

Superbuss i Trondheim

Oversikt over prosjekter i bymiljøavtalen for 2016 – 2023



Illustrasjon fra Skånetrafikken

Tilrettelegging for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk er sammen med en målrettet arealbrukspolitikk, virkemiddel for å gjøre det enklere å reise miljøvennlig og ivareta nullvekstmålet i Trondheim. Hovedsatsingen innenfor kollektivtrafikk er utviklingen av et høyverdig kollektivtilbud – superbuss. Superbussen skal gi et tilbud som i større grad inneholder bybanens kvaliteter: God komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask framføring med god framkommelighet og regularitet. Tenk bane, kjør buss.

Det tas sikte på å lansere de første signalrutene med høykvalitets vognmateriell og stor kapasitet. De skal gi god komfort, være miljøvennlige og framstå profilert. Påstigning vil foregå gjennom flere dører for å redusere reisetiden.

Det planlegges for to ruter fra Heimdalsområdet til østlige bydeler og en rute fra Byåsen til Dragvoll. Detaljerte traséer og endepunkt er ikke fastlagt og vil bli nærmere vurdert ut fra trafikkgrunnlag gjennom arbeidet med rutestruktur for neste anbudsperiode: 2018 – 2028. Det er en forutsetning at signalrutene planlegges i de traseene hvor infrastrukturen utbedres og arealbruken konsentreres. Nytt depot for superbussene bygges under bakken i østlige bydeler.

Trafikkveksten som følger av realisering av nullvekstmålet, vil sammen med høyere driftskostnader for superbuss, gi behov for vesentlig høyere driftstilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim. Sør-Trøndelag fylkeskommunen har ikke økonomisk evne til å bære dette. Det tas derfor forbehold om at tilbudsutvidelsen av signalruter i førstkommende anbudsperiode må gjenspeile den økonomiske handlefrihet og risiko som foreligger på det tidspunktet som avgjørende beslutninger tas.

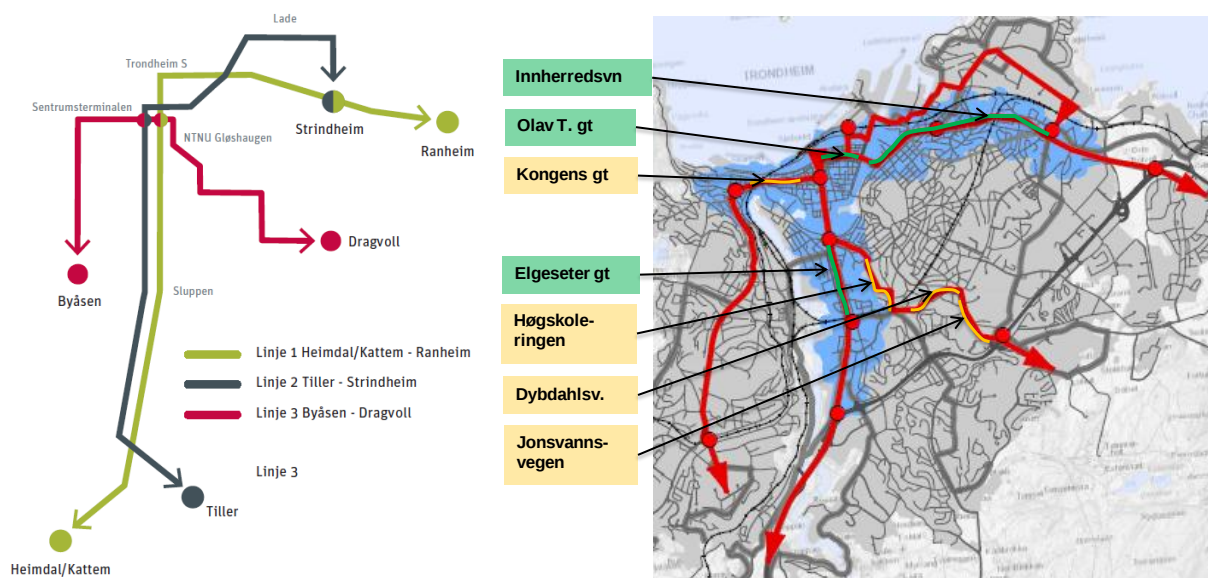
Prosjekter og tiltak

Tilrettelegging av nødvendig infrastruktur langs signalrutene er fokusområde for den første fireårige perioden med bymiljøavtaler. Hovedstrategien er å bedre framkommeligheten i de aktuelle traseene samtidig som man utbedrer infrastrukturen og fasilitetene (sykkelparkering, billettering osv) ved holdeplassene. Areal- og parkeringspolitikken skal sikre vekst i trafikkgrunnlaget langs sentrale deler av traseen og i viktige kollektivknutepunkt.

Traséene tilrettelegges med jevn kjørebane for trafikkering med lange vogner. Det etableres kollektivfelt og signalprioritering i kryss ved behov. Det bygges universelt utformede plattformer på stasjonene. Billettering skal kunne foregå på stasjonen, og det blir noe lengre mellom disse enn i dag.

Det er krav om at en lokalt finansierer 50 % av kostnadene. Dette vil med unntak av kostnaden for bussdepot ivaretas ved å benytte bompenger eller andre lokale finansieringskilder i Miljøpakken. Tiltakene er avklart i Miljøpakkens trinn 2 og forventet byggeklare i første bymiljøavtaleperiode. Tabellen og figuren viser hva som kan være mulig å gjennomføre i perioden 2016 – 23. I tillegg kommer 140 mill kr i støtte til nytt bussdepot.

Oversikten viser hvilke prosjekter som inngår i avtalen, samt en forventet tids- og kostnadsramme. Kostnad og framdrift vil bli nærmere fastlagt etter at det er gjennomført mer detaljert planlegging og kvalitetssikring, samt politisk behandling. Byggeplanen legges til grunn for kostnadsanslaget.



SUPERBUSSTILTAK									
År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sum
Superbusstiltak									
Dybdahls veg	55	35							90
Jonsvannsvegen	30	45	45	10					130
Høgskoleringen		25	45	10					80
Holdeplasser	65	65	65	25	10				230
Traséutbedringer	30	1	54	15					100
Omstigningspunkt		20	20	20	30				90
Kongens gate		75	120	55					250
Innherredsvegen		50	100		35	80	135	110	510
Olav Tryggvasons gate		50	70	60					180
Elgeseter gate			30	280	340	150			800
Totalt	180	366	549	475	415	230	135	110	2460
Finansiert	180	366	549	475	415	230	135	110	2460
Invest tilskudd	90	183	275	237	208	115	67	55	1230
MP egenandel	90	183	274	238	207	115	68	55	1230

Framdriften er basert på en gjennomgang i november 2015 som forutsatte enighet om en ny bymiljøavtale ved årsskiftet 2015/16.

Dybdahls veg

Vegen bygges om for å tåle busstrafikk og for å redusere rystelser i grunnen for tilstøtende beboere. Prosjektet omfatter også bygging av støyskjermer, fortau og sykkelfelt.

Arbeidet med elektriske anlegg, vann og avløp startet tidlig i 2015, mens hovedarbeidene med selve vegen starter i 2016. Prosjektet ferdigstilles i 2017. Kostnadene for gjenværende arbeid, inkl. holdebussar til superbuss er om lag 90 mill kr.



Jonsvannsvegen

Bygging av kollektivfelt i Jonsvannsvegen fra Kong Øysteins veg til Omkjøringsvegen. Målet er raskere og mer forutsigbar framkommelighet for kollektivtrafikken. I tillegg lages gode sykkelanlegg og sikre kryssløsninger.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for hele prosjektet og også byggeplan for den nordlige delen. Arbeidet er tredelt:

- Kollektivfelt inn mot kryss med Dybdahls veg
- Samle dagens to holdeplasser til en holdeplass med superbuss-standard, samt utbedring av kryss mot Frode Rinnans veg
- Kollektivfelt inn mot rundkjøring ved Brøsetveien

Det arbeides med avtaleinngåelse for grunnerverv. Byggearbeidene vil kunne starte i 2016 og avsluttes i 2018. Deler av arbeidet inngår i gjeldende handlingsprogram, men tiltaket omfatter hele strekningen. Totalkostnaden anslås til i størrelsesorden 130 mill kr.



Høgskoleringen

Tiltaket består av kollektivfelt og sykkelfelt med fortau i Høgskoleringen: Kollektivfelt bygges i retning ut fra sentrum og er nødvendig for å bedre fremkommeligheten på rute 5. Planleggingen er samordnet med NTNUs planlegging og det foreligger vedtatt reguleringsplan. Det er klart til å starte med byggeplan og for å inngå avtaler med berørte grunneiere.

Utbygging kan starte i 2017 og ferdigstilles i løpet av 2018. Deler av arbeidet inngår i gjeldende handlingsprogram. Totalkostnaden anslås til i størrelsesorden 80 mill kr.



Holdeplasser



Det bygges holdeplasser med spesielle krav til utforming for å tilrettelegge for lange busser, universell utforming og rask av- og påstigning. Det tas sikte på å øke innbyrdes avstand mellom holdeplassene noe (500 – 800 m) for å redusere reisetiden. Det er fordelaktig med kantstopp med direkte innkjøring i kjørebanelen der dette kan gjøres på en trafiksikker måte uten større hindringer for framkommelighet. Alternativt bygges tilstrekkelig lange busslommer.

Det bygges i størrelsesorden 80 – 90 holdeplasser langs linjene utenfor Kollektivbuen. Disse holdeplassene blir noe enklere enn i Kollektivbuen. Holdeplassene får omlag 9 meter lange lehus uten varme i plattform. Billettautomater og sanntidsinformasjon m.m. får ellers om lag samme standard (Jf. bilde). Det benyttes betong eller annet bestandig materiale i kjørebanelen på holdeplassene.

Holdeplassene bygges i perioden 2016 – 2018, og kostnadene anslås til i størrelsesorden 230 mill kr.

Traséutbedringer

Endelig trasévalg er ikke fastlagt utenfor Kollektivbuen, men det er foretatt en enkel vurdering av utbedringsbehovet langs de mest aktuelle rutene. Mange av tiltakene består i å legge til rette kollektivfelt der bussene har forsinkelser i dag. Andre tiltak er utbedring av snuplasser og rundkjøringer.

Noe av det forberedende arbeidet kan gjennomføres i 2016, og alle nødvendige utbedringer må være på plass i løpet av sommeren 2018. Totalkostnaden er anslått til om lag 100 mill kr.

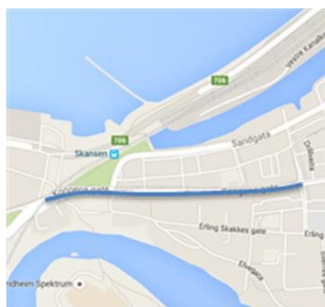
Omstigningspunkt

De viktigste kollektivknutepunktene langs signalrutene tilrettelegges for å lette omstigning til andre kollektivlinjer og transportmidler. Tiltakene er mindre tidskriske og krever flere steder utarbeidelse av ny reguleringsplan og kobling til andre parallelle planprosesser. Det er lagt opp til at tiltak gjennomføres i perioden 2017 – 2020. Det er satt av 90 mill kr til tiltak i planperioden.

Kongens gate

Det er stor slitasje på gategrunnen i Kongens gate på strekningen mellom Tordenskiolds gate og Nordre Ilevollen på grunn av kombinasjonen av trikk og mye busstrafikk. Det er behov for å bygge om hele gateløpet slik at bæreevnen og forholdene for fotgjengere forbedres.

Arbeidet kan gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplan med oppstart i 2017 og ferdigstillelse i 2019. Totalkostnaden er anslått til ca 250 mill kr.



Kart: Google



Foto: Wikipedia

Innherredsvegen

Biltrafikken i Innherredsvegen er kraftig redusert etter at Strindheimtunnelen åpnet sommeren 2014 og det arbeides med planer for å tilpasse gata til ny funksjon. Gata skal bygges om til miljøgate med trasé for superbuss mellom Bakke bru og Sirkus. Første etappe mellom Sirkus og Persaunevegen er

ferdigstilt. Det lages nå reguleringsplan for neste etappe mellom Statsingeniør Dahls gate og Saxenborg allé. I den vestlige delen av Innherredsvegen planlegges gjennomføring av et forsøksprosjekt som grunnlag for arbeidet med ny reguleringsplan.

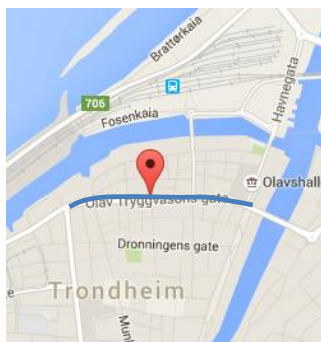
Opparbeidelsen vil foregå i flere trinn. Strekningen mellom Statsingeniør Dahls gate og Saxenborg allé forventes opparbeidet i 2017 – 18, mens sterkningen Bakke bru - Statsingeniør Dahls gate ventes ombygd i perioden 2020 – 2023. Totale kostnader for begge etappene antas å bli vel 500 mill kr.



Olav Tryggvasons gate

Olav Tryggvasons gate er vedtatt stengt for biltrafikk i samsvar med forpliktelsene i rekkefølgebestemmelsene til Nordre Avlastningsveg og avtale om belønningsmidler. Gata skal opparbeides som miljøgate med trasé for superbuss og hovedrute for sykkel. Prosjektet inneholder to delparseller: Munkegata – Søndre gate og Søndre gate – Kjøpmannsgata, hvorav planleggingen av den første har kommet lengst.

Opparbeidelsen har vært forsinket av usikkerhet knyttet til planer om en parkeringskjeller under gata. Forutsatt rask politisk avklaring, kan utbygging starte i løpet av 2017 med ferdigstilling i 2019. Kostnadene er anslått til i størrelsesorden 180 mill kr samlet for begge parsellene.



Elgeseter gate

Elgeseter gate skal bygges om som en urban gate med gode miljøkvaliteter. Superbusstrasé for kollektivtrafikk skal være en viktig del av gata. Samlokaliseringen av NTNU medfører utbygging av mange nye studie- og arbeidsplasser i området. Det er arbeidet med en rekke løsningsalternativer og det gjenstår fortsatt tre ulike prinsipp som vurderes nærmere.

Arbeidet med reguleringsplanen starter når det er avklart hvilke prinsipp som velges. Det tas sikte på bygging i 2019 med ferdigstilling i 2021. Foreliggende kostnadsanslag er i størrelsesorden 800 mill kr

for alternativ med veg i dagen og 1150 mill kr for alternativ med biltrafikken i kulvert på deler av strekningen.



Bussdepot

Det planlegges et nytt bussdepot for superbussene i østlige bydeler. Sentral plassering er avgjørende for å redusere tomkjøring, driftskostnader og unødig ressursbruk. Det er skissert en løsning for bygging av et anlegg under bakken i forbindelse med byutvikling. Ledig plass tenkes stilt til disposisjon for innfartsparkering på dagtid. Kostnadene er anslått til 280 mill kr, hvor fylkeskommunen bidrar med halvparten i egenandel.

Planene må avklares gjennom reguleringsplan og samordnes med øvrige planer for byutvikling i området. Tidsperspektivet er derfor noe usikkert, og det kan bli nødvendig med midlertidige depotløsninger ved oppstart.

