



Statens vegvesen

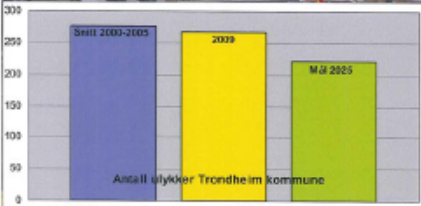
Tilleggsutredning Miljøpakke Trondheim

Trafikksikkerhet

RAPPORT



**DREPTE
VARIG
SKADDE**



Forord

Trondheim kommune har i juni 2008 vedtatt en miljøpakke for transport i Trondheim. I St.prp. nr. 85 i 2009 samtykket Stortinget i at bompengeselskapet får løyve til å sette i gang innkreving av bompenger til delvis finansiering av miljøpakken etter vilkår i proposisjonen. I denne Stortingsproposisjonen forutsettes det at det skal legges fram et trinn 2 av miljøpakken med flere tilleggsutredninger.

Oppdragsbeskrivelsen sier følgende om det som angår sykkeltransport:

Utrede styrket innsats til miljøvennlige transportformer, sikkerhets- og miljøtiltak i forhold til måloppnåelse:

Til investeringer for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, miljø- og trafikksikkerhetstiltak

Denne delutredningen er utarbeidet av Statens vegvesen Region midt med bistand fra Trondheim kommune. Utredningen har vært lagt fram og drøftet i ”Trafikksikkerhetsgruppa” i Miljøpakken.

Helge Stabursvik
Statens vegvesen Region midt
Plan- og trafikkseksjonen

Trondheim 14. oktober 2010.
(dokumentet er oppdatert i september 2011)

Innhold

1.	Situasjonsbeskrivelse	3
2.	Mål	4
2.1	Vurdering av Miljøpakkens mål om trafikksikkerhet	5
3.	Investeringsprosjekter	5
3.1	Mindre tiltak	5
3.2	Ulykkespunkt langs hovedvegnettet.....	6
3.3	Gangfeltsikring.....	6
3.4	Gatebruksplan Innherredsveien.....	6
3.5	Gatebruksplan Elgeseter gate.....	6
3.6	Fartsdemping på hovedvegnettet i Midtbyen	7
4.	Andre tiltak.....	8
4.1	ATK.....	8
4.2	Eberg trafikkgård.....	8
4.3	TS-hallen	8
4.4	Stillinger knyttet til TS-arbeid.....	9
4.5	Ulykkesregistrering på St. Olavs Hospital	9
4.6	Vinterdrift av fortau og gang/sykkelveger	9
5.	Virkninger	10
6.	Konklusjon og anbefaling	11
6.1	Fysiske tiltak	11
6.2	Ikke-fysiske tiltak	11
6.3	Oversikt investeringer/tildelinger.....	12

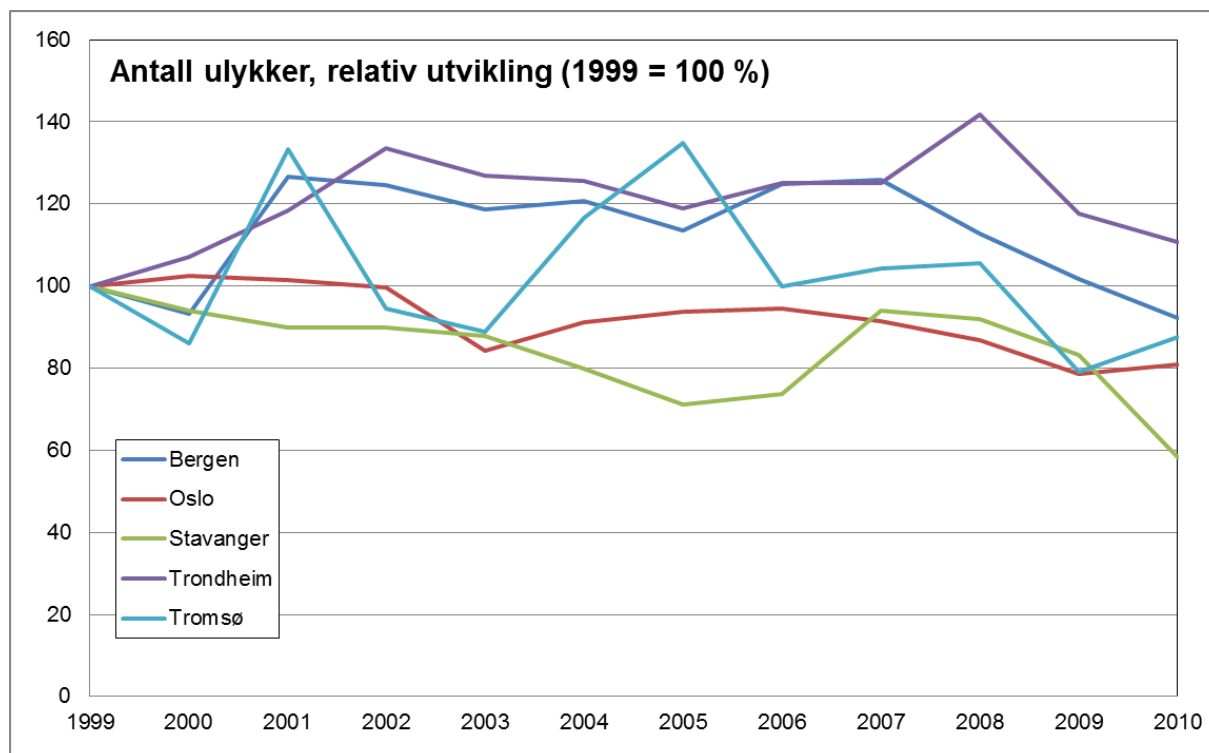
Miljøpakken – trinn 2, tilleggsutredninger

Trafikksikkerhet

1. Situasjonsbeskrivelse.

All statistikk i dette kapitlet bygger på politirapporterte trafikkulykker. – Det vil si registrerte trafikkulykker med personskade. Vi viser til vedlagte "Ulykkesanalyse Sør-Trøndelag 2000-2009". Her er det en rekke tall og figurer om ulykkesituasjonen i fylket og i Trondheim.

Trondheim har litt i overkant av 60 % av befolkningen i fylket. Samtidig har Trondheim om lag 56 % av de registrerte trafikkulykkene i Sør-Trøndelag.



Mens landet har hatt en jevn nedgang i registrerte ulykker siden slutten av 90-tallet har Sør-Trøndelag og spesielt Trondheim hatt en økning i samme periode. Samme utvikling ser en i Bergen, mens Oslo og Stavanger er byer som har hatt en utvikling mer på linje med utviklingen i hele landet.

Ulykkene i Trondheim er vesentlig forskjellig fra ulykkene i resten av fylket. Det er færre ulykker med drepte/hardt skadde i Trondheim. Mens utforkjørings- og møteulykker er dominerende i fylket utenom Trondheim skjer det flest kryss- og påkjøring bakfra -ulykker i byen. Av alle drepte/hardt skadde personer i Trondheim er 53 % fotgjengere eller syklister. Tilsvarende tall for resten av fylket er 14 %.

Som det fremgår av ulykkesanalysen er så godt som alle definerte ulykkespunkt og – strekninger i fylket lokalisert til Trondheim kommune.

2. Mål

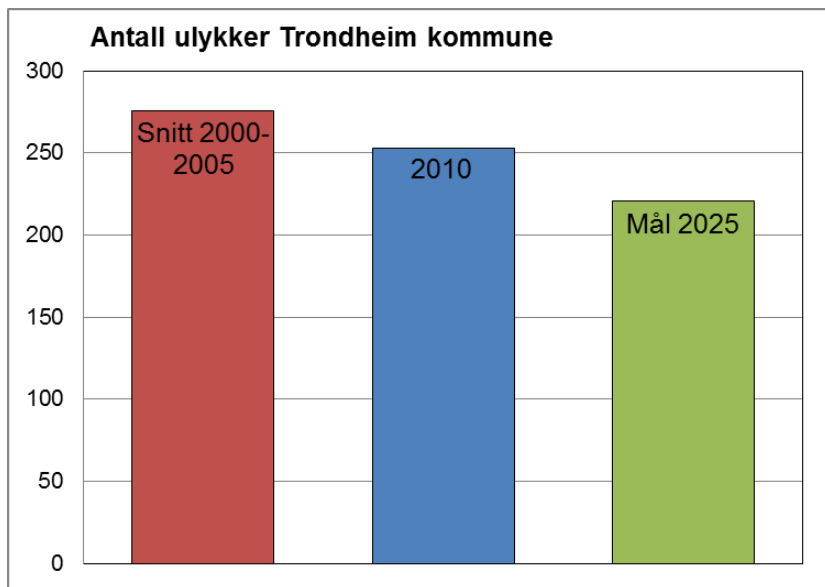
Trafikksikkerhet er omtalt i Miljøpakkens mål nr. 10:

Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.

Det står ikke spesifisert hvilket år målet gjelder for, men vi antar at målet er satt for 2025 – ved Miljøpakkens utløpstid.

I Trondheim skjedde det i perioden 2000-2005 gjennomsnittlig 276 ulykker pr. år. I 2010 er det registrert 253 ulykker. Dette er en reduksjon på 8,3 % i forhold til utgangspunktet. For å nå målet med 20 % reduksjon må vi ned på 221 ulykker.

Dersom vi også ser på antall drepte/skadde i trafikken var gjennomsnittet i perioden 2000-2005 372 drepte/skadde. I 2010 var tallet 331. Dette tilsvarer en reduksjon på 11 %.



Gjennom Nullvisjonen ønsker vi å redusere antall drepte/hardt skadde. I perioden 2000-2005 ble gjennomsnittlig 21 personer drept eller hardt skadd i Trondheim. I 2010 var tallet 19. Dette er en reduksjon på 9,5 %. Men i og med at tallene er lave gir de årlige variasjonene store utslag, og en må se flere år i sammenheng før en kan si noe mer om dette.

I NTP 2010-2019 er det formulert et mål om at "antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredjedel innen 2020". Dette er i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 spesifisert til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

I Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2008-2011 (vedtatt februar 2008) er målet å redusere antall drepte/hardt skadde med 30 % fra gjennomsnittlige tall for perioden 2002-2006 til perioden 2007-2011.

Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2010-2013 tallfester ikke noen mål om reduksjon av ulykker eller drepte/skadde. Planen er imidlertid ganske klar på at arbeidet i fylket skal fokusere på ungdommer og spesielt unge menn i aldersgruppen 16-24 år.

2.1 Vurdering av Miljøpakkens mål om trafiksikkerhet

Sett i forhold til de ovennevnte planene kan Miljøpakkens mål synes lite ambisiøse. Miljøpakkens mål er også av en annen karakter enn hva tilfellet er i de andre planene.

I Miljøpakkens mål skal antall ulykker reduseres med minst 20 %. Det sies ikke noe om hva slags typer ulykker man ønsker å redusere.

I de fleste andre sammenhenger fokuseres det på å redusere antall drepte/hardt skadde. I Miljøpakkens mål nevnes Nullvisjonen som en overordnet rettesnor.

Det kan også nevnes at det ikke trenger være sammenheng mellom Miljøpakkens mål om reduksjon av antall ulykker og målene i Nullvisjonen.

I Miljøpakken er det opprettet en trafiksikkerhetsgruppe som er satt sammen av representanter for fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen. TS-gruppa ønsker å jobbe videre med måldiskusjon og utarbeide felles mål for trafikkulykker i Trondheim. I tråd med Nullvisjonen ønsker gruppa å fokusere på antall drepte/hardt skadde personer.

3. Investeringsprosjekter

Miljøpakken inneholder en rekke større og mindre prosjekter som fremmer trafiksikkerheten.

Alle de store utbyggingsprosjektene i Miljøpakken medfører store trafiksikkerhetsgevinster – både ved at de nye prosjektene har en større grad av trafiksikkerhet innebygd i detaljløsningene, og ved at avlastet vegnett får mindre trafikk. Men en skal også være observant på at større utbygginger kan føre til økt biltrafikk på lenker i vegnettet som ikke er forberedt på dette. Disse større prosjektene vurderes ikke i dette notatet.

3.1 Mindre tiltak

TS-gruppa i Miljøpakken utarbeider lister for "mindre tiltak for økt trafiksikkerhet". De fleste av disse tiltakene er rettet mot skoleveg og boligområder. Dette er tiltak som er svært forskjellig i type og omfang. Dette kan eksempelvis være:

- Fortau, nye og utbedring av eksisterende
- Signalregulering av kryss og gangfelt
- Kanalisering i kryss
- Sikring av gangfelt gjennom siktutbedring, fartsdemping, belysning og kanalisering
- Fartsreguleringer og fartsdempende tiltak på strekninger
- Rekkverk langs veg
- Nye gangveger/snarveger

Av større prosjekter som ikke er satt opp som utbyggingsprosjekter og som er for store for posten "mindre tiltak" er følgende aktuelle:

3.2 Ulykkespunkt langs hovedvegnettet.

Posten "mindre tiltak" er best egnet for gjennomføring av tiltak som for en stor del ligger på samlevegnettet og på de mindre vegene. Som vist i ulykkesanalysen for Trondheim ligger de fleste definerte ulykkespunktene på hovedvegnettet. Antall slike ulykkespunkt ligger på i størrelsesorden 70-80. Disse ulykkespunktene ligger på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Her vil ofte større tiltak være nødvendig. Dette er også tiltak som krever større grad av planlegging. Det er ikke satt i gang planprosess på dette.

Ut fra erfaringstall antar vi en gjennomsnittlig kostnad på 2,5 mill. kr. pr. ulykkespunkt. Ut fra planleggings- og gjennomføringskapasitet kan vi også anta at vi kan utbedre om lag 3 punkt pr. år. Dette medfører et investeringsbehov på anslagsvis 112,5 mill. kr.

3.3 Gangfeltsikring.

I Trondheim er det i dag anslagsvis 3-4000 gangfelt. Mange av disse tilfredsstillende ikke kriteriene gitt i håndbok 270 "Gangfeltkriterier". Dette gjelder i forhold som for eksempel belysning, sikt, kryssingsavstand og kanalisering.

Vegdirektoratet har krevd at det tas en gjennomgang av gangfelt på riksvegnettet. Vi ønsker også at dette gjøres på fylkesveger og kommunale veger i kommunen. Det vil være naturlig å begynne med gangfelt som benyttes til/fra skoler og som ligger på de mest trafikkerte strekningene. Vi anslår en gjennomsnittskostnad pr. gangfelt på kr. 0,2 mill. kr. Vi antar at det kan utbedres mellom 10 og 15 gangfelt pr. år. Dette vil da medføre et investeringsbehov på opp mot kr. 40 mill.

3.4 Gatebruksplan Innherredsveien.

Etter åpning av Strindheimtunnelen som en del av E6 Trondheim - Stjørdal (nå Rv706) skal det gjennomføres tiltak i og langs Innherredsveien. Dette vil være tiltak som har til hovedmål å redusere trafikken samtidig som forholdene blir bedre med hensyn til støy/luftkvalitet, trafiksikkerhet, framkommelighet for buss og tilbudet for gående/syklende. Det er satt av 20 (?) mill. kr. til etterbrukstiltak over prosjektet E6 Trondheim - Stjørdal, men dersom en ønsker å oppnå målene nevnt over vil behovet være langt større.

Det er pr. i dag ikke valgt løsninger. Planarbeidet er igangsatt og forventes ferdig i løpet av 2011. Utredning om "superbuss" vil være et viktig innspill for utforming av gatebruksplanen på linje med andre utredninger der vi vil kartlegge de totale mulighetene samt konsekvensene av disse.

En kan se for seg investeringer i størrelsesorden 100-150 mill. kr. Midlene må hentes fra de ulike fagområdene i Miljøpakken. Vi vil anslå at TS-delen av Miljøpakken bør bidra med 40 mill. kr.

3.5 Gatebruksplan Elgeseter gate.

Elgeseter gate er en strekning på hovedvegnettet med store miljø og sikkerhetsproblemer. Når hovedvegnettet rundt sentrum står ferdig er det ønskelig å gjennomføre en rekke tiltak innen miljø, trafiksikkerhet, framkommelighet for buss og tilbudet for gående/syklende. Elgeseter gate er en del av byens viktigste kollektivtrase.

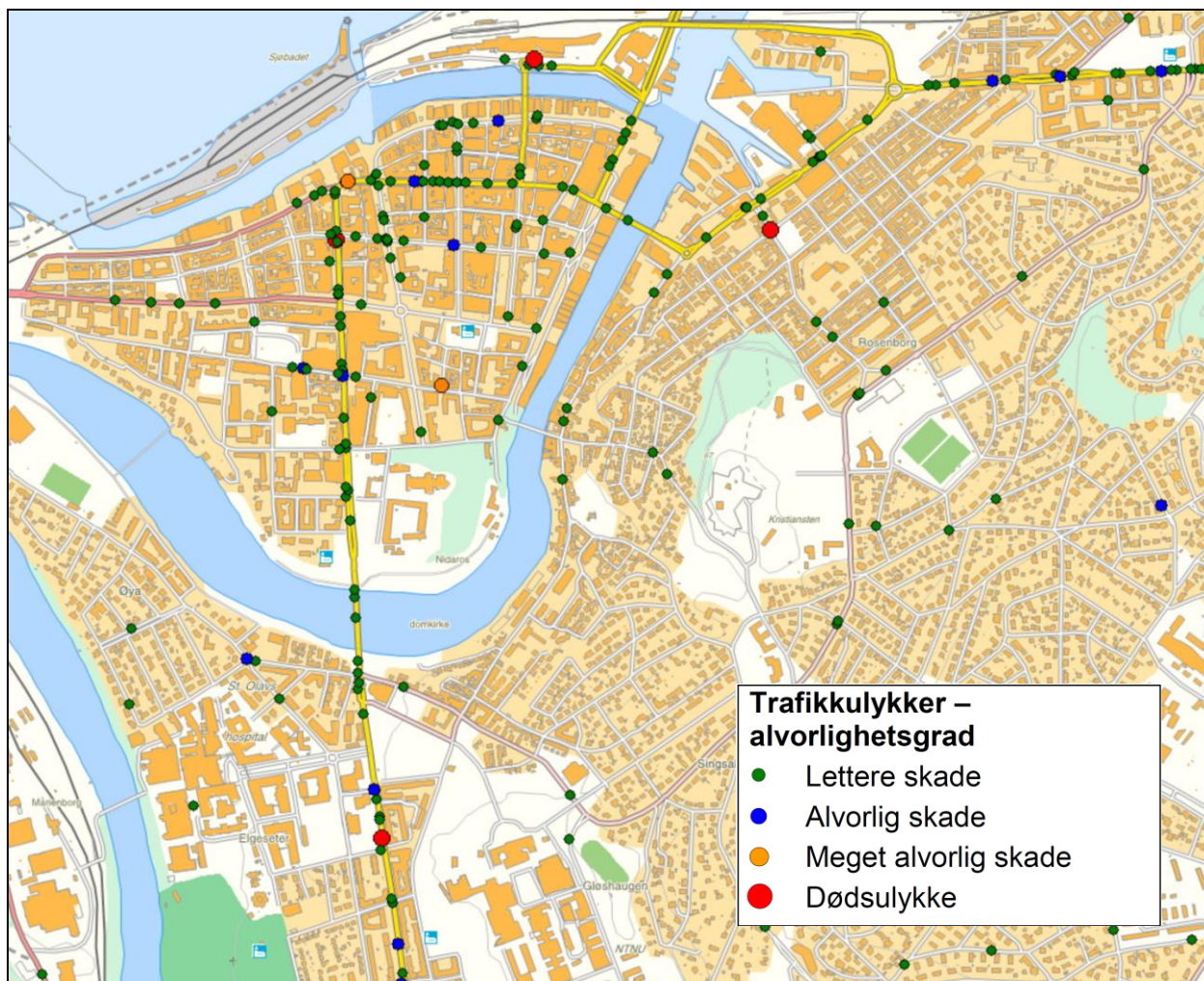
Det er pr. i dag ikke valgt løsninger. Planarbeidet er igangsatt og forventes ferdig i løpet av 2012. Utredning om "superbuss" vil være et viktig innspill for utforming av gatebruksplanen på linje med andre utredninger der vi vil kartlegge de totale mulighetene samt konsekvensene av disse.

I den opprinnelige skissen til utbyggingsplan for Miljøpakken antydes investeringene i Elgeseter gate til 250 mill. kroner fordelt over årene 2020 og 2021 med henholdsvis 100 og 150 mill. kroner. Trafikksikkerhetsaspektet er en viktig del av dette og det er naturlig at TS-delen bidrar som del av finansieringen. Vi vil anslå at TS-delen av Miljøpakken bør bidra med 40 mill. kr.

Det utredes imidlertid ulike alternativer med hensyn til samlet utbyggingsplan. Investeringene i Elgeseter gate varierer fra kr. 0 – 250 mill. kr. Kontaktutvalget i Miljøpakken vil senere ta stilling til dette.

3.6 Fartsdemping på hovedvegnettet i Midtbyen

I Midtbyen er det stor aktivitet og mye trafikk. Her er det også mange ulykker med fotgjengere og syklister innblandet. Mange av disse ulykkene er alvorlige ulykker.



Fotgjengerulykker Trondheim sentrum 2001-2010

Det er bred enighet om at redusert fart fører til færre ulykker og mindre alvorlige skader. En reduksjon av fartsnivået i Midtbyen vil føre til at færre fotgjengere og syklister blir alvorlig skadet.

Ut fra et trafiksikkerhetsmessig synspunkt bør det også innføres redusert fart på hovedvegene inn mot sentrum; Elgeseter gate og Innherredsveien. Våren 2011 ble det innført fartsgrensesone 40 km/t i Midtbyen. Tiltaket skal evalueres med før- og ettermålinger av fartsnivået. Som en del av evalueringen må det tas stilling til bruk av fysiske fartsdempende tiltak.

Det foreslås ikke satt av spesielle midler til tiltaket. Dette kan finansieres gjennom "Mindre tiltak" eller "Ulykkespunkt langs hovedvegnettet".

4. Andre tiltak

De fleste er enige om at TS-arbeid dreier seg om mer enn fysiske tiltak. Både Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylke ønsker å jobbe med holdninger og adferdsendringer. Dette er tiltak som tradisjonelt ikke har kunnet finansieres gjennom ordinære vegtildelinger.

4.1 ATK

Bruk av ATK har vist seg å være et svært effektivt TS-tiltak gjennom den fartsdempende effekten. ATK bør benyttes på andre deler av vegnettet enn det som tillates etter dagens regler. En kan se for seg at ATK benyttes i større grad også på vegnettet i Trondheim kommune. Vi foreslår at det settes av midler til etablering av 15 nye ATK-enheter i perioden. Dette vil kreve 0,5 mill. kr. pr. år (etablering og drift).

4.2 Eberg trafikkgård

Eberg trafikkgård er i dag en svært viktig del av de adferdsendrende tiltakene som statens vegvesen har ansvar for. Trafikkgårder for sykkelopplæring er også tatt inn som tiltak i nylig vedtatt Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet for 2010-2014.

Sykelgården har positiv virkning på ungdommenes generelle trafikantadferd og selvfølgelig hvordan de opptrer som syklister. Bedre trafiksikkerhet er en naturlig følge av dette.

Eberg trafikkgård drives pr. i dag av Statens vegvesen, men på sikt er det en intensjon om at slike tiltak skal drives av kommunene. Det vil derfor oppstå et behov for midler som det i dag ikke er dekning for.

Kostnadene knyttet til sykkelgården på Eberg utgjør i størrelsesorden 0,25 mill. kr. pr. år. Dette bør sees i sammenheng med tildeling av sykkelmidler, men Statens vegvesen anser også dette som et viktig TS-tiltak.

4.3 TS-hallen

I 2007 ble det åpnet en trafiksikkerhetshall på Heggstadmyra i Trondheim i regi av en stiftelse med ATL som den viktigste aktør. Statens vegvesen og FTU bidro med en del innhold og utstyr til hallen. TS-hallen hadde besøk av skoleelever, studenter og ulike grupper fra transportbransjen/næringslivet. Hallen ble lagt ned i 2009 da stiftelsen som var ansvarlig for driften ikke lenger hadde midler tilgjengelig. Statens vegvesen har fortsatt tro på at et slikt tiltak kan være nyttig i det forebyggende arbeidet. Gjenåpning av TS-hallen vil ikke kreve store midler. Vi anslår dette til å være i størrelsesorden 0,25 mill. kr. pr. år. Det er reist spørsmål om dette er en type

tiltak som skal inngå i Miljøpakken. Vi velger derfor ikke å gå videre med dette i denne omgang.

4.4 Stillinger knyttet til TS-arbeid

Når TS-midler blir tilført gjennom Miljøpakken kreves det ressurser i form av planlegging og prosjektoppfølgning. Både i Trondheim kommune og Statens vegvesen vil det være behov for å styrke kapasiteten innen disse feltene. Det er imidlertid ikke anledning til å benytte Miljøpakkemidler til finansiering av stillinger, så dette går vi ikke videre med.

4.5 Ulykkesregistrering på St. Olavs Hospital

All ulykkesstatistikk bygger i dag på politiets rapporter om vegtrafikkuhell. Det har tidligere vært gjennomført prosjekter der ulykker/skader blir registrert på legevakt og/eller sykehusets akuttmottak. På denne måten fanges det opp langt flere trafikkulykker enn det vi får gjennom politiets rapportering. Bedre kartlegging av ulykker vil kunne gi et bedre verktøy for å velge/iverksette riktige tiltak på rett sted.

Denne type registrering ble forsøkt systematisert gjennom etablering av ulykkesregistrering i Norsk pasientregister i regi av helsedirektoratet. Sykehusets registreringer av trafikkulykker har dessverre stoppet opp, delvis på grunn av ressursmangel. Kan Miljøpakkens midler benyttes til sykehusets registreringer? Dette vil hovedsakelig være lønnsmidler til registreringspersonalet. Dette må eventuelt koordineres med de ansvarlige på St. Olav og Trondheim kommune (som er ansvarlig for legevakten). Dette må også sees i sammenheng med helsedirektoratets planer for en eventuell videreføring av det oppstartede arbeidet.

Det er imidlertid ikke anledning til å benytte Miljøpakkemidler til finansiering av stillinger, så dette går vi ikke videre med. Et slikt engasjement er heller ikke avklart med helsedirektoratet og lokale helsemyndigheter. TS-gruppa vil imidlertid se på muligheten for å benytte denne type data i TS-arbeidet.

4.6 Vinterdrift av fortau og gang/sykkelveger

Det har de senere årene blitt etablert flere strekninger med nye fortau og nye gang/sykkelveger. De fleste av disse er rettet mot skoleveg og annen ferdsel i boligområder. Gjennom Miljøpakken vil det bli anledning til å øke innsatsen innenfor dette området.

Både den utbygging som har skjedd fram til nå og den planlagte utbyggingen skjer uten at det er en tilsvarende økning i tildelte midler til drift og vedlikehold. Det blir flere km fortau og gang/sykkelveger uten at tilgjengelige driftsmidler økes tilsvarende. Det totale vedlikeholdet blir dermed dårligere.

Spesielt om vinteren er det viktig at tilbudet til gående og syklende opprettholdes med en viss kvalitet. Trondheim kommune mottar jevnlig klager på manglende brøyting. Dette gjelder ofte brøyting av selve fortauet eller gang/sykkelvegen. Det er også et problem at det legges igjen snø i kryssområder. Det kan ofte ta lang tid før dette blir ryddet/kjørt bort. Dette er ikke bare et framkommelighetsproblem, men kan også være et stort sikkerhetsproblem i forhold til sikt.

Glatte fortau og gang/sykkelveger fører hvert år til flere bein- og bruddskader for fotgjengere. I tillegg er det vinterstid svært mange syklistene som velter og skader seg på glatt føre. Dette er dessverre vanskelig å tallfeste eller stedfeste fordi dette er en type ulykker som i svært liten grad blir registrert av politiet. I denne sammenhengen ville registreringene omtalt i kap 4.5 vært til stor hjelp.

Manglende vedlikehold kan i verste fall føre til at TS-forholdene blir dårligere enn de var før tilbudet ble etablert! Brøyting/rydding av skoleveger spesielt, og gang/sykkeltilbud generelt, er en særdeles viktig arbeidsoppgave.

Med bakgrunn i Miljøpakkens mål om 20 % reduksjon i antall ulykker er dette viktige tiltak da slike ulykker utgjør en meget stor del av det reelle antall ulykker.

Vi foreslår at det settes av 1,5 mill. kr. pr år til økt vinterdrift av fortau og gang/sykkelveger som er del av skolevegene i kommunen.

5. Virkninger

Det er generelt vanskelig å beregne de eksakte effektene av denne type tiltak. Dette gjelder både små og store tiltak. Mange av de tiltakene som gjennomføres er også av en slik art at de handler om trafikantenes trygghetsfølelse, uten at de er mindre viktig av den grunn. Trygghet er også trafikksikkerhet. Andre tiltak er igjen ganske konkrete og vil medføre reduserte ulykkestall og/eller reduserte konsekvenser.

I tabellen under er det forsøkt å sette opp en vurdering av nytten for de enkelte tiltakene. Det er benyttet en vurdering med angivelse av pluss og minus, der 5 pluss angir svært stor positiv virkning på målet og 1 pluss angir en svak positiv påvirkning. Det kan også tenkes at tiltak som gir negativ effekt.

Tiltakene vurderes opp mot det ene konkrete målet i Miljøpakken som angår trafikksikkerhet: 20 % nedgang i trafikkulykker samt i forhold til null-visjonen.

Tiltak	Antall ulykker	Nullvisjonen
Mindre TS-tiltak	+++++	+++
Utbedring ulykkespunkt	+++++	+++
Gangfeltsikring	+++	++++
Gatebruksplan Innherredsveien	++++	++++
Gatebruksplan Elgeseter gt	++++	++++
Nye ATK-punkt i Trondheim	++++	++++
Eberg trafikkgård	++	++
Økt vinterdrift fortau, skoleveg	++++	+++

6. Konklusjon og anbefaling

Det vil alltid være behov for å planlegge og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Med tildelinger på nivå med det som er signalisert gjennom første del av Miljøpakken er det tilstrekkelig midler til å ta seg av de mindre tiltak langs samlevegnett og adkomstvegnettet – også i tiden framover.

Ønsker en derimot å redusere antall ulykker og skadegrad ytterligere er det nødvendig med tilføring av større ressurser.

6.1 Fysiske tiltak

For å kunne planlegge og gjennomføre mindre TS-tiltak settes det av 15 mill. kr. pr år.

For å gjøre noe med de reelle ulykkespunktene og –strekningene langs hovedvegnettet er det nødvendig med større fysiske tiltak. Dette vil kreve både planleggings- og anleggskostnader. Vi har tidligere anslått dette behovet til størrelsesorden 112,5 mill. kr.

Det foretas en gjennomgang av sikkerheten i gangfelt i kommunen. Det settes av 40 mill. kr. til dette.

Vi vil også anbefale at det settes av midler til gjennomføring av gatebruksplaner for Innherredsveien og for Elgeseter gate. Vi foreslår 40 mill. kr. til hvert prosjekt. TS er en viktig del av disse prosjektene, men må sees i sammenheng med behov og finansiering av sykkel- og kollektivtiltak.

6.2 Ikke-fysiske tiltak

Det etableres i alt 15 nye ATK-punkt i Trondheim kommune. Totale kostnader for dette utgjør 7,5 mill. kr.

Vi vil også anbefale at det brukes midler fra Miljøpakken som tilskudd til Eberg trafikkgård og TS-hallen. Det anslås at dette medfører en samlet kostnad på 7,5 mill. kr. i perioden.

For å få full effekt av investeringer i nye fortau og gang/sykkeltilbud på skoleveg tilføres driftsbudsjettet 22,5 mill. kr. i perioden.

Uavhengig av framtidige tildelinger ønsker TS-gruppa å diskutere målet som er satt for TS i Miljøpakken. Gruppa ønsker også å jobbe videre med muligheten for å benytte sykehusdata i TS-arbeidet.

6.3 Oversikt investeringer/tildelinger

Kostnader for tiltak skissert i kap. 3 og 4.

Tiltak	Grunnlag	Kostnad
Mindre ts-tiltak	15 mill pr. år	225
Utbedring ulykkespunkt	Totalt 45 punkt a 2.5 mill	113
Gangfeltsikring	200 gangfelt a 0,2 mill	40
Gatebruksplan Innherredsveien	40 mill (Bidrag)	40
Gatebruksplan Elgeseter gt	40 mill (Bidrag)	40
Nye ATK-punkt i Trondheim	15 stk a 0.5 mill.	7
Eberg sykkelgård	0.25 mill pr. år	4
Økt vinterdrift fortau, skoleveg	1,5 mill kr pr. år	22
Sum		491

Kostnader i forhold til ulike rammer

Tiltak	Innen rammen	Økt ramme 100 mill	Red ramme 100 mill
Mindre ts-tiltak	169	234	154
Utbedring ulykkespunkt	112	113	75
Gangfeltsikring	35	40	25
Gatebruksplan Innherredsveien	30	40	10
Gatebruksplan Elgeseter gt	30	40	10
Nye ATK-punkt i Trondheim	5	7	5
Eberg sykkelgård	4	4	4
Økt vinterdrift fortau, skoleveg	15	22	17
Sum	400	500	300

Kommentar om fordeling av midler.

I Miljøpakken er det sagt at halvparten av TS-midlene skal gå til tiltak på skoleveg og den andre halvparten til tiltak på andre veger.

I mange tilfeller er det vanskelig å skille mellom hva som er skolevegstiltak og hva som ikke gjelder skoleveg. Et skolevegstiltak vil også føre til forbedringer for andre grupper og brukere enn det som gjelder skolebarn. Likedan vil ofte et tiltak rettet mot "Andre veger" kunne ha positive virkninger for skoleveg eller andre steder der barn ferdes.

I tabellen under har vi markert hvilke vegtyper de enkelte tiltakene har virkning for. Det er i denne omgang ikke gjort noe forsøk på å konkretisere fordelingen av midler mellom "vegtypene".

Type veg i de ulike postene

Tiltak	Innen rammen	Skoleveg	Andre veger
Mindre ts-tiltak	169	++	+
Utbedring ulykkespunkt	112	+	++
Gangfeltsikring	35	++	+
Gatebruksplan Innherredsveien	30		++
Gatebruksplan Elgeseter gt	30		++
Nye ATK-punkt i Trondheim	5		++
Eberg sykkelgård	4	++	
Økt vinterdrift fortau, skoleveg	15	++	
Sum	400		

- ++ Gjelder hovedsakelig denne vegtypen
- + Gjelder til en viss grad denne vegtypen

Posten "Mindre ts-tiltak" er en blanding av skolevegstiltak og andre tiltak. En stor del av denne posten vil bli direkte rettet mot skoleveg – og oppfølging av den kommende trafikksikkerhetsplanen inkludert den nye skolevegsrapporten.

Utbedring av ulykkespunkt vil for en stor del være på Andre veger, men disse vil også ha positive virkninger for skoleveg eller andre steder der barn ferdes.

Nye ATK-punkt og de to gatebruksplanene som er nevnt vil i liten grad være rettet mot skoleveg.

Virksomheten på Eberg er direkte rettet mot 5.-klassinger.

Økt vinterdrift på fortau og gang/sykkelveger ønskes styrt mot det som er skoleveger i kommunen.