

Vedlegg 42-17:

Superbuss i Trondheim - revidert juni 2017

Status og oversikt over prosjekter i bymiljøavtalen for 2016–2023

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.



De tre vedtatte superbusslinjene er:

1. Kattem/Heimdal - Ranheim
2. Kattem/Saupstad - Lade/Strindheim
3. Rydningen - Lohove

Superbusslinjene skal inneholde et høykvalitets vognmateriell med stor kapasitet. De skal gi god komfort, være miljøvennlige og fremstå tydelig og profilert.

For å synliggjøre statens tilskudsbehov vil denne revideringen synliggjøre aktiviteten for 2016 og 2017. Den 26. april 2017 behandlet både Bystyret og Fylkestinget stasjonsstrukturen og budsjettrammene for de tre superbusslinjene som skal etableres frem til august 2019 (se fig. 1).

Figur 1.



Det er en forutsetning at superbussrutene planlegges i de traseene hvor infrastrukturen utbedres og arealbruken konsentreres. Nytt depot for superbussene bygges under bakken i østlige bydeler.

Prosjekter og tiltak

Det er i superbussprosjektet jobbet frem ulike kvalitetsnivå for utbyggingen av de tre superbusslinjene innenfor områdene stasjoner, knute- og omstigningspunkt og trase- og strekningstiltak. I den politiske behandlingen ble det videre fastsatt at superbussprosjektet skulle gjennomføre nødvendig planlegging med utgangspunkt i et kvalitetsnivå med en total kostnadsramme på 660 mill kr innenfor bygging av knutepunkt- og omstigningspunkt, samt stasjoner utenfor kollektivbuen. Stasjoner innenfor kollektivbuen vil håndteres i gateprosjektene.

I de politiske vedtakene som foreligger i dag er det gitt rammer for 42 mill kr til å etablere midlertidige stasjoner. Det er avsatt 156 mill kr til etablering av permanente stasjoner og 71 mill kr for bygging av seks knute- og omstigningspunkt (Skovgård, Moholt/vegamot, Hallset, RANheim, Tonstad og Tiller).

Trasé- og strekningstiltakene skal tilrettelegge for en jevn kjørebane for trafikkerings med lange vogner. Det etableres videre kollektivfelt og signalprioritering i kryss ved behov. Det bygges universelt utformede plattformer på stasjonene. Billettering skal foregå før ombordstigning på bussen.

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. Egenandelen for bussdepot finansieres av STFK utenfor 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.

Tabellen under viser et revidert oppsett på forbruk og forventet aktivitet i superbussarbeidet og synliggjør forbruket for 2016 og prognosen for 2017. I perioden budsjetteres den forventet aktivitet og progresjon i de ulike tiltakene slik de vurderes i dag.

En del prosjekt er allerede igangsatt, og flere ventes i hovedsak ferdigstilt innen utgangen av 2019. Det gjelder enkeltprosjekt som ombygging av Dybdahls veg, Jonsvannsvegen, Høgskoleringen, samt brorparten av trasé og holdeplasstiltakene utenfor Kollektivbuen. Endelig ferdigstilling av omstigningspunktene og ombyggingen av gatene innenfor Kollektivbuen for Superbuss vil ta noe lengre tid.

Tabellen under skal gi en oversikt og grunnlag for utbetaling av det statlige tilskuddet som ligger til grunn i inngåtte bymiljøavtale. Det skal videre gjennomføres en ekstern KS 2 for superbussprosjekter som har en kostnad over 750 mill kr. For de øvrige superbussprosjektene legges byggeplanen til grunn for beregningen av det statlige tilskuddet, der dette er nødvendig for å kunne opprettholde nødvendig fremdrift. Det skal gjennomføres KS2 i de prosjekter hvor dette ikke representerer en vesentlig senere fremdrift.

En del prosjekt er allerede igangsatt, og flere ventes i hovedsak ferdigstilt innen utgangen i 2019. Dette gjelder enkeltprosjekt som ombygging av Dybdahls veg, Jonsvannsvegen, Høgskoleringen, samt størstedelen av trase og holdeplasstiltakene innenfor kollektivbuen. Endelig ferdigstilling av omstigningspunktene og ombyggingen av gate innenfor kollektivbuen for superbuss vil ta noe lengre tid.

Dette dokumentet vil derfor synliggjøre en helhetlig

Superbusstiltak	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sum sbus	Sum Total
Dybdahls veg	32	44	5						81	137
Jonsvannsvegen									må avklares	130
Høgskoleringen		35	75	5					63	115
Superbuss - Stasjoner		98	204	89					391	391
Superbuss - Trase og strekningstiltak			76						76	76
Superbuss - Knute- og omstigningspunkt			101	92					193	193
Kongens gt		20	80	120	30					250
Innherredsvegen		10	30	60	150	200	60			510
Elgeseter gt		10	40	150	350	200	50			800
Olav Tryggvasons gt		5	20	50	85	20				180
TOTALT										
Finansiert										
Investeringstilskudd fra staten										
Egenandel Miljøpakken										

For de prosjektene som er markert **grønn** foreligger det en byggeplan og det er med grunnlag i prosjektsommene for superbuss det søkes staten om tilskudd. De prosjektene som er markert med **blått** vil bli underlagt en KS 2 prosess. De umarkerte prosjektene er de prosjekter som ikke skal under KS 2 og som ikke har ferdig byggeplan på nåværende tidspunkt.

Omtale av prosjekt uten KS 2

Dybdahls veg

Vegen bygges for å bedre fremkommelighet for buss og for å legge forholdene til rette for gående og syklende.

Alt av infrastruktur i grunnen har blitt fornyet - det er lagt nye vann- og avløpsledninger, avløpssystemet er separert og alle kablene i vegen er skiftet ut og lagt i kanaler (OPI-kanaler). Kostnadene i forbindelse med dette finansieres på egne budsjett og blir ikke belastet superbussprosjektet og miljøpakken.

I tillegg har det blitt utført støyisolering, først med bygging av murer og støyskjermer langs Dybdahls veg, deretter fasadeisolering og lokal støyskjerming for de eiendommene der støykravene ikke blir innfridd. Denne investeringen finansieres ikke av superbussprosjektet.

Langs hele traseen, totalt ca 650 m, er det bygget sykkelfelt (rødasfalt) og fortau. Hele anlegget (asfaltering, oppmerking og bygging av opphøyde fotgjengeroverganger skal utføres av vegvesenet) skal være ferdig innen 1. juli 2017.



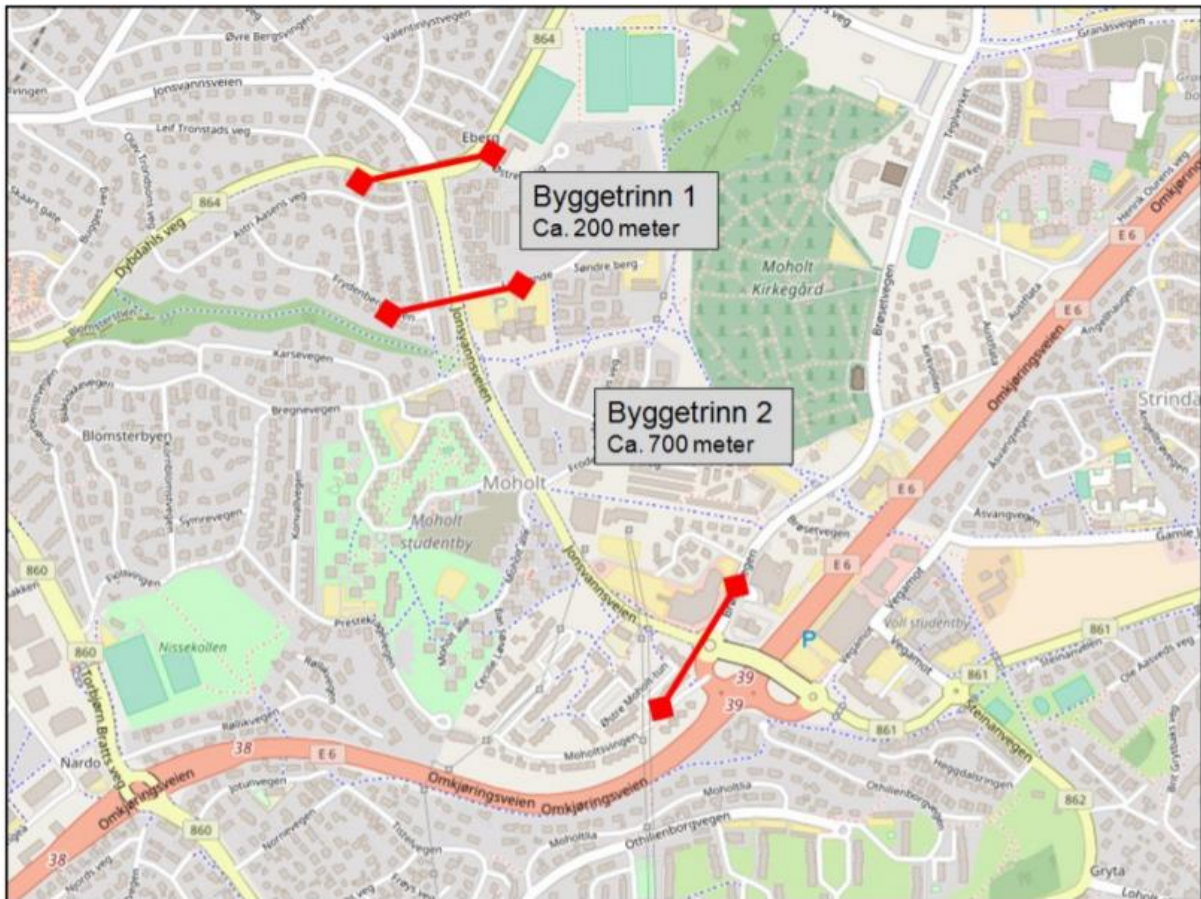
Ny Dybdahls veg



Gammel Dybdahls veg

Jonsvannsvegen

Jonsvannsveien fra Dybdahls veg til Brøsetvegen er en tofelts veg med trafikkmengde (ÅDT) på rundt 10 000. I morgen- og middagsrush bygger det seg opp køer her, spesielt inn mot krysset i nord ved Dybdahls veg og inn mot rundkjøringen ved Brøsetvegen. Fra sommeren 2019 vil strekningen inngå som en del av traséen til superbusslinje S3. Strekningen er delt inn i to byggetrinn: trinn 1 fra Dybdahls veg til Lidarende og trinn 2 fra Lidarende til Brøsetvegen.



Figur 1: Oversikt over Jonsvannsveien og de to byggetrinnene.

Status for byggetrinn 1

I 2015 startet Miljøpakken opp byggeplanlegging i Jonsvannsveien. Det var da kun finansiering til å starte opp utbygging av deler av strekningen. Strekningen fra Lidarende til Dybdahls veg ble prioritert, siden det var her tidligere utredninger viste størst forsinkelser for bussen. På denne strekningen vil bussen få et eget felt i nordgående retning helt frem til signalanlegget, hvor det blir eget kollektivsignal for bussen. Siden superbussene skal svinge til venstre i krysset, og største del av biltrafikken skal til høyre eller rett frem, er kollektivfeltet planlagt i venstre felt. I tillegg til kollektivfeltet inneholder byggetrinn 1 ny sykkelveg med fortau på østsiden, ny støyskjerm og superbussstasjonen Østre Berg fra sentrum. Denne stasjonen plasseres like etter krysset der veien utvides til to felt i sørgående retning. Skilting av kollektivfelt i sørgående retning starter imidlertid ikke før etter Lidarende (byggetrinn 2). Strekningen har byggestart mai 2017 og vil ha en total kostnad på omtrent 20 millioner kroner.

Status for byggetrinn 2

Byggetrinn 2 går fra Lidarende til rundkjøring ved Brøsetvegen. Strekningen er på ca. 700 meter. Tiltaket består av blant annet kollektivfelt i begge retninger, sykkelveg med fortau på østsiden og nytt signalregulert kryss ved Frode Rinnans veg. Dette signalanlegget planlegges ut fra at det skal få Trondheims første sykkelsignal, beskrevet nærmere senere i saken. Som en oppfølging av formannskaps sak 143/16 En gjennomgang av investeringsprosessen i Trondheim kommune, 31.5.2016, er byggetrinn 2 planlagt gjennomført med anskaffelsesmetoden Best Value Procurement (BVP). Metoden legger vekt på å utnytte leverandørens kompetanse for å oppnå mer innovasjon, færre overskridelser og raskere gjennomføring. For å sikre at prosjektet blir ferdigstilt til oppstart av superbussene sommeren 2019 ble oppdraget utlyst 20.4.2017. Det er i utlysningen opplyst at

justeringer eller suppleringer kan komme frem til 10.5.2017.

Høgskoleringen

Formålet er å skape bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for kollektivtrafikken og syklister over Gløshaugen. I tillegg vil den offentlige og private infrastrukturen i bakken (rør og kabler) få en betydelig oppgradering.

Planområdet ligger like øst for universitetsområdet NTNU Gløshaugen og omfatter i hovedsak de kommunale vegene Høgskoleringen, Richard Birkelands veg og deler av Strindvegen.

Langs hele strekningen på 900 m skal det etableres sammenhengende sykkelveg med fortau.

Det etableres et eget kollektivfelt i Richard Birkelands og i Strindvegen på 400 m i retning fra byen mot rundkjøringen Dybdalsveg/Torbjørn Bratts veg.



Stasjoner

Det er godkjent byggeplanlegging og bygging av stasjoner for 156 mill. Det er igangsatt byggeplanlegging på de stasjonene der forprosjekt er gjennomført. Disse tiltakene vil fortløpende være klare etter gjennomført forprosjektering og byggeplanlegging vil starte opp umiddelbart.

Et fåtall av stasjonene vil bli igangsatt sommeren 2017 i egenregi og gjennom bruk av eksisterende rammeavtaler. Øvrige tiltak vil bli byggeplanlagt og noen vil bli bygget høsten 2017. Resten av stasjonene vil klargjøres for bygging i 2017 - mens bygging vil foretas i 2018.

Traséutbedringer

Det er ikke godkjent strekningstiltak for byggeplanlegging i 2017. Enkelte strekninger skal opp til fornyet politisk behandling høsten 2017. De øvrige strekningstiltakene vil fremmes som en felles sak høsten 2017. Byggeplanlegging av disse vil kunne starte opp høsten/vinteren 2017/18 når valgt løsning er besluttet. Disse vil kunne ha byggstart i løpet av 2018, avhengig av reguleringsbehovet. Enkelte av tiltakene vil - om mest omfattende løsninger velges - ikke stå ferdig til august 2019. For enkelte strekninger vil det være nødvendig å finne midlertidig tiltak under byggeperioden.

Omstigningspunkt

Det er godkjent 5 omstigning-/knutepunkt for oppstart byggeplanlegging i 2017. Disse er mere omfattende enn stasjonene og har et mer omfattende prosjekterings og reguleringsbehov.

De godkjente knute- og omstigningspunktene vil bli bygget i 2018. De øvrige tiltakene som skal opp til fornyet behandling vil måtte byggeplanlegges samtidig med reguleringsarbeidet og ha oppstart bygging så snart reguleringsplan er godkjent i 2018/19.

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 forbedres, noe som vil gi nødvendig kjørekraft for de kollektivreisende på buss og trikk.

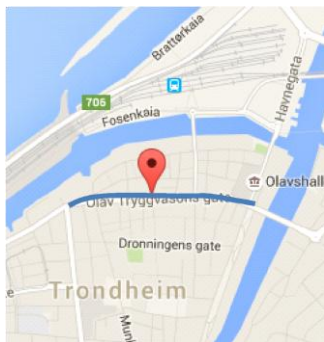
Arbeidet kan gjennomføres innenfor eksisterende gategrunn. Det er ikke vurdert som nødvendig å utarbeide reguleringsplan for strekningen. Oppstart byggeplanlegging kan skje høst 2017 med påfølgende utbygging i 2018/2019. Totalkostnaden er ut i fra et forenklet overslag (løpemetervis på en kr/m² fra vegg til vegg) anslått til ca. 250 mill. kr. Ombyggingen av kryssene er ikke med og må vurderes særskilt i det videre arbeidet med tilstøtende sykkelløsninger i Sandgata og superbusholdeplasser ved Skansen.

FASE 2 - Prosjekter til Kvalitetssikring (KS 2)

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.

Opparbeidelsen har vært forsinket av usikkerhet knyttet til planer om en parkeringskjeller under gata, som nå ikke vurderes som aktuelt. Opparbeidelsen må sees i sammenheng med de øvrige gateprosjektene som det skal gjennomføres KS2 for. Kostnadene er anslått til i størrelsesorden 180 mill kr samlet for begge parsellene ut i fra et forenklet overslag (løpemetervis på en kr/m² fra vegg til vegg).



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 2022. Foreliggende kostnadsvurdering er i størrelsesorden 800 mill kr.



Innherredsvegen

Biltrafikken i Innherredsvegen er kraftig redusert etter at Strindheimtunnelen åpnet sommeren 2014. 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 er etablert superbussholdeplasser ved Dalen hageby. Reguleringsplan for etappen mellom Statsingeniør Dahls gate og Saxenborg allé er utarbeidet, og behandles nå av Trondheim kommune. I den vestlige delen av Innherredsvegen startes det opp et forsøksprosjekt i juni 2017, med seks måneders varighet, som grunnlag for arbeidet med ny reguleringsplan.

Opparbeidelsen vil foregå i flere trinn, og må sees i sammenheng med de øvrige gateprosjektene som det skal gjennomføres KS2 for. Totale kostnader for Innherredsveien antas å bli vel 500 mill kr.



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.