innvendinger mot at TRFK skulle jobbe med bylogistikk i Miljøpakken. Derfor måtte hele prosjektet justeres og tilpasses TK sine innspill, samt at ledelse av hovedprosjektet ble overført til TK.	Ferdig (PU)
Teknologi: Bildeling	Annet	800		Prosjektet har ikke startet.	Avklares (PU)
Teknologi: Miljøpakken "Big data"	Annet	500	7	Forventes å bruke store deler av potten i 2022 til et prøveprosjekt med teledata. Flere brukere vil få tilgang til å føre timer på prosjektet for å kunne drive brukertesting og se an potensiell merverdiskapning, og det skal kjøpes inn tjenester fra Telia i 6 mnder.	23/24
Teknologi: Modernisering av Gråkallbanen	Annet	392	189	Utredning om førerløs drift ble levert i mai 2020. En annen utredning, om det europeiske trikkemarkedet i perioden 2017-2020, ble levert i april 2021. Disse to utredningene er imidlertid kun deler av et større forprosjekt som forventes fullført i 2023. Forprosjektet vil følges opp med et anskaffelsesløp for nye trikker og oppgraderinger av infrastruktur og vognhall/depot. Opprinnelige prosjektmidler fra MP-budsjett 2020 (500') har blitt supplert med ytterligere 500' etter vedtak i PR-møte 18.11.2021.	12/23
Teknologi: Smarte P&R-anlegg	Annet	442	364	Forprosjektet er ferdig og klar til neste fase. Sluttrapport vil oversendes sekretariatet.	Ferdig
Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst	Annet	500	-	Avventer til bestilling om utvikling av metrobuslinje for hele Trondheim.	Avklares (PU)
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	Gange	1 494	-	Behov for prosjektavklaring.	Avklares (DP)
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	Gange	2 712	1 562	Se linje 44, felles enterprise. Fortau ferdigstilt, oppsett av støyskjermer pågår.	05/22 (UB)
Prøveprosjekt Innherredsveien	Gatebruk	-871	933	Kostnader knyttet til prosjektets utforming (sikringselementer)	12/22 (UB)
Tiltakspakke Heimdal sentrum	Gatebruk	500	0	Prosjektutvikling i oppstartsfasen.	03/23 (PU)
Byåstunnelen, planavklaring (trafikkanalyse)	Hovedveg	278		Ferdig.	Avsluttet (PU)
Fv. 704 Tanem - Tulluan	Hovedveg	85 505	43 868	Fv. 704 Tanem-Tulluan ble utlyst januar 2022 med tilbudsfrist 21. mars, med forventet anleggsstart i månedsskiftet april/mai 2022. Prosjektet har noe økt prosjekteringsomfang og -kostnader med bakgrunn i reviderte geotekniske rapporter. Prosjektet venter på politisk godkjenning av ny økonomisk ramme. Uten denne godkjenningen, kan ikke byggingen realiseres. Prosjektet opprettholder fremdriften i prosjekteringen inn mot planlagt byggstart. Økonomisk styrer prosjektet innenfor de disponible midlene for 2022. På grunn av nylig oppståtte endringer i verdensøkonomien og tilgangen til materialer/råstoff forventes en økt materialkostnad som prosjektet ikke har innkalkulert i sine overslag på byggeplan. Ved tilbudsfristen 21. mars vil prosjektet få oversikt over forventet byggekostnad, og vil deretter kunne uttale seg om hele prosjektet kan realiseres eller om det må kuttes i deler av prosjektet for å holde seg innenfor den nye økonomiske rammen.	08/24 (UB)
Ila - Trolla - Flakk	Hovedveg	500	-	Prosjektet høyt prioritert og blitt utredet på et overordnet nivå. Prosjektutvikling pågår og ferdigstilles 2022.	09/22 (PU)
Belysning Falkenborg bussoppstilling, adkomst og P-plass • Tiltaket finansieres gjennom omdisponering av ledige midler fra Fremkommelighetspakke	Kollektiv	250	233	Prosjektet er ferdig. Sluttrapport vil oversendes sekretariatet.	Ferdig (UB)
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon Vilis gate	Kollektiv	400		Prosjektet er høyt prioritert og prosjektgruppe er i ferd med å bli satt. Det har vært en koordinering med Mobilitetsplan for Lade, Leangen og Nyhavna som Trondheim kommune kjører. Det er også en av strekningene som er relevante for Hovedvegplan for Trondheim som Trondheim kommune har i en oppstartsfasen.	10/22 (PU)
Forprosjekt holdeplasser fv. 6686 Østre Rosten	Kollektiv	300	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet og for koordinering med andre prosjekter på samme strekning.	03/23 (PU)
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergvegen	Kollektiv	-		Sluttrapport kommer i 2022.	Ferdig (PU)

Trøndelag fylkeskommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	Kollektiv	390		Prosjetutvikling i oppstartsfasen.	07/22 (PU)
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	Kollektiv	627	-	Sluttrapport kommer i 2022.	Ferdig (PU)
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrobuss	Kollektiv	456	21	Omdisponert til andre prosjekter, sluttrapport under arbeid.	Ferdig (UB)
Fv. 6616 Løvsetvegen	Kollektiv	500	-	Prioritert fremdrift for å sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet på strekningen.	06/22 (PU)
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	Kollektiv	91	99	Prosjektet er i slutfasen, forventer ferdig utredning ila 2022.	09/22 (PU)
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	Kollektiv	13 098	11 396	Ferdigstilt, sluttrapport kommer ila våren når alle restkostnader er kostnadsført.	Ferdig (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser	Kollektiv	1 000	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (DP)
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	Kollektiv	12 000	-	Prosjektet under avklaring.	Avklares (UB)
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	Kollektiv	1 000	-	Workshop avholdt. Koordineres med to andre tiltak langs Ringvegen for å sikre en best mulig helhetlig løsning. Nye omkringliggende kommunale tiltak gjør at planene for Fosslia må oppdateres/kvalitetssikres.	Avklares (UB)
Fv. 950 Kockhaugvn-Malvik grense, utbedring holdeplasser	Kollektiv	4 845	3 634	Avventer sluttrapport til 1-årsbefaring er ferdigstilt. Mangler noen kostnader til slutføring og eventuelle kostnader til utbedringer fra 1-årsbefaring.	Ferdig (UB)
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	Kollektiv	588	-	Restarbeid i 2022.	Ferdig (UB)
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand - Muruvik	Kollektiv	-4 364	62	Ferdigstilt i 2020, kun restkostnader i 2021. Avventer en utbetaling på grunnerverv før sluttrapport sendes inn.	Ferdig (UB)
Innfartsparkering Buvika	Kollektiv	293	-	Uavklart, Ingen endring i status siden årsrapport 2020. Skal avklare med SVV status på prosjekt og sluttrapport blir oversendt dersom det velges å avslutte prosjektet.	Avklares (DP)
Innfartsparkering, planlegging	Kollektiv	277	-	Prosjetutvikling i oppstartsfasen.	12/22 (PU)
MP Fv. 950 Innfartsparkering Være	Kollektiv	3 817	337	Ferdigstilt og sluttrapportert. En faktura for reklamasjon etter ettårsbefaringkom på i etterkant av innsendt sluttrapport, 25 tkr.	Ferdig (UB)
MP Stasjoner Sluppen (bestilling utenfor Metrobuss)	Kollektiv	4 581	4 581	Ferdigstilt og sluttrapportert.	Ferdig (UB)
P&R, snuplass, hvilebod og regul buss Hommelvik	Kollektiv	361	24	Nye Veier etablerer midlertidig anlegg, endelig løsning under optimalisering.	Avklares (PU)
Posisjoneringsløsning for elbuss under lading. •Tiltaket finansieres gjennom omdisponering av ledige midler fra Fremkommelighetspakke	Kollektiv	200	163	Prosjektet er ferdig. Sluttrapport vil oversendes sekretariatet.	Ferdig (UB)
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	Kollektiv	2 000		Stanset, sluttrapport kommer i 2022.	Stanset (PU)
Signalprioritering	Kollektiv	796		Ferdigstilt og sluttrapportert.	Ferdig (UB)
Snuplass Brekkåsen	Kollektiv	237	1 057	Reguleringsplan ikke godkjent, avklaringer med kommunen må gjøres.	06/22 (PU)
Snuplass og holdeplass på Steintrøvegvegen	Kollektiv	1 000	-	Intern avklaring med samferdsel må gjennomføres.	Avklares (DP)
Snuplass og holdeplass på Østmarka	Kollektiv	10 007	8 434	Arbeid med snuplass ferdigstilt, gjenstår tilsåing, kantsetting og restarbeider etter vinteren er ferdig.	05/22 (UB)
Snøsmelteanlegg på pantografer	Kollektiv	700	452	Prosjektet er ferdig/gjennomført, men det gjenstår noe arbeid med det regnskapsmessige internt i fylkeskommunen. De siste kostnadene vil føres på prosjektet i 2022, og sluttrapport vil deretter oversendes sekretariatet.	Ferdig (UB)
Sykehusområdet, trafikkanalyse	Kollektiv	500	-	Prosjetutvikling i oppstartsfasen.	12/22 (PU)
Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstadkrysset	Kollektiv	200	-	Prosjetutvikling i oppstartsfasen.	12/22 (PU)
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	Kollektiv	1 608	-	Løpende forbedring av fremkommeligheten for kollektivtransport i byvekstområdet, samt bedring av trafiksikkerheten langs disse traséene.	Løpende
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	Kollektiv	2 000		Avventer til bestilling om utvikling av metrobusslinje for hele Trondheim.	Avklares (PU)
Driftstilskudd til kollektivtrafikken 2014-2021	Kollektiv, drifts-tilskudd	225 600	215 500	Rapporteres separat i bestilling årsrapport 2021	Løpende
Reduserte billettpriser (bomforlik)	Kollektiv, drifts-tilskudd	101 600	5 832	Rapporteres separat i bestilling årsrapport 2021.	Løpende
Fv. 707 Brå bru	Lokal veg	17 835	4 005	Prosjekt avventende. Ny sak om kostnad og løsning til PR for å gå til ny fase (utbygging).	Avklares (UB)
MP FV. 902 Tonstadbrinken - Sandm	Lokal veg	1 000	7	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	03/23 (PU)
Utredning Johan Tillers veg del 2	Lokal veg	791	7	Prosjektet er i bestilling og er et prioritert prosjekt. Ses i sammenheng med resultatene av kommunens trafikkberegninger i området. Prosjektutviklingen forventes ferdig i 2022, og prosjektet vil da være klart til reguleringsplanfasen.	09/22 (PU)

Trøndelag fylkeskommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Innherredsveien, planlegging og utbygging	Metrobuss	148 824	16 282	Forberedende arbeider er igangssatt. Byggeplan påstartet, planlagt utlysning til høsten som enhetsentreprise. Byggeplanlegging pågår for Fv.6692 Innherredsveien østre del (Bassengbakken til Saxenborg allé). Det har det gått med mye tid til prosjektering av vann- og avløpsanlegg, og det er jobbet mye med å få koordinert kabel og ledningsetaters behov. Det er bygd en ny overvannsledning i Biskop Sigurds gate som skal lede bort vann fra Innherredsveien. Dette er gjort pga nye krav til klimatilpasning. Antar utlysning sommeren 2022 med anleggsstart senhøsten 2022.	07/25 (UB)
Kongens gate, planlegging	Metrobuss	4 704	1 529	Nordre Ilevollen, som utgjør opprinnelige delstrekning 1 av Kongens gate prosjektet (Nordre Ilevollen - Skansen), er prosjektert og under kommunal regi under utbygging i 2022 (kommunal veg). Det opprinnelige gateprosjekt omfattet to delprosjekter, delstrekning 2 (Skansen) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate). For disse delstrekningene har prosjektet gjennom 2021 jobbet intensivt med et kunnskapsgrunnlag for en politisk avklaring om prinsippvalg for løsning. Prinsippavklaringen gjelder i hovedsak antall felt, feltbruk og lokalisering av stasjoner for Metrobuss, ordinær buss og trikk på de ulike delstrekningene. Det ble høsten 2021 fremmet en politisk sak om prinsippavklaring. Det ble ved behandling av denne stilt krav om en mindre tilleggsutredning. På basis av denne fremmes ny sak til politisk nivå våren 2022. Forutsatt politisk enighet mellom TRFK og TK kan detaljplanlegging heretter påbegynnes, med mulig oppstart av utbygging 2023.	03/23 (DP)
Fv. 6650 Byåsveien nedre, Ila - Breidablikveien	Støy	500		Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	Avklares (PU)
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	Støy	500	-	Prosjektutvikling søkes koordinert mht enhetlig fremdrift.	12/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkbergets vei	Støy	200	200	Det utredes 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	06/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Huseby	Støy	200	-	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	Støy	200	12	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Ila - Havstein	Støy	200	-	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	12/22 (PU)
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	Støy	200	-	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	12/22 (PU)
Kong Øysteins veg del 1 (Støyskjerm, rundkjøring - Bromstadbuen)	Støy	10 171	5 736	Sees sammen med linje 176, felles enterprise. Fortau ferdigstilt, oppsett av støyskjermer pågår.	05/22 (UB)
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakerringen	Støy	4 000	-	PR-sak 132/19 tilskuddsordningen avviklet. Nærmere rundt prosjektsammenheng og mulig finansiering under vurdering.	Avviklet
MP Fv. 864 Bromstadvegen og Kong Ø.	Støy	-2 587	16	Ferdigstilt og sluttrapportert	Ferdig (UB)
MP Fv6658 Utleirvegen vest, Steindalsvegen-Blaklivegen, Støyskjerming-Byggeplan	Støy	-	216	Byggeplan påstartet med sikte på oppstart ila 2022. Vært utført samarbeidsmøter med konsulenter på begge sider av veien, ref prosjektnummer 408865	08/23 (DP)
MP Fv6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Blaklivegen, Sykkelvei med fortau/støyskj., reg.plan	Støy	2 000	131	Reguleringsplan påstartet av konsulent. Vært utført samarbeidsmøter med konsulenter på begge sider av veien, ref prosjektnummer 408724.	03/23 (DP)
MP Støyskjerming Singsaker skole	Støy	766	107	Ferdigstilt, men skal utføre sluttbefaring. Slutt rapport kommer ila året når alle restkostnader er kostnadsført.	Ferdig (UB)
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg 2020	Støy	1 239	-	Ferdigstilt, arbeider med slutt rapport og siste avklaringer	Ferdig (UB)
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	Støy	2 000	-	Uavklart	Avklares (DP)
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	Støy	200	-	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	Avklares (PU)

Trøndelag fylkeskommune

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse innværende fase (mnd/år)
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	Sykkel	200	-	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6656 Bøckmans veg	Sykkel	500	-	Det utredes 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	06/22 (PU)
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	Sykkel	200	-	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	Sykkel	1 000	-	Prosjektavklaring pågår.	Avklares (DP)
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvolla HVS	Sykkel	252	-	Sluttrapport kommer i 2022.	Ferdig (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	Sykkel	2 000	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (DP)
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	Sykkel	500	-	Prosjektet under oppstart	12/22 (PU)
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossvegen	Sykkel	500	-	I oppstartsfasen av prosjektutviklingen.	Avklares (PU)
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV	Sykkel	500	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	Avklares (PU)
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	Sykkel	200	-	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022	12/22 (PU)
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	Sykkel	500	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	Avklares (DP)
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Stavset	Sykkel	1 000	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	12/22 (DP)
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak (sykkel nedre del)	Sykkel	3 352	2 161	Arbeid ferdigstilt, mangler noe fakturering fra entreprenør. Noe sluttarbeid og restkostnader i 2022.	Ferdig (UB)
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	Sykkel	2 254	326	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	06/22 (PU)
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	Sykkel	300	-	Prosjektet har lav prioritet fordi strekningen ikke er på hovednettsykkel og tilbudet går langs kommunal gsv.	06/23 (PU)
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	Sykkel	200	200	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	06/22 (PU)
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	Sykkel	200	200	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	06/22 (PU)
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	Sykkel	300	-	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022	12/22 (PU)
Fv. 868 Leangen - Tunga	Sykkel	500	-	Prosjektet har lav prioritet fordi strekningen ikke er på hovednettsykkel og tilbudet går langs kommunal gsv.	06/23 (PU)
Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Falkenborgveien	Sykkel	300	-	Framdrift avhenger av gateprosjekt i Innherredsveien. Gateprosjektet har blitt forsinket grunnet tidsforløpet til kommunalt VA-prosjekt.	Avklares (PU)
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	Sykkel	200	-	Framdrift avhenger av gateprosjekt.	Avklares (PU)
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	Sykkel	121	6 443	Reguleringsplan vedtatt i november, byggeplan er ferdig. Forventet bygging fra august 2022 forutsatt midler og PR-sak vedrørende ny prosjektfase.	12/21 (DP)
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	Sykkel	1 300	-	Malvik har begynt innledende arbeid. Fylket kvalitetssikrer tidligere prosjektutvikling straks prosjektet er overført fylkeskommunen. Forventet ferdig regplan ultimo 2023.	12/23 (PU)
MP Prosjekteringsanvisning - U	Sykkel	- 469	178	Kostnader knyttet til ferdigstilling av prosjekteringsanvisning.	Ferdig
MP Reppekrysset Være, Gange- og sykkelveg	Sykkel	437	10	Sees sammen med Fv. 950 Ranheim-Malvik, gsv regulering. Ompost andel av påløpte kostnader per 2021. Dette prosjektnummer avsluttes, og operer med 406386 fremover. Restmidler flyttes dit.	Ferdig
MP Rødbrun asfalt Fv	Sykkel	1 958	-	Ferdigstilt og sluttrapportert.	Ferdig (UB)
MP Sykkeltiltak Lade	Sykkel	3 686	70	Avventer noe restarbeid. Sluttrapport utarbeides etter dette.	Ferdig (UB)
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	Sykkel	500	-	Prosjektet er internt avklart og under oppstart.	01/23 (PU)
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandveien	Sykkel	200	-	Tas som en del av regulering av metrobusstrasé Nyhavna, et høyt prioritert prosjekt i 2022.	Avklares (PU)
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	Sykkel	1 700	-	Initiert fra TK, forsinket oppstart grunnet manglende plankapasitet.	Avklares (DP)
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - Utleirvegen	Sykkel	1 000	-	Uavklart.	Avklares (DP)
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	Sykkel	1 069	1	Hovedtiltak utført, noe restarbeider skal foregå i 2022. Rapporterer i eget vedlegg, 2.7 Sekkeposter.	08/22 (UB)
Sykkelinspeksjon fylkesveg	Sykkel	486	-	Gjenstår å avklare tiltak, sekkepost. TRFK kommer med en egen PR-sak i 2. tertial 2022.	12/22 (PU)
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg veg 2020-2021	Sykkel	8 000	8 000	Et løpende prosjekt, bar asfalt vintestid.	Løpende

Trøndelag fylkeskommune

Prosjektnavn	Program- område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	Trafikksikkerhet	1 000	-	Uavklart	Avklares (DP)
Fv 860 Utleirvegen/Othilienborgv/Steindalsv	Trafikksikkerhet	0	-	Ferdig, mulighetsstudie av hele Utleirvegen gjennomført. Sluttrapporteres i 2022.	Ferdig (PU)
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	Trafikksikkerhet	38 072	3 520	Grunnboring utført, dersom ikke problemer med kvikkleire kan det sendes utlysning enterprise del 1 (uttak av stein) i april, og del 2 (GSV og VA) etter sommeren. Prosjektering nesten ferdig. God dialog med ATB vedr. stenging av veg. Fjelluttak: Nov 2022. VA/fortau og vegarbeid: vår 2024	05/24 (UB)
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	Trafikksikkerhet	5 432	1 673	Prosjektering pågår, planlagt utlysning høst 2022.	09/23 (UB)
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	Trafikksikkerhet	1 883	-	Ferdig, sluttrapporteres i 2022	Ferdig (PU)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	Trafikksikkerhet	1 000	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (DP)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Jonsvannveien	Trafikksikkerhet	1 200	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvolls gate - Tyholtveien	Trafikksikkerhet	600	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	Trafikksikkerhet	300	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (UB)
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen, krysstiltak	Trafikksikkerhet	500	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	03/23 (PU)
Fv. 707 Leinstrandvegen	Trafikksikkerhet	1 800	-	Under intern prosjektavklaring og fordeling.	Avklares (UB)
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	Trafikksikkerhet	680	1 997	Reguleringsplan behandlet i bygningsrådet i februar 2022. Byggeplan påstartet. Planlagt oppstart bygging høst 2022 dersom PR-sak for å komme til ny prosjektfase og nye midler.	09/22 (DP)
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover (Detaljplanlegging)	Trafikksikkerhet	854	80	Reg.plan vedtatt. Prosjekt avventer videre avklaringer.	Avklares (DP)
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	Trafikksikkerhet	-	-	Sluttrapport kommer i løpet av 2022.	Ferdig (PU)
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	Trafikksikkerhet	500	-	Prosjektutvikling søkes koordinert mht enhetlig fremdrift. Avhengighet med kommunens plannarbeid på campus.	Avklares (PU)
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	Trafikksikkerhet	500	-	Prosjektutvikling del 1	06/23 (PU)
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	Trafikksikkerhet	500	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	03/23 (PU)
Gamle Okstadbakken / Øvre Sjetnhaugen, kryssutbedring	Trafikksikkerhet	500	-	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	12/23 (PU)
Mindre trafikktekniske tiltak fylkesveg	Trafikksikkerhet	8 382	3 409	Sees sammen med mindre TS-tiltak Fv 2018-2019 og 2021. Rapporteres i eget vedlegg, 2.7 Sekkeposter.	
MP G/S Fv. 707 Mortenstu-Stormyra	Trafikksikkerhet	9 214	1 134	Ferdigstilt og sluttrapportert	Ferdig (UB)
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	Trafikksikkerhet	471	51	Ferdig, men ikke regnskapsmessig avsluttet	Ferdig (PU)
Trafikkopplæring Eberg sykkelgård	Trafikksikkerhet	500	343	Aktivitet som gjentas årlig. I 2021 har det vært aktivitet både i vårsemesteret og i høstsemesteret. Det har vært noen færre besøk fra skolene på grunn av covid, men mange elever har fått trafikkopplæring på sykkel i 2021. Faglig har det vært samarbeid med Trygg Trafikk, bl.a. med gjennomføring av lærerkurs. Det har pågått, og pågår fortsatt, dialog med Trondheim kommune for å få på plass en samarbeidsmodell for gjennomføring av prosjektet.	Løpende

Statens vegvesen

Prosjektnavn	Program-område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
E6 Jaktøya - Sentervegen	Hovedveg	129 200	31 345	Trafikkåpning i desember 2018. Det er kun statlige midler til disposisjon i 2021 - og årets mindreforbruk på 97,9 mill. kr er av varig karakter. Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2018 - og forventes finansielt avsluttet (sluttoppgjør mot Vegamot m.m.) vinteren 2022/23.	Ferdig (UB)
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	Hovedveg	270 682	354 170	Prosjektet har fått innvilget en økt sluttprognose på 1429 mill. kr (budsjettindeks 2021) og har frist for ferdigstillelse i juni 2024. Totalprognosen er lik styringsrammen. Entreprenør legger opp til raskere ferdigstillelse med åpning i desember 2023. For å få ned kostnaden på prosjektet ble det gjennomført forhandlinger og gjort endringer i konkurransegrunnlaget. Dette medførte forsinket anleggsstart og for hovedentreprisen ble slutt dato justert. Prognosen inneholder kostnader forbundet med E6 rampe sør – noe det tidligere har vært tvil om kunne gjennomføres innenfor styringsrammen. Netto merforbruk på 83,5 mill. kr må finansieres av forskudd i 2022.	2023/24 (UB)
Del av omdisp. KU-sak 36/21	Hovedveg	44 164	1 964	Omdisponeringen til Nydalsbrua skjer i 2022.	
E6 Klett-krysset	Hovedveg	-	528	Finansiering avklart nov. 2021 - og 25 mill. kr i tillegg til 15 mill. kr (blandet finansiering) fra E6 Jaktøya-Sentervegen skal finansieres av bompenger i pakken. Div. kostnader allerede inkludert i E6 Jaktøya-Sentervegen - og det er spilt inn finansieringsbehov i til Statsbudsjett 2023.	2022 (UB)
E6 Knutepunkt Sluppen	Hovedveg	6 161	30		
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	Hovedveg	364	145	Prosjektet er bedt avsluttet i Programrådet 18. februar. Trondheim kommune ønsket å behandle saken politisk.	(PU)
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	Kollektiv	319			
E6 Nidarvoll - Tunga, kollektivfelt	Kollektiv	500		Kollektivtiltak hvor det utredes effektene av omdisponering av kjørefelt og utvide til ekstra kjørefelt.	(PU)
Faseplan Erling Skakkens gt./Prinsens gt.	Sykel	250		Prosjektet ble igangsatt i 2018 for å utrede sykkelboks i Erling Skakkens gate, herunder endring av faseplaner for å gi syklende prioritet. Tiltakene og konsekvensene skulle dokumenteres i et eget notat. På grunn av organisasjonsendring og utskifting av medarbeidere er det usikkert hva som er gjort i denne saken. Siden Statens vegvesen ikke lenger har ansvar for noen av vegene i sentrum, foreslås at ledige midler blir tilbakeført og at videre vurderinger overføres til Trøndelag fylkeskommune.	
Sykelekspressveg Rotvoll - Ranheim	Sykel	500	42	Det arbeides med å avklare trasévalg. Statens vegvesen og Trondheim kommune har dialog om sykkeltilbudet østover. I tillegg pågår alternativsutredninger langs jernbanen mellom Rotvoll og Malvik, og eventuelt en øvre og nedre trasé på henholdsvis nordside og sørside av jernbanen.	(PU)
Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs veg til E6	Sykel	500		Videre planlegging er lagt på is inntil Nye Veier har bygget ferdig og plassert Park&Ride ved E6.	(PU)
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon	Sykel	5 100		Prosjekt fra før 2020, strekning langs fv. 950. Tiltakene er ikke gjennomført, noe som har medført et mindreforbruk. Drift og vedlikehold midt vil fortsette dialogen med Utbygging midt om utførelse av tiltakene, og mulig overføring av midler til tiltak Miljøpakken/sykelekspress veg.	(UB)
Lokalt sykkelvegssystem Sluppen (rekkefølgetiltak)	Sykel	80 000		Prosjektet er fullfinansiert og holder forventet fremdrift. Avtale forventes å være på plass i mars. KU-sak 52/21.	09/22 (UB)
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Gildheim - Leangbrua (1)	Sykel		1 307	Entrepriser er under forberedelse. Prosjektet er imidlertid ikke med i Vegvesenets gjennomføringsplan for 2022. Byggetid er ett år, forutsatt tilgang til «togfrie» helger hos Bane NOR.	
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Leangbrua - Dalenbrua (2)	Sykel	24 622	51 440	Årets merforbruk er av midlertidig art - da det forventes en tilsvarende innbetaling fra utbyggere i området (primo -22) og prosjektet forventes å bli ferdigstilt godt innenfor gjeldende styringsramme.	2022/23 (UB)

Statens vegvesen

Prosjektnavn	Program- område	Disponible midler 2021	Regnskap 2021	Kommentarer til fremdrift og økonomi	Forventet ferdigstillelse inneværende fase (mnd/år)
Rv. 706 Dalenbrua - Lilleby skole (3)	Sykkel	78 308	82 253	Åpnet høsten 2021. Finansiell avslutning 2022. Fikk tildelt 42,65 mill. kr fra Vegdirektoratet/Statsbudsjettet 20.12.21 - i tillegg til årets opprinnelige tildeling på 10 mill. kr. Merforbruket i 2021 er av midlertidig art - og varig mindreforbruk forventes realisert i 2022.	Ferdig (UB)
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Lilleby skole - Nordtvedts gate (4)	Sykkel	6 200	1 172	Arbeidet med reguleringsplan er i gang og holder forventet fremdrift. Optimistisk scenario vil være å ha en vedtatt reguleringsplan i 2022. Bygging fra 2023–2024.	2022 (DP)
Rv. 706 Hovedsykkelveg, Nordtvedts gate - Pirbrua (5)	Sykkel		18	Samhandling med aktører og mulighetsstudie for trasé er i gang. Regulering samkjøres med BaneNor Eiendom og BaneNor.	(PU)
Fv. 6686 Tonstad - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6	Sykkel	500	20	Arbeidet pågår med å særlig å utrede kryssalternative mot Fossestuvegen.	(PU)
Fv. 6682 Heimdal - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6	Sykkel	500	19	Prosjektansvar ligger hos fylket.	(PU)
Rv. 706 Selsbakk - Sluppen, hovedsykkelveg for E6/rv. 706	Sykkel	500	11	Arbeid pågår.	(PU)
Koordinering og administrasjon SVV	Annet	3 041	3 041		



Miljøpakken

– bedre by

Evaluering av resultater - Miljøpakken 2021

Rapport Miljøpakkens sekretariat

Evaluering av måloppnåelse 2021 – Miljøpakken

Miljøpakke for transport i Trondheimsområdet er vedtatt i 4 trinn:

1. **Miljøpakkens trinn 1:** Vedtatt lokalpolitisk (bystyret/fylkestinget) i 2008/2009 og i Stortinget i 2009.
2. **Miljøpakkens trinn 2:** Vedtatt lokalpolitisk i 2012 og i Stortinget i juni 2013.
3. **Miljøpakkens trinn 3:** Vedtatt lokalpolitisk i 2016 og i Stortinget i februar 2018. Trinn 3 innebærer noe høyere takster og en forlenget innkrevingsperiode på fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033.
4. **Miljøpakkens trinn 4:** Byvekstavtale 2019-2029 (vedtatt lokalpolitisk vår 2019). Avtalen innebærer ikke endringer i bomsystemet, men utvider Miljøpakken økonomisk og geografisk med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Gjennom denne avtalen fikk Miljøpakken nye mål som erstatter de 10 gamle målene.

Overordnet mål

I Byvekstavtalen har det vært to overordnede mål:

1. *Nullvekstmålet:* Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det skal altså ikke være vekst i persontransport med bil.
2. *Areal:* Byvekstavtalen skal bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder

I bompengavtalen fra 2019 ble det lagt til grunn at regjeringen skulle fastsette et videreutviklet nullvekstmål, noe som nå er gjort. Den nye målformuleringen er:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil.

Lokale delmål:

1. **CO2:** 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.
2. **Miljøvennlige reiser:** Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.
3. **Samordnet areal- og transportplanlegging:** Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.
4. **Tilgjengelighet:** By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.
5. **Trafikkulykker:** Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.
6. **Luftkvalitet:** Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
7. **Trafikkstøy:** Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.
8. **Næringstransport:** Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
9. **Brukertilfredshet:** Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Måloppnåelse skal evalueres årlig. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og eventuelt vurdere andre tiltak for å nå målene.

Tidligere evalueringer: 2012, 2013/14, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 og 2020.

Referanseår: 2019 er referanseår siden byvekstavtalen ble inngått da.

Indikatorer for å måle måloppnåelse:

Overordnede mål: Reisevaneundersøkelser (RVU) er sentrale for evalueringen av flere av målene. Nasjonal Reisevaneundersøkelse gjennomføres nå kontinuerlig for storbyområdene. RVUer som legges til grunn: 2013/14, 2016/17, 2018, 2019 og 2020.

Lokale delmål: For å kunne evaluere måloppnåelse for de lokale delmålene, har partene utarbeidet indikatorer som går frem under hvert av målene. Noen indikatorer har vi brukt i tidligere evalueringer, andre er nye. Det vil også gå fram at vi ikke er helt i mål med alle indikatorene.

Det er ulik tilgang på statistikk for kommunene. Det prøver vi å kompensere for med kvalitative vurderinger.

Denne rapporten presenterer evalueringen for 2021. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2020, for andre måloppnåelse per 2021. Det går fram under hvert enkelt mål.

Korona-effekt

2020 og 2021 var spesielle år preget av Korona-pandemien. Mobiliteten i samfunnet ble sterkt påvirket av nasjonale og lokale tiltak, og vil påvirke resultatene/tallene for flere av målene. Derfor kan det være vanskelig å sammenligne 2020 og 2021 med år før pandemien brøt ut.

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene.

Trondheim 01.06.2022

Oddgeir Myklebust

Leder Miljøpakkens sekretariat

Evaluering

Overordnet vurdering av måloppnåelse

I denne rapporten evalueres hovedmål og delmål i Miljøpakken hver for seg. Det kan likevel være nyttig med en samlet, overordnet vurdering av måloppnåelsen i avtaleområdet.

Vurdering måloppnåelse

Det er en god utvikling for de fleste av Miljøpakkens mål. For noen av målene er det tydelig å se en koronaeffekt, men det er usikkert om denne er varig.

Foreløpig leverer vi på nullvekstmålet, men veksten i personbiltrafikken er relativt stor. Det kan gi oss utfordringer med å nå nullvekstmålet ganske snart.

Arealbruken i regionen blir stadig mer effektiv gjennom at det i hovedsak fortettes og bygges på riktig plass i forhold til sentra, veinett og kollektivårer. Dette er en viktig forutsetning for å kunne nå nullvekstmålet.

Det er god måloppnåelse for nesten alle de lokale delmålene. Unntaket er målet om miljøvennlige reiser. Det kan knyttes noen kommentarer til enkelte av målene.

Mål 1 - Utslipp av CO₂: Her går utviklingen riktig vei i alle kommuner og de samlede utslippene fra transportsektoren i avtaleområdet går ned. Trondheim kommune må likevel øke takten i utslippskutt for å nå sitt ambisiøse 2030-mål.

Mål 2 – Miljøvennlige reiser: RVU 2020 viser at andel miljøvennlige reiser går ned mens andel reiser med bil går opp. Det er viktig å få fram at antall reiser og valg av reisemiddel i 2020 ble påvirket av koronapandemien. 2020 er derfor vanskelig å vurdere mot tidligere år. Det er likevel grunn til å følge denne utviklingen nøye, da vi ser at personbiltrafikken øker også i starten av 2022. Det er usikkert om pandemien har gitt varige endringer i reisevaner hos mange. I tiden fremover vil vi se om kollektivtrafikken når nivået før pandemien.

Mål 4 – Tilgjengelighet: Mange i byvekstområdet opplever god tilgjengelighet til by- og tettstedsområder. Det er likevel rom for forbedring, særlig når det gjelder tilgangen til kollektivtransport i Malvik, Melhus og Stjørdal.

For de øvrige delmålene er det som nevnt god måloppnåelse, og det vises til vurderingene under hvert delmål.

Nullvekstmålet

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Måloppnåelsen for nullvekstmålet gjelder avtaleperioden sett under ett, med 2019 som referanseår.

Indikatorer

Trafikkutvikling: Måles i tellepunkter (ÅDT). Dette er hovedindikator for måloppnåelse (Byindeksen). Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet.

Klimagassutslipp: Måles med beregnede utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (jf. lokalt delmål 1, CO₂).

Effektiv arealbruk: Måles gjennom en *arealindikator* (jf. lokalt delmål 3, *Samordnet areal- og transportplanlegging*).

Kø, luftforurensning og støy: Når det gjelder kø, er antallet kjøretøy på veiene en avgjørende faktor. Trafikktellinger fanger opp dette på en treffsikker måte. Når det gjelder støy og luftforurensning, har Miljøpakken vedtatt egne delmål og indikatorer for dette (jf. lokalt delmål 6 og 7).

Status

Trafikkutvikling

Utviklingen i biltrafikk beskrives både ut fra Byindeksen for Trondheim, og med trafikk tall fra alle bomstasjonene i Trondheim. Trafikken i 2020 er sterkt påvirket av pandemien.

Byindeksen for Trondheim er per dags dato oppdatert med data til og med oktober 2020, og viser en reduksjon i trafikkmengden på 6,5 % fra 2019 til 2020.

Datagrunnlaget består av både av passeringer gjennom bomsnittene, og trafikk gjennom et utvalg trafikkregistreringspunkter i Trondheim. Siden næringstransport ikke skal inngå i nullvekstmålet, er tunge kjøretøy ikke med i datagrunnlaget. Det er ikke gjort justeringer for gjennomgangstrafikk.

Trafikken for klassen liten bil gjennom bomstasjonene i Trondheim var 2,2 % lavere i 2021 sammenlignet med 2019, men steg med 3,1 % i 2021 sammenlignet med 2020.

Vurdering av måloppnåelse:

Trafikken i 2021 var som følge av koronapandemien rundt 2 prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er nådd.

Pandemien skaper usikkerhet i hvordan reiseaktiviteten kommer til å utvikle seg fremover. På kort sikt varierte trafikkmengden med ulike smitteforebyggende tiltak, mens det på lengre sikt er stor usikkerhet knyttet til hvilke endringer i antall reiser og reisemiddelvalg pandemien fører til.

Klimagassutslipp, effektiv arealbruk, luftforurensning og støy

Som det går fram over, dekkes alle disse delementene i nullvekstmålet av lokale delmål. Det vises til evalueringen av de lokale delmålene.

Mål 1 - CO2

Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Indikator

Beregnete utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning).

Lokale delmål

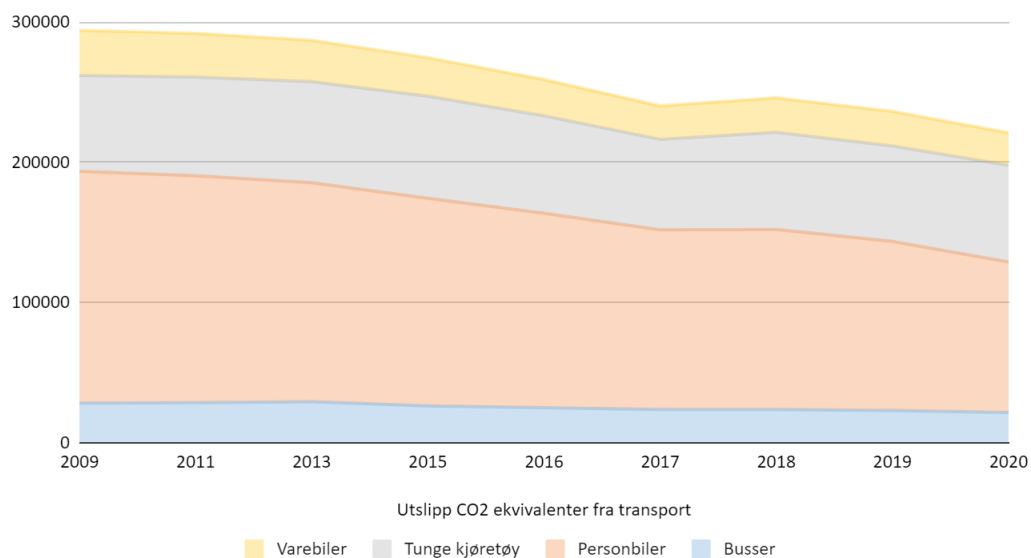
Trondheim kommune har vedtatt lokalt mål om at de samlede utslippene skal ned med 30 prosent innen 2023 og 80 prosent innen 2030 sammenlignet med 2009. For å nå 80 prosent-målet må utslippene fra veitrafikken reduseres betraktelig.

Stjørdal kommune har vedtatt lokalt mål om 50 prosent reduksjon av sine klimagassutslipp fra 1990-nivå innen 2030.

	Samlet mål for 2030
Norge	50 til 55 prosent
Trøndelag fylkeskommune	50 til 55 prosent
Trondheim kommune	80 prosent
Melhus kommune	Ingen særskilte lokale klimamål
Malvik kommune	Ingen særskilte lokale klimamål
Stjørdal kommune	50 prosent

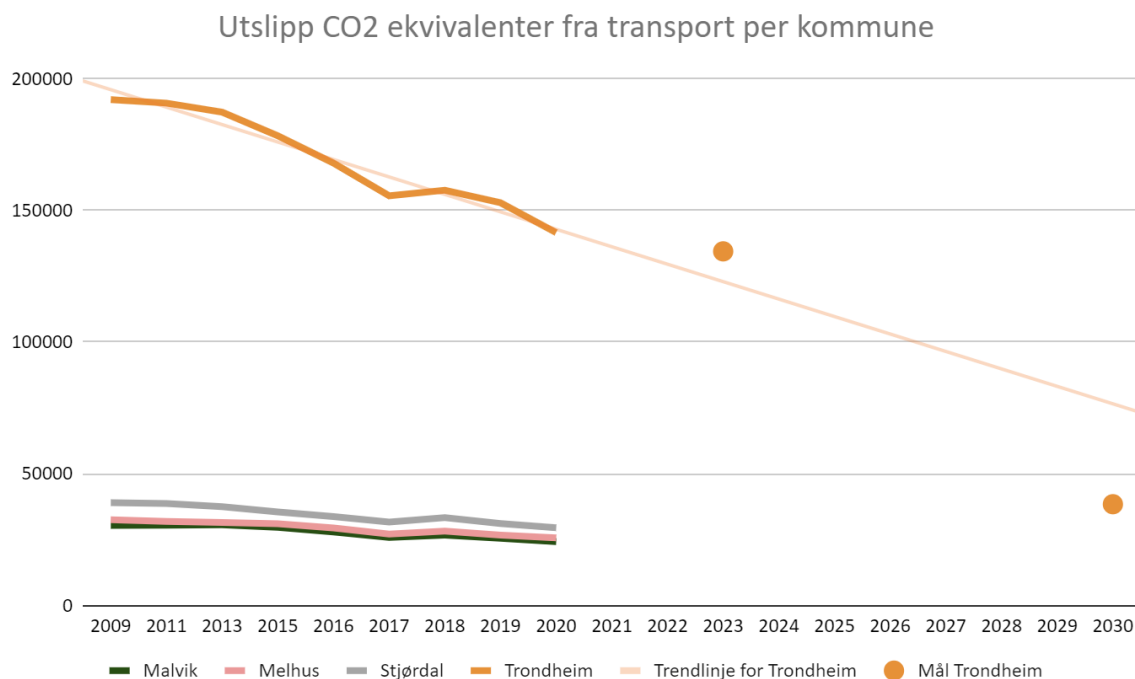
Status

2019 er referanseår, og de ferskeste utslippsdata er for 2020. Samlede utslipp fra transport fra 2009 til 2020 i avtaleområdet fremgår av figur og tabell under:



Utslipp	2018	2019	2020	Endring 2020
Busser	23,587	22,825	21,518	-5.7%
Personbiler	128,398	120,637	107,329	-11.0%
Tunge kjøretøy	69,321	68,147	68,854	1.0%
Varebiler	24,582	24,572	23,292	-5.2%
Sum CO₂-ekvivalenter (tonn)	245,889	236,180	220,993	-6.4%

Tonn utslipp CO2 ekvivalenter siste tre år. Utviklingen per kommune i Miljøpakken er vist under. For Trondheim viser figuren målene for 2023 og 2030 og utviklingsbanen.



Vurdering av måloppnåelse

De samlede utslippene fra transportsektoren i avtaleområdet går ned med ca. 6 % fra 2019 til 2020. Utviklingen går riktig vei i alle kommuner.

Trondheim har ambisiøse mål for utslippskutt innen 2030. Det fanger også opp målene i Paris-avtalen. Trondheim er i rute for å nå målet i 2023, men takten i utslippskutt må økes dersom Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

Mål 2 - Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Indikatorer

- Prosentvis befolkningsvekst fra SSB.
- Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet med data fra årlige reisevaneundersøkelser (RVU).
- Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken fra AtB.

Status

Befolkningsvekst

Ved utgangen av 2021 var det 266.331 innbyggere i Malvik, Melhus, Stjørdal og Trondheim, som er 3170 (1,2 prosent) flere enn ved utgangen av 2020.

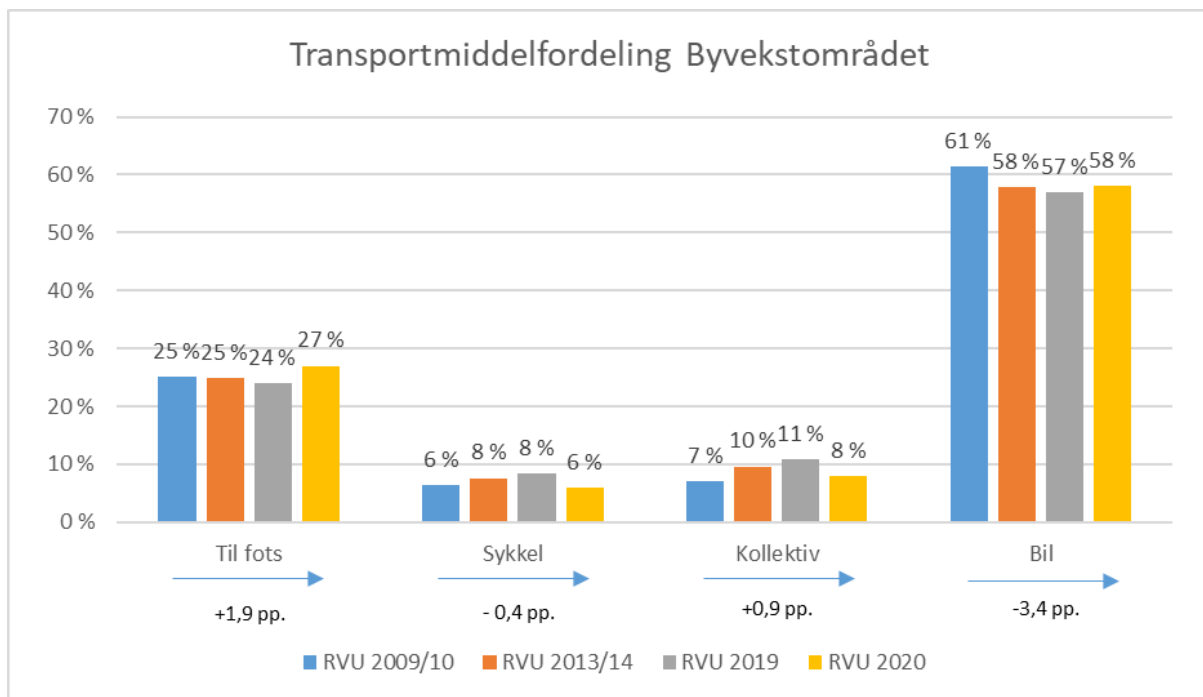
Befolkningsveksten var størst i Trondheim. Tabellen under viser innbyggertall i hver av de fire kommunene.

Innbyggere	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022	Endring
K-5001 Trondheim	202,235	205,163	207,595	210,496	1.4%
K-5028 Melhus	16,562	16,733	16,949	17,123	1.0%
K-5031 Malvik	14,040	14,148	14,334	14,425	0.6%
K-5035 Stjørdal	24,028	24,145	24,283	24,287	0.02%

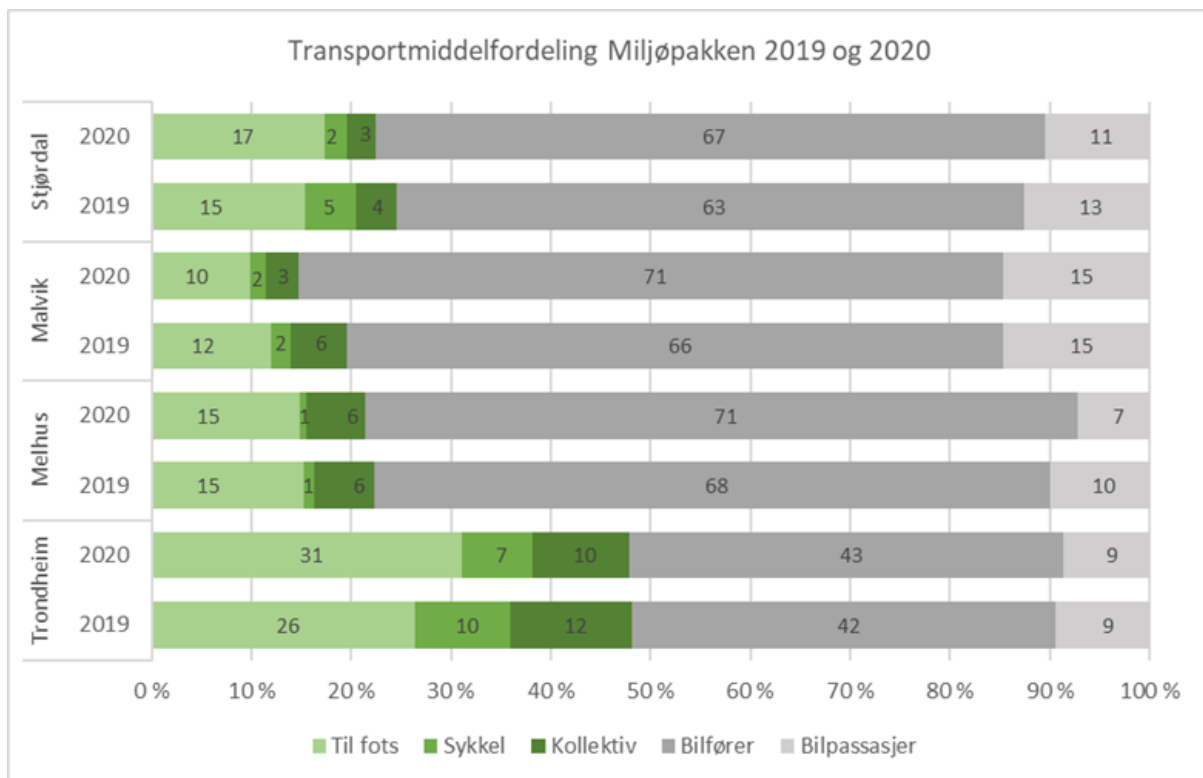
Reisevaneundersøkelser 2020 (RVU)

Tall fra RVU 2020 viser at antall daglige reiser i 2020 er færre enn tidligere år. I byvekstområdet samlet (Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus) viser RVU 2020 viser en fordeling på 42 prosent miljøvennlige reiser og 58 prosent bilreiser, mot 43 prosent miljøvennlige reiser og 57 prosent bilreiser i 2019. Ser vi på *antall* daglige reiser, er antall turer til fots er likt tidligere år, mens antall bilturer, sykkelturner og kollektivturner er redusert.

Transportmiddelfordelingen samlet i byvekstområdet er vist i figuren under.



Transportmiddelfordelingen i hver kommune i byvekstområdet i 2019 og 2020 fremgår av figuren under.



Hovedtrekket er en lavere andel miljøvennlige reiser. Andelen turer til fots øker i alle kommuner bortsett fra Malvik, mens andelen sykkelreiser og andelen kollektivreiser er lavere i RVU 2020 enn RVU 2019 i alle kommuner.

Kollektivtrafikk i 2020

Kollektivtrafikken er sterkt påvirket av pandemien i 2020 og 2021, og er derfor lavere enn i 2019. Tabellen under viser antall påstigende passasjerer fra 2019 til 2021. Det har skjedd endringer i rutestruktur og soneinndeling disse årene. For å kunne vurdere utviklingen, er passasjertallet for 2019 og 2021 justert ihht slik rutestrukturen og soneinndelingen var i 2020.

Påstigende passasjerer sone A	2019*	2020	2021**
Sone A (før utvidelse)	39 776 741	23 286 639	27 219 631
Endring fra året før	3 %	-41 %	17 %

* Passasjertall i 2019 er beregnet for hele året med ny rutestruktur.

** Passasjertall oktober til desember 2021 er beregnet for gamle sone A.

Tabellen viser en 41 prosent reduksjon i antall busspassasjerer i 2020 og 17 prosent vekst i 2021 sammenlignet med året før. Antall passasjerer i 2021 er 32 prosent lavere enn i 2019.

Vurdering av måloppnåelse

RVU 2020 viser en høyere andel reiser med bil i Miljøpakke-området sammenlignet med RVU 2019. Antall reiser totalt er redusert for alle reisemidler bortsett fra fotturer.

Det var en lavere andel miljøvennlige reiser i 2020 enn i 2019. Samtidig er antall daglige reiser redusert. Mobiliteten og valg av reisemiddel i 2020 påvirkes av koronapandemien og er vanskelig å vurdere mot tidligere år.

Innad i kommunene varierer utviklingen noe.

- I Malvik er andelen reiser med sykkel og kollektiv lavere i RVU 2020 sammenlignet med RVU 2019. Andelen som reiser med bil, er høyere.
- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser redusert i 2020. Andelen som går er høyere, mens andelen som reiser kollektivt eller med sykkel er redusert.
- I Melhus finner vi den minste reduksjonen i andelen miljøvennlige reiser. RVU 2020 viser en større andel bilførere og en lavere andel passasjerer. Korona og mindre samkjøring kan være en forklaring.
- For Trondheim viser RVU 2020 en liten reduksjon i andelen miljøvennlige reiser sammenlignet med 2019. Andelen gåturer øker, og har sammenheng med korona og mye hjemmekontor. Både sykkelandelen og kollektivandelen er redusert.

Sammenligner vi RVU 2019 og RVU 2020, påvirker korona antall reiser og valg av reisemiddel.

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. **Oppsummert er antall påstigende passasjerer i 2021 omtrent 32 prosent lavere enn i 2019, men 17 prosent høyere enn i 2020.**

Mål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Indikatorer

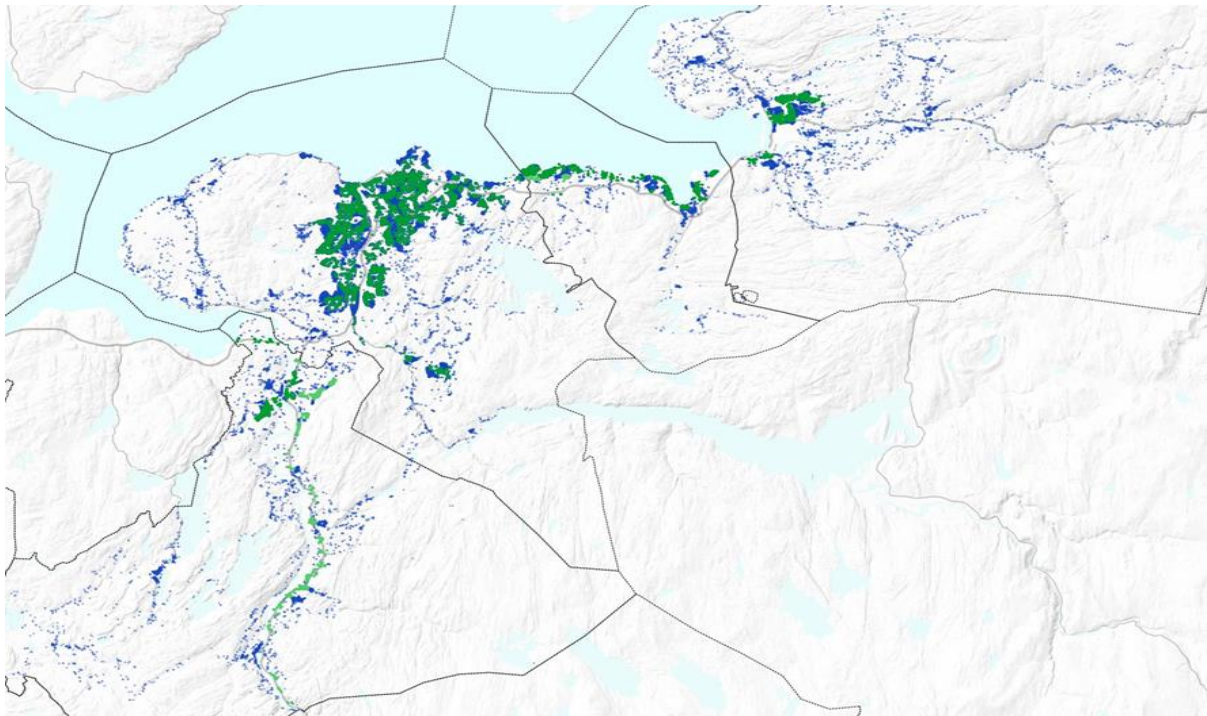
Et utvalg av måleindikatorer for arealutvikling er tatt inn i denne evalueringsrapporten. Rapportering på alle fastsatte måleindikatorer for arealutvikling sendes som egen sak i løpet av 2022.

- **Boliger**
 - andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med henholdsvis et godt eller et middels godt kollektivtilbud
 - andel boliger med stor eller middels stor potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg
- **Parkering**
 - andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområdene

Status

For denne rapporteringen er tall fra matrikkel og egen registrering av parkeringsplasser 31.12.2021 lagt til grunn.

Boliger - andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med henholdsvis et godt eller et middels godt kollektivtilbud

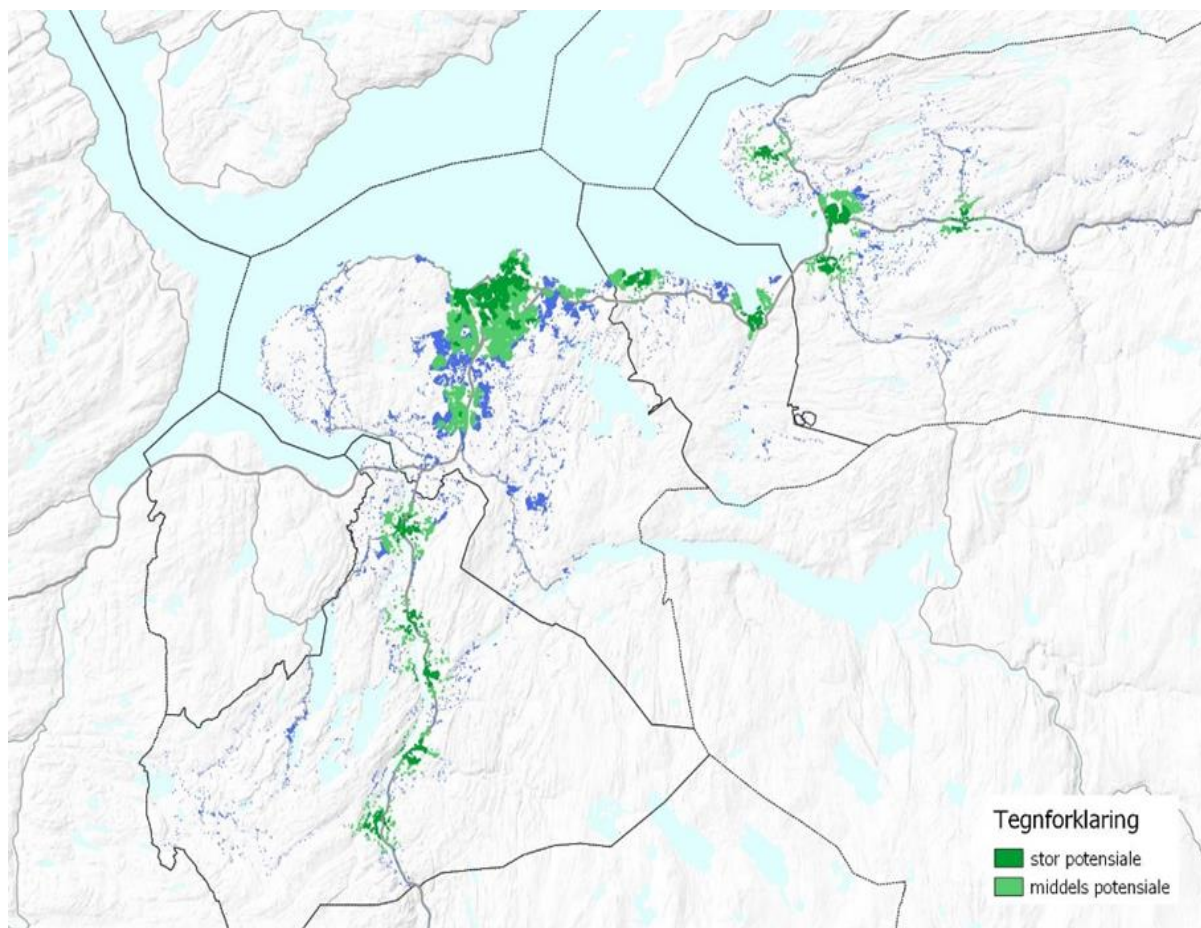


I grønt boliger som ligger innenfor gangavstand fra holdeplass godt/middels godt kollektivtilbud

Boliger innenfor gangavstand holdeplass godt og middels godt kollektivtilbud	Andel	Endring ift 2019
Trondheim - Metrobuss	39 %	0 %
Trondheim - trikk	7 %	0 %
Trondheim – bylinje	38 %	0 %
Trondheim – matebuss	8 %	0 %
Trondheim – Klæbu	0,8 %	0 %
Samlet Trondheim (inkl. Klæbu)	75 %	0 %

Melhus – godt	18 %	0 %
Melhus – middels godt	15 %	+1 %
Malvik - godt	41 %	+1 %
Malvik – middels godt	9 %	0 %
Stjørdal - godt	28 %	0 %
Stjørdal – middels godt		

Boliger - andel boliger med stor eller middels stor potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg

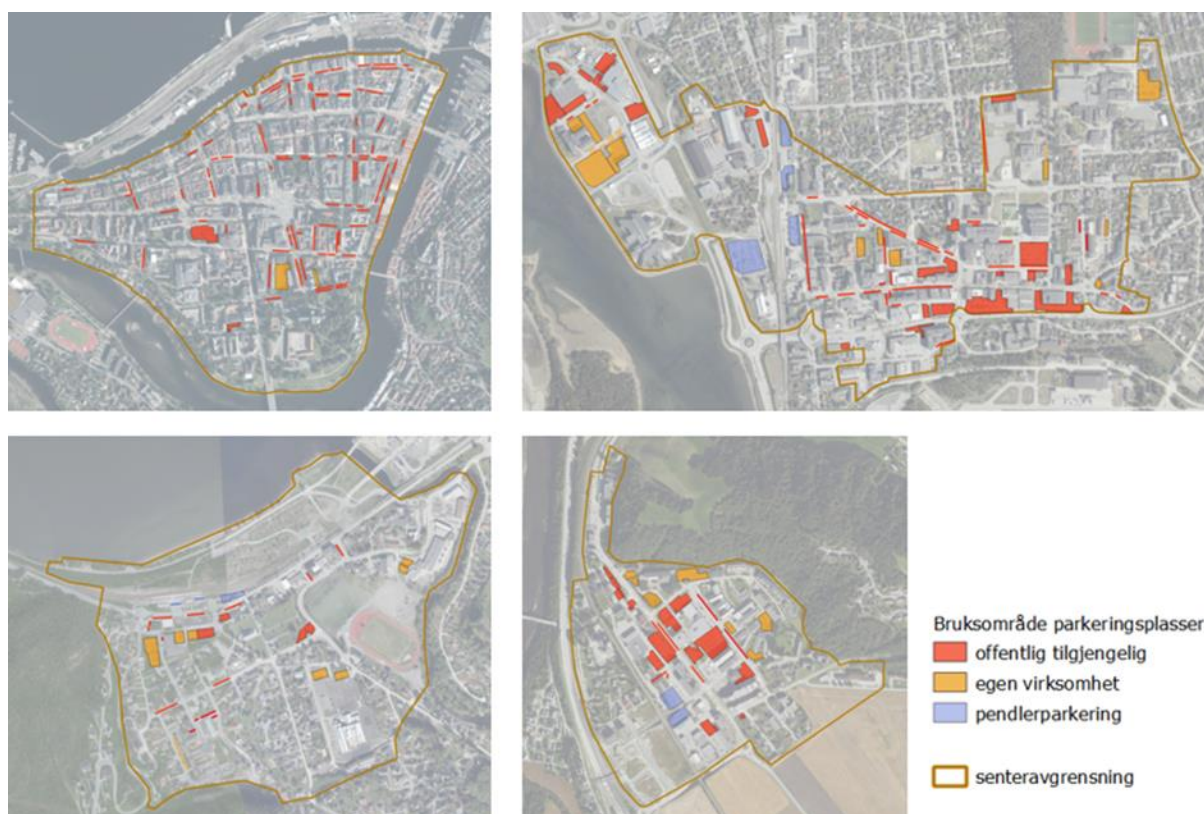


I henholdsvis mørk eller lys grønn boliger som ligger innenfor stor eller middels potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg

Kommune	kommunesenter		tettstedssenter		SUM	Endring
	1 km	2 km	1 km	2 km		
Melhus	15 %	16 %	18 %	7 %	58 %	0 %
Malvik	14 %	13 %	21 %	23 %	73 %	0 %
Stjørdal	27 %	22 %	6 %	4 %	67 %	0 %

Kommune	Stor potensial	Middels potensial	SUM	Endring
Trondheim	27 %	39 %	67 %	0 %

Parkering – andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområdene



Område	2021	endring
Trondheim - Midtbyen	2,1 %	0 %
Melhus sentrum	8,1 %	-0,4 %
Hommelvik sentrum	2,5 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	-0,8 %
Stjørdal sentrale senter	9,7 %	-0,3 %

Vurdering av måloppnåelse

Endringer i arealbruk i forhold til referanseåret 2019 er ikke så veldig stor. De aller fleste boligene var allerede etablert i 2019. Bidrag til måloppnåelse vil gå litt opp og ned fra år til år. For å se trender i arealutvikling bør man innhente tall over lengre tidsperioder.

Det er minimale endringer i boliglokalisering i forhold til kollektivtilbudet og senterstruktur. Når det gjelder areal til parkering på bakkeplan er det en positiv utvikling i både Midtbyen, Melhus sentrum og Stjørdal sentrum. I Hommelvik sentrum har det ikke vært noen endringer i areal til parkering på bakkeplan.

For å ta ut potensialet for miljøvennlig transportmiddelvalg, er det viktig at det opprettholdes/etableres et godt kollektivtilbud og at det bygges attraktive gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt.

Mål 4 - Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Indikatorer

Fire spørsmål fra Miljøpakkens årlige holdningsundersøkelse legges til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder:

- Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud?
- Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole?
- Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde?
- Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning fra/til kjøretøy, brøyting, universell utforming osv. Hvordan opplever du at tilgangen til kollektivtransport?

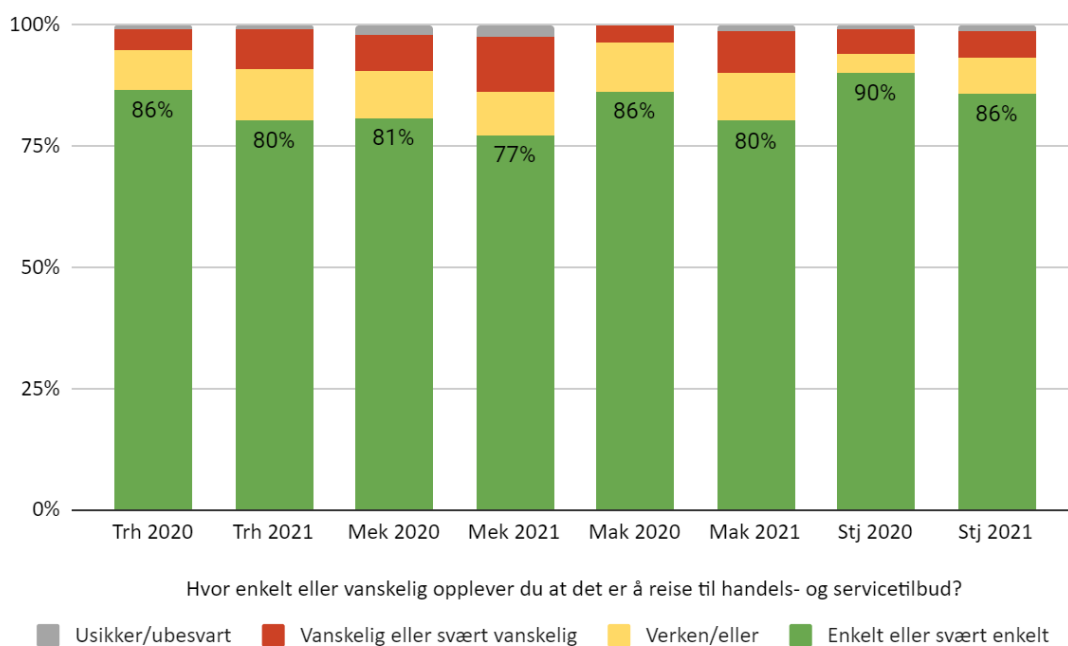
Indikatorer som utredes nærmere:

- Universell utforming på holdeplasser.
- Antall snarveger som bedrer tilgangen til holdeplasser.
- Mer målrettede spørsmål i holdningsundersøkelsen om opplevd tilgjengelighet for grupper med nedsatt funksjonsevne.

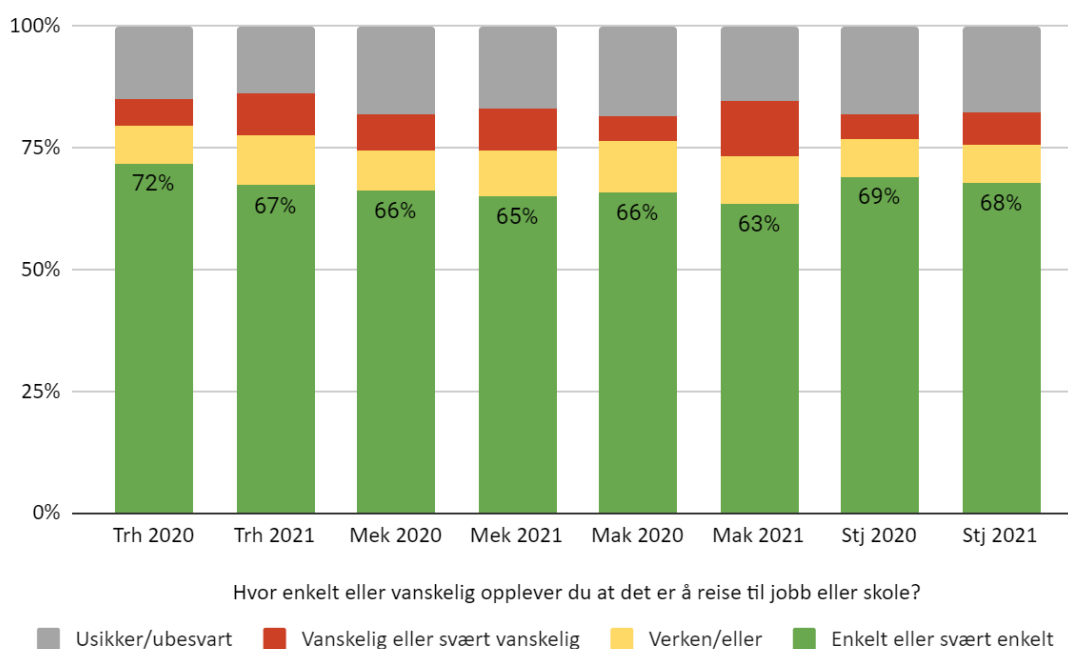
Status

I denne evalueringen bruker vi svar fra Miljøpakkens årlige holdningsundersøkelse, om hvor enkel eller vanskelig man opplever handels- og servicereisen, og jobb/studiereisen, samt hvordan det er å reise til nærmeste by- eller tettstedsområdet og om tilgangen til kollektivtransport.

Resultater under er fra undersøkelsen som ble gjennomført i september 2021:



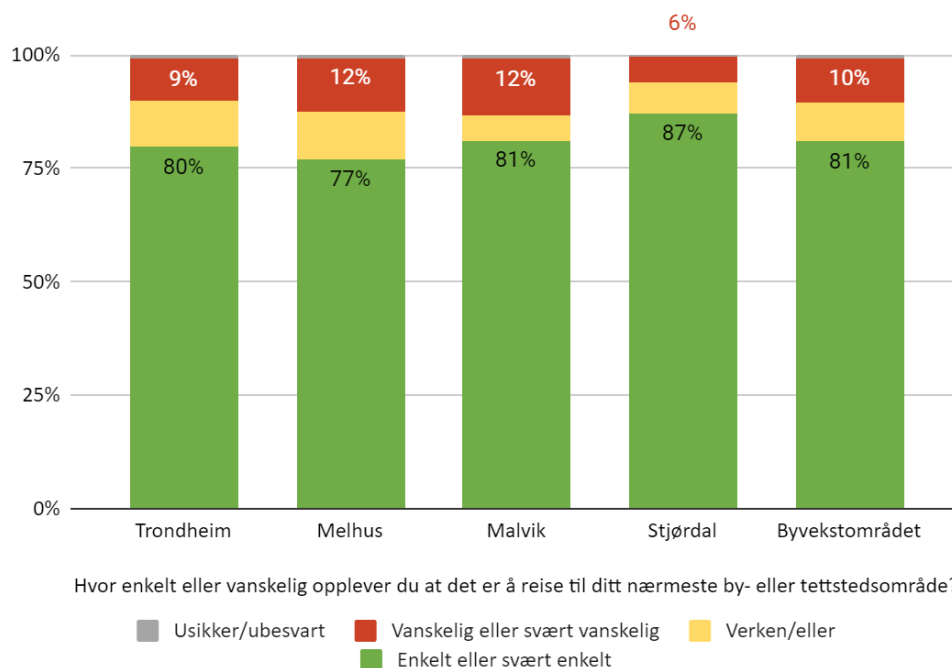
I byvekstområdet opplever 81 prosent reisen til handels- og servicetilbud som enkel eller svært enkel. Dette er ned fra 86 prosent i 2020, og vi ser reduksjon i alle kommuner. Variasjonen mellom kommunene er fra 77 prosent til 80 prosent.



To av tre, 67 prosent, i byvekstområdet opplever reisen til jobb eller skole i 2021 som enkel eller svært enkel. Andelen er redusert fra 71 prosent i 2020. Variasjonene i

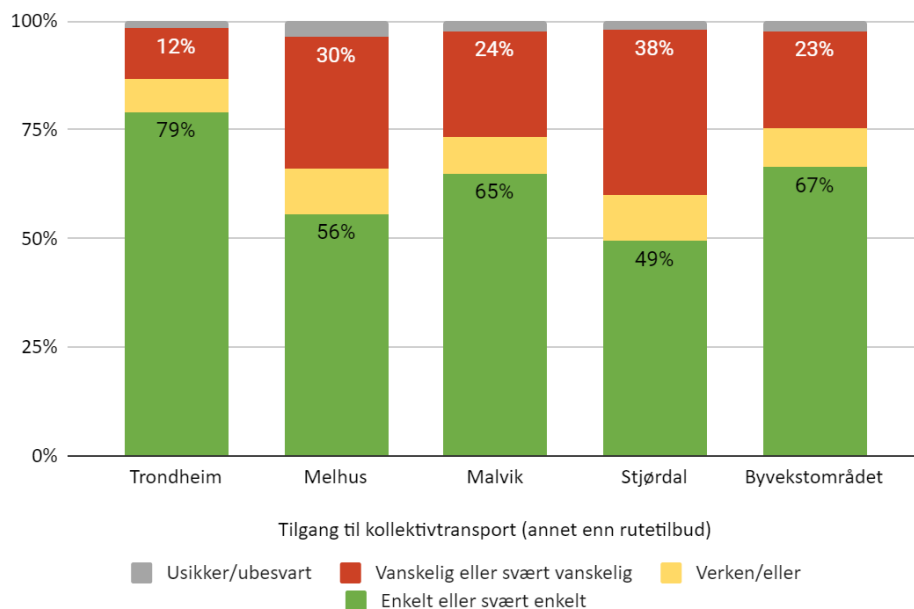
kommunene er fra 63 til 68 prosent. Den store andelen usikker/ikke besvart kommer av at mange ikke har en jobb- eller skolareise, for eksempel pensjonister.

Videre er det det spurt hvordan man opplever det er å reise til nærmeste by- eller tettstedsområdet.



De fleste opplever det er enkelt å reise til sitt nærmeste til by- og tettstedsområder.

Videre er det spurt om hvordan innbyggerne opplever tilgangen til kollektivtransport. I spørsmålet er det spesifisert at tilgangen til kollektivtransport ikke bare handler om rutetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstiging, brøyting og universell utforming.



Her varierer svarene. Innbyggere i Trondheim mener de har en enklere tilgang til kollektivtransport enn det vi ser i de øvrige kommunene.

Vurdering av måloppnåelse:

Svært mange opplever det enkelt å reise til handel/service og til jobb/skole i byvekstområdet, noe som er positivt, men andelen er lavere i 2021 enn i 2020.

De fleste, 8 av 10, syns at sitt nærmeste by/tettstedsområde er lett tilgjengelig. Andelen er høyest i Stjørdal med 9 av 10.

Tilgangen til kollektivtransport handler om mer enn rutetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstiging, brøyting og universell utforming. I Trondheim svarer 8 av 10 at de syns tilgangen til kollektivtransport er god. I de andre kommunene viser svarene fra brukerundersøkelsen at tilgangen til kollektivtransport ikke er like god. I Malvik og Melhus er andelen 65 og 58 prosent, mens den i Stjørdal er 49 prosent.

Oppsummert opplever mange god tilgjengelighet til by- og tettstedsområder i byvekstområdet, men at andelen som opplever det som enkelt å reise er redusert. Undersøkelsen fra 2021 viser videre at det er rom for forbedring, særlig når det gjelder tilgangen til kollektivtransport i Malvik, Melhus og Stjørdal.

Mål 5 - Trafikkulykker

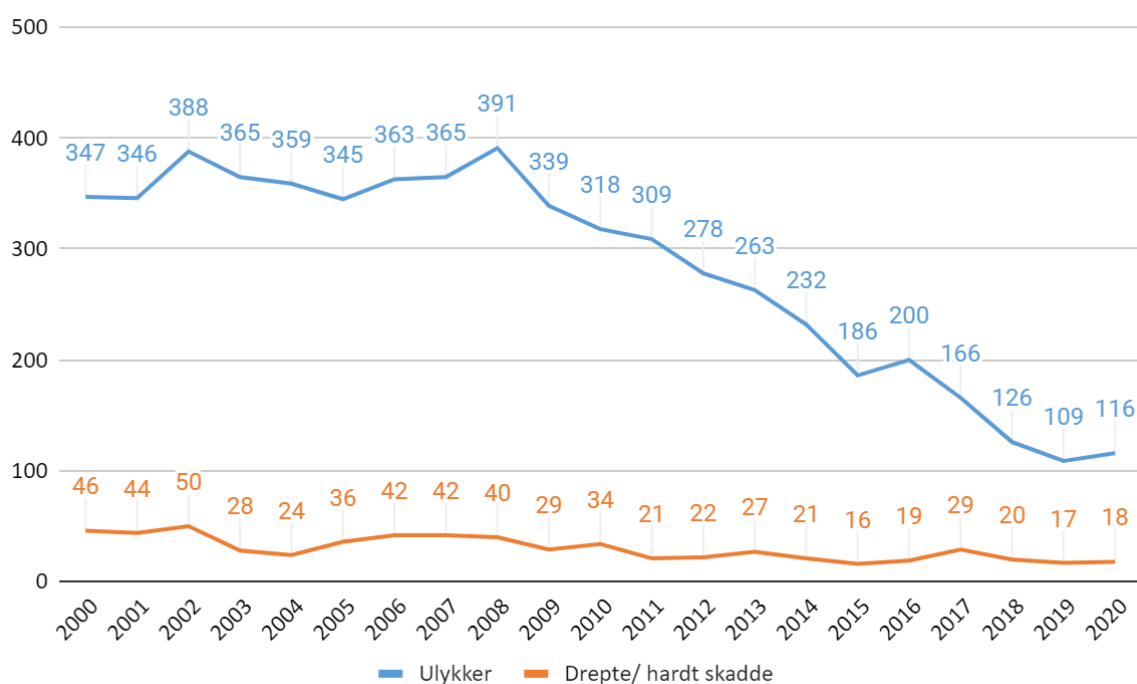
Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Indikator

Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen.

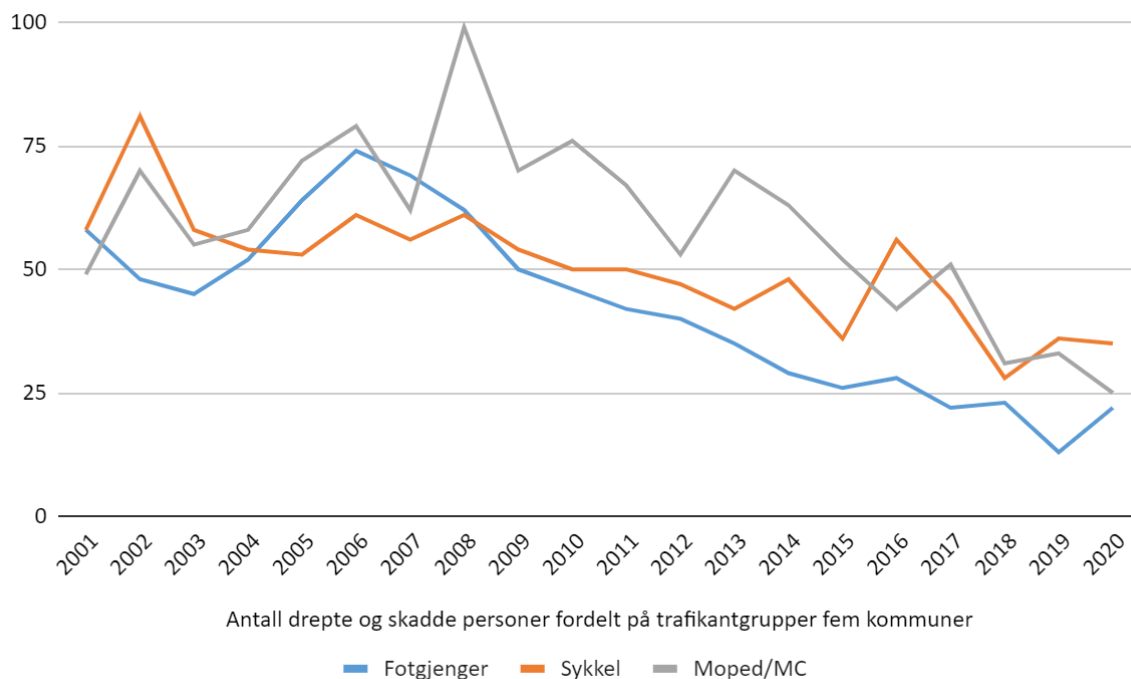
Status

2019 er referanseår, og de nyeste tilgjengelige tall er for 2020. For å se utvikling over tid, viser vi tall tilbake til 2001. Antall politiregistrerte ulykker og hardt skadde/drepte i trafikken for årene 2001-2020 i Miljøpakkeområdet fremgår av figuren under.



Antall ulykker er noe høyere i 2020 enn i 2019 både når vi ser på ulykker og hardt skadde/drepte i perioden 2001-2020 i Miljøpakken.

Utvikling fordelt på fotgjenger-, sykkel- og MC/mopedulykker (politiregistrerte):



Antall ulykker med fotgjengere er høyere i 2020 enn i 2019, mens antall ulykker med sykkel og moped/MC er lavere.

Vurdering av måloppnåelse

Den generelle utviklingen har de siste årene gått riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag. Utviklingen i Miljøpakke-området frem til 2020 var nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. I 2020 er antall ulykker noe høyere, opp fra 109 til 116, mens antall hardt skadde/drepte økte fra 17 til 18 i 2020. Per trafikantgruppe, er antall drepte/skadde fotgjengere økt fra 13 til 22, mens antall ulykker med sykkel og moped/MC er redusert.

Mange av Miljøpakkens tiltak retter seg mot opplevd trygghet/ sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes, men det er også gjennomført noen tiltak på steder med mange trafikkulykker. Fokus på ulykkespunkter er viktig. Med nullvisjonen som overordnet rettesnor er ambisjonene høye. Det må jobbes hardt med å redusere antall trafikkulykker.

Mål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Indikatorer

- Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet.
- Malvik, Melhus og Stjørdal: Status fra *Luftkvalitet i Norge- offentlig informasjon om luftkvalitet* i tillegg til kvalitative beskrivelser.
- Antall som betaler piggdekkgebyr (skal denne indikator fortsette?).

Indikator som utredes nærmere:

- Drivstoff-forbruk (SSB/Miljødirektoratet). Her får vi foreløpig kun oppgitt tall på fylkesnivå.

Status luftkvalitet

Luftkvalitet i Trondheim

For Trondheim kommune rapporterer vi på tall fra tre målestasjoner.

Luftkvalitetskriterie	Målested	Anbefaling	2019	2020	2021	Anbefaling nådd?
PM10, antall døgn over grenseverdi (som er 50 ug/m3):	E6-Tiller	30	4	4	6	Ja
	Elgeseter	30	2	2	2	Ja
	Torvet	30	1	2	0	Ja
PM10, antall døgn over 30 ug/m3:	E6-Tiller	0	28	20	28	Nei
	Elgeseter	0	15	5	15	Nei
	Torvet	0	12	0	8	Nei
PM10, årsmiddel (grenseverdien er 25 ug/m3):	E6-Tiller	20.0	13.7	12.2	13.7	Ja
	Elgeseter	20.0	12.9	10.5	13.3	Ja
	Torvet	20.0	10.0	7.6	9.8	Ja
NO2, antall timer over 100 ug/m3:	E6-Tiller	0.0	85.0	20.0	60.0	Nei
	Elgeseter	0.0	71.0	5.0	12.0	Nei
	Torvet	0.0	4.0	0.0	7.0	Nei
NO2, årsmiddel (grenseverdien er 40 ug/m3):	E6-Tiller	40.0	25.3	21.0	24.1	Ja
	Elgeseter	40.0	28.6	18.6	20.2	Ja
	Torvet	40.0	18.2	16.8	17.8	Ja

I 2021 er grenseverdiene for svevestøv skjerpet inn. Trondheim kommune er i 2021 godt innenfor grenseverdiene til luftkvalitet i forurensningsforskriften og

folkehelseinstituttet (FHI) sine anbefalinger for årsmiddelverdier for alle kriterier bortsett fra døgnmiddelverdier for svevestøv, og timeverdier for nitrogen dioksid.

Luftkvalitet i Malvik kommune

Det meste av Malvik ligger i grønn sone bortsett fra:

Gul sone PM10:

Ved utganger på Væretunnelen (E6) og Stavsjøtunnelen (E6).

Svakt gult langsgående E6 i sin helhet.

Rød sone PM10:

Ved utgang tunnelen på Hågenstad (E6)

Gul sone NO2:

Utganger Væretunnelen, Stavsjøtunnelen og tunnelen på Hågenstad

Langsgående E6 i sin helhet

Gul sone PM2.5:

Ved utgang tunnel Hågenstad

Luftkvalitet i Melhus kommune

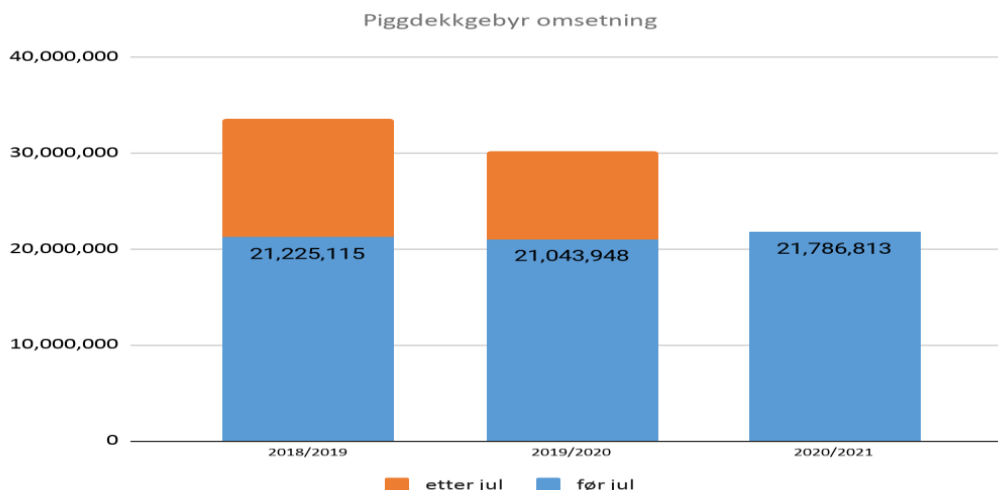
Det er lite luftforurensing i Melhus kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Utsatte områder for Melhus er Melhus sentrum og langs E6, og da særlig når det gjelder nitrogen dioksid (NO2).

Luftkvalitet i Stjørdal kommune

Det er lite luftforurensing i Stjørdal kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Ut over dette opplyser kommunen at det er ingen kilder som tilsier et forurensningsnivå som krever overvåkning.

Status piggdekkgebyr

Et grep for å bedre luftkvaliteten, har vært å innføre gebyr for å kjøre med piggdekk i Trondheim. Størrelsen på gebyret har vært uendret de siste årene.



Piggdekkgebyr kan kjøpes på mange måter, som døgnoblat, månedsoblat og sesongoblat. Omsetningen før jul er på litt over 21 millioner kroner. Før jul i 2020 øker omsetningen med tre prosent. Etter jul i 2019 er omsetningen 25 % lavere enn året før, og må sees i sammenheng med koronapandemien og redusert trafikk fra mars.

Vurdering av måloppnåelse

Luftforurensning: Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet.

Lufta i Trondheim blir stadig renere og luftkvaliteten har ikke vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. Ser vi på årene 2019, 2020 og 2021, er det tydelig at 2020 var et spesielt år. Perioder med full nedstenging av samfunnet pga. pandemien ga nedgang i trafikk, noe som virket svært positivt inn på bylufta.

2021 er mer sammenlignbart med 2019. I 2021 er Trondheim kommune godt innenfor grenseverdiene til luftkvalitet i forurensningsforskriften og folkehelseinstituttet (FHI) sine anbefalinger for årsmiddelverdier for alle kriterier, bortsett fra døgnmiddelverdier for svevestøv, og timeverdier for nitrogendioksid.

Gode rutiner for renhold og støvdemping av hovedvegnettet, større andel nullutslippskjøretøy, mindre tungtrafikk gjennom sentrum og økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange framfor bil har bidratt til dette.

Drivstofforbruk: Ikke grunnlag for å evaluere.

Piggdekkgebyr: Omsetningen av piggdekkgebyr før jul er forholdsvis stabilt, men redusert etter jul. Redusert omsetning av piggdekkgebyr tyder på at færre kjører med piggdekk, noe som er bra for luftkvaliteten i Trondheim. Det er noe usikkerhet i disse vurderingene siden vi ikke vet fordelingen av årsoblater/korttidsoblater, eller hvor langt de som har betalt piggdekkgebyr har kjørt.

Mål 7 - Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Indikatorer

- Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy.
- Årlig spørreundersøkelse om opplevd støy.
- Beregning av støysituasjonen hvert femte år.

Status

Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy

Det har vært aktivitet i følgende støyprosjekt i 2021.

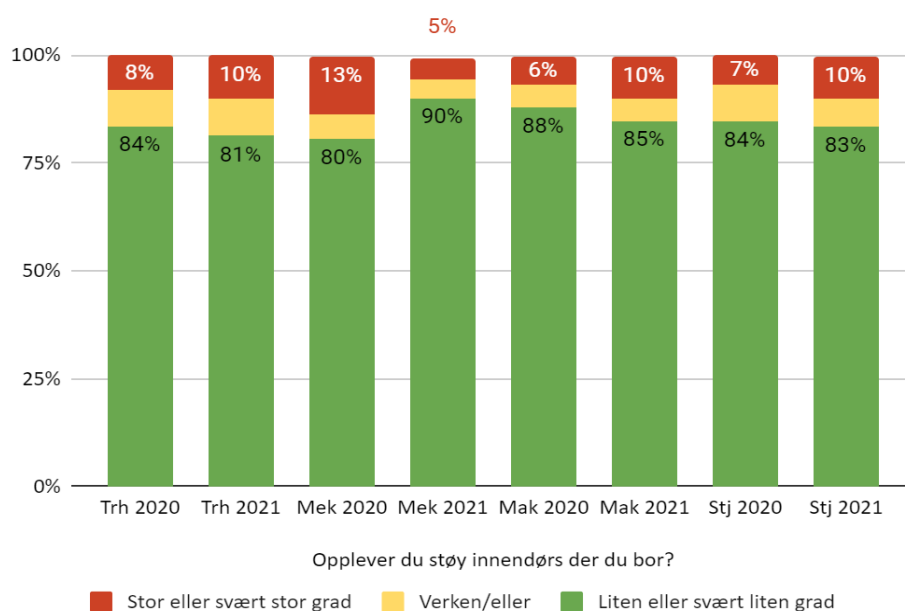
Trondheim kommune:

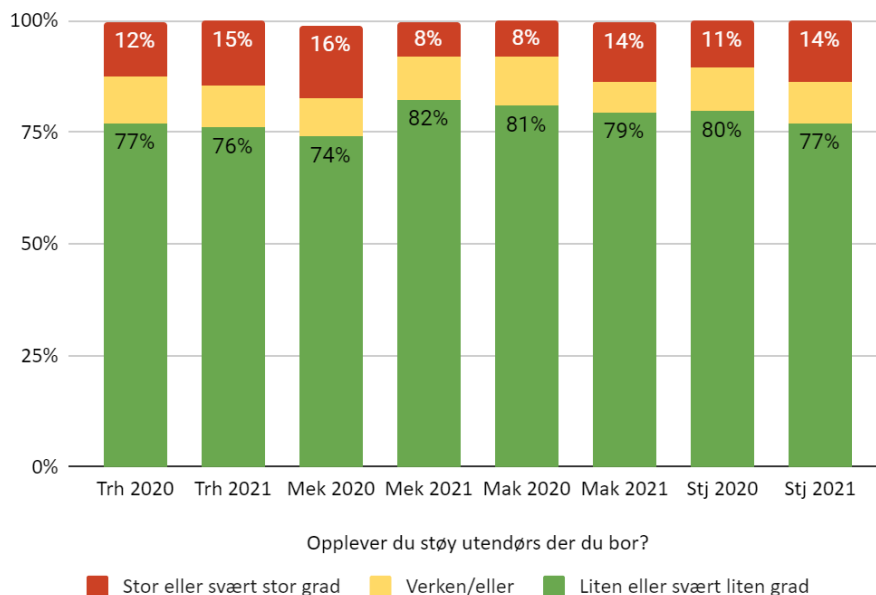
- Industrivegen m/ sideveger
- Jakobslivegen og Hørløcks veg
- Bromstadvegen m/ sideveger

Fylkeskommunen:

- Kong Øysteins veg del 1.
- Byåsveien, Breidablikveien - Johan Falkbergets vei.
- Utleirvegen, Steindalsvegen-Blaklivegen

Årlig spørreundersøkelse fra oktober om opplevd støy





Beregning av støysituasjonen hvert 5. år

Har ingen nye målinger/beregninger.

Vurdering av måloppnåelse

Støytiltak: Det er noen pågående prosjekter på området, men lite er ferdigstilt i 2021.

Opplevd støy: Spørreundersøkelsen viser at en stor andel opplever lite støy, men andelen som opplever støy innendørs og utendørs øker i alle kommunene bortsett fra i Melhus. Andelene som opplever støy innendørs er rundt 10 prosent, mens andelen som opplever støy utendørs er mellom 8 og 15 prosent. For de som opplever stor eller svært stor grad av støy, er det likevel et betydelig problem. Det er fortsatt behov for tiltak. Miljøpakken må bidra til å redusere støy gjennom de tiltakene vi har ansvar for.

Beregning av støysituasjon hvert 5. år: Har ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse. Avventer nye beregninger.

Mål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Indikatorer

Grønnere: Om næringstransporten blir "grønnere:

- Antall og andel elektriske varebiler fra OFV
- EURO-klasse statistikk fra SSB.
- Miljøkrav i anleggsgjennomføring.

Mer effektiv: Det er utfordrende å måle om næringstransporten blir mer effektiv. Det jobbes videre med denne problemstillingen opp mot Bylogistikk-prosjektet.

Indikatorer som utredes nærmere:

- Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser.
- Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy.
- Offentlige innkjøp og leveranser.

Status

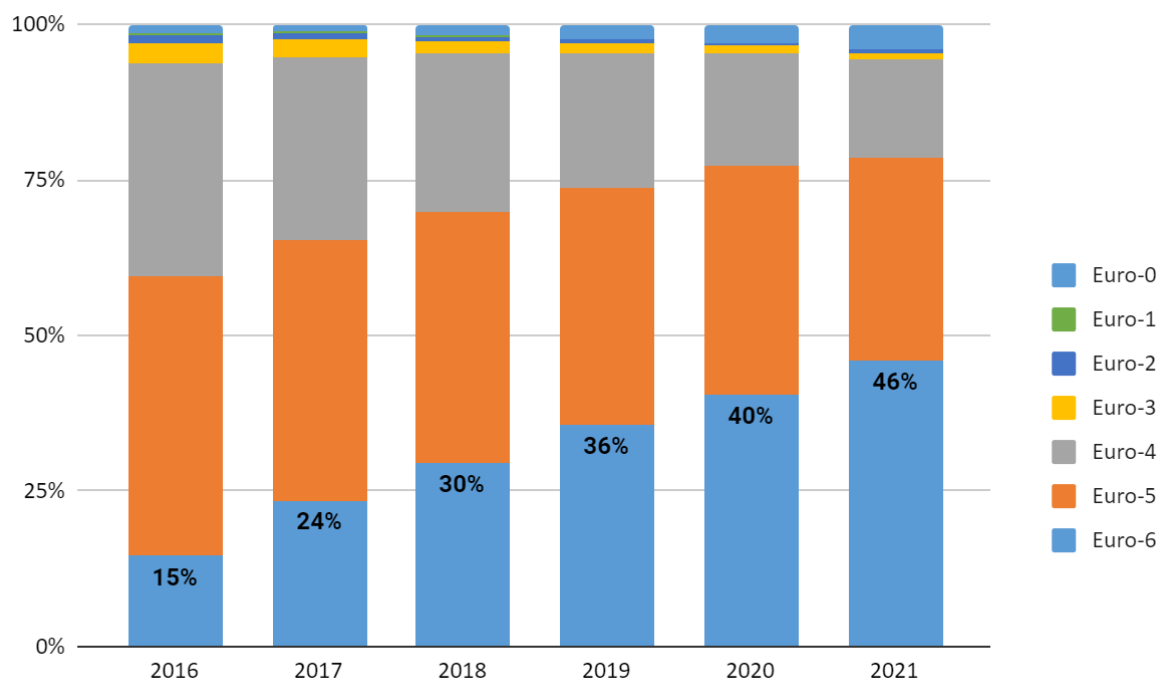
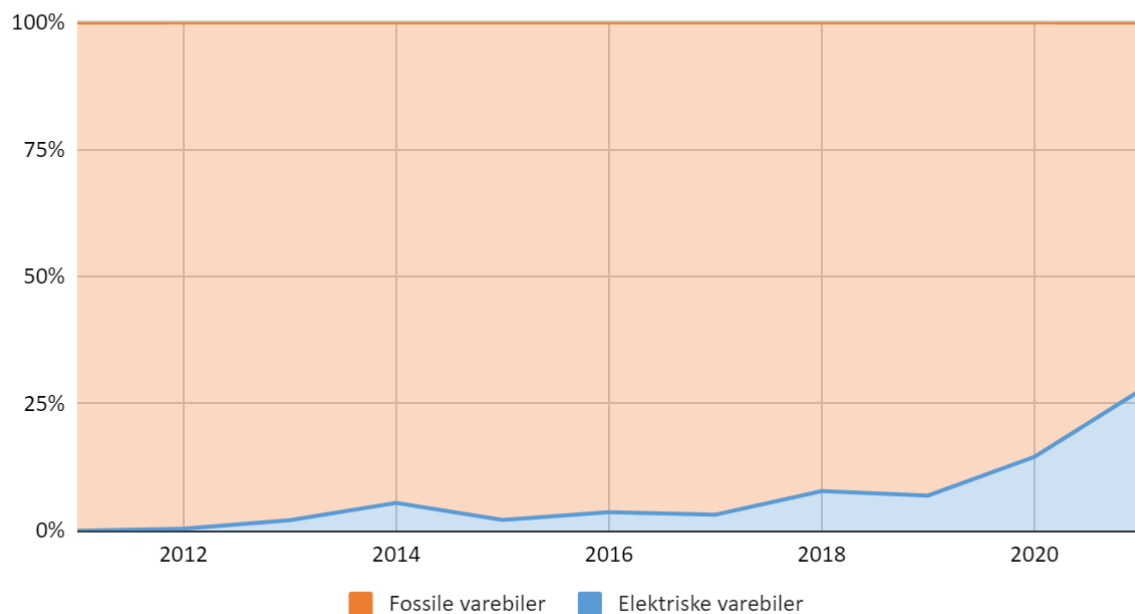
2019 er referanseår også her. Vi sammenligner også med tidligere år for å se utviklingen.

For å vurdere om næringstransporten er blitt mer miljøvennlig, er det sett nærmere på andelen elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse. Vurderingen er gjort basert på tall fra SSB (tabell 11823) over antall registrerte kjøretøy etter drivstofftype, euroklasse og kjøretøygruppe for årene 2016 til 2018. I tillegg inngår tall fra OVT over antall elektriske varebiler i Trondheim.

Andelen solgte elektriske varebiler i Trondheim fremgår av figuren under. Andelen steg fra sju prosent i 2019, 16 prosent i 2020 og omlag 26 prosent i 2021. Antallet elektriske varebiler i Trondheim gikk opp fra 379 i 2019, til 574 i 2020. Tallene viser en positiv utvikling, men fremdeles er andelen lav.

Euroklassene angir hvor store utslipp nye motorer til personbiler og tunge kjøretøy maksimalt skal kunne ha. I alle kommunene i Miljøpakken øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse.

Andel solgte elektriske varebiler i Miljøpakken



Figuren over viser tall for Malvik, Stjørdal, Melhus og Trondheim samlet. Andelen varebiler og lastebiler med Euro-6 godkjenning øker fra 2016 til 2021. Det indikerer en grønnere næringstransport. Samtidig er det fremdeles en del kjøretøy med klassifisering Euro-3 eller dårligere som viser et forbedringspotensial.

Det er ikke gjort vurderinger av om næringstransporten er blitt mer effektiv. Her avventes utvikling av nye delmål/indikatorer.

Partene i Miljøpakken vedtok i 2022 en felles ambisjon om at anleggsvirksomheten i Miljøpakkens prosjekter skal være utslippsfrie innen 2025.

Vurdering av måloppnåelse

Gønnere: Næringstransporten blir grønnere. Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). Andelen “grønne” kjøretøy er fremdeles lav, men utviklingen går i riktig retning. Ambisjonen om utslippsfri anleggsvirksomhet i Miljøpakkeprosjekter er også positiv.

Mer effektiv: Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv. Det må jobbes videre med indikatorer.

Mål 9 - Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Indikatorer

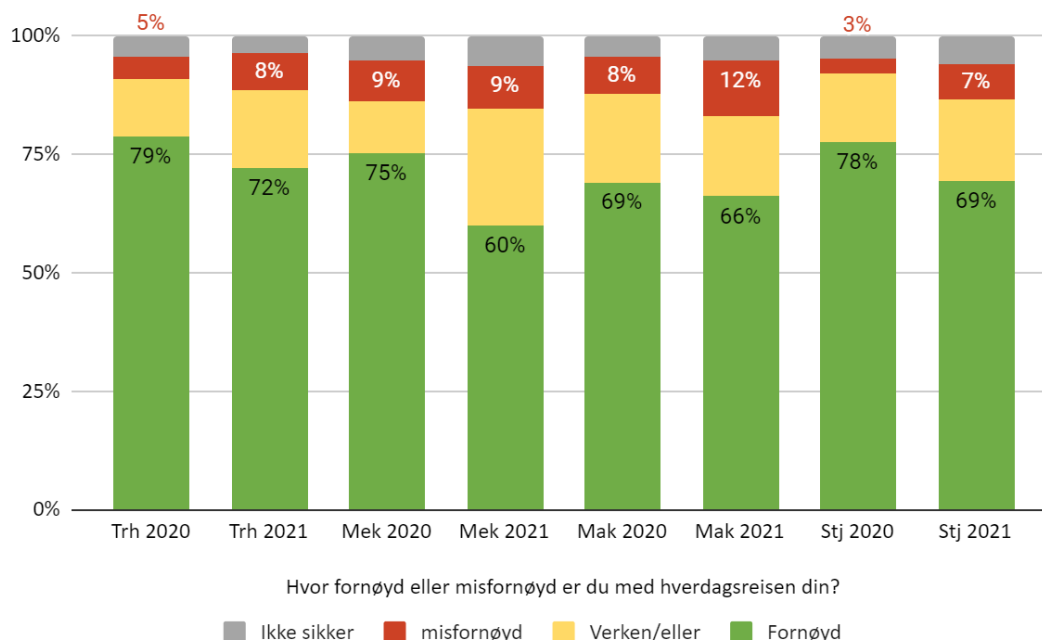
Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser, sist i september 2020. Det anbefales å bruke spørsmål fra denne som går på brukertilfredshet:

- Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?
- Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden?
- Hvor enig eller uenig er du i påstanden: Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden.
- Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Tall i figurene under er hentet fra holdningsundersøkelsen gjennomført i september 2020 og 2021.

Status

Hverdagsreisen



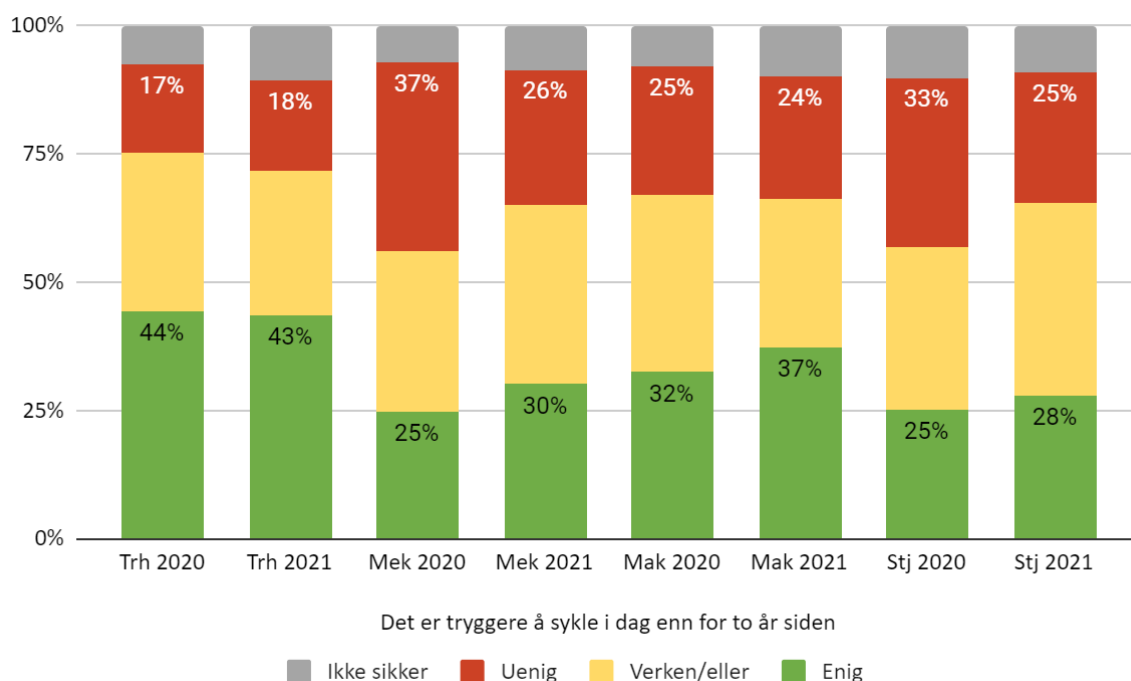
I Miljøpakke-kommunene varierer andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin mellom 60 og 72 prosent. Fra 2020 til 2021 er denne andelen lavere i alle kommuner. Samlet i Miljøpakken er 71 prosent fornøyd med hverdagsreisen i 2021, ned fra 78 prosent i 2020.

NAF gjennomfører annet hvert år undersøkelsen “Norsk Trafikantbarometer”, hvor de blant annet spør hvor fornøyd folk er med hverdagsreisen. Resultatene for Trondheim de siste undersøkelsene er oppsummert under:

- 77 prosent er fornøyd med hverdagsreisen i 2021
- 79 prosent i 2019
- 76 prosent i 2017
- 69 prosent i 2013.

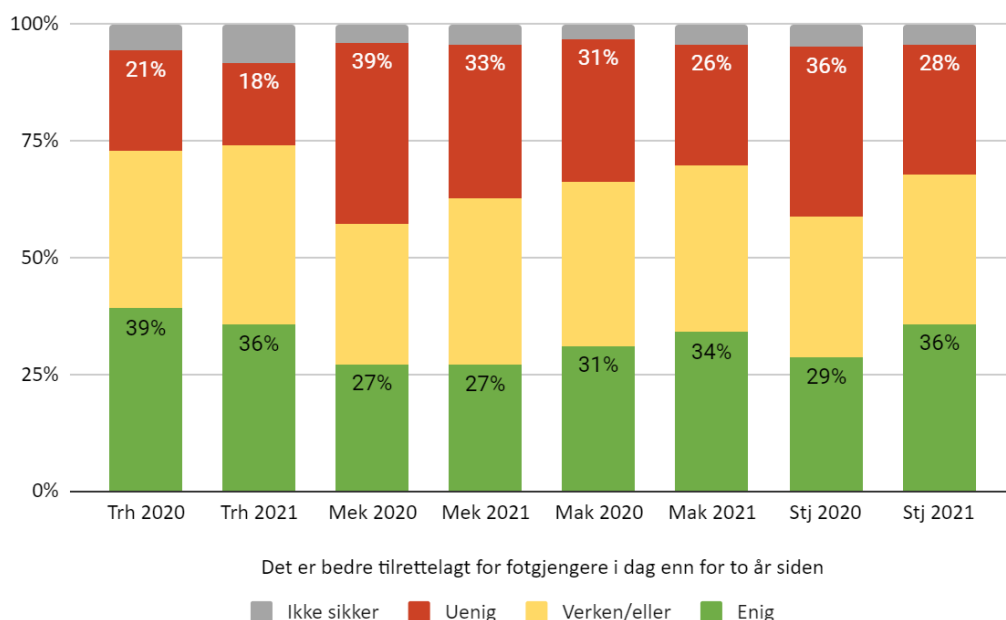
Norsk trafikkbarometer viser at de fleste er fornøyd med hverdagsreisen sin. Fra 2013-2019 økte andelen som var fornøyd med hverdagsreisen sin. I 2021 ser vi en liten reduksjon. Det er vanskelig å direkte sammenligne NAFs og Miljøpakkens undersøkelse, men antallet som er fornøyd er i samme størrelsesorden.

Trygt å sykle



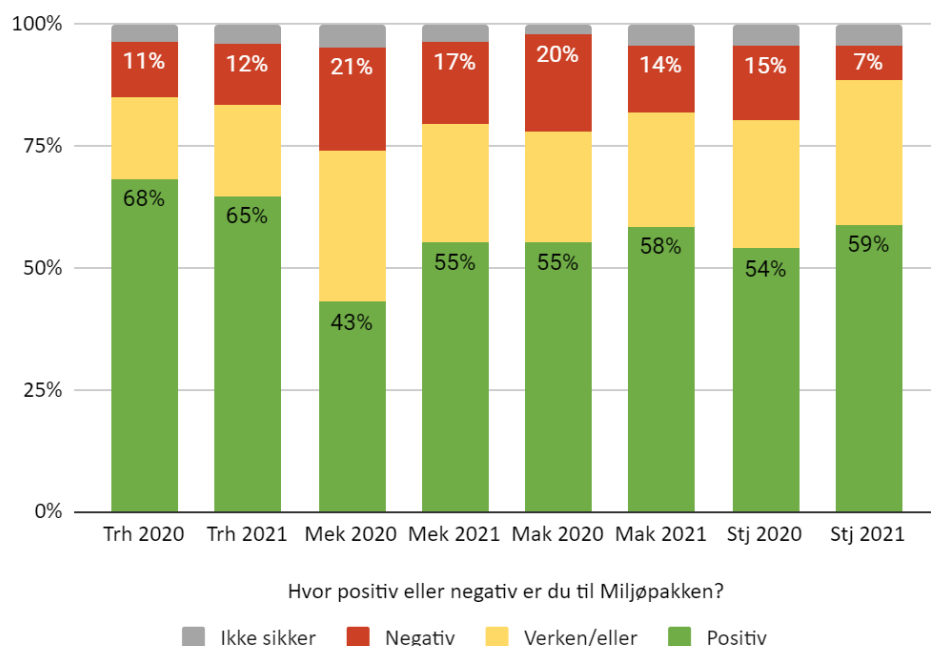
Som i 2020 svarer 41 prosent av de spurte at det er tryggere å sykle nå enn for to år siden. Svarene fordelt på hver kommunene varierer mellom 28 prosent og 43 prosent, og i alle kommuner bortsett fra Trondheim øker andelen som svarer det er tryggere å sykle enn for to år siden.

Tilrettelegging for fotgjengere



35 prosent av de spurte i Miljøpakkeområdet sier det er bedre tilrettelagt for fotgjengere nå enn for to år siden, ned fra 37 prosent i 2020. Svarene varierer fra 27 prosent og 36 prosent i kommunene. Utviklingen fra 2020 til 2021 er en lavere andel i Trondheim som er enig i at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere. I de de tre øvrige kommunene svarer flere det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden.

Holdning til Miljøpakken



63 prosent svarer de er positive til Miljøpakken, mot 64 prosent i 2020. Svarene varierer fra 55 prosent i Melhus til 65 prosent i Trondheim. Utviklingen fra 2020 til 2021 er at andelen som er positiv til Miljøpakken øker i Melhus, Malvik og Stjørdal, mens andelen som er positive i Trondheim er redusert.

Vurdering av måloppnåelse

Resultatene fra undersøkelsene for Miljøpakke-området viser at:

De fleste er fornøyd med hverdagsreisen sin, men andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin er redusert. Tall fra NAFs trafikkbarometer for Trondheim viser en positiv utvikling fra siden 2013 til 2019, men en liten nedgang i undersøkelsen gjennomført i 2021.

Fremdeles er 2 av 3 positive til Miljøpakken.

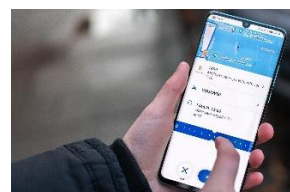
Holdningsundersøkelsen viser det er forskjeller mellom de nye kommunene i Miljøpakke-samarbeidet og Trondheim, men forskjellene er mindre enn i 2020. Resultatene kan sikkert forklares på mange måter, men det er neppe tvil om at tiltakene i Miljøpakken har stor betydning for tilbakemeldingene. Samtidig viser svarene fra holdningsundersøkelsen at den positive utviklingen med en stadig større andel fornøyde innbyggere er stoppet opp, særlig i Trondheim. Hvordan pandemien har påvirket og endret hverdagsreisene våre kan være en mulig forklaring.



Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

Oppfølging av Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029

Høringsutkast 10. juni 2022



Innhold

1. Om prosjektet	3
2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedssentre	4
3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken	7
3.1. Pendlerparkering	7
3.2. Senterparkering	10
3.3. Arbeidsplassparkering	13
3.4. Parkering ved egne virksomheter	16
3.5. Parkering ved idrettsanlegg	18
3.6. Boligparkering	19
3.7. Forvaltning	20
4. Oppfølging	23
5. Rapportering	23
Vedlegg	24
Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet	24
Nyttig informasjon/veiledere	28
Referanseliste	29

1. Om prosjektet

Bestillingen - byvekstavtale for Trondheimsområdet 2019-2029

Kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal inngikk den 25.06.2019 en byvekstavtale. Byvekstavtalen har som mål å innfri nullvekstmålet som sier at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre skal avtalen også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

I Byvekstavtalen ble partene enig om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021.

Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Den samordnede parkeringspolitikken tar høyde for den store variasjonen i bosettingsmønster prosjektet rommer. Prosjektet har ikke som mål å utarbeide en standard for alle parkeringsplasser i de aktuelle kommunene, men å ha en mer gradert tilnærming hvor en tar hensyn til om innbyggere er avhengig av bil, eller om de har et alternativ til bilen.

Gjennom «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» vedtas mål og strategier for de ulike tema som skal legges til grunn i arealutvikling og arbeidet med parkering i avtaleområdet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak.

Prosess

En prosjektgruppe hvor alle partene er representert har utarbeidet et høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken». Arbeidsutvalget i Miljøpakken har fungert som styringsgruppe.

Det har blitt arrangert medvirkningsseminarer med næringsaktør i kommunesentrene i Stjørdal og Melhus kommune.

Det finnes mange forskningsrapporter og flere storbyregioner i Norge har samordning av parkeringspolitikk på den politiske agendaen. Kunnskap fra forskning og de andre storbyregionene har vært et nyttig kunnskapsgrunnlag.

For å tilpasse parkeringspolitikken til den lokale situasjonen i Trondheimsområdet er det samlet inn lokale fakta.

Forslag til samordnet parkeringspolitikk sendes på høring. Først en ekstern høring med **høringsfrist 02.09.2022**. Deretter sendes høringsforslaget med innkomne høringsuttalelser til partene i Miljøpakken. Til slutt skal «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» vedtas i Kontaktutvalget i Miljøpakken.

2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedssentre

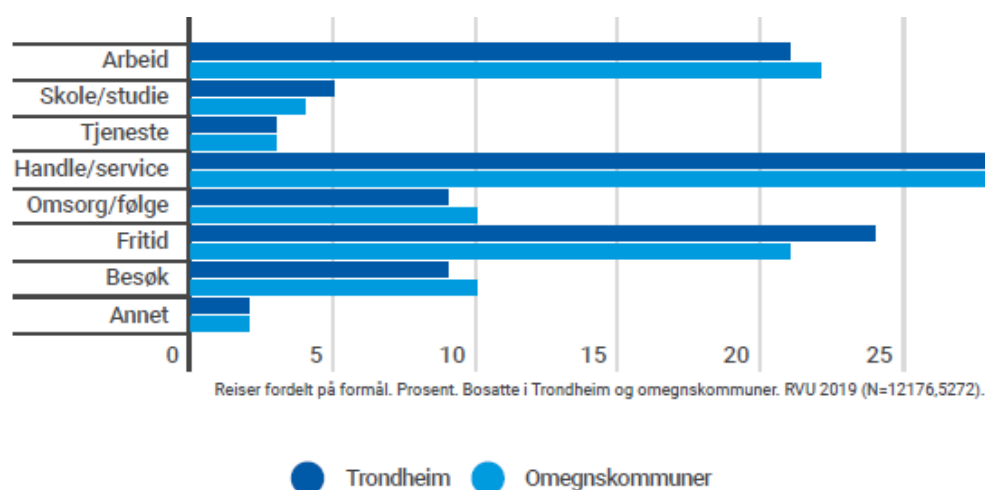
En samordnet areal- og transportutvikling er en premiss¹ for å legge til rette for at innbyggere kan velge miljøvennlig transportmiddel for ulike reisemål.

Parkering er et av flere virkemidler som kan tas i bruk for å endre transportmiddelbruken i retning av mindre bilbruk og mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Analyser av virkemiddelbruk i norske byområder viser at omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensning av antallet parkeringsplasser. En restriktiv parkeringspolitikk handler ikke bare om antall plasser og hvilken avgift de har, men også hvor plassene er lokalisert.

Felles for alle restriktive parkeringstiltak er at de bør gjennomføres i områder hvor det finnes et reelt alternativ til bilen².

På hvilke type reiser og i hvilke områder har tiltak mest effekt

Reisevaneundersøkelsene i Trondheimsregionen³ viser at størst andel av reisene er arbeidsreiser, handel-/servicereiser og fritidsreiser. Hvis en større andel av disse reisene foretas med miljøvennlig transport, vil det ha stor effekt på nullvekstmålet.



Figur: Fordeling andel reiser etter formål – RVU 2019

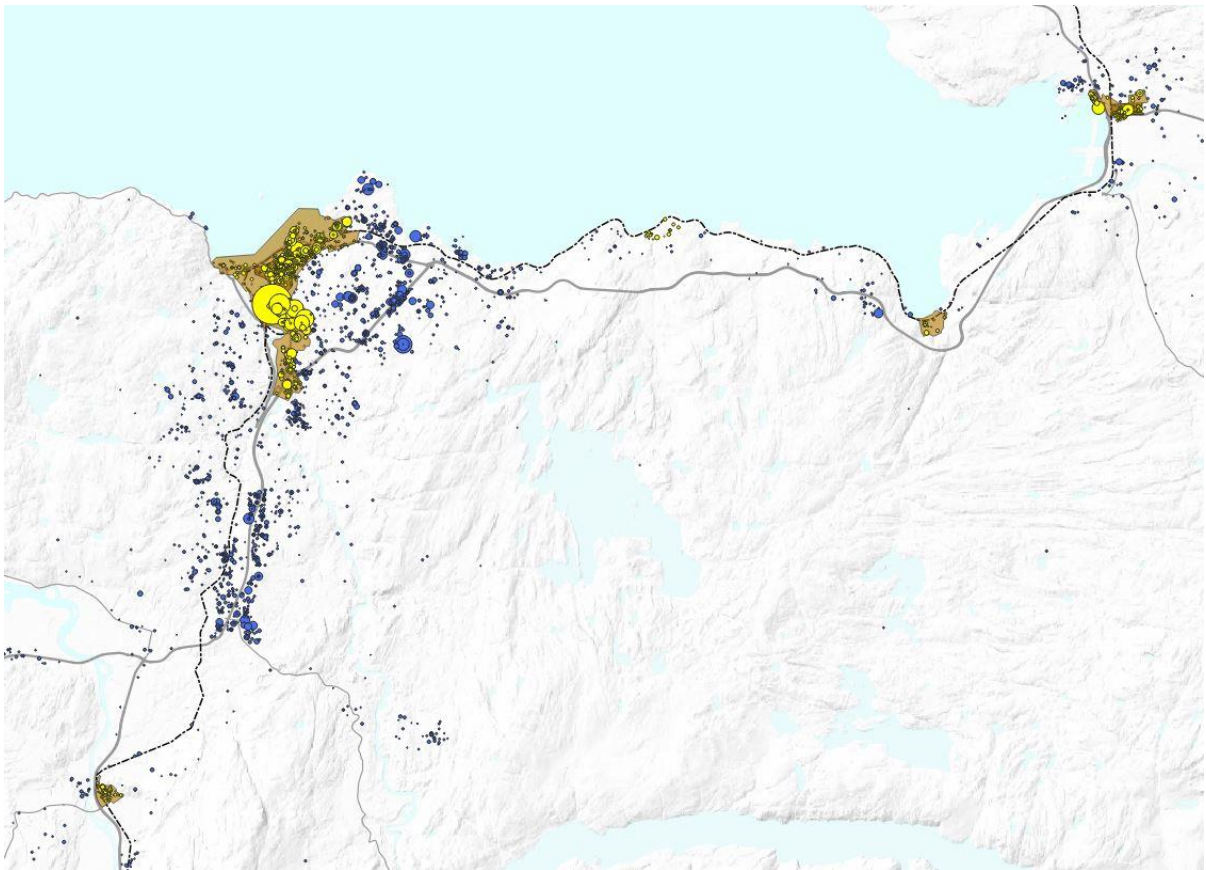
Arbeidsreiser

En stor del av arbeidsplassene i Trondheimsområdet er lokalisert sentralt i kommunene, med god tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Her er det stor potensiale for å få økt andel miljøvennlige arbeidsreiser. De sentralt beliggende virksomhetene har ofte mange besøkende. Også for de besøkende er det stor potensiale for økt andel miljøvennlige transportmiddelvalg.

¹ [SPR-BATP \(2014\)](#)

² TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

³ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)



Kart: Arbeidsplasslokalisering - gule prikkene har sentral beliggenhet

Handel- og servicereiser

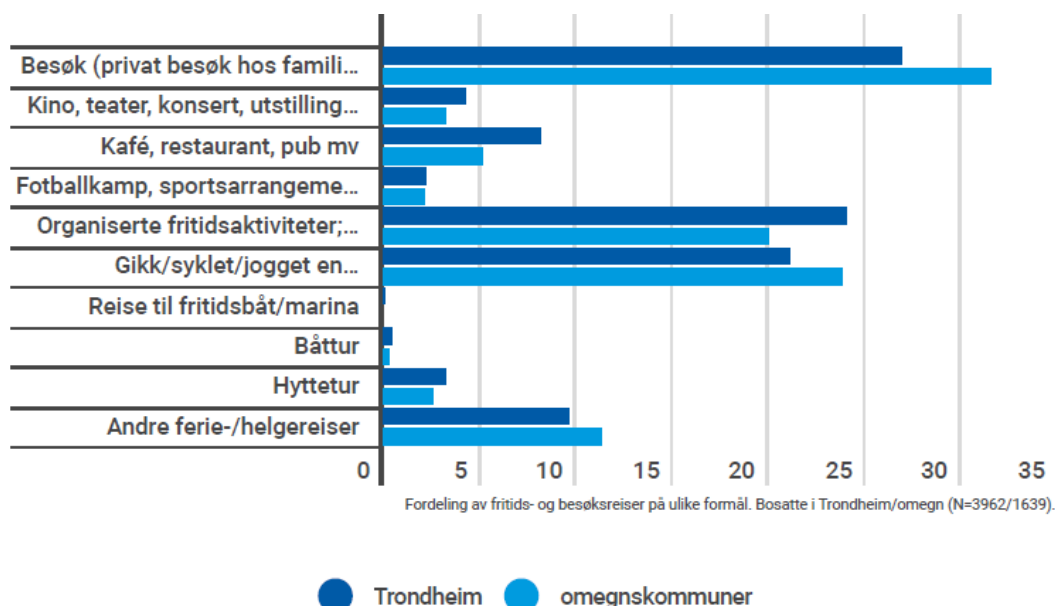
Med handel- og servicereiser menes innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, medisinske tjenester og ærend som besøk på bilverksted, frisør, postkontor, bak, o.l. Handels-/serviceområder er både etablert i kommunesentre, tettstedssentre, bydels-/lokale sentre, handelsområder og grendesentre. Kommunesentrene er områdene som har best tilgjengelighet for miljøvennlig transport. Her er det stor potensiale for økt andel kollektivreiser, sykkelreiser og gående av både besøkende og ansatte.

Handelsområdene rundt City Syd og City Lade har ikke like godt tilgjengelighet for miljøvennlig transport som Midtbyen. Likevel er det en potensiale for økt andel kollektivreisende, syklist og gående til disse handelsområdene. For de øvrige senterområdene i Trondheimsområdet er det i hovedsak potensiale for økt andel sykkel og gange.

Fritids- og besøksreiser

Rundt en tredjedel av alle reiser som foretas er fritids-/besøksreiser. Alle reiser som foretas på fritiden, f.eks. for å dra på kino, teater, konsert, delta eller se på idrett, inngår i denne kategorien. Avhengig av type reise kan transportmiddelvalg i større eller mindre grad påvirkes gjennom parkeringspolitikk. Parkeringspolitikk er lite relevant for transportmiddelvalg for f.eks. ferieturer, hytteturer eller gåturer. Transportmiddelvalg for besøk til venner og familie kan påvirkes gjennom politikk for boligparkering og besøksparkering i boligområder. Fritidsreiser til kino, teater, restaurant osv. er reiser til senterområder. Parkeringspolitikk for senterområder kan gi økt andel miljøvennlig transport for slike type fritidsreiser. Reiser til organiserte fritidsaktiviteter er f.eks. til kulturskole,

korps eller til idrettsanlegg. En del av disse aktivitetene er i senterområder eller knyttet til skole. Parkeringspolitikk for senterområder og parkeringspolitikk for egne virksomheter kan i disse tilfeller påvirke transportmiddelvalg. Idrettsanlegg har mange besøkende til et avgrenset område. Her kan parkeringspolitikk bidra til økt andel miljøvennlig transport. Særlig tilrettelegging for syklistar har stor potensiale fordi en god del av brukerne bor i nærområdet.



Figur: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål – RVU 2019

Restriktive bilparkeringstiltak kan bidra til attraktive by- og tettstedssentre

Mye areal går til parkeringsplasser. Dette er areal som kan ha en alternativ bruk. I senterområder er det en god del parkering på store flater i dag. Ved å fjerne parkering fra bakkeplan inn i parkeringskjellere eller parkeringshus i utkant av senterområder, frigjøres areal til både fortetting og kvalitetsløft av det offentlig rom. Fjerning av parkeringsplasser fra bakkeplan og sentrale byrom har i tillegg positiv effekt på trafiksikkerhet. Restriktive tiltak for bilparkering på bakkeplan i senterområder kan dermed ha stor positiv effekt på attraktivitet av senterområder.



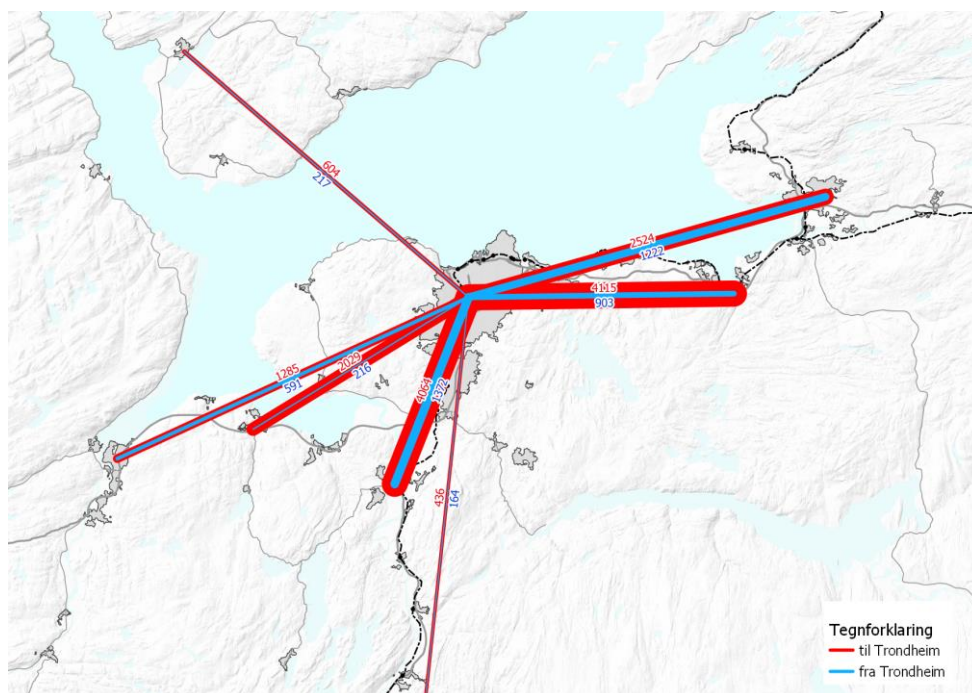
Bilde: Flateparkering på bakkeplan i Stjørdal sentrum

3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

3.1. Pendlerparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er et felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.



Kart: Pendlerstrømmer til/fra Trondheim 2020

I store deler av Trondheimsområdet er det begrenset med kollektivtilbud. Mange innbyggere er avhengig av bil for reiser innenfor regionen. Likevel er det også her potensiale for å få økt andel kollektivreiser, ved å legge til rette for pendlerparkering i tilknytning til det regionale kollektivtilbudet.



Bilde: Pendlerparkering Brubakken i Melhus

Utfordringer som bør løses

Samordning mellom aktører

Ved kollektivknutepunkt med flere pendlerparkeringsanlegg fra forskjellige aktører mangler samordning.

Rett brukergruppe

Kunnskap om bruk av dagens pendlerparkeringsplasser er mangelfull. Det er lite innsikt om belegg på forskjellige dager og tidspunkt, og hvor brukerne av pendlerparkeringsplassene bor og hvor de reiser til med kollektivtransport. Forskning i andre byregioner⁴ og kommunens registrering ved Stjørdal stasjon for noen år siden, viser at en del av brukerne bor i gangavstand, sykkelavstand eller har et godt kollektivtilbud i rush som alternativ til bruk av pendlerparkeringen.

På pendlerparkeringsplasser i direkte tilknytning til senterområder er det en fare for at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som har jobb i eller besøker senterområdet. Kun skilting er ikke tilstrekkelig, det bør også innføres et system som gjør det mulig og enkelt å håndheve.



Bilde: Pilotprosjekt pendlerparkering med adgangskontroll Melhus skyssstasjon 2015-2017

Tilrettelegging for syklist

Kvalitet på sykkelparkering og trygge sykkelforbindelser til kollektivtilbudet har stor forbedringspotensial.



Bilde: Sykkelparkering Melhus skyssstasjon – dårlig Sykkelparkering Stjørdal stasjon – god, ikke nok

⁴ TØI (2014) [Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere](#)

3.1.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Sikre tilstrekkelig og trygg sykkelparkering under tak.
- Ved større kollektivknutepunkt skal det i tillegg vurderes å tilby sykkelskap og/eller sykkelhotell mot begrenset avgift.
- Sykkelparkering skal lokaliseres med god adkomst fra sykkelvegnettet, utenfor viktige gangforbindelser, og nær plattformene.

Bilparkering

- Sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene, tilpasset potensiale for miljøvennlige transportmiddelvalg fra omlandet.
- Ved kollektivknutepunkt langs jernbanen skal pendlerparkeringsplassene være tilgjengelig for både de som reiser videre med tog og med buss.
- Pendlerparkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet, være arealeffektiv/kompakt og lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Vurdere å innføre begrenset avgift for å stimulere miljøvennlig transportmiddelvalg til holdeplass/kollektivknutepunkt for de som har alternativ for bil.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid.

➤ Sikre at pendlerparkeringsplassene brukes av de som skal reise videre med kollektivtransport - unngå at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som jobber i nærheten eller av besøkende til senterområdet

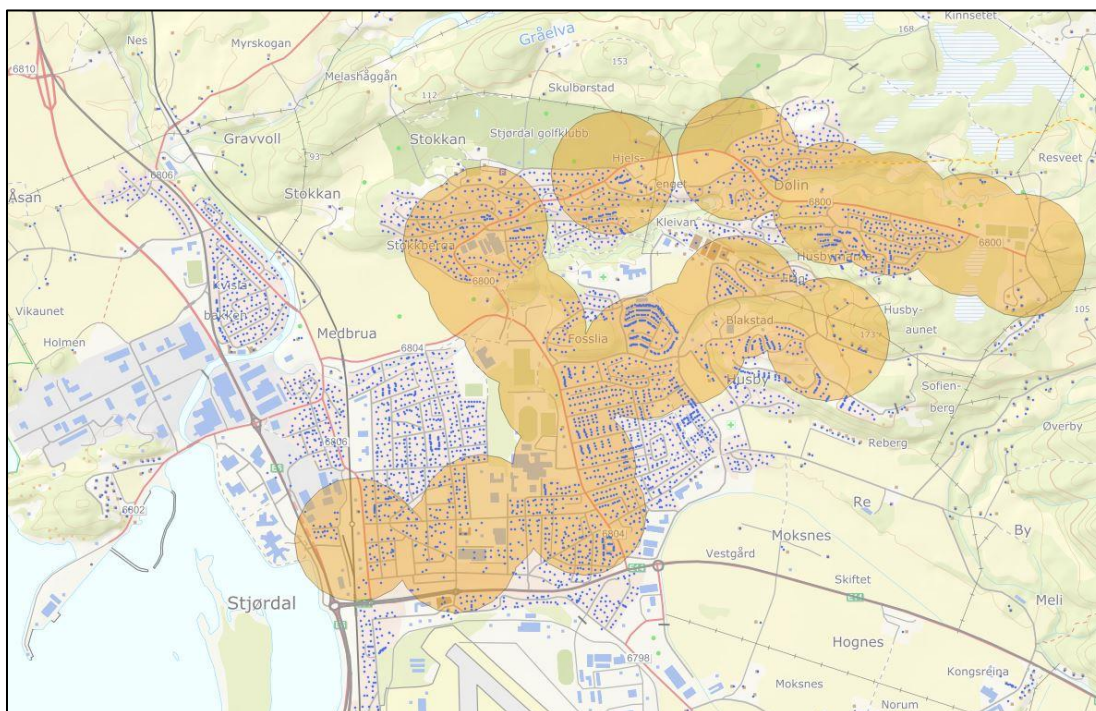
Bilparkering

- Vurdere å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene.
- Vurdere å innføre begrenset avgift.

3.2.Senterparkering

Hvorfor relevant tema

Handel-/servicereiser utgjør 28 % av alle reiser i Trondheimsregionen (RVU 2019)⁵. I Trondheim er 41% av disse reisene med miljøvennlig transportmiddel (kollektivtransport, sykkel eller til fots), mens i omegnskommunene det kun er 15 %. Mange innbyggere bor i gang-/sykkelvstand fra enten et kommunesenter, tettstedssenter/lokalsenter eller grendesenter. Kommunesentrene har i tillegg god tilgjengelighet med kollektivtransport. Å stramme inn på parkering i senterområder er en effektiv virkemiddel for å få de som har alternativ for bil over på miljøvennlig transportmiddel.



Kart: Ca 35 % av alle boliger i Stjørdal kommune ligger innenfor gangavstand fra en Bybussholdeplass

Parkerings tiltak som stimulerer miljøvennlige reiser til senterområder kan samtidig ha positiv effekt på oppholdskvalitet, trafiksikkerhet og arealbruk.



Bilde: Fra parkeringsflate til attraktivt uterom i Stjørdal sentrum

⁵ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Tilrettelegging for syklist

Det er mange som bor i sykkelavstand fra et senterområde, men sykkelforbindelser er mangelfull og det er stor forbedringspotensial i tilbud av trygg sykkelparkering i senterområder.

Fortetting – boligparkering, arbeidsplassparkering, besøksparkering, varelevering

Det fortettes i senterområdene, som er positivt i forhold til miljøvennlig transport og effektiv arealbruk. utfordringen er at både boligene, arbeidsplassene og sentrumsfunksjoner har behov for parkeringsplasser. I tillegg skal varelevering gis plass.

Rett brukergruppe

I senterområder er det mange arbeidsplasser. Der det ikke er tidsbegrensning på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser eller manglende håndheving, blir disse av noen brukt som arbeidsplassparkering. I senterområdene ved et kollektivknutepunkt brukes offentlig tilgjengelige parkeringsplasser uten tidsbegrensning dels av de som reiser videre med kollektivtransport.

Kvalitet parkeringshus

En del av parkeringshusene oppleves som for trang. Både når det gjelder manøvreringsareal og bredde på parkeringsplassene. For å få flere til å parkere i parkeringshus i stedet for på bakkeplan, bør det oppleves som trygt å parkere i p-hus.

Enklere å velge parkering på bakkeplan enn i parkeringshus. Det mangler informasjon om antall ledige parkeringsplasser for de fleste parkeringshus. For å trekke besøkende til senterområder til parkeringshusene istedenfor parkeringsplasser på bakkeplan, bør det plasseres informasjonstavler langs innfartsårer til sentrum om antall ledige plasser i de ulike parkeringshusene i senterområdet.



Bilde: Parkeringshus Sirkus shopping - vinneren i test Adresseavisen 2022

Konkurranse mellom senterområder

Når det innføres restriksjoner for parkering i et senterområde kan det føre til at noen velger å besøke et senterområde uten begrensninger eller med mindre restriktive tiltak.

Manglende samordning

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser av ulike aktører i senterområder kan ha ulikt forvaltningsregime. Besøkende velger gjerne den parkeringsplassen med minst restriksjoner.

3.2.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel besøkende som reiser med miljøvennlig transportmiddel til senterområder

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene bør bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til senterområdene skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Sykkelparkering skal lokaliseres nær inngangene og sentralt i senterområdene.
- Det bør vurderes å etablere et større overvåket sykkelparkeringsanlegg i tillegg til flere mindre anlegg nær inngangene (*eventuelt som et midlertidig anlegg om sommeren*).

Bilparkering

- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder skal begrenses ut fra tilgjengeligheten med miljøvennlige transportmidler fra omlandet.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp, eventuell i kombinasjon med avgift.
- Parkeringshus skal utformes på en slik måte at det er enkelt og trygt å parkere.
- For å øke attraktiviteten av parkeringshus, kan det suppleres med flere gjøremål og tjenester i bygningen og tilbys flere mobilitetsløsninger (Mobilitetspunkt).

Øvrig

- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre reisevaner av besøkende til senterområder (HjemShopHjem).
- Det bør stimuleres til at butikkene i senterområder tilby løsninger for å gjøre det enkelt å handle for kundene som reiser med miljøvennlig transportmiddel.
- Det lokale kollektivtilbudet til kommunesentrene bør styrkes.

➤ Attraktive og trafiksikre senterområder

Bilparkering

- Parkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet og lokaliseres i utkant av senterområdet. Det bør vurderes å avsette areal til tilbydere av mikromobilitet.
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Parkeringsplasser på bakkeplan skal lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Parkeringsplasser på bakkeplan bør kun dekke behovet for korttidsparkering, HC-parkering og tjenesteyting.

➤ Arealeffektivitet

Bilparkering

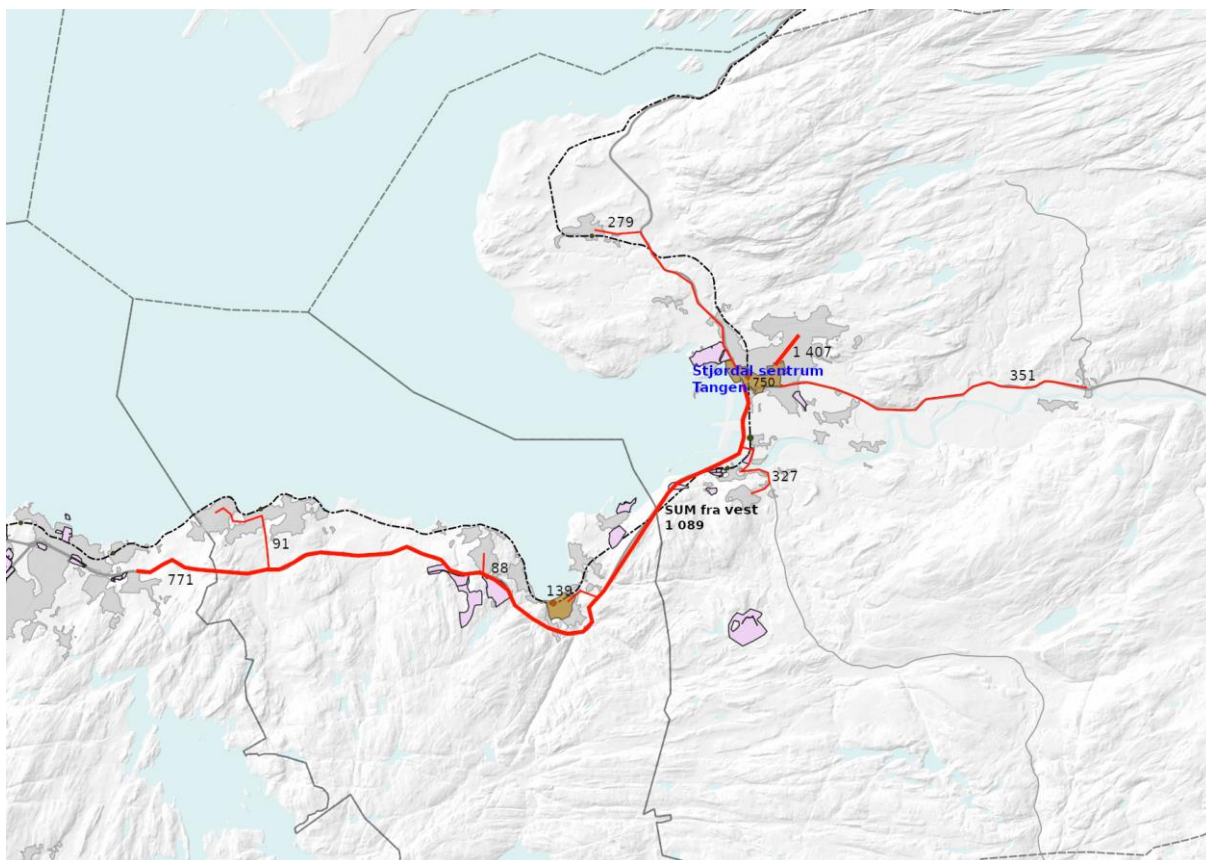
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp.
- Sambruk av offentlig tilgjengelig gateparkering og varelevering bør vurderes.

3.3.Arbeidsplassparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad av pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.

I forbindelse med utarbeidelsen av «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken», er det kartlagt mer detaljert pendlerstrømmer til arbeidsplassområdene i Trondheimsområdet. Kartleggingen viser at de største pendlerstrømmer er til arbeidsplasser som er sentral lokalisert i kommunene (sentrale senterområder). Disse områdene har også best tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltak for å øke andel miljøvennlige pendling til disse sentrale senterområder har potensiell størst effekt.



Kart: Pendlerstrømmer fra Trondheim, Malvik og Stjørdal til Stjørdal sentrum og Tangen

Sentralt i Trondheim er det mange arbeidsplasser som har strammet inn parkeringstilbudet til sine ansatte. Dette, i kombinasjon med andre tiltak i Trondheim kommune, har ført til en stor økning i andel miljøvennlig transport til arbeidsplassene. Fra 2010 til 2019 har andel bilførerandelen sunket fra 58 prosent til 41 prosent⁶.

⁶ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Gratis parkering

RVU 2019 viser at personer med bosted og arbeidssted i Trondheim kommune har tilgang til gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 60 prosent av arbeidsreisene. Hvor høy andelen arbeidsplassreiser det er med gratis parkering i Melhus, Malvik og Stjørdal er ikke kjent (for få respondenter), men det er sannsynligvis 100 prosent eller nær 100 prosent.

Tilrettelegging for syklist

Det er et stort forbedringspotensial i tilrettelegging for syklist ved arbeidsplasser – trygg sykkelparkering og tilgang til garderobe/dusj.

Det mangler sammenheng i sykkelnettet og attraktive sykkelforbindelser til områder med mange arbeidsplasser.



Bilder: Trygg sykkelparkering i Stjørdal rådhus, garderobe/dusjanlegg ansatte Trondheim kommune

Fremmedparkering i nærområde

Når det er restriksjoner for parkering ved en arbeidsplass, mens det er tilgang til parkeringsplasser uten begrensninger i områdene rundt, kan det føre til at ansatte parkerer i nærområdet. Dette kan skape konflikter i nabolaget og svekke effekten av de restriktive tiltakene på arbeidsplassen.

3.3.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene bør bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til sentrale senterområder skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet for ansatte.
- I tilknytning til sykkelparkeringsanlegget bør det være tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter.

Bilparkering

- Antall parkeringsplasser til ansatte bør begrenses ut fra virksomhetens tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler.
(Sentralt beliggende virksomheter med god kollektivtilgjengelighet skal være mer restriktiv enn virksomheter i områder med dårligere kollektivtilgjengelighet).
- Virksomheter som har god tilgjengelighet til miljøvennlig transport bør vurdere å innføre avgift på parkeringsplasser for ansatte.
- Det bør vurderes å innføre oblatordning gjennom behovsprøving, som sikrer at kun ansatte som ikke har alternativ for bil har fast tilgang til en parkeringsplass. Øvrige ansatte gis mulighet å reservere parkeringsplass i kortere perioder.

Øvrig

- Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i områdene som er godt tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å redusere arbeidsgivers opplevde ansvar for å tilby parkering som et ansattgode.

3.4. Parkering ved egne virksomheter

Hvorfor relevant tema

Offentlige etater skal gå foran.

Effektiv arealbruk ved offentlige virksomheter, samtidig sikre at det er tilstrekkelig parkering for ansatte, tjenestebiler og besøkende.

Utfordringer som bør løses

Bydels-/tettstedsfunksjon

Mange offentlige virksomheter er rettet mot innbyggere i bydeler-/tettsteder. Disse virksomhetene må være lokalisert der de har en funksjon, ikke i den delen av kommunen som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Turnusansatte

Kollektivtilbudet utenfor rush har i mange tilfeller lav frekvens eller finnes ikke i det hele tatt, det gjelder også for virksomheter som er sentral lokalisert.

Tjenestebiler

En del offentlige virksomheter har mange ansatte med tjenestebil som både brukes privat og i jobb sammenheng.

Ansattes hverdag må fungere - rekruttering

Parkeringstiltak bør tilpasses ansattes individuelle behov. Økt tidsbruk på arbeidsreise kan føre til at en ansatte søker seg jobb et annet sted.

Rett brukergruppe

Parkeringsplassene knyttet til virksomheter i senterområder er i all hovedsak offentlig tilgjengelig og kan brukes av alle som besøker senterområdet.



Bilde: Tjenestebiler og ansatteparkering ved offentlig virksomhet i Stjørdal kommune

3.4.1. Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

(I tillegg til ovennevnte strategier for arbeidsplassparkering)

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.
- I tilknytning til sykkelparkeringsanlegget bør det være tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter.

Bilparkering

- Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.
- Ansatte bør tilbys mulighet til å benytte en tjenestebil og tjenestesykel til bruk i tjeneste.
- Som supplement kan det vurderes å gi tilgang til en delebil, som kan brukes til private reiser av ansatte.

Øvrig

- HjemJobbHjem-ordningen prioriteres for virksomhetene med sentral beliggenhet og kollektivtilgjengelighet. Deretter kan det beveges utover.

➤ Arealeffektivitet

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.

Bilparkering

- Parkeringsplasser ved egne virksomheter skal kunne brukes som besøksparkering til arrangement utenfor arbeidstid.
- Ved nybygg bør det vurderes å etablere parkeringsplasser under bakken istedenfor på bakkeplan.

➤ Fremmedparkering – rett brukergruppe

Bilparkering

- Parkeringsregimet i form av tidsbegrensning/avgift på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved egne virksomheter i senterområder bør være det samme som i det omliggende senterområdet.

3.5. Parkering ved idrettsanlegg

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Reiser til organiserte fritidsaktiviteter utgjør 20-24 % av alle reiser til bosatte over 13 år i Trondheimsregionen⁷. Idrettsanlegg er steder som tiltrekker mange besøkende. Her kan lokalisering, restriktive tiltak for bilparkering og tilrettelegging for sykkelparkering påvirke reisemiddelvalg.

Utfordringer som bør løses

Lokalisering idrettsanlegg

Idrettsanlegg er lokalisert ut i bydeler/tettsteder, som ikke nødvendigvis er steder som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Stort omland

Idrettsanlegg har ikke kun en funksjon for de som bor i nærheten, men brukes av innbyggere fra et stort omland. Idrettsanlegg har i tillegg mange besøkende når det er kamp eller større arrangement.

Bilde: Mange besøkende når det er stor arrangement

3.5.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Det bør sikres god sykkeltilgjengelighet til idrettsanlegg fra boligområdene rundt.

Bilparkering

- Begrense parkeringsplasser ut fra potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg.
- Sambruk parkeringsplasser i nærområdet når det er et større arrangement.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere at de som bor i gang-/sykkelavstand går eller sykler til idrettsanlegg (=positiv for folkehelse og god trening).

3.5.2.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Effektiv arealbruk

Bilparkering

- Det bør legges til rette for sambruk av parkeringsplasser i nærområdet når det er kamp eller et større arrangement.
- Ved større arrangement bør det vurderes å tilby matebuss fra en parkeringsplass i utkanten av tettstedet, i tilknytning til hovedvegnettet.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere samkjøring.

⁷ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

3.6. Boligparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Det å ha egen parkeringsplass ved boligen, påvirker bilholdet og bilbruken⁸.



Bilde: Parkering nærmest inngangen

Utfordringer som bør løses

Lokalisering parkeringsplasser

Parkeringsplassene for bil er ofte lokalisert nærmere inngangen eller lettere å nå enn sykkelparkering og holdeplassen.

Hverdagen må gå i hop

Særlig for barnefamilier kan det være logistiske utfordringer når man velger bort bil som transportmiddel. Bil er ofte enklere og raskere enn sykkel eller kollektivtransport.

3.6.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal innføres minimumsnormer for sykkelparkering ved boliger.
- Sykkelparkering bør være lett tilgjengelig.
- Sykkelparkering skal være trygg og under tak.
- Det skal etableres attraktive sykkelforbindelser mellom boligområder og viktige målpunkt.

Bilparkering

- I områder med stor potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg skal det innføres maksimumsnorm for parkeringsdekning ved boliger.
- I områder med høy tetthet bør det legges til rette for etablering av parkeringsplasser til bildeling.

Øvrig

- Det skal etableres trygge og attraktive gangforbindelser til holdeplasser i boligområder.
- Det skal legges til rette for sykkelparkering ved holdeplasser i boligområder.

⁸ TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

3.7 Forvaltning

Utgangspunkt som legges til grunn er: «Lett for brukere – enkelt for håndhevere».

Forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder

Offentlig grunn – privat grunn

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser kan være på offentlig grunn eller på privat grunn. Kommunene har per dagens dato kun myndighet og ansvar for forvaltning og håndheving av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på offentlig grunn. For parkering på privat grunn, kan kommunen kun sette parkeringsnorm for nybygg.

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på offentlig grunn finnes i all hovedsak i kommunesentrene. For å unngå konkurranse mellom senterområder og for å sikre helhetlig parkeringsregime i kommunesentrene, er det viktig at også næringsaktører følger opp den vedtatte parkeringspolitikken. Siden kommunen ikke kan pålegge parkeringsregime på privat grunn, bør det opprettes god dialog mellom kommunen og næringsaktørene.



Bilde: Parkering på privat grunn ved kjøpesentre

Parkeringsregime

I alle kommuner i Trondheimsområdet er det helt eller delvis tidsbegrensing på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunesentrene. Trondheim kommune er den eneste kommunen i Trondheimsområdet som i tillegg har innført parkeringsavgift i Midtbyen. Parkeringsregime i øvrige senterområder i kommunene varierer sterkt og er i stor grad etablert på privat grunn.

Parkering ved kollektivknutepunkt

Både fylkeskommune, Bane NOR eller kommune kan være den som har ansvar for forvaltning av parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt, avhengig av hvem som eier tomten. I dag er det ulik

parkeringsregime, både innenfor et kollektivknutepunkt og mellom kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet. For brukerne kan dette skape forvirring.

I tillegg er Bane NOR sine parkeringsplasser, for eksempel ved Stjørdal stasjon, kun tilgjengelig for de som reiser med tog. De som reiser med buss fra samme kollektivknutepunkt, har ikke tilgang til Bane NOR sine parkeringsplasser. Dette er ikke hensiktsmessig ut fra arealeffektivitet og upraktisk for kollektivreisende.

Håndheving

For å sikre at tidsbegrensning overholdes og eventuelle parkeringsavgift betales, er det viktig at det håndheves.

Trondheim kommune har en egen kommunal enhet som har ansvar for forvaltning *Trondheim parkering*. Stjørdal har 1 parkeringsvakt tilgjengelig. Melhus og Malvik har ingen egne ansatte med ansvar for håndheving.

Trondheim parkering tilbyr kjøp av tjenester til omegnskommunene. Melhus og Malvik har tatt i bruk tilbudet, men kun for et begrenset område i kommunen. Melhus har inngått avtale om håndheving på pendlerparkeringsplassen ved Melhus skysstasjon. Malvik har inngått en generell avtale om håndheving på forespørsel, som per dagens dato er tatt i bruk for håndheving ved Midtsandtangen friluftsområde på travle dager.

Verktøy for forvaltning – teknologiske løsninger

Trondheim parkering i Trondheim kommune har kommet langt med utvikling av attraktive og effektive løsninger for forvaltning. Siden 2012 har Trondheim parkering utviklet SmartPark løsninger. Dette har blitt et godt verktøy for både innbyggerne og for håndheving.

Trøndelag fylkeskommune, Melhus kommune og Jernbanedirektoratet har gjennomført og evaluert pilotprosjektet «Melhus Park & Ride». Pilotprosjektet har vært et utviklingsprosjekt for å se på muligheten for reisende med kollektivtrafikk å reservere parkeringsplass på pendlerparkering. Fokus var på utvikling av enkle teknologiske løsninger for reisende, samt for adgangskontroll og kontinuerlig kontroll på hvem som er parkert på plassen. Prosjektet startet våren 2015 og ble avsluttet høsten 2017. Pilotprosjektet har vært veldig nyttig i forhold til å teste hva som fungerer, atferden til pendlere og hvordan en parkeringsløsning for denne brukergruppen må utformes og oppleves. Funn fra prosjektet og anbefalingene bør bygges videre på i valg av teknologiske løsninger ved pendlerparkeringsplasser.



Bilde: Pilotprosjekt «Melhus Park & Ride»

3.7.1 Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Effektivisering av forvaltning

- Det offentlige skal fortsette å være pådriver for videre utvikling av teknologiske løsninger for parkeringsforvaltning.
- Melhus, Malvik og Stjørdal anbefales å vurdere å inngå avtale med eksempelvis Trondheim parkering, om forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på kommunal grunn i kommunesentrene.

➤ Enkelt for brukere

- Valg av teknologiske løsninger for håndheving bør samordnes.
For eksempel ved å ta i bruk SmartPark applikasjonene fra Trondheim parkering
 - SmartPark Parkering for offentlig tilgjengelige parkeringsplasser
 - SmartPark/Smarte P-hus
 - Smart Mobilitet for sykkelhotell
 - SmartPark – bedrift

4. Oppfølging

Alle partene i Miljøpakken

- Partene skal legge «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» til grunn i utarbeidelse av parkeringspolitikk for egne virksomheter.
- Partene skal samarbeide om parkeringsløsninger og parkeringsregime ved kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet.
- Partene skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner (HjemJobbHjem). Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.

Kommunene

- «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal legges til grunn i all areal- og transportplanlegging i kommunene.
- Kommunene skal være pådriver for etablering av trygg sykkelparkering i senterområder.
- Mobilitetsrådgivere i Trondheim kommune skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner i alle kommuner innenfor avtaleområdet.
- Kommunene bør sette i gang holdningsskapende arbeid og gå i dialog med sentrumsnæringer for å finne gode løsninger for at flere besøkende velger å reise med miljøvennlig transportmiddel til senterområder (HjemShopHjem).
- Kommunene skal jobbe aktivt opp mot staten for å få myndighet til å kreve tidsbegrensning og avgift på private parkeringsplasser.

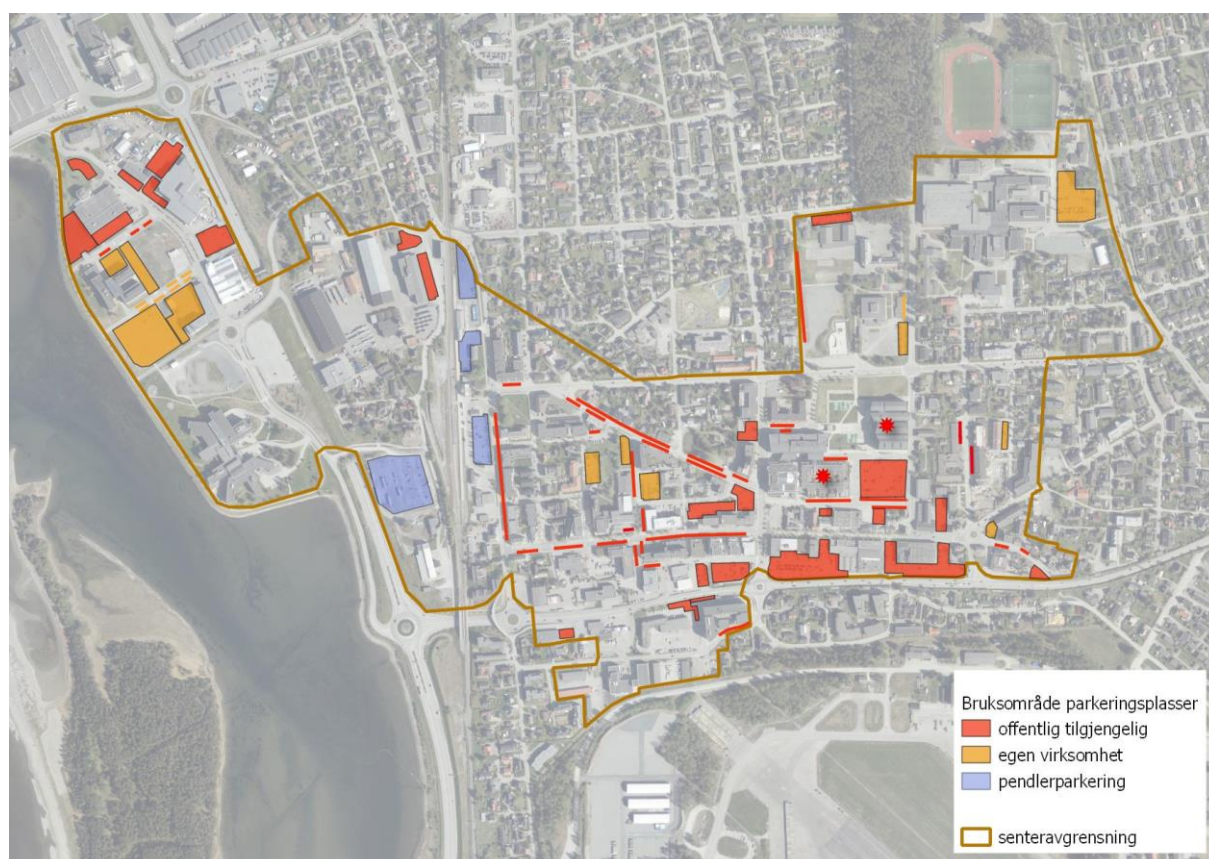
5. Rapportering

- Reisevaneundersøkelsen.
- Antall virksomheter som har deltatt i HjemJobbHjem – samt effekt av tiltaket.
- Måleindikatorer for arealutvikling i Trondheimsområdet – parkering.
- Lage *Midtbyregnskap og/eller Byromregistrering Midtbyen* også for Melhus sentrum, Vikhammer/Hommelvik sentrum og Stjørdal sentrum.

Vedlegg

Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet

Gateparkering – flateparkering – parkeringshus



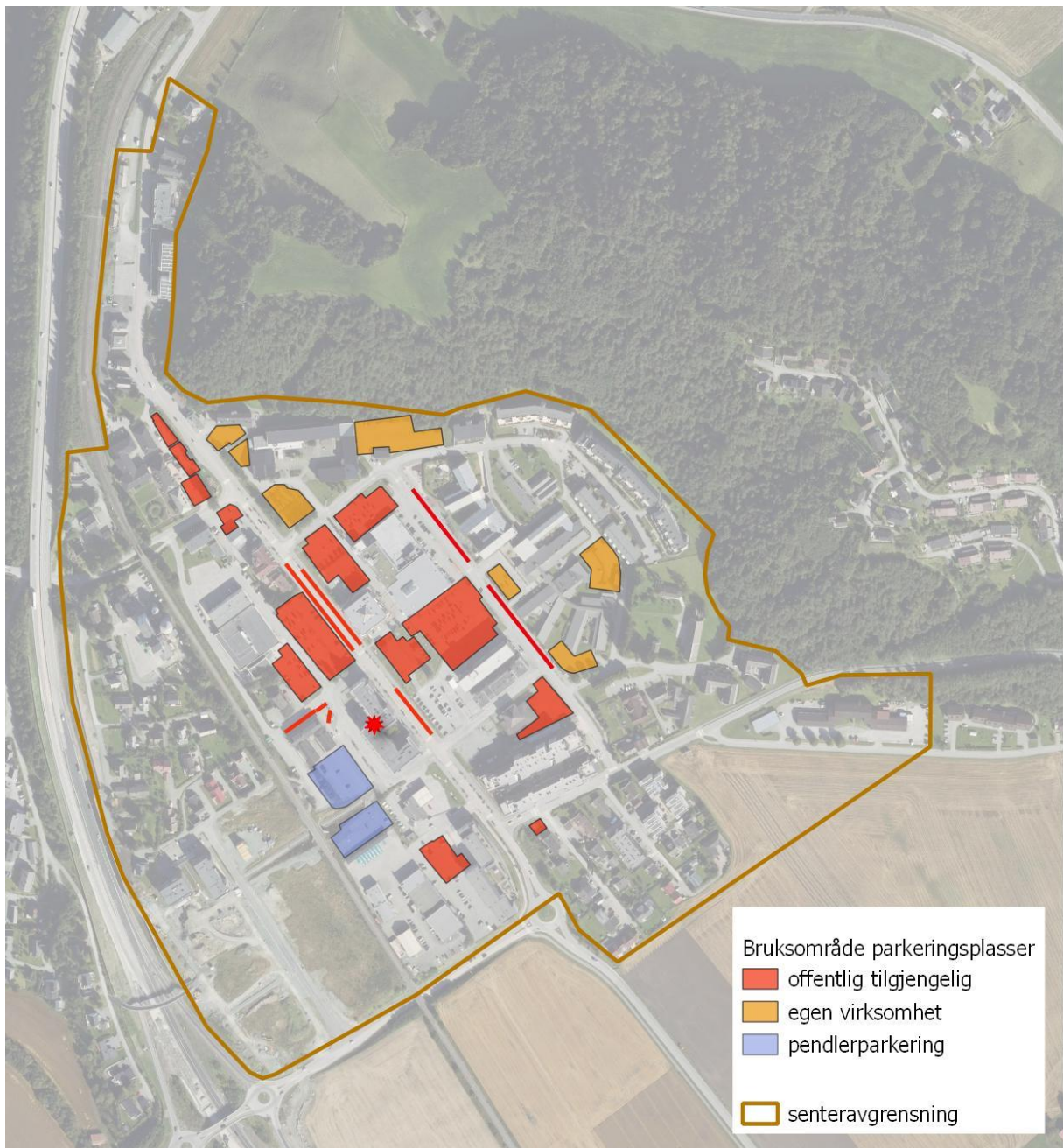
Kart: Stjørdal sentrum og Tangen



Kart: Hommelvik sentrum



Kart: Midtbyen



Kart: Melhus sentrum

Nyttig informasjon/veiledere

Parkering som virkemiddel

[Parkering – virkemidler og effekter](#), TØI-rapport 1493/2016

[Tiltak.no](#) – Tiltakskatalog for transport og miljø

Sykkelparkering

[Veileder for sykkelparkering](#) utarbeidet av Stavanger kommune - dimensjonering, lokalisering og utforming av sykkelparkeringsanlegg

Kollektivknutepunktutvikling

[Veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#) utarbeidet av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS – ansvarsfordeling, prosess, lokalisering og utforming.

HjemJobbHjem

[Miljøpakkens HjemJobbHjem-prosjekt](#)

Referanseliste

Asplan Viak. (2017). *Melhus Park and Ride – Før- og etterundersøkelse*. Sør-Trøndelag fylkeskommune/Jernbanedirektoratet (ikke publisert).

Trøndelag fylkeskommune. (2018). *Sluttrapport Park & Ride Melhus*. Trøndelag fylkeskommune (ikke publisert).

Bane NOR. (2021). *Trønderbanen – Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien*. Bane NOR eiendom.

<https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-tronderbanen.pdf>

SPR-BATP (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>

Miljøpakken. (2021). *Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen (RVU 2019)*.

<https://infogram.com/rvu-trondheimsregionen-2019-1h9j6qg7kjwpv4g?live>

Statens vegvesen/Jernbanedirektoratet/KS. (2018). *Veileder for helhetlig knutepunktutvikling*. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

<https://www.ostsam.no/wp-content/uploads/2018/02/Veileder-for-helhetlig-knutepunktutvikling-2018.pdf>

Stavanger kommune (2020). *Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering*.

<https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-syssel/sykkelparkeringsveileder/#10784>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (november 2014). *Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere*. TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/innfartsparkering-undersokelse-av-bruk-og-brukere-article32861-8.html>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (juni 2016). *Parkering - virkemidler og effekter* (TØI-rapport 1493/2016). TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/parkering-virkemidler-og-effekter-article33857-8.html>

27/22 Mobilitetslab Elgeseter - involvering av MP (Trfk)

Bakgrunn

Kontaktutvalget behandlet finansieringen av prosjektet 6 april 2022 og konkluderte som følger:

- *Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter (forskuttering av belønningsmidler).*

- *Kontaktutvalget forutsetter:*

- *at alle parter skal inn i prosjektet*
- *at bestillinger forankres i styringsgruppen*
- *undervegsløyper*

- *Presentasjon fra fylkesordfører er en del av beslutningsgrunnlaget for Kontaktutvalgets tilslutning til prosjektet*

- *Kontaktutvalget ber om en sak om hvordan Miljøpakkens involvering skjer i praksis*

Denne saken rapporterer på status for kontaktutvalgets bestilling og følger opp en oppfordring fra Miljøpakkens arbeidsutvalg 9 juni om å supplere den planlagte presentasjonen i kontaktutvalget med et beskrivende vedlegg.

Fakta

Både Miljøpakken og NTNU går inn i prosjektet med betydelige midler og har sterk interesse i at prosjektgjennomføringen blir vellykket *for begge parter*. Et nøkkelement i prosjektet er at det etableres et tett samspill mellom det utviklingsorienterte fagmiljøet på NTNU og partene i Miljøpakken. Samspillet må gi tilstrekkelig påvirkning og handlingsrom til begge parter i prosjektet og et vellykket styringssystem bør blant annet

- bidra til god økonomistyring
- sikre god forankring hos og balansert innflytelse fra begge parter
- bidra til tett faglig samspill i styringsorgan og i de enkelte delprosjekt
- sikre god dynamikk i prosjektet så prosjektets prioriteringer og innretninger kan tilpasse seg *utviklingen over tid* i kunnskapsbehov, sammensetning av tiltak og behov for nye typer tiltak, teknologiutvikling, egenskaper ved avtaleområdet med mer.

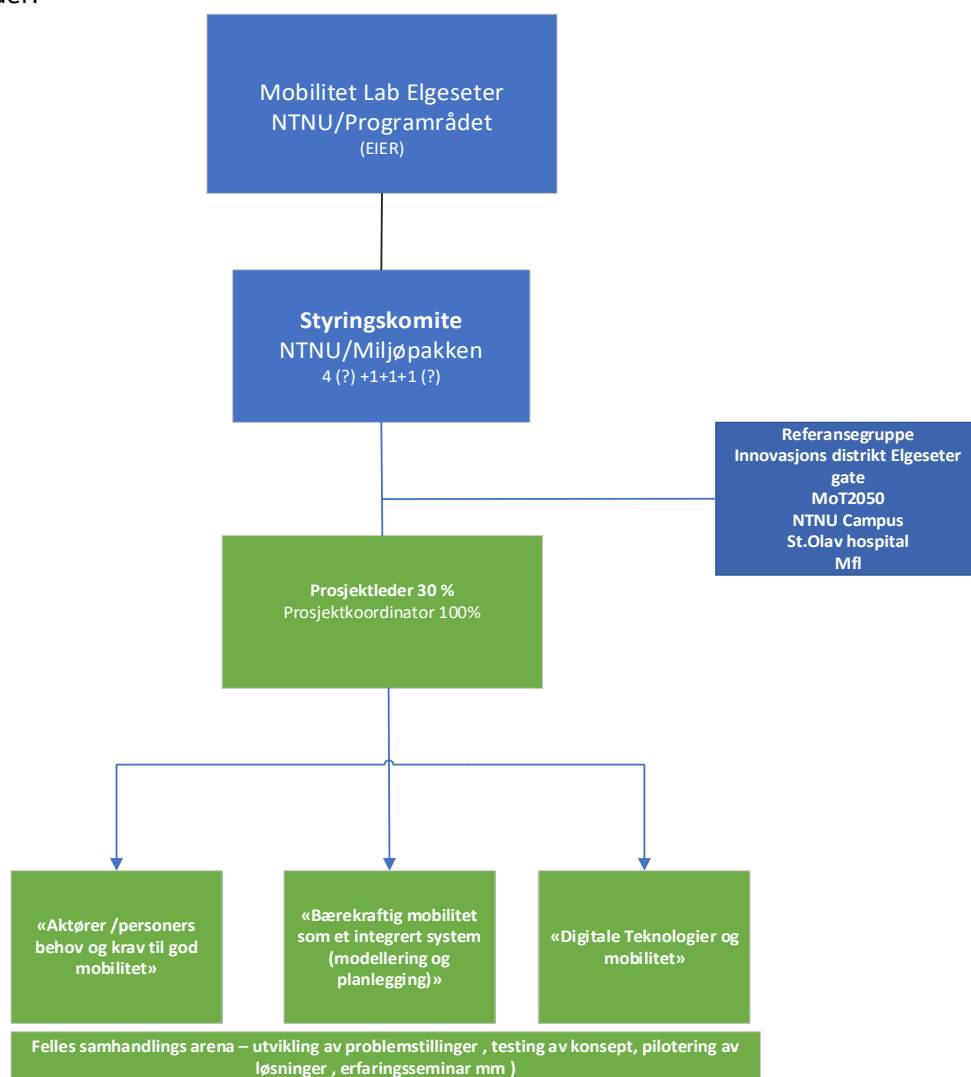
Trøndelag fylkeskommune vil være formell avtalepart med NTNU og prosjektet vil styres via Miljøpakkens etablerte organ (programråd og kontaktutvalg) og legges inn i Miljøpakkens årshjul.

Programrådet vil sammen med representanter fra NTNU utgjøre prosjekteierne. Styringen bør, som beskrevet i beslutningsgrunnlaget til KU, suppleres med en styringskomite for å sikre mer løpende styring av prosjektet. Styringskomiteen vil etableres av eierrepresentantene, befolkes med representanter fra partene i Miljøpakken og fra NTNU og rapportere til programrådet minimum to ganger i året. I tillegg vil partene i Miljøpakken inviteres inn i styringen av de enkelte prosjekt og det vil være flere felles samhandlingsarenaer for utvikling av problemstillinger, testing av konsept, pilotering av løsninger, erfaringsseminar...

NTNU har utarbeidet forslag til styringsdokument for prosjektet som vil legges fram for programrådet. I tillegg arbeides det med forslag til kontrakter mellom NTNU og Trfk. Organisering og oppstart vil foregå ut august og de første prosjektene organiseres og startes opp i august.

Et felles seminar mellom NTNU og partene - foreløpig forslag til dato er 25 august – er under planlegging. Det vil være avgjørende for god måloppnåelse at prosjektet samarbeider tett med

relevante prosjekt innenfor Miljøpakken og med utvalgte utviklingsprosjekt i Trøndelag og andre steder.



Figur 1 Styringssystem og samspill

Vedlegg:

1. Arbeidspakkebeskrivelse for Mobilitets lab Elgeseter gate

Arbeidspakke	Innhold i arbeidspakken vil typiske være	Hvem deltar
WP1 Prosjekt og forskningsledelse	Deltagelse i styremøter. Utvikling av årlige handlingsplaner. Starte opp forskningsaktivitet Kvalitetssikring av forskningene Koordinering og rapportering av fremdrift Tverrfaglig koordinering ut mot andre prosjekt	Prosjektleder og en forskningskoordinator
WP2 Formidling og spredning av resultater	Arrangere workshops, seminar og konferanser hvor ideer testes og vurderes mot deltagerbedriftens behov. Utvikling og publisering av resultater a) nettside b) populærvitenskapelig formidling c) artikler til konferanser og journaler	Hovedansvar NTNU Alle partnere deltar
WP3 Studentaktivitet (Eksperter i team, masteroppgaver, ph.d.-forskning)	Koordinere og lede studentaktivitet koblet til prosjektet. Utvikle problemstillinger som er relevant for fylke og kommune og få testet eller verifisert. Bistå med kobling av forskningsspørsmål opp mot problemområder og problemstillinger som er gir relevans for deltagerne i prosjektet. Veilede master og phd studenter som er koblet opp mot prosjektet. Prosjektet vil samarbeidet med Senter for grønt bygget miljø knyttet til master og ph.d. aktivitet. Prosjektets ph.d.-kandidater vil bli invitert og inkludert in sentretes ph.d.-program	Hovedansvar NTNU Alle partnere deltar
WP4 Aktørenes behov og krav til mobilitet	Aktørens behov krav knyttet til effektiv medvirkning i høringer, utvikling av konsept, planer og i testing av konsepter og ideer på digitale flater og på brukerinvolvering og brukeradferd knyttet til mobilitet. Det er definert 4 mulige fokusområder eller problemstillinger – hvorav 3 per nå er finansiert med egen ph.d. Fysiske roms påvirkning på valg av bærekraftig mobilitetsløsninger (Helge) Analyse av lokal vurdering av sosial bærekraftig mobiltetsløsning (Aksel) Sammensmelting av det digitale rom med det fysiske rom (Haakon) (på vent) Medvirkningsprosesser knyttet til byutvikling og valg av mobilitetsløsninger (Alenka) Forskningsmetodisk vil være adaptiv og i hovedsak kvalitativ. Live case med observasjon av mobilitet og innovasjons adferd i praksis - hvordan forholder ulike aktører seg til ulike mobilitetsideer og -løsninger, brukeropplevelser - hvordan virker ting i praksis. Taktisk urbanisme som fenomen.	Arbeidet ledes av Helge Hillnhütter /Aksel Tjora eller en fra Fylke/Kommunen NTNU stiller med forsker/veileder, master- og ph.d.-studenter inn i arbeidspakken

Arbeidspakke	Innhold i arbeidspakken vil typiske være	Hvem deltar
WP5 Digitale løsninger knyttet til mobilitet	Utvikling av digitale metoder og utvikling av digitaltvilling som kan understøtte planprosessene og være til hjelp som beslutningsstøtte verktøy for planlegging og testing av fremtidige mobilitetsløsninger. Fire temaområder bygger på hverandre: Utvikling av Basic digital tvilling (DT): Road Network/Buildings (DT som samarbeidsplattform (ink. produkter), integrere eksisterende data, reality capture, rawdata-2-DT, visualisering / XR / Gamification, utforske ulike løsninger / hva hvis scenarier) Andre versjon DT som håndterer mer sanntids basert data fra (Sensorer/IoT, Kommunikasjon/5G, dynamic DT) Kunstig intelligensen (AI) & BigData (Utvikling av metodikk og systematikk for beslutningsstøtte hvor man nyttiggjør seg av AI og som evner å forholde seg til store datamengder som oppdateres og generes i trafikk modellene og i DT grensesnittet	Arbeidet ledes av. Frank Lindseth eller en fra Fylke/Kommunen NTNU stiller med forsker /veileder, master og phd studenter inn i arbeides pakken
WP6 Bærekraftig mobilitets løsninger – folk og gods – inn/ ut og på tvers	Utvikle og teste ut nye metoder knyttet mobilitet, person og gods transport. Metoder som kan brukes i sanntid og metoder som kan anvendes for simulering av fremtidig trafikk og gods inn/ut og på tvers av området vil være temaer i denne arbeidspakken. Det er utviklet 4 problemstillinger hvor det vil bli koblet på phder. Forstå og kartlegge dagens mobilitetsutfordringer i distriktet Utvikling av komplett transportmodeller som inkludere, mikromobiltet, transport av folk og varer inn/ut og på tvers – testing av ulike løsninger på utfordring som avdekkes DT hvor nye løsninger kan simuleres opp mot live flow i området (kobling mot WP 5) .	Arbeidet ledes av. Trude Tørset/Kelly Pitera eller en fra Fylke/Kommunen NTNU stiller med forsker /veileder, master og phd studenter inn i arbeides pakken
WP7 Modell utvikling og pilotering og verifikasjon mikro konsepter for mobilitet.	Samkjøre pilotering av transportmodeller og digital tvilling med sanntids datafunksjon opp mot fylkets og kommunens fokus. Denne arbeidspakken vil ha fokus på pilotering og testing av modeller, løsninger fra WP 4 i sanntid sammen med fylket og kommunen	Oppgaven ledes av. Hongchao Fan/Frank Lindseth eller en fra Fylke/Kommunen NTNU stiller med forsker /veileder, master og phd studenter inn i arbeides pakken
WP 8	Formålet med denne arbeidspakken er å samkjøre og integrere og teste de ulike	Oppgave ledes av Hongchao Fan

Arbeidspakke	Innhold i arbeidspakken vil typiske være	Hvem deltar
Testing av digital løsning Samt verifikasjon av bærekrafts potensialet	modellene for transport og digital tvilling med sanntidsdata funksjon opp mot fylkets og kommunes fokus. «Testbed» for testing og utvikling av nye mobilitetsløsninger som løses og testes digitalt på brukere før man bygger dem fysisk. Denne arbeidspakken vil ha hovedfokus på test og verifikasjon av DT løsningene som lages i WP 5 og trafikkmodellene som lages i WP6 opp mot fylket og kommunens problemstillinger i området.	NTNU stiller med forsker /veileder, master og phd studenter inn i arbeides pakken

Det er enda ikke avklart hvem som skal lede eller delta i hver enkelt arbeidspakke. Dette gjøres i august 2022 som en del av oppstartsprosessene som vil pågå i tidsrommet juni – september 2022

2. **Delleveranser 2022-2023.** Tilsvarende logikk vil bli fulgt for perioden 2024 og 2025 og 2026.

År	Delmål	Leveranse	Når	Ansvarlig
2022	1	Samarbeidsavtale signert mellom alle parten i laben	Primo juni	PL ved NTNU
	2	Oppstartsseminar gjennomført Nettside og felles digital plattform for samhandling etablert	Primo august	PL ved NTNU
	3	Utlysning av 5 ph.d. med oppstart august 2022 Hovedveileder for de 5 første ph.d.-ene utnevnt.	Ultimo juni	PL ved NTNU + WP 3-6
	4	Studie av dagens mobilitetsutfordringer i distriktet gjennomført med kobling mot NTNUs campusprosjekt og Ocean Space Center, St Olav hospital mfl mobilitetsbehov	Juli	WP 6
	5	SOTA. Status og krav Digital tvilling for mobilitet – hva finnes og hvilke bruker krav må tilfredsstilles	Sept	WP 5
	6	Kartlegging av status og opplevelse av brukermedvirkning i planprosesser gjennomført	Sept	WP4
	7	De første 5 phdene rekruttert og startet opp	Primo august	PL ved NTNU + WP 3-6
	8	Brukerseminar 1 sammen med fylke og kommune gjennomført	Ultimo August	PL ved NTNU + WP 3-6
	9	Utlysning av 4 ph.d. med oppstart januar 2022 Hovedveileder for de neste 4 ph.d.-ene utnevnt.	Sept.	PL ved NTNU + WP 3-6
	10	Styremøte 1 gjennomført	Primo Sept	PI ved NTNU
	11	Brukerseminar 2 sammen med fylke og kommune gjennomført – erfaringsutveksling år 1	Ultimo August	PL ved NTNU + WP 3-6
2023	12	De neste 4 ph.d.-ene rekruttert og startet opp	Januar	PL ved NTNU + WP 3-6
	13	Styremøte 2 gjennomført	Februar	PL ved NTNU
	14	Konsept for basic DT klare for bruker test	?	WP 5
	15	Beta versjon av konsept/metode verktøy for trafikkmodellering		WP 6
	16	Utlysning av 2 siste ph.d. med oppstart august 2023 Hovedveileder for de 2 siste phdene utnevnt.		PL ved NTNU + WP 3-6
	17	Brukertest av medvirkningsprosesser og 2-4 varianter av Mikrokonsept for mobilitetsløsninger gjennomført		WP4
	18	Brukerseminar 3 sammen med fylke og kommune gjennomført	primo Juni	PL ved NTNU + WP 3-6

År	Delmål	Leveranse	Når	Ansvarlig
	18	2 ph.d.-er rekruttert og startet opp	Aug.	PL ved NTNU + WP 3-6
	19	Styremøte 3 gjennomført	Okt.	PL ved NTNU

Tabell 1,2 vil bli revidert og oppdatert i løpet av oppstartsprosessen som vil foregå juni -september 2022

3. Fremdriftsplan for hovedaktiviteter

Figur 2.3 viser labens hovedaktiviteter, fordelt over labens første 4 år –med intensjon om videre drift etter dette – det er ikke hensiktsmessig å vise detaljerte planer for labens utover de to første årene på dette stadiet. Dette vil bli utviklet mer detaljert fremdriftsplaner for hvert år som vil bli lagt frem for styret i prosjekt til gjennomgang og kommentar.

Aktiviteter		Q1 22	Q2 22	Q3 22	Q4 22	Q1 23	Q2 23	Q3 23	Q4 23	Jan-Juni 24	Juli-Des 24	Jan-Juni 25	Juli-Des 25	Jan-Juni 26	Juli-Des 26
1	Lab - og forskningsledelse														
1.1	Oppstartsseminar														
1.2	Utvikling av nettside og digital samhandlingsarena														
1.4	Styremøte 1-3														
2	Formidling og spredning av resultater														
2.1	Bruker seminarer														
3	Student aktivitet														
3.1	Masteroppgaver vår														
3.2	Rekruttering og oppstart 5 phd														
3.3	Rekruttering og oppstart 4 phd														
3.4	Rekruttering og oppstart 2 phd														
4	Aktørenes behov og krav til mobilitet														
4.1	Kartlegging av status og opplevelse av brukermedvirkning i planprosesser														
4.2	(tre ph.d.-prosjekt)														
4.3															
5	Digitale løsninger knyttet til mobilitet														
5.1	Status og krav Digital tvilling for mobilitet														
5.2	Tre phd prosjekt														

Aktiviteter		Q1 22	Q2 22	Q3 22	Q4 22	Q1 23	Q2 23	Q3 23	Q4 23	Jan- Juni 24	Juli- Des 24	Jan- Juni 25	Juli- Des 25	Jan- Juni 26	Juli- Des 26
5.3															
6.	Bærekraftige mobilitetsløsninger – folk og gods – inn/ ut og på tvers														
6.1	Studiet av dagens mobilitetsutfordringer i distriktet														
6.2	Tre phd prosjekt														
7	Modellutvikling og pilotering og verifikasjon mikrokonsepter for mobilitet.														
7.1	1-2 phd prosjekt														
7.2															
8	Testing av digital løsninger Samt verifikasjon av bærekrafts potensialet														
8.1															

Fremdriftsplanen vil bli revidert og oppdatert i løpet av oppstartsprosessen som vil foregå juni -september 2022

4. Økonomi og budsjett for Mobilitetslab Elgeseter gate

Den samlede kostnadsrammen for prosjektet er estimert til kr 42,5 mill, eksklusiv partens egeninnsats bidrag som fordeler seg på partene basert på deltagelse i styrer. Ledelse av labene og deltagelse i forskningsarbeide relatert til prosjektene i laben .

Partene i labene har forpliktet seg til å støtte forskningen relatert til laben :

- NTNU: 17,1 mill. NOK
- Miljøpakken 25,4 Mill. NOK

Figur 1.5 angir prosjektets årlige budsjettbehov for å kunne levere på foreslåtte aktiviteter og arbeidspakkene i prosjektet.

Hovedprosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Adm av prosjektet en professor 30 % + en koordinator 100 %		IV-IBM	550 000	1 283 333	1 283 333	1 283 334	4 400 000
NTNU	Phd 1 område 1	IV IBM	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
Miljøpakken	Phd 2	SU	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
Miljøpakken	Phd 3	AD	550 000	1 100 000	1 100 000	550 000	3 300 000
NTNU	Phd 4	IE	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
NTNU	Phd 5	IV	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 6	AD	550 000	1 100 000	1 200 000	550 000	3 400 000
Miljøpakken	Phd 7	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 8	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 9	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Miljøpakken	Phd 10	IE		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
NTNU	Phd 11	IV IBM		1 200 000	1 200 000	1 200 000	3 600 000
Dekkes av NTNU			1 650 000	5 700 000	5 700 000	4 050 000	17 100 000
Dekkes av Miljøpakken			2 200 000	8 183 333	8 483 333	6 533 334	25 400 000
Årlig finanseringsbehov			3 850 000	13 883 333	14 183 333	10 583 334	42 500 000
Dekkes av miljøpakken			4 000 000	7 133 333	7 133 333	7 133 333	25 400 000

Figur 1.5 Finansieringsmodell hovedprosjekt