

Utkast 10.12.14

Miljøpakke for transport i Trondheim: Handlingsprogram 2015-18 (23)

Innhold

1. Forutsetninger for handlingsprogrammet	2
2. Evaluering; går utviklingen i riktig retning?	2
3. Finansielle rammer for Miljøpakken 2015 – 18 (24)	4
4. Hovedavveininger og forslag til fordeling på temaområder	5
5. Hovedveger	8
6. Lokale veger og gatebrukstiltak	13
7. Kollektivtransport	19
8. Trafikksikkerhet	29
9. Sykkel	33
10. Tiltak mot støy	48
11. Gåtiltak	56
12. Øvrige innsatsområder	62



1. Forutsetninger for handlingsprogrammet

Her fremmes forslag til et fireårig handlingsprogram for tiltak innenfor Miljøpakken for perioden 2015-18. Forslaget viser også finansieringsrammer for perioden videre til 2024. Følgende vedtak og føringer ligger til grunn for forslaget:

- Miljøpakke for transport i Trondheim ble vedtatt lokalpolitisk i april 2008 og i Stortinget juni 2009.
- Trinn 2 i Miljøpakken ble vedtatt i bystyre og fylkesting i april 2012 og i Stortinget i juni 2013.
- Belønningsavtale for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2013-16 fikk tilslutning i Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune i august 2013. Avtalen innebærer et tilskudd til Trondheimsområdet på til sammen 620 mill. kr i avtaleperioden. Forutsetningen fra Samferdselsdepartementets side er at all trafikkvekst i perioden skal skje ved økt bruk av miljøvennlige transportformer (gåing, sykling, kollektivtransport).
- Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014-17 (NTP 2014-23) ble fastsatt av vegdirektoratet februar 2014. Konkret oppfølging skjer gjennom årlige statsbudsjett.
- Miljøpakkens første fireårige handlingsprogram 2014-17 ble vedtatt i bystyret og i fylkestinget februar 2014.

Miljøpakkens handlingsprogram forutsettes revidert årlig. Dette forslaget er behandlet i Miljøpakkens styringsorganer, og vil etter en høringsprosess vinteren 2014-15 behandles parallelt i Trondheim bystyre og fylkestinget i Sør-Trøndelag februar 2015.

Planlegging og gjennomføring skjer i nært samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Disse tre etatene pluss Jernbaneverket er representert i Kontaktutvalget som styrer innsatsen og koordinerer politisk behandling. Kontaktutvalget består fra 2015 av assisterende vegdirektør, ordfører i Trondheim, fylkesordfører i Sør-Trøndelag og strategidirektør i Jernbaneverket. Fylkesmannen er representert som observatør. Den daglige samordningen skjer i et sekretariat, samt i administrative koordineringsgrupper. I tillegg er det etablert samarbeidsgrupper innenfor temaene kollektivtransport, sykkel, trafiksikkerhet, støytiltak, gåtiltak og informasjon (se også www.miljopakken.no)

2. Evaluering – går utviklingen i riktig retning?

I vedtak om Miljøpakken 2008 ble det lagt opp til jevnlig evalueringer for å vurdere om man går i ønsket retning i tilstrekkelig tempo. Den første omfattende evalueringen ble gjort for perioden til og med 2012 og den neste høsten 2014. Tabellen under oppsummerer hovedpunktene. Det vises også til en mer omfattende evalueringsrapport på miljøpakkens hjemmesider.

Tabell 1: Kortversjon av evalueringen av Miljøpakkemålene

Målene	Utvikling	
	Fram til 2012	2013 - 14
1. CO2-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.	Sannsynligvis riktig retning, men statistikk mangler fra 2011	
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.	Riktig retning (noe usikker statistikk)	Riktig retning (noe usikker statistikk)
3. Trondheim skal gjennom å investere inntil 800 millioner kroner ha på plass et helhetlig gang- og sykkelvegnett som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018. (1 trinn 2 er investeringsrammen fastsatt til 1,5 mrd. inkl mva.)	Riktig utvikling	Riktig utvikling
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.	Riktig utvikling	Omtrent stabilt 2013-14
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.	Riktig utvikling for NO ₂ , varierende når det gjelder svevestøv.	Riktig utvikling. Alle forskriftskrav innfridd i 2013.
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007.	Omfattende kartlegging i 2012. Revidert kartlegging 2017 må foretas før man har ny status.	
7. Byutvikling med vekt på fortetting. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen".	Riktig utvikling, noe lavere enn mål	Riktig utvikling, noe lavere enn mål
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.	Økte utslipp på grunn av økt tjeneste-produksjon, men redusert utslipp pr bil.	Økte utslipp på grunn av økt tjeneste-produksjon.
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.	Riktig utvikling	Riktig utvikling
10. Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafiksikkerhet.	Riktig utvikling	Riktig utvikling

Dersom den (i hovedsak) riktige utviklingen skal forutsette, kreves fortsatt kraftig satsing på tilrettelegging for miljøvennlige transportformer. Det vurderes også som nødvendig å styrke tiltak innenfor arealplanlegging og restriktive tiltak overfor personbiltrafikken. Nye vegprosjekt som åpnet i 2013 – 14 (del av E6 sør og E6 øst) bidrar til økning av personbiltrafikk. Dette ble blant annet motvirket av revidert bompengesystem i 2014, som fanger opp en større andel av personbiltrafikken. Det vurderes derfor foreløpig som realistisk med et ambisjonsnivå tilsvarende de krav Samferdselsdepartementet setter i ny belønningsavtale: All trafikkvekst i avtaleperioden skal håndteres av miljøvennlige transportformer.

3. Finansielle rammer for Miljøpakken 2015-18

De økonomiske rammene for Miljøpakken i 2015-18 er anslått i tabell 1, der følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Statlige midler refererer til handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan 2014-17 (23). Statlige midler vil variere årlig i statsbudsjettene, og for 2015 er bruk tall fra statsbudsjettet.
- Belønningsavtale er inngått for 2013 til og med 2016, med 170 mill. kr i 2015 og i 2016. Utbetalingene vil være knyttet opp mot at man når målet i avtalen om å ta all trafikkvekst på miljøvennlig transport. Det er i tillegg lagt inn 55,2 mill. kr i ekstra belønningsmidler i 2015, jf foreløpige signaler fra statsbudsjett vedtatt nov. 2014.
- Nasjonal transportplan 2014-23 legger opp til en ny ordning med langsiktige bymiljøavtaler, der det inngår et statlig investeringsstilsudd til større kollektivtiltak. Det antas at Trondheim kan få en bymiljøavtale som vil gjelde fra 2016. Nivået på bymiljømidler 2016-24 er i tabell 1 satt skjønnsmessig. Totalpotten nasjonalt er i NTP satt til 760 mill. kr årlig de første fire årene, deretter 2,3 mrd. årlig de siste seks årene i planperioden 2014-23. I tabellen forsettes også at nivået på belønningsmidler fortsetter på minst samme nivå som i dag (innenfor rammeverket til en bymiljøavtale), og at midlene kan nyttes til både kollektiv- og sykkeltiltak, inkludert drift.
- Bompenginntektene anslås til ca 480 mill. kr fra og med 2015 (netto, eksklusiv bommene mot Klæbu).
- Det er fra 2013 etablert et nytt regelverk for merverdiavgift. Dette innebærer at investeringsprosjekter belastes med full mva (i snitt 15,9 % mer enn tidligere), og at dette skal kompenseres i økte statlige midler. Kompensasjonen gjelder statsmidler og bompengefinansierte prosjekter på riksveg. For kommunal veg og fylkesveg gjelder en egen kompensasjonsordning, og det forutsettes at tilbakeført merverdiavgift inngår i Miljøpakkens finansiering.
- Forutsetningen om kommunalt og fylkeskommunalt delbidrag framgår av St.prp. nr 85 (2008-09), samt av lokalpolitiske vedtak om Miljøpakken trinn 2 fra april 2012.
- Alle tall i tabellene for tiltak fra og med 2015 er i 2015-kr, basert på en indeksregulering på 2,9 % fra 2014-15.
- Det spesifiseres et bidrag til felleskostnader/planlegging på de ulike programområdene. Dette dekker planlegging som ikke kan belastes et enkelt prosjekt, gruppeledelse, Miljøpakkens sekretariat og fellesaktiviteter.

Tabell 2: Foreslåtte finansieringsrammer

	2015	2016	2017	2018	SUM 2015-18	2019-24	SUM 2015-24
Statlig	194,5	219,5	408,4	592,2	1414,6	790	2204,6
Fylkeskommunale	57,7	57,7	57,7	57,7	230,8	346,2	577
Kommunale	16,2	16,2	16,2	16,2	64,8	97,2	162
Bompenger	480	480	480	480	1920	2880	4800
Belønningsmidler	225,2	170			395,2		395,2
MVA-kompensasjon	25	25	25	25	100	150	250
SUM ekskl bymiljøavtalemidler	998,6	968,4	987,3	1171,1	4125,4	4263,4	8388,8
Bymiljøavtalemidler		150	150	180	480	1080	1560
Ny belønningsavtale			180	180	360	1080	1440
SUM inkl bymiljøavtaler	998,6	1118,4	1317,3	1531,1	4965,4	6423,4	11388,8

Mva-kompensasjonen er her skjønnsmessig anslått, og reell fordeling må avklares seinere. Tabellen inkluderer statsmidler i tråd med forslag til NTPs handlingsprogram 2014-23, samt statsbudsjett 2015. I tillegg er det antatt 110 mill. kr i programområdemidler for perioden 2019-24, 120 mill. kr til større riksvegtiltak i 2024, samt inndekning av etterslep på 70 mill. kr.

I tillegg til de foreslåtte rammene blir det behov for låneopptak i 2017, ca 250 mill. kr, økende til ca 850 mill. kr i løpet av 2019.

Det eksisterer ulike grader av bindinger knyttet til de ulike budsjettmidlene. Statlige, kommunale og fylkeskommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder, men her er det flere unntak. Konkret fordeling av midlene mellom de tre ulike vegkategoriene forutsettes å skje gjennom Miljøpakkens styringsorganer.

4. Hovedavveininger og forslag til fordeling på temaområder

Forslaget til fordeling på de ulike programområdene er basert på de politiske vedtak og føringer som er omtalt i avsnitt 1, de formelle bindinger som er omtalt i avsnitt 3, samt faktisk planframdrift når det gjelder større prosjekt. Innenfor disse forutsetninger ligger det imidlertid betydelig handlingsrom:

- Behovet innenfor de ulike innsatsområdene kan variere over tid, og det kan være ønskelig med en vesentlig og tydelig satsing på noen større tiltak/prosjekt framfor å spre innsatsen. Eksempelvis er det forutsatt at 20 % av midlene i Miljøpakken skal gå til kollektivtrafikk (belønningsmidler i tillegg), men behovene kan variere i forhold til når planavklarte prosjekter foreligger. Totalt i Miljøpakken er det forutsatt av halvparten av midlene skal gå til hovedvegnettet og halvparten til KSSM (kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak).
- En viktig vurdering gjelder hvor stort låneopptak det skal legges opp til. Rask gjennomføring av mange/store prosjekt krever ressurser ut over de årlige inntektene, og låneopptak vil gi finansieringskostnader som reduserer det totale handlingsrommet i hele Miljøpakkeperioden.

I tabell 2 foreslås en totalinnsats som forutsetter låneopptak i 2017, ca 250 mill. kr, økende til ca 850 mill. kr i løpet av 2019. Totale finansieringskostnader anslås grovt til ca 300 – 350 mill. kr. (På grunn av ubenyttede midler så langt blir behovet for låneopptak 2015-16 marginalt).

Tabell 3: Forslag til fordeling på temaområder 2015-18 (24) (2015-kr inkl mva)

Tiltak/område					SUM		
	2015	2016	2017	2018	2015-18	2019-24	SUM 2015-24
E6 sør Sentervegen - Tonstad	18,4				18,4		18,4
E6 Jaktøyen - Sentervegen	200	750	700	748	2398		2398
Rv 706 Sluppen - Stavne	41	150	200	174	565		565
Byåstunnelen	1	4	4	7	16	1178	1194
Lokale veger og gatebruk	21	57	129,7	132	339,7	259,3	599
Kollektivtiltak	223	314	387	347	1271	2329	3600
Trafikksikkerhet	42,9	77,5	53,3	34,8	208,5	385,5	594
Sykkeltiltak	144,6	118	125	152	539,6	890,4	1430
Støytiltak	44,1	18	17	24	103,1	149,9	253
Gangveger	10	15	15	20	60	120	180
Informasjon	3,5	3,5	3,5	3,5	14	21	35
Mobilitetsrådgivning	4	4	4	4	16	24	40
Bompengekostnader 2010-14	50				50		
SUM	803,5	1511	1638,5	1646,3	5599,3	5357,1	10956,4

Planlegging og felleskostnader er her fordelt innenfor de ulike temaområdene og store vegprosjekt. Bompengekostnader 2010-14 inkluderer tapte fordringer samt bidrag til nasjonalt prosjekt for utvikling av baksystem.

Kollektivtiltak forutsetter bymiljømidler/ny belønningsavtale i perioden fra 2016-17

- Hovedsatsingen blir utbygging av en høystandard "superbusstrasé". Det må også forutsettes at bymiljøavtalene samordnes med ny belønningsavtale som gir anledning til å dekke driftstilskudd.

Sykkeltiltak forutsetter bymiljømidler/ny belønningsavtale i perioden fra 2016-17

- Hovedsatsingen blir utbygging av sammenhengende, høystandard hovedruter.

Tabell 3 viser hvordan hovedprofilen på innstatsområdene ser ut med det foreslåtte handlingsprogrammet. For å få fram hele bildet, er det også tatt med allerede bevilget fordeling 2010-14. Andelen til KSSM (kollektiv, sykkel, sikkerhet, miljø) blir 50,9 % i hele perioden dersom handlingsprogrammet legges til grunn. Fordelingen så langt i Miljøpakken er relativt lik på de to hovedformålene, mens det vil bli satset vesentlig mer på hovedvegprosjekt de aller nærmeste årene og klart mest på KSSM i siste del av perioden.

Hovedprofilen med minimum 50 % til KSSM kan ivaretas dersom bymiljøavtalemidlene til investering blir på minst 1360 mill. kr i stedet for forutsatt 1560 mill. kr. (Belønningsmidler på 180 mill. kr pr år er her holdt utenom). Blir tildelingen ennå lavere, må omprioriteringer vurderes for å oppfylle vedtak om 50/50-profilen.

Tabell 4: Hovedprofil ressursbruk

Hovedprofiler KSSM/Veg		2010-14 Mill. kr	2015-18 Mill. kr	2019-24 Mill. kr	Totalt
1) Foreslått handlingsprogram, jf tabell 2	Hovedveg KSSM	987 1011	3167,3 1682	1307,7 2969,5	5462 (49,1 %) 5662,5 (50,9 %)

- ✓ Belønningsmidler er i vedtak om Miljøpakken forutsatt å komme i tillegg til hovedprofilens satsing, og regnes ikke med i tabellen. Bymiljøavtalemidler til infrastruktur er imidlertid inkludert.
- ✓ Posten "Lokale vegger og gatebrukstiltak" regnes som 50 % hovedveg og 50 % KSSM.
- ✓ Midler til bomstasjoner/drift er unntatt
- ✓ Finansieringskostnader er unntatt

I de følgende avsnittene gjennomgås forslag til handlingsprogram ut fra følgende hovedmal:

- Forutsetninger i politiske vedtak
- Hovedproblemstillinger i utarbeidelsen av handlingsprogrammet
- Forslag til prioriteringer 2015-18 (Noen av de prioriterte prosjektene vil medføre bindinger også ut over første fireårsperiode).
- Aktuelle tiltak som ikke kommer innenfor anbefalt ramme
- Beskrivelser av de enkelte prosjekt/innsatsområder. Beskrivelsen inneholder blant annet kostnadsoverlag, og det forutsettes at alle større prosjekt som påbegynnes i 2015 gjennomgår en kostnadsberegning av type "Anslag". På reguleringsplannivå innebærer dette usikkerhet på pluss/minus 10 – 20 %.
- Kronebeløp for tiltak fra og med 2015 er i 2015-kr. Oversikter over tidligere bevilgede beløp er i løpende kr.
- Det forutsettes at felleskostnader til ledelse, fellesaktiviteter, sekretariat m.m. finansieres innenfor programområdenes poster til "Felleskostnader/planlegging". I snitt anslås ca 2 % bidrag fra programområdene. Fra budsjettposten for hovedveger avsettes årlig 1 mill. kr til felleskostnader.

5. Hovedveger

Overordnede føringer

Miljøpakkens (trinn 2) lokalpolitiske vedtak fra april 2012 gir følgende føringer når det gjelder større vegprosjekter:

”De viktigste vegprosjektene sikres finansiering for utbygging innen 2024. Her inngår en forenklet plan for realisering av E6 fram til Jaktøyen, byggingen av ny Sluppen bru og en ettløps tunell med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll. ”

Bystyret viser til at kostnadsanslagene på E6 sør-utbyggingen har økt vesentlig siden Miljøpakke Trondheim ble vedtatt. Bystyret legger derfor en forenklet planløsning for E6 sør-utbyggingen ... til grunn og ber samtidig om at det vurderes ytterligere forenkling av Klett-krysset for å redusere kostnader. Miljøpakkens styringsgruppe tar endelig stilling til utforming av krysset når nye planer foreligger. Det er samtidig planlagt å lånefinansiere en forsert utbygging av prosjektet. Eventuelle besparelser kan bidra til å dekke rentekostnader ved forsering. Trafikksikkerhet og jordvern må vektlegges i det videre arbeidet med prosjektet.

Lånefinansiering er aktuelt også for andre prosjekter. Beslutningen tas etter en vurdering av nytte av tidligere ferdigstillelse, rentekostnader og besparelser ved mer rasjonell utbygging.

Sluppen bru med tilhørende kollektivknutepunkt må bygges så tidlig som mulig og prioriteres foran tilførselsveiene. Samtidig må Sluppen – Stavne utbedres som 2-felts vei etter en forenklet løsning. Brua må bygges slik at mest mulig av tilstøtende veinett kan brukes uten vesentlige ekstrakostnader. ”

Stortingsproposisjon 172 (2012-13) om Miljøpakken trinn 2 spesifiserer E6 Jaktøya – Tonstad og Rv 706 Sluppen – Stavne som prioriterte prosjekter.


Diskusjonstema i forhold til fireårsprogrammet:


- Hvilken framdrift skal de ulike hovedvegprosjektene ha innenfor tilgjengelige rammer?
- I hvilken grad er det aktuelt med låneopptak for å forsere framdriften, blant annet for å ivareta lokalpolitiske vedtak om rask oppstart av ny Sluppen bru? Låneopptak gir kapitalkostnader som reduserer de totale ressursrammene.
- Rammen for E6 sør Jaktøyen – Sentervegen er satt til 2,4 mrd. kr i fireårsperioden. Det pågår høsten 2014 en kvalitetssikringsprosess (KS2) som eventuelt kan gi endre kostnadstall. Endelige rammer forventes fastsatt i revidert statsbudsjett våren 2015. (Gang-sykkelveg i Heimdalsvegen holdes utenfor og inngår i sykkelbudsjettet.)
- Totalrammene for E6 sør og de øvrige hovedvegprosjektene vil være viktig når det gjelder overordnede forutsetninger om at 50 % av totalressursene skal gå til hovedvegnettet og 50 % til kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak.
- En forutsetning for forslaget til handlingsprogram for hovedveger (med fullfinansiering av E6 sørover) er at Trondheim får bymiljømidler minst som forutsatt i avsnitt 3. Hvis ikke, må rammene vurderes på nytt ved neste rullering av handlingsprogrammet. Det er da aktuelt å utarbeide kuttliste for E6 sør, eventuelt utsette ferdigstillelse inntil finansiering er på plass.


Tabell 5: Forslag til handlingsprogram hovedveger

Prosjekt/innsatsområde	Før 2015	2015	2016	2017	2018	Totalt 2015-18	2019-23	Totalt 2015-24
E6 Sør								
- Sentervegen-Tonstad	547,2	18,4				18,4		18,4
- Jaktøya - Sentervegen	103,5	200	749	700	747	2396		2396
Rv 706 Sluppen – Stavne	215,5	41	150	200	174	565		565
Byåstunnelen	4		4	3	7	14	1176	1190
Felleskostnader/planlegging		1	1	1	1	4	6	10
Sum		260,4	904	904	929	2997,4	1182	4179,4

Jaktøya – Sentervegen inkluderer ikke gang-sykkelveg i Heimdalsvegen.

E6 Sør	
Tiltaks- beskrivelse	Utbedring av hovedvegnett mellom Tonstad og Jaktøya i Melhus. Innebærer utbygging til fire felt og nye kryssområder ved Sentervegen, Johan Tillers veg og Klett.
Kart	 <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Sentervegen-Tonstad</u> ■ <u>Klett-Sandmoen</u> ■ <u>Sandmoen-Sentervegen</u> ■ <u>Jaktøyen-Klett</u> ■ <u>Klettkrysset</u> ■ <u>Gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen</u>
Planstatus	Regulert. Gjennomgår kvalitetssikring (KS2) høsten 2014.
Kostnad	<p>Sentervegen – Tonstad: Totalkostnader ca 568 mill. kr, hvorav 18,4 mill. kr til restarbeider gjenstår i 2015.</p> <p>Totalkostnader Jaktøya – Sentervegen: ca 2,5 mrd. kr, hvorav 2,4 mrd i 2015-18 (Anslag november 2013).</p> <p>Finansieringsmessig dekkes gang/-sykkelveg langs Heimdalsvegen over sykkelbudsjettet.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Første etappe, Sentervegen – Tonstad, åpnet for trafikk oktober 2013, men noe restarbeider gjenstår.</p> <p>Videre utbygging av Jaktøya – Sentervegen i perioden høsten 2015-18</p>

Rv 706 Sluppen – Stavne	
Tiltaks- beskrivelse	Etablering av nytt kryss på Sluppen, med forbindelse over Nidelva (ny Sluppen bru) og kobling til Oslovegen. Vil fullføre hovedvegnettet rundt de sentrale byområdene. Tilrettelegging for seinere kobling til Byåstunnelen Sluppen – Munkvoll.
Kartet viser planområdet (noen endringer er gjort når det gjelder avgrensning)	
Planstatus	Kommunedelplan vedtatt. Reguleringsplan 2014-15. Fortsatt uavklart hvilken løsning som velges for ny Sluppen bru. Også uavklarte løsninger for Sluppenkrysset, der alternativer med lokk utredes, og det gjøres vurderinger av rampeløsninger. Sluppenkrysset vil bli skilt ut som et eget planleggingsprosjekt. (Det er ikke satt av investeringsmidler her.)
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. Handlingsprogrammet foreslår 565 mill. kr. (I tillegg kommer 210 mill. kr som allerede er benyttet på Marienborg - Stavne.)
Mulig utbyggingsperiode	Ut fra planstatus antas utbyggingsperiode 2016-18, med ferdigstilling sommeren 2018. Midler til grunnverv og prosjektering fra 2015.

Byåstunnelen	
Tiltaks- beskrivelse	Forbindelse mellom Sluppen og MUnkvoll. Vil korte ned reiseavstander Byåsen – Sluppen – Omkjøringsvegen, samt gi nye muligheter for bussbetjening.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplanarbeid 2014 -16. Viktig å avklare tunnellutløp på Byåsen.
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. I handlingsprogrammet foreslås 1190 mill kr.
Mulig utbyggings- periode	I lokalpolitiske vedtak forventes oppstart 2019-20 og ferdigstillelse 2023-24.

6. Lokale veger og gatebrukstiltak

Overordnede føringer

Miljøpakken (trinn 2) peker på flere lokale vegprosjekt og gatebrukstiltak i vedtaket fra april 2012:


- Elgeseter gate skal utvikles til en effektiv kollektivgate med høye miljøkvaliteter.
- Brundalsforbindelsen bygges etappevis, og foreløpig er kun første etappe fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen/Hørlocks veg prioritert.
- Vestre del av Johan Tillers veg skal bygges ut.
- Gatebrukstiltak for øvrig er satt opp som en samlepost i bystyrets og fylkestingets vedtak.

Diskusjonstema i forhold til fireårsprogrammet:


-
- Elgeseter gate dekkes også av programområde kollektivtransport, se kapittel 7. Dette gjøres for å kunne måle innsatsen i forhold til de overordnede rammene gitt i Miljøpakken trinn 2. Rammene er foreslått lavere enn i forrige handlingsprogram fordi man tar høyde for lengre utbyggingsperiode enn det som ble lagt til grunn forrige gang.
- I de lokalpolitiske vedtakene knyttet til trinn 2 er det ikke gitt rom for nye oppgraderingsprosjekter ut over de som spesifikt er nevnt. Dette må eventuelt vurderes på nytt ved revisjon av handlingsprogrammet.
- Kostnader og løsninger for Brundalsforbindelsen er usikre. Det foreslås likevel oppstartsbevilgninger i slutten av perioden.

Tabell 6: Forslag til handlingsprogram lokale veger og gatebrukstiltak

Prosjekt/innsatsområde	Før 2015	2015	2016	2017	2018	Totalt 2015-18	Kommentarer
Elgeseter gate - Grunnerverv/sanering - Gateombygging	67	5	15	10	80	100	Finansieres også med 210 mill. kr fra kollektivmidler
Johan Tillers veg	5,5	4	20	25	17	66	Prosjektering og grunnerverv i 2015
Sentervegens forlengelse	11	10				10	Delfinansiering
Gatebrukstiltak Midtbyen - Torvet	14,3		10	15,7		25,7	Tilbakeføring av omdisponerte midler
- Andre tiltak (uspesifisert)				2	3	5	
Brundalsforbindelsen				5	10	15	Totalkostnader meget usikre
Planlegging/felleskostnader	2	2	2	2	2	8	
Sum		21	57	129,7	132	339,7	

Elgeseter gate	
Tiltaksbeskrivelse	Elgeseter gate skal bygges om for å bli en effektiv kollektivgate med høye miljøstandarder. Utbyggingen skal muliggjøre langt tettere kontakt mellom øst- og vestsiden av gata.
Kartet	 <p>Kartet viser områdeavgrønsning for planarbeidet. Dette kan bli innsnevret i løpet av prosessen. Superbuss-satsing kan strekke seg sørover til knutepunkt Sluppen.</p>
Planstatus	Planprogram vedtatt. Reguleringsplan ferdig vinteren 2015-16.
Kostnad	Det er anslått kostnader mellom ca 820 mill. kr og 2 mrd. kr. på strekningen fra Omkjøringsvegen til Prinsenkrysset (+-40 %). Nærmere kostnadsberegninger for første etappe (Elgeseter gate) vil avhenge av løsningsvalg. I handlingsprogrammet foreslås satt av 210 mill. kr fra "lokale veier/gatebrukstiltak". I tillegg foreslås 210 mill. kr fra kollektivbudsjettet ("superbuss"). Prosjektet er ikke fullfinansiert i første fireårsperiode. Totalinnsatsen vil avhenge av nivået på bymiljømidler.
Mulig utbyggingsperiode	Innløsning og riving av hus: 2014-16 Videre utbygging fra 2017-20.

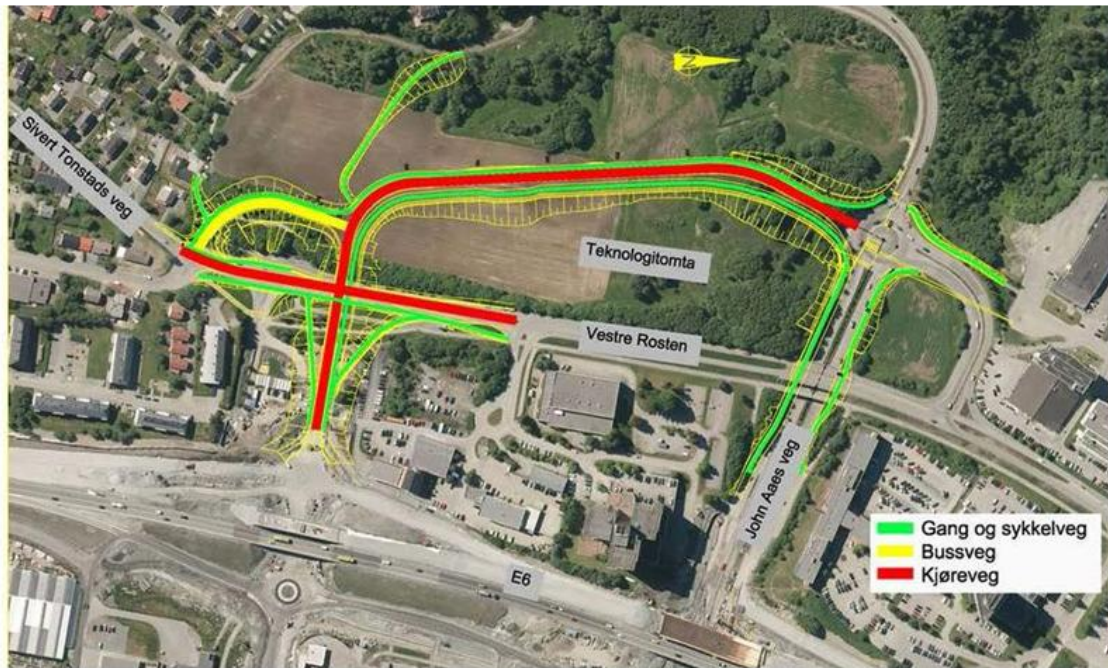
Johan Tillers veg	
Tiltaks- beskrivelse	Forbindelse mellom Heimdalsvegen og Industrivegen. Vil avlaste Heimdal sentrum og frigjøre Smedbrua til gang-sykkelforbindelse.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan ferdig høsten 2014.
Kostnad	Kostnader er usikre, men foreløpig anslås ca 70-80 mill. kr.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart kan tidligst skje høsten 2015 (grunnverv, prosjektering m.m.) Ferdigstillelse 2016-18.

Brundalsforbindelsen	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Forbindelse mellom Omkjøringsvegen og Jonsvannsvegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brundalsforbindelsen del 1 vil forbinde Omkjøringsvegen med Yrkesskolevegen/Hørløcks veg, og på denne måten betjene blant annet videregående skole. - Fullføring videre sørover vil gi ytterligere avlastning av boligområder på Charlottenlund og Jakobsli.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplanforslag foreligger høsten 2014, men ikke endelig vedtatt.
Kostnad	Usikre kostnadsoverslag. I Miljøpakken trinn 2 er avsatt 75 mill. kr til første delutbygging. Kostnadsoverslag høsten 2014 viser ca 160 mill. kr. Fortsatt betydelig usikkerhet på grunn av grunnvervskostnader samt utforming (2-4 felt).
Mulig utbyggingsperiode	2017-19

Sentervegens forlengelse

Tiltaks-
beskrivelse

Sentervegens forlengelse forbinder nytt kryss på E6 ved City Syd med John Aaes veg. Forbindelsen vil også åpne et utbyggingsareal for næring og bolig. Prosjektet inkluderer en bussveg som kobler Senterveggen og Sivert Thonstads veg.



Planstatus

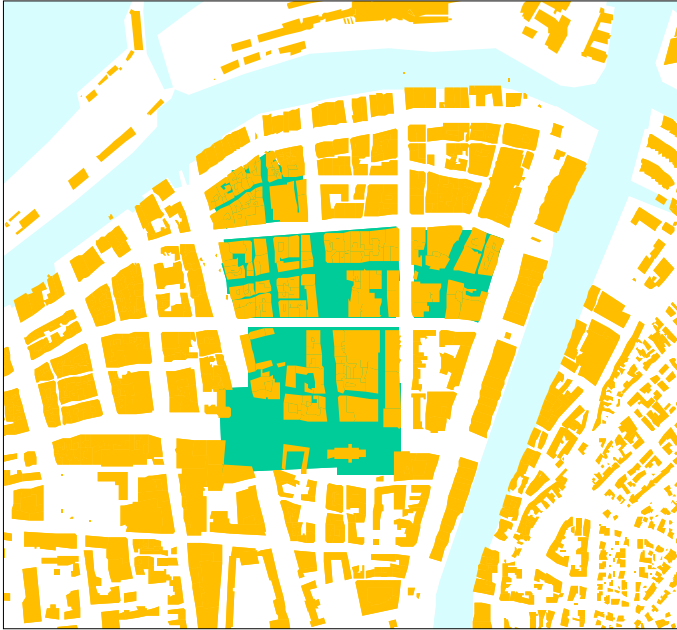
Regulert

Kostnad

Anslått total kostnad rundt 40 mill. kr. Det forutsettes at Miljøpakken dekker 21 mill. kr og resten kobles til utbyggingsavtaler (jf bystyresak 102/14).

Mulig
utbyggings-
periode

2014-15

Gatebrukstiltak Midtbyen	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Omfatter tiltak for å gjennomføre vedtatt gatebruksplan fra 2007, med visse endringer. Følgende delprosjekt foreslås tatt inn med finansiering i fireårsperioden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Torvet: Delfinansiering av opprydding etter at motorisert trafikk er fjernet. - Andre tiltak: Det er pr i dag usikkert når tiltak i Olav Trygvasons gate eller Sandgata kan iverksettes. Også flere andre tiltak kan være aktuelle for oppstart seint i handlingsplanperioden.
Kart	 <p>Planlagte områder for gående i gatebruksplan for Midtbyen</p>
Planstatus	Reguleringsplan er avklart for de prioriterte prosjektene. Vedtak om å utarbeide ny gatebruksplan høsten 2014 kan gi endrede forutsetninger
Kostnad	Torvet: Det foreslås å dekke 50 % av kostnaden ved tilbakeføring av gateareal til fotgjengerområde. (Delbidrag; ikke basert på Anslag)
Mulig utbyggings- periode	Torvet: 2016-17

7. Kollektivtransport

Overordnede føringer

Miljøpakkens trinn 2 peker på viktige innsatsområdene for videreutvikling av kollektivtilbudet:

- fortsatt satsing på lave takster, miljøvennlig materiell og utvikling av rutetilbudet
- utvikling av "superbuss" med høy standard på kjøreveg, holdeplasser og informasjon, i første omgang i sentrale byområder
- framkommelighetstiltak hovedruter
- kapasitetsøkning i tråd med mål om økt kollektivandel
- universelt utformede holdeplasser og knutepunkter

I den kommende handlingsplanperioden er det nødvendig å vurdere blant annet følgende spørsmål når det gjelder satsingen:

Hvor mye satsing på drift?

Miljøpakken har klare mål om fortsatt betydelig trafikkvekst. Veksten siden oppstarten har ligget på nærmere 10 % i snitt pr år. Dette skyldes en omfattende og kostnadskreven satsing. Fra vinteren 2013-14 er veksten betydelig lavere. Årsakene er flere: En mild vinter med gode forhold for gåing og sykling, samt noe takstøkning og rutenedskjæring. Foreløpig er det vanskelig å si noe om effekten av nye bomstasjoner. Fra januar 2015 foreslås ytterligere takstøkning og nedskjæring, og det er fortsatt sannsynlig med lav vekst eller nedgang i passasjertallene. Det vises til egen bystyresak i desember 2014.

Nye passasjerer koster i form av flere/større busser og økt sjåførbetjening, samtidig som det anses nødvendig med standardhevinger på kjøreveg og holdeplasser. Reelle kostnader er svært avhengig av om veksten kommer i rush eller ikke. Gjennomsnittskostnader pr ny passasjer kan ligge i størrelsesorden 13-15 kr. Statlige myndigheter setter krav om at ordinært tilskudd skal opprettholdes for eventuelt å benytte bompenger til drift. "Ordinært" tilskudd forutsettes å være tilskuddsnivået fra STFK i perioden 2010-12, eller gjennomsnittlig 140-150 mill. kr pr år (pluss prisutvikling). Tilskuddene vil kunne variere betydelig fra år til år ut fra STFKs økonomi, og bør vurderes over en treårsperiode. I handlingsplanperioden foreslås et Miljøpakkebidrag på 110 mill. i 2015. Økte rammer ut over dette vil begrense investeringsmulighetene, inkludert mulighet til å stille egenandeler i nye bymiljøavtaler der staten kan gi bidrag til kollektivinfrastruktur.

I 2015 forutsettes biogass delvis innført til bussdrift, finansiert av et ekstra belønningstilskudd på 20 mill. kr. Dette vil bedre klimagassregnskapet innenfor kollektivtransporten betydelig, men vil være en prøveordning i starten. Det arbeides også overfor sentrale myndigheter med tanke på endrede nasjonale rammebetingelser. Dette anses nødvendig for eventuelt å innføre biogass i full skala fra ny anbudsperiode i 2018.

Superbussutvikling

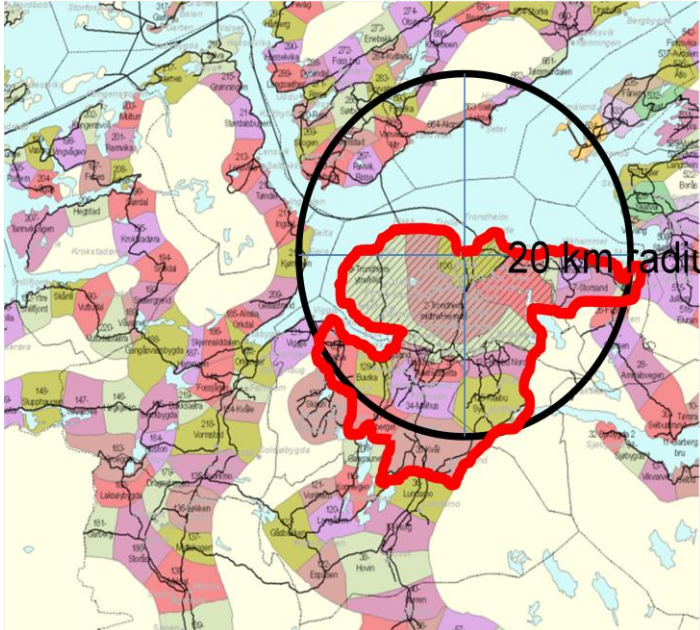
Superbusstrasé planlegges med gradvis utbygging innenfor de sentrale byområdene. En rapport fra Statens vegvesen april 2013 antydte kostnader på rundt 2,5 mrd. kr. (2013-kr). Kostnadselementene omfatter mer enn "bare" kollektivtiltak, eksempelvis ledningsarbeider og gatebruks-/byutviklingstiltak. I handlingsprogrammet er det derfor foreslått finansiering fra flere kilder. Det vil også være viktig å finansiere andre kollektivtiltak i ulike deler av Trondheim, og for sterk satsing på superbussprosjektene vil gå ut over det helhetlige tilbudet.

Tabell 7: Forslag til handlingsprogram kollektivtiltak

Kollektivtiltak	Før 2015	2015	2016	2017	2018	Totalt 15-18	Kommentarer
Drift - Delbidrag driftsbudsjett - Biogass utprøving	20	110	110	110	110	440	Rute-, takst- og kapasitetstiltak. Eget tilskudd.
Superbussutvikling - Elgeseter gate plan/prosjektering - Elgeseter gate utbygging	13	10	10	5	5	30	Finansieres også med 210 mill kr fra "Lokale veger/gatebrukstiltak"
- Innherredsv. plan/prosjektering - Innherredsv. Utbygging	4,6	5	5	5	80	15	
Framkommelighetstiltak rute 5 - Kollektivfelt Jonsvannsvegen - Kollektivfelt Høgskoleringen - Utbedring Dybdahls veg	30,2 5,5		31 15 21	35 16 11		66 31 32	Delutbygging inn mot hvert kryss. Nødvendig for fortsatt leddbussbetjening
Framkommelighet øvrige ruter - Signalprioritering - Oppgradering kollektivtraséer - Nye tiltak (uspesifisert)	5,2 4	2,4 2	3,5 4	2 4 4		7,9 14 10	Spesifiseres årlig
Knutepunkt og holdeplasser - Oppgradering holdeplasser - Sanntids ruteinformasjon - Vintertilgjengelighet hpl	10,6	10 3,6	11 2,5 2	8 3 3	8 3 3	37 9,1 8	Prosjekt SISST 3
Trikk infrastruktur	74,5	37	17	17	17	88	2015: 22,8 mill. kr er tilbakebetaling av forskotterte midler
Innfartsparkering - Tonstad - Være - Skovgård - Buvika	21,4	8	6	8	8	8 6 8 8	Framdrift kan endres ut fra planavklaringer
Mindre tiltak og utredninger - Mindre tiltak (sekkepost) - Bidrag utredning rutestruktur	0,5	2,5 0,5	3	3	3	11,5 0,5	
Felleskostnader/planlegging		3	3	3	3	12	
Sum		213	314	387	347	1251	

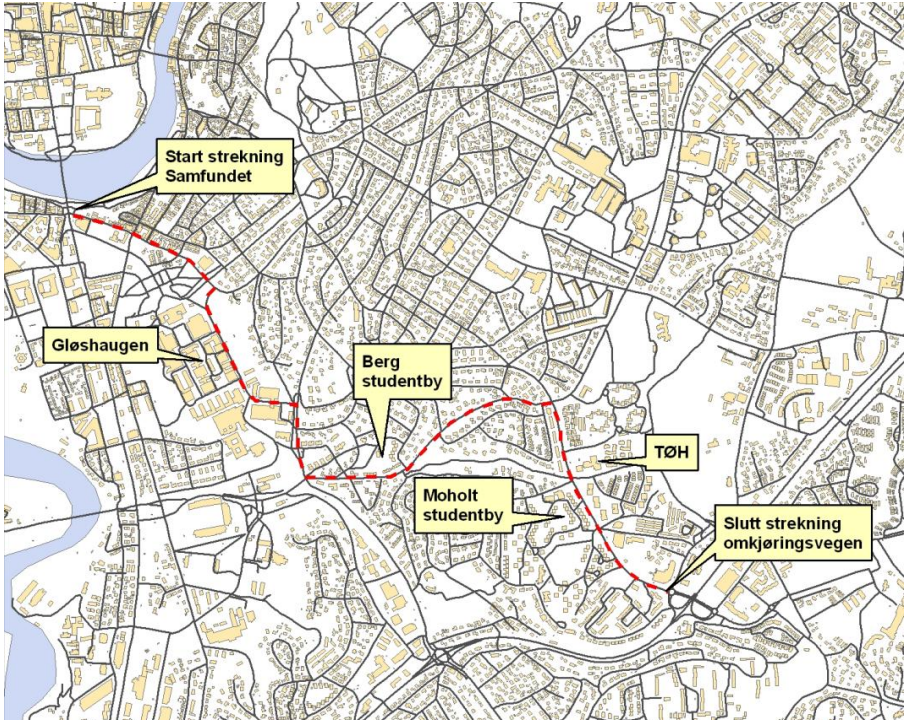
Tabell 8: Tiltak som er drøftet, men ikke foreslått innenfor handlingsprogramperioden 2015-18

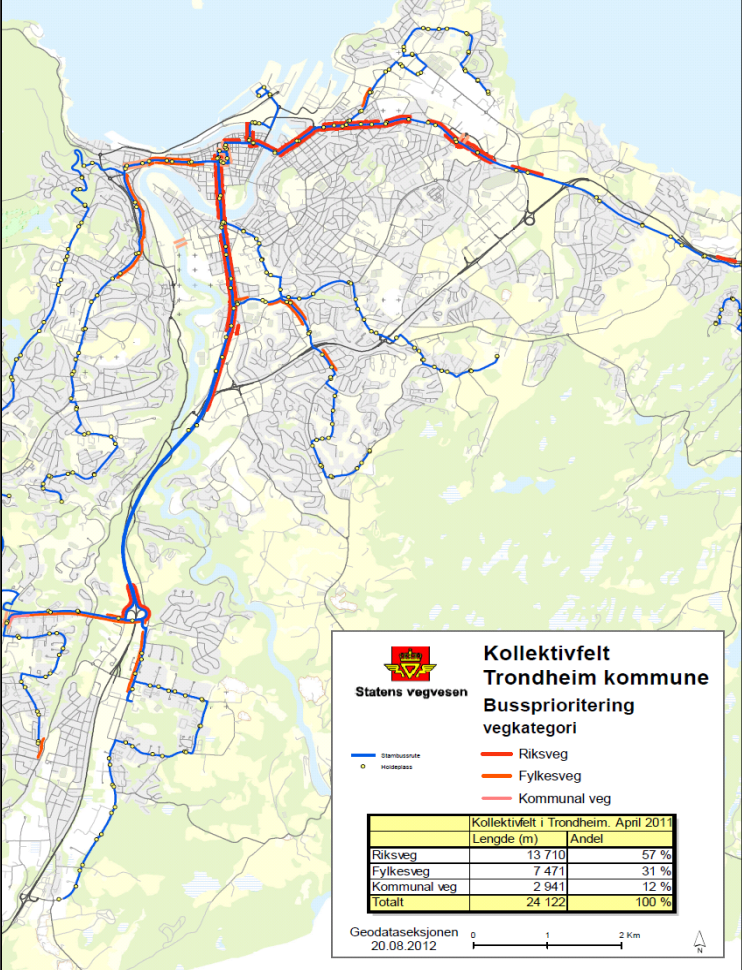
Tiltak	Beskrivelse og planstatus	Kostnad	Kommentar
Vegforbindelse Reppe – Vikåsen inkl fortau Reppevegen	Vil muliggjøre bussbetjening av Reppe uten matebuss. Regulering fortau 1. halvår 2015. Tidligste mulige oppstart 2017.	72 mill. kr (+-30 %)	Delfinansiering via utbyggingsavtaler bør vurderes. To områder med til sammen ca 400 boliger planlegges.
Biogass ved bussdrift	Tiltaket kan bedre CO2-regnskapet for gassbussene med inntil 95 %. Delvis utprøving 2015.	Ca 33 – 37 mill. kr pr år	Hybridløsninger/el-busser kan delvis være et alternativ. Nasjonale rammebetingelser /ekstra belønningsmidler er avgjørende.
Restbehov superbuss Elgeseter gate og Innherredsvegen	Fullfinansiering i henhold til foreliggende kostnadsoverslag, jf prosjektbeskrivelse.	Ca 1,5-1,7 mrd. kr	I første fireårsperiode ligger forslag om finansiering av 410 mill. kr av totalkostnadene på ca 2,3-2,4 mrd. kr.
Superbusstrasé Midtbyen og til Brattøra	Utvikling av høystandard kjøreveg og nye holdeplasser	Ca 190-210 mill. kr	
Utbedring Munkvoll	Vil gjøre det mulig for rute 5 å kjøre samme trase begge veger (over trikkelinjen)	Ca 12 mill. kr	
Samlokalisering holdeplasser Moholt	Vil gi tidsbesparelser samt ny holdeplass med superbusstandard.	Ca 10 mill. kr	Kan kobles til videre utbygging av kollektivfelt.
Kollektivfelt Okstadbakken	Ca 1 km kollektivfelt i retning sentrum	41 mill. kr	Effekten vil delvis avhenge av løsninger for Sluppen-krysset.
Kollektivknutepunkt Tiller, Sluppen og Strindheim	Omstigningspunkt for mer effektiv rutestruktur	Usikre kostnader	Utredes i forbindelse med rutestruktur 2018 og videre

Driftstilskudd	
Tiltaks- beskrivelse	Driftstilskuddet fra Miljøpakken har gått til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning, lavere takster i Trondheim og regionen, samt mer miljøvennlig materiell. Tilskuddet gis nå som en samlepost, fordi ekstra satsing etter hvert integreres i ordinært tilbud. For 2014 er bevilget 100 mill. kr. Ambisjonene om fortsatt passasjervekst forutsetter økte tilskudd, samtidig som Sør-Trøndelag fylkeskommune opprettholder sine ordinære tilskudd.
Kartet (rød strek) viser området med bytakst fra 2011	
Planstatus	Ruteopplegg og takster justeres årlig av AtB og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Fra 2018 kan det bli aktuelt med større endringer, i og med at en ny anbudsperiode starter opp. I 2014 er det satt i gang et prosjekt for å utrede langsiktig rutestruktur med et delbidrag fra Miljøpakken (se under "Mindre tiltak og utredninger").
Kostnad	I gjennomsnitt antas at hver ny passasjer koster 10-15 kr i økte netto driftskostnader. I 2015 foreslås 110 mill. kr til drift, og samme nivå for årene etterpå. Øvrig utgiftsvekst i handlingsplanperioden må da dekkes gjennom en kombinasjon av fylkeskommunale tilskudd og takstøkninger.
Forutsetninger	Tilskuddsnivået fra 2017 forutsetter ny belønningsavtale/bymiljøavtale.

Superbussutvikling	
Tiltaksbeskrivelse	<p>"Superbuss" innebærer en høystandard bussløsning der framkommelighet, holdeplasser, informasjon og materiell holder meget høy kvalitet. I første omgang prioriteres utbygging av superbustraséer innenfor Kollektivbuen. Knutepunkt i Prinsenkrysset er etablert med superbussstandard. Løsninger for Elgeseter gate og Innherredsvegen planlegges gjennom to ulike delprosjekt.</p>
Kart	
Planstatus	<p>Innherredsvegen: Reguleringsplan 2014-16 (østre del vedtatt 2014) Elgeseter gate: Reguleringsplan 2015-16</p>
Kostnad	<p>Elgeseter gate fra Omkjøringsvegen til Prinsenkrysset: 1,5 mrd kr (+40 %). Ved tunnelløsning vesentlig høyere Inkluderer betydelige ledningsarbeider m.m. I tillegg til kollektivmidler (210 mill. kr) foreslås også midler fra "lokale vege/gatebrukstiltak" (210 mill. kr). Behov for ytterligere midler ut over fireårsperioden.</p> <p>Innherredsvegen: Ca 310 mill kr (+40 %). Overslaget inkluderer kostnader til "gatebrukstiltak" ut over kollektivprosjektet, men inkluderer ikke støytiltak og ledningsarbeider. Behov for ytterligere midler ut over fireårsperioden.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Elgeseter gate: 2016 – 2020 Innherredsvegen: 2014-2019. Utbygging 2014-15 gjelder østre del.</p>

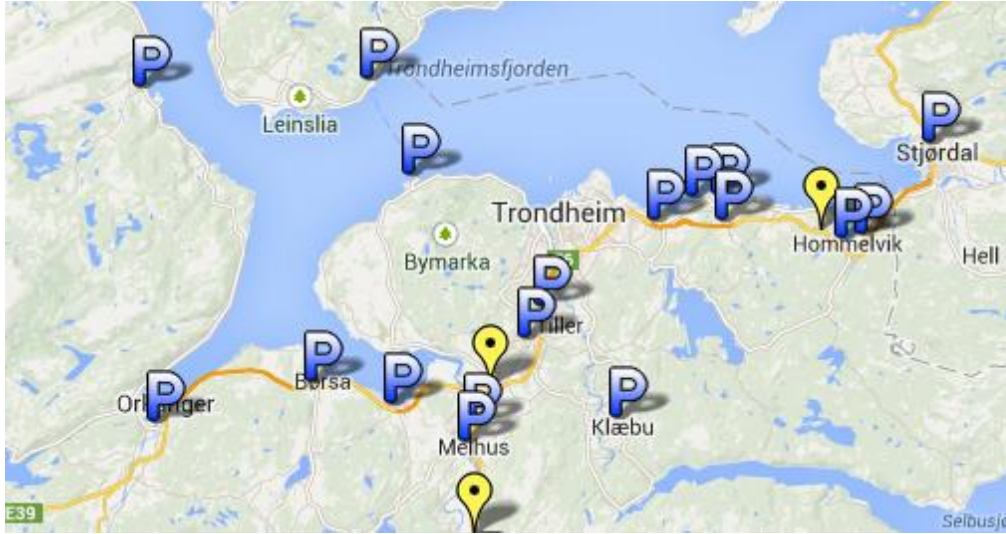
Framkommelighetstiltak for bussrute 5 (Samfundet – Moholt)

Tiltaks- beskrivelse	Rute 5 er den mest trafikkerte bussruta i Trondheim, og strekningen Studentersamfundet – Moholt utgjør en delstrekning på denne pendelruten. En egen framkommelighetsanalyse er utført, og det er registrert betydelige forsinkelser på deler av traséen. Flere tiltak er utredet, blant annet kollektivfelt i Jonsvannsvegen (Moholtsletta) og i Høgskoleringen over Gløshaugen.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan kollektivfelt Jonsvannsvegen vedtatt 2013. Reguleringsplan Høgskoleringen forventes vedtatt i løpet av 2015. Videre tiltak inkluderer løsninger forbi rundkjøring i Strindvegen. Dette skal utredes i et eget prosjekt (kombinert med TS-prosjekt).
Kostnad	Jonsvannsvegen: Kostnad på delvis utbygging (inn mot begge kryssområdene) ca 96 mill. kr (Anslag) Høgskoleringen: Foreløpig anslag i forprosjekt ca. 31 mill. kr Delbidrag til Dybdahls veg 31 mill. kr av totalt 91 mill. kr.
Mulig utbyggings- periode	Jonsvannsvegen: 2015 – 2016 Høgskoleringen: 2016-2017 Dybdahls veg 2014-16

Framkommelighet øvrige ruter																			
Tiltaks- beskrivelse	Det er behov for en løpende vurdering av kollektivframkommelighet på hovedrutene, også utenom superbussstraséen og rute 5. Sanntidssystemet vil benyttes til å kartlegge status. Bussveg til Flatåsen og kollektivfelt Strindvegen ble ferdigstilt 2014. Ytterligere kollektivfelt vil være aktuelt, i tillegg til skilting og signalprioritering. Planlegging av ny rutestruktur fra 2018 kan gi nye behov. Oppgradering av kjøreveg inkluderer bedre vedlikehold, bedre vegdekketyper og utskifting av fartshumper.																		
Kartet viser strekninger med kollektivprioritering i 2012	 <p>Kollektivfelt Trondheim kommune Bussprioritering vegkategori</p> <ul style="list-style-type: none"> Statens vegvesen Stambussrute Hovedrute Riksveg Fylkesveg Kommunal veg <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Kollektivfelt i Trondheim, April 2011</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Lengde (m)</th> <th>Andel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Riksveg</td> <td>13 710</td> <td>57 %</td> </tr> <tr> <td>Fylkesveg</td> <td>7 471</td> <td>31 %</td> </tr> <tr> <td>Kommunal veg</td> <td>2 941</td> <td>12 %</td> </tr> <tr> <td>Totalt</td> <td>24 122</td> <td>100 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Geodataseksjonen 20.08.2012</p> <p>0 1 2 Km</p>	Kollektivfelt i Trondheim, April 2011				Lengde (m)	Andel	Riksveg	13 710	57 %	Fylkesveg	7 471	31 %	Kommunal veg	2 941	12 %	Totalt	24 122	100 %
Kollektivfelt i Trondheim, April 2011																			
	Lengde (m)	Andel																	
Riksveg	13 710	57 %																	
Fylkesveg	7 471	31 %																	
Kommunal veg	2 941	12 %																	
Totalt	24 122	100 %																	
Planstatus	Nybygging av nye kollektivfelt forutsetter ca 2 års planlegging. Signalprioritering, skilting og tiltak på kjørevegen kan gjøres uten reguleringsplan.																		
Kostnad	Signalprioritering 7,9 mill. kr Oppgradering hovedkollektivårer: 3-4 mill. kr årlig Nye tiltak (foreløpig uspesifisert): 10 mill. kr																		
Mulig utbyggingsperiode	Signalprioritering: 2015-17 Oppgradering hovedkollektivårer: Tiltak vurderes og gjennomføres årlig Nye tiltak vurderes i forbindelse med utredning ny rutestruktur																		

Knutepunkter og holdeplasser	
Tiltaksbeskrivelse	Det legges opp til et kontinuerlig forbedringsarbeid når det gjelder knutepunkter og holdeplasser. Tiltakene inkluderer universell utforming, tilrettelegging for bedre overgangsmuligheter, sanntids informasjon og økt standard på vintervedlikehold.
Kart	<p>Hovedrutestruktur og kollektivknutepunkt i Trondheim og Trondheimsregionen</p> <ul style="list-style-type: none"> Superbusstrasér Øvrige hovedtraseer Jernbane Regionale buss-båt-traseer utenfor Trondheimsregionen
Planstatus	Det finnes over 1000 holdeplasser i Trondheim som ikke er universelt utformet (ca 170 er bygget om), samt flere hundre holdeplasser i regionen. Ordinære holdeplasser kan bygges uten regulering. Større knutepunkt på Sluppen og Tiller må gjennom regulering før utforming og kostnader er klarlagt.
Kostnad	<p>Kostnader for universell utforming vil variere. Det foreslås satt av 8 mill. kr årlig til utbedringer, hvorav halvparten på kommunalt og halvparten på fylkeskommunalt vegnett (kan variere fra år til år). Også holdeplasser i Trondheimsområdet utenfor Trondheim kan utbedres innenfor potten som er øremerket fylkesvegnettet.</p> <p>Sanntidsinformasjon er pr 2014 etablert på 100 holdeplasser. Ytterligere 50 holdeplasser utbedres i 2015.</p> <p>Økt standard vintervedlikehold prioriteres innenfor avsatte rammer ut fra hvilke holdeplasser som er mest benyttet. Dette må spesifiseres i forhold til "ordinært" driftsnivå.</p>
Mulig utbyggingsperiode	Årlig bygges om ca 15-25 holdeplasser til universell utforming. I 2015 prioriteres tiltak på Nardo, Moholt, Risvollan og Flatåsen.

Trikk	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Miljøpakken dekker merkostnaden til arbeid på trikkens infrastruktur. (Kostnadene ved selve rutekjøringen dekkes av STFK.) Tiltakene inkluderer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeid med kjøreveg/infrastruktur ut over det som er "ordinær" daglig drift (eksempelvis snøbrøyting inngår i daglig drift) - Midler til vedlikehold og oppgradering infrastruktur, inkludert refusjon av investeringsmidler som Gråkallbanen har forskuttert - Eventuelle behov for utbedringer og vedlikehold av vegen i og langs bysporet, samt av parkmessig del av banesløyfen på Munkvoll.
Kart	<p>The map shows the tram route starting at Lian and ending at St. Olavsgt. The route passes through the following stations: Lian, Vestmarka, Herlofsonsløypa, Kyvannet, Uгла, Ferstad, Munkvoll, Rognheim, Nordre Hoem, Søndre Hoem, Breidablikk, Belvedere, Bygrensen, Nyveibakken, Bergsligt, ILA, Skansen, Kalvskinnet, Hospitalkirka, Dronningensgt., and St. Olavsgt.</p>
Planstatus	<p>Årlige tiltak planlegges av Boreal Transport Bane AS og gjennomgås/godkjennes av Trondheim kommune. (Trondheim kommune eier infrastrukturen, men har inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Transport Bane AS.)</p>
Kostnad	<p>Det er synliggjort et behov for betydelige ressurser til å ta igjen etterslep og for nødvendig fornyelse. Ved utgangen av 2014 vil det anslagsvis gjenstå et totalt finansieringsbehov i størrelsesorden 120-130 mill. kr av ca 180-200 mill. kr. (I tillegg kommer årlige ordinære kostnader for å opprettholde kjørevegen.)</p> <p>I handlingsplanperioden foreslås til sammen satt av 88 mill. kr. I 2015 foreslås tilbakebetalt lån på 22,8 mill. kr som tidligere er tatt opp for å øke investeringsnivået. (Dette lånet gir betydelige finansieringskostnader)</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>Arbeid med oppgradering foretas fortløpende.</p>

Innfartsparkering	
Tiltaks- beskrivelse	Det legges opp til utvidelser av eksisterende anlegg og eventuelle nye anlegg når kapasitetsgrensen er nådd for dagens tilbud. Det er i dag for liten kapasitet flere steder. Det er imidlertid begrensede muligheter for utvidelser ved mange av anleggene.
Kart	
Planstatus	<p>Tonstad: Her er det mulig å bygge et anlegg innenfor allerede regulert "annet vegareal".</p> <p>Være: Reguleringsbehov ikke avklart.</p> <p>Skovgård: Aktuelt område må avklares i forhold til annet planarbeid.</p> <p>Buvika: Skaun kommune utarbeider ny kommuneplan der det foreslås omregulert et areal på 4 daa dyrket mark sør for E39 i Buvika til parkering for kollektivreisende. Det er fortsatt behov for planavklaringer.</p> <p>I Hommelvik jobbes det med en ny plan for sentrum. Denne inkluderer trolig ny pendlerparkering nord for jernbanen, der delbidrag fra Miljøpakken kan være aktuelt.</p> <p>Kvål: Her er tiltak under vurdering.</p>
Kostnad	<p>Tonstad: Ca 8 mill. kr</p> <p>Være: Ca 6 mill. kr</p> <p>Skovgård: Ca 8 mill. kr</p> <p>Buvika: Ca 8 mill. kr.</p> <p>Alle kostnadstall er uskre.</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>Tonstad 2015</p> <p>Være 2016</p> <p>Skovgård 2017</p> <p>Buvika 2018</p>

8. Trafikksikkerhet

Overordnede føringer

I miljøpakken er det ett mål som direkte omhandler trafikksikkerhet:

- Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 %. Nullvisjonen skal være rettesnor.

Det er understreket at trygging av skoleveg skal ha høy prioritet.

Prioriteringer i fireårsprogrammet

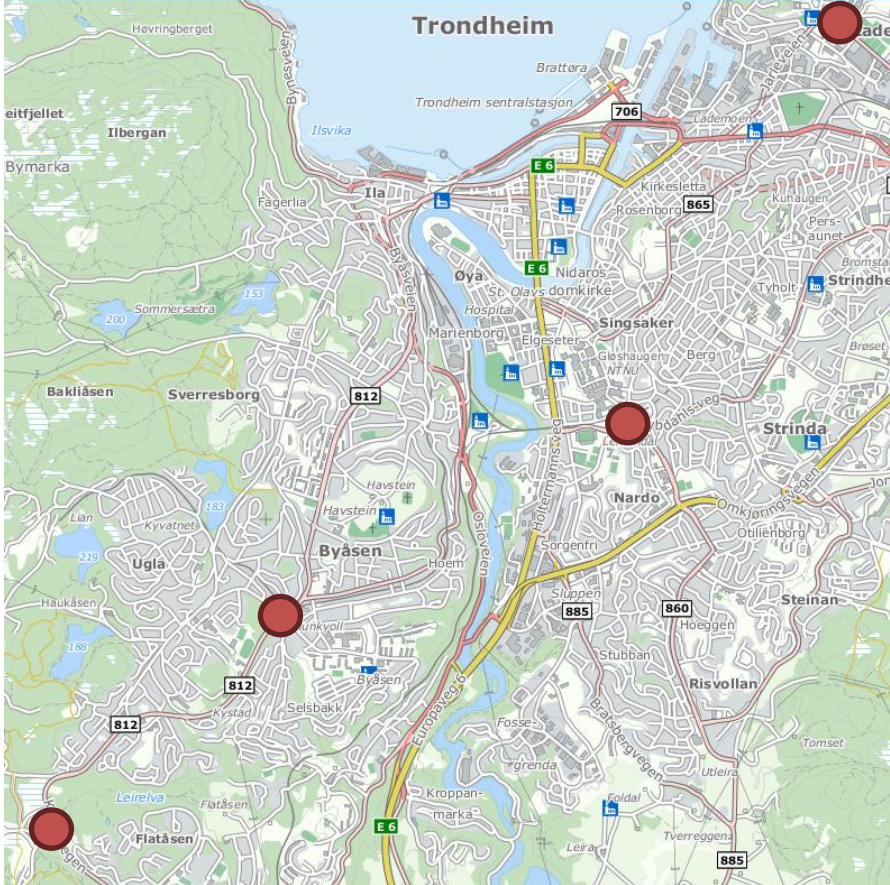
Fram til nå har prosjekter knyttet til skoleveg og barns trygghet fått høy prioritet. Dette har medført at det bl.a. er bygd eller planlagt en rekke fortau og gang/sykkelveger. Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2013-16 gir et viktig grunnlag for foreslåtte prioriteringer.

I tiden framover foreslås i større grad å prioritere tiltak der man har registrert at det skjer ulykker. Det er i 2013-14 satt i gang et arbeid med å kartlegge ulykkespunkt og -strekninger, og i den forbindelse vil det også vurderes hvilke ulykkestyper som bør prioriteres når det gjelder trafikksikkerhetstiltak.

Ulykkespunkter vil for en stor del være steder i vegnettet med mye trafikk og med kompliserte omgivelser. Dette er steder der det ofte kreves omfattende og kostbare løsninger for å redusere ulykkesrisikoen.

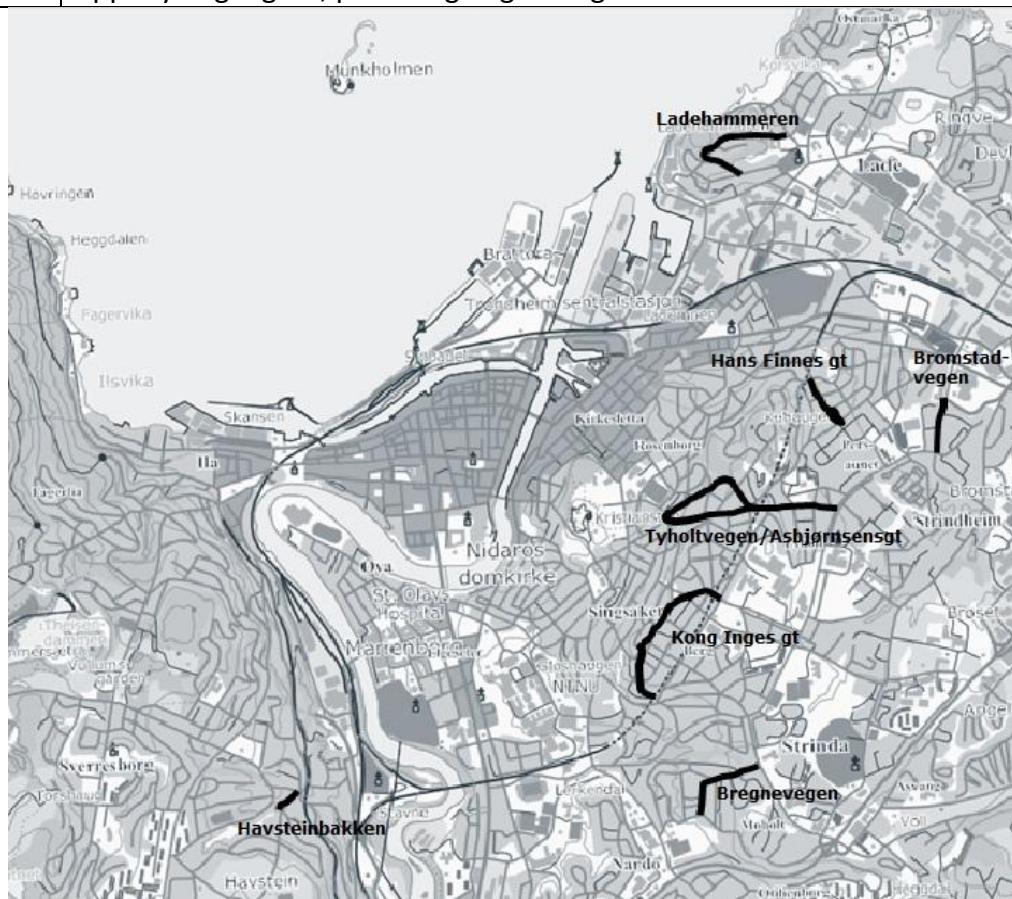
Tabell 9: Forslag til handlingsprogram trafikksikkerhet

	<i>Før 2015</i>	2015	2016	2017	2018	Totalt 15-18	Kommentarer
Utbedring av ulykkespunkt		2,5	8,0	8,0	8,0	26,5	
Utbedring ulykkespunkt og strekninger Fv og Rv				7,0	7,0	14	
Fv812 Byåsveien/General Bangs v.			3,5			3,5	Ulykkespunkt
Fv868 Haakon VII's gt/Lade Allé ved Nobø			3,5			3,5	Ulykkespunkt
Signalregulering Kongsvegen/Smistadgrenda	4,0	0,0				0,0	Gjennomføres 2015
Strakstiltak Lerkendal rundkjøring		1,5				1,5	Belysning og opphøyde gangfelt
Forsterket belysning av gangfelt		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Sikring skoleveger		33,3	63,0	38,8	20,3	155,4	
Tiltak skoler		2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	Koordineres med tiltak i sykkel- og gågrupper
Fv864 Bromstadvegen, fortau		3,0				3,0	Koordineres med sykkel- og støyttiltak
Havsteinbakken	0,5	1,0	3,0			4,0	Byggestart 2016
Pilotprosjekt gangfeltsikring Uglavegen del 2 (Per Sivles veg - Bjørnebyvegen)		1,2				1,2	Evaluering av tiltaket
Olav Duuns veg, fortau	8,4	1,1				1,1	Ferdigstillelse
Buenget	0,4				1,1	1,1	Byggestart 2019
Søbstadvgn, Saupstadringen-Ditlev Blomsv	0,9		2,0	6,0		8,0	Byggestart 2017
Hans Finnes gate	0,4				1,1	1,1	Byggestart 2019
Asbjørnsens gt/Tyholtv (del 1 - 2)	5,2	15,0	15,0	5,0		35,0	Usikre total kostnader
Kong Inges gt	15		12,0			12,0	Byggestart 2016
Ladehammerveien	1,5				1,1	1,1	Byggestart 2019
Bregnevegen	0,2	2,0	7,0	5,0		14,0	Byggestart 2016
Fv841 Ringvålvegen Skogly - Hestsjøen	11,2		6,0	10,8		16,8	Økte kostnader bl.a. pga geoteknikk
Fv841 Ringvålvegen, Lundåsen - Hestsjøen, forprosjekt	1,0	1,0				1,0	Forprosjekt/regulering splan gang/sykkelveg
Fv707 Stormyra idrettsplass-Myrsund-Berg	1,1	5,0	10,0	5,0		20,0	Byggestart 2016
Fv707 Berg-Høstadkorsen				5,0	15,0	20,0	Forlengelse av Stormyra - Berg
Planlegging prosjekt		0,6	0,0	0,0	0,0	0,6	
Klæbuvegen		0,3				0,3	Prosjektering
Gammellina		0,3				0,3	Regulering
Felleskostnader/planlegging		1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
Mindre tiltak - sekkepost		4	4	4	4	16,0	Deles mellom KV og FV/RV
Egenandel Aksjon skoleveg		1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	
Sum		42,9	77,5	53,3	34,8	208,5	

Utbedring av ulykkespunkt/strekninger og vegkryss	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Dette er tiltak som er rettet mot steder i vegnettet der det er registrert flere trafikulykker. På noen av stedene er det også registrert fremkommelighetsproblemer - som igjen <u>kan</u> føre til flere ulykker.</p> <p>Tiltakene i Byåsv/General Bangs v og H7/Lade alle er registrerte ulykkespunkt med høy andel hardt skadde. Her foreslås utbedring av geometri, belysning og gangfelt.</p> <p>Rundkjøringa ved Lerkendal er et ulykkespunkt med mange myke trafikanter involvert. Som strakstiltak lages det opphøyde gangfelt og bedre belysning.</p> <p>Det er en rekke gangfelt i Trondheim som ikke har tilfredsstillende belysning. I 2015 foreslås en forsterkning av lys i bl.a. to gangfelt ved Ilaparken og i Dybdahls vei. Forsterket belysning av gangfelt skal videreføres i 2016-2018.</p> <p>Ytterligere tiltak prioriteres i 2015.</p>
Kart	
Planstatus	Prosjektene utføres innenfor regulert trafikkareal.
Kostnad	I 2015 brukes 1,5 mill. kr til strakstiltak i rundkjøringa ved Lerkendal. 1,0 mill. kr settes av til forsterket belysning av gangfelt. I 2016 settes 3,5 mill. kr til hvert av kryssene Byåsveien/Gen. Bangsv. og H7/Lade Alle. Forsterket belysning av gangfelt videreføres i planperioden.
Mulig utb.	2015 og 2016.

Sikring av skoleveger

Tiltaks- beskrivelse	Tiltak for sikring av skoleveger omfatter fortau og enkelte gang- og sykkelvegprosjekt langs strekninger utpekt i Skolevegrapport 2007 og 2012. I tillegg er det opprettet prosjekt «Tiltak skole», som er et samarbeidsprosjekt sammen med sykkel- og gågruppa i Miljøpakken. Prosjektet har som hovedmålsetning å få flere elever til å gå og sykle (trygt) til skolen. Prosjektet, som i første rekke er et pilotprosjekt, omfatter mindre tiltak i noen få utvalgte skolars nærområde, som for eksempel utbedret belysning ved gangfelt, opphøyde gangfelt, parkeringsregulering etc.
-------------------------	---



I tillegg til prosjektene på kartet bygges/planlegges Uglavegen, Olav Duuns veg, Buenget, Ringvålvegen og Stormyra – Høstadkorsen.

Planstatus	Reguleringsplaner for Havsteinbakken, Uglavegen del 2, Asbjørnsensgt/ Tyholtegen del 1, Kong Inges gate, Bregnevegen og Ringvål. Skogly – Hestsjøen er vedtatt. Reguleringsplan Søbstadvegen og FV 707 forventes vedtatt våren 2015. Forprosjekt og reguleringsplan for Ringvålvegen del 2 ventes å pågå i 2015, med mulig planvedtak i 2016. For Bromstadvegen vil det i første rekke søkes gjennomføring på bakgrunn av frivillig grunnavståelse.
Kostnad	Det er utført Anslag for tiltak i Asbjørnsens gt/Tyholtvegen og Kong Inges gate. Det er foreslått avsatt midler til de øvrige prosjektene basert på meget grove kostnadsoverslag, og her må det gjennomføres ordinære Anslagsberegninger.
Mulig utbyggings- periode	Det er ønskelig å prioritere utbygging i Kong Inges gt, Asbjørnsens gt/Tyholtvegen, Ringvålvegen del 1 og Bromstadvegen med oppstart i 2015-16. Tiltak skoler vil få etablert fysiske tiltak fortløpende mht kartlegging behov, dette vil pågå i hele planperioden tilsvarende avsetning midler.

9. Sykkel

Overordnede føringer

Miljøpakken trinn 2 inneholder følgende vedtak knyttet til sykkel:

”Bystyret viser til at sykkel har en høy andel av transportarbeidet i Trondheim, 8 % i 2009. Bystyret vil slå fast at det er et mål å øke andelen gående og syklende ytterligere, og øker rammen til sykkeltiltak ut over rådmannens forslag.

Bystyret vil behandle en samlet plan for sykkel- og gangtrafikken i Trondheim. Bystyret forutsetter at det er sykkelveinettet i Midtbyen og de bynære områder (eksempelvis i 5 km omkrets av sentrum) som i hovedsak prioriteres først. For gående er det Midtbyen og de bynære områdene innefor om lag 2 km omkrets som skal prioriteres. Det er stort behov for trafiksikkerhetstiltak for gående og syklister rundt skoler, spesielt på fv 707 og i området rundt universitet. Dette gis prioritet når enkeltprosjekter i planen skal bestemmes. ...

Ved å stenge enkelte boliggger for gjennomkjøring for biler, kan vi også oppnå bedre forhold for de syklende og gående. Byåsen tunnel vil åpne for å omdisponere trafikkareal fra vei til gang- og sykkel. Dette vil åpne for nye og bedre sykkeløstninger.

Det er positivt at midler fra belønningsordningen nå også kan benyttes til gang- og sykkeltiltak.

Tilleggsutredningen fokuserer sterk på økt vintervedlikehold. Bystyret ser behovet for bedret vintervedlikehold, men mener utvidelsen av sommersesongen for større brukergrupper også må tillegges stor vekt.”

Diskusjonstema i forhold til fireårsprogrammet

Et viktig grep som foreslås er å øke innsatsen på drift- og vedlikehold vesentlig, spesielt innenfor de hovedrutene som er prioritert i planperioden. Eksempler på dette er reasfaltering av gang- og sykkelveger med dårlig dekke og fjerning av ”kansteinsvis” ved systemskifter/kryss på de samme strekningene. Økt satsing på vinterdrift krever dessuten at vegeierne må gjøre tilpasninger mht. rutiner og utstyr slik at en kan foreta rasjonell drift.

Etter hvert som vegnettet bygges ut med fullgod standard, må også drift og vedlikeholdsposten økes ytterligere frem mot 2025 dersom vi skal nå målene i Miljøpakken.

Andre viktige tema er hvilke hovedruter som skal prioriteres i handlingsplanperioden, og i hvilken grad man skal fokusere ressursinnsatsen primært på utvalgte ruter. I forslaget til handlingsprogrammet har en valgt å fokusere på etablering av sammenhengende strekninger. Disse hovedstrekningene beskrives rutevis med prosjektbeskrivelser for de største enkeltprosjektene. Flere av rutene vil ha investerings-/oppgraderingsbehov også ut over 2018, men det foreligger ikke fullstendige kostnadsoverslag ennå.

Bystyret og fylkestinget vedtok våren 2014 en ny sykkelstrategi for Trondheim og retningslinjer for hvordan sykkelanleggene skal bygges ut. Vedtak nyttet til sykkelstrategien er lagt til grunn for forslag til handlingsprogram.

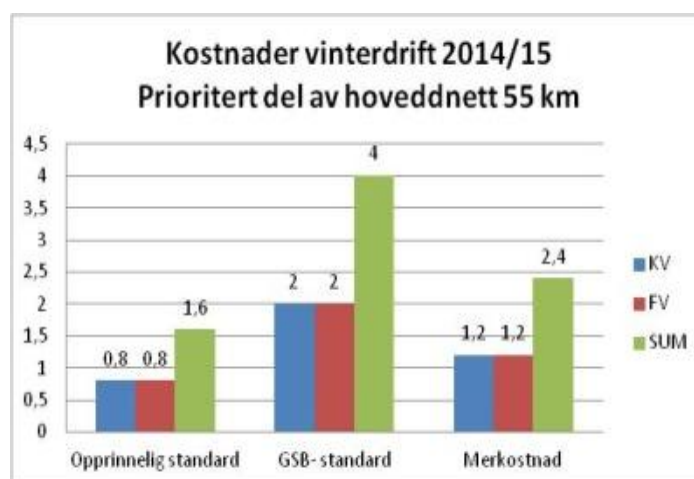
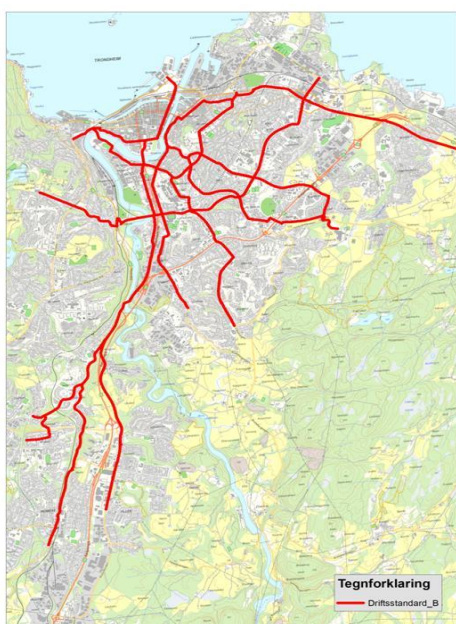
Tabell 10: Forslag til handlingsprogram sykkeltiltak

Prosjektnavn	Før 2015	2015	2016	2017	2018	Totalt 2015-18	Merknad
Drift fylkesveg/komm. veg	2,5		5	6	7	18	Tiltak i 2015 fra overførte midler
Punktutbedringer	5,5		10	14	8	32	
Klæburuta	9						
Nidarvoll - SP. Andersens veg		0,5				0,5	
Klæbuvegen - Bakklandet		1				1	
Bakklandet - Innherredsveien		3				3	
Heimdalsruta (Rute sør)							
Klett - Heimdal	168,8	69,8	18,5			88,3	
Heimdal - Sluppen			1	1	15	17	
Sluppen - Sentrum	11	3				3	
Elgeseter bru			7			7	
Brattørruta (Rute Øst)							
Fagervika - Brattøra	2	4				4	
Lademoen - Leangbrua	5		5		5	10	
Bromstadvegen - Ranheim	16	43	2			45	
Tyholtruta - Ring 3							
Stavne - Lerkendal	0,4						Delbidrag
Dybdahls veg	39		6			6	
Kong Øysteins veg		3	9			12	
Bromstadvegen		4				4	
Midtbytiltak							
Sykkelparkering		2	5	5	5	17	Startbevilgning
TMV-tomta			5			5	
Gryta/Ila				8		8	
Bru Ravnkloa					20	20	
Midtbyruta							
Sandgata/O. Tryggvasons gt/ Bakke bru			15	15	25	55	
Ranheimsruta							
Kirkegata-B. Sigurds gt			16			16	
Rønningsbakken				10		10	
Innherredsvegruta							
Innherredsvegen			2	16		18	
Tillerruta - Ring 5							
Saupstad - City Syd	6			24	35	59	Bru Bjørndalen
Enkelstrekninger							
Restfinansiering Ila	21,6	5,8				5,8	
Byåsveien nedre del	2		3	12		15	
Jarleveien - Lade					10	10	
Høgskoleringen					10	10	
Rødbrun Asfalt	8	4	3	1		8	
Tiltak skoler		0,5	0,5	10	9	20	
Felleskostnader/planlegging		3	3	3	3	12	Inkl planlegging Ranheim - Malvik
Sum		146,6	116	125	152	539,6	

Drift/vedlikehold hovednett sykkel + punktutbedringer

Tiltaksbeskrivelse	Et viktig grep for å få flere til å sykle er at innsatsen på drift- og vedlikeholdet på hovednettet blir vesentlig økt sammenliknet med i dag. Det foreslås gradvis innføring av bedret vintervedlikehold. For 2014/15-sesongen tar en utgangspunkt i det hovednettet fra 2011 som ble prioritert mht. vinterdriften (55 km). I løpet av 4-årsperioden faser en inn de 8 rutene som en nå ønsker å ha hovedfokus på, dvs. at en i løpet av 2017/18 har et prioritert hovednett på 72 km med økt vinterstandard. Etter 2018 innlemmes resten av hovednettet. Merkostnaden for vintersesongen 2014/15 på prioritert hovednett (55 km) er beregnet til ca. 2,5 mill. kr i året.
--------------------	--

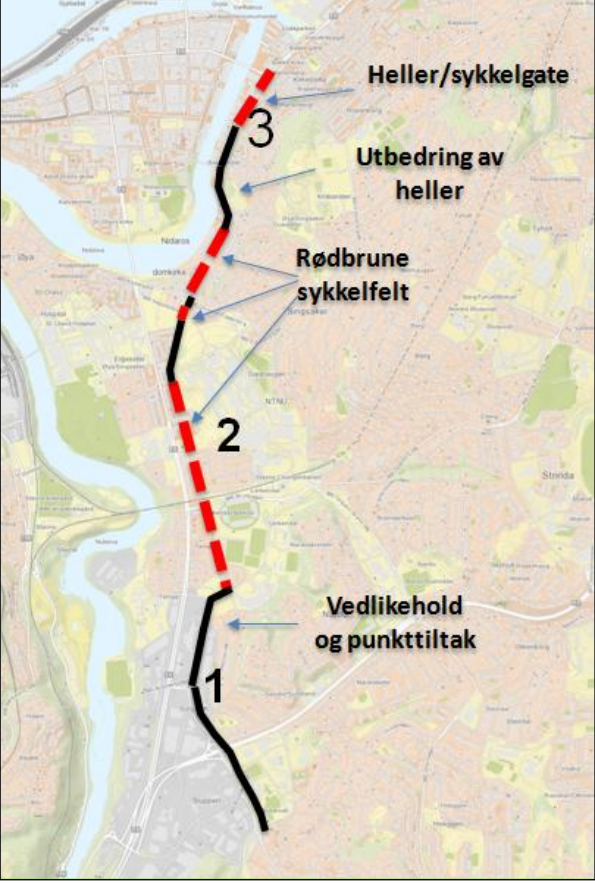
Kart

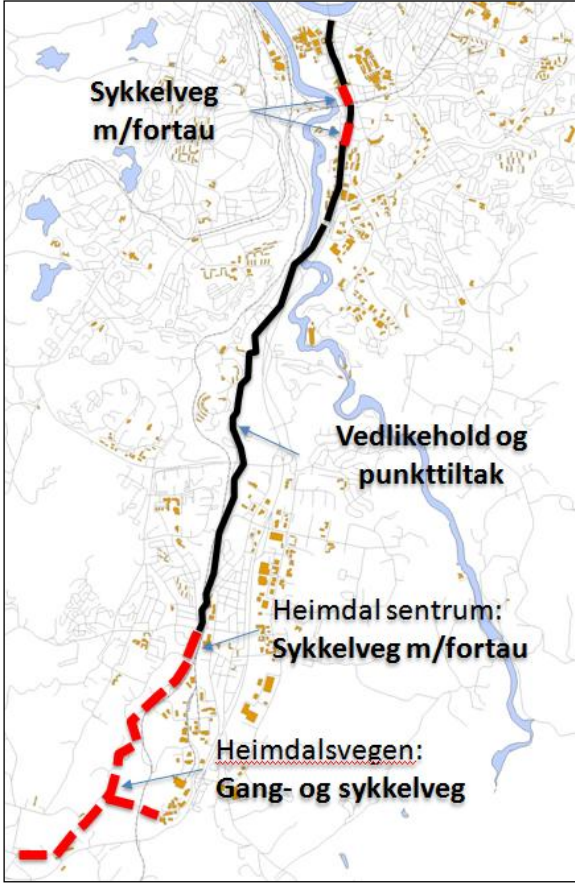


Prioritert hovednett for vinterdrift 2015 og kostnader på vinterdrift på dette hovednettet.

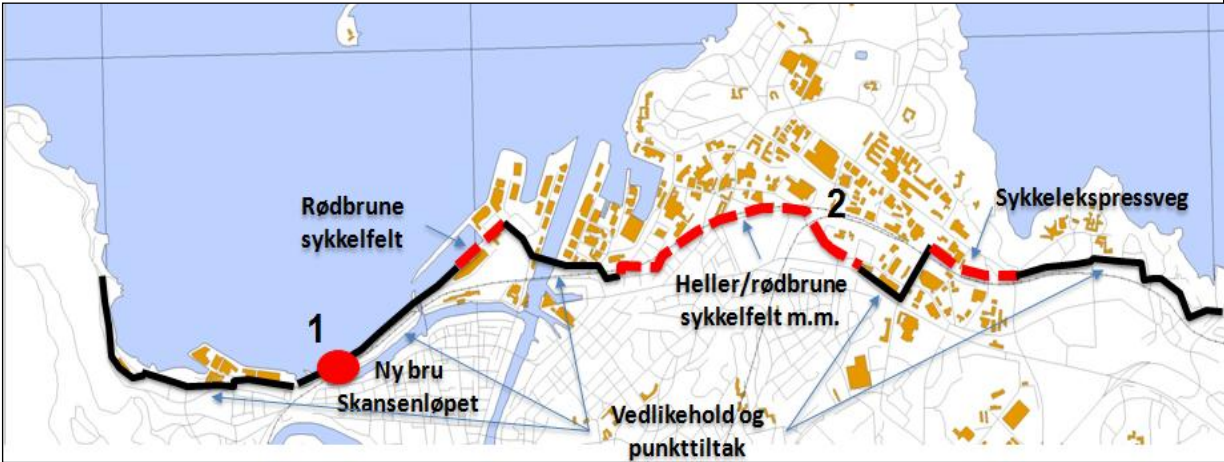
Planstatus	Det utarbeides høsten 2014 en kravspesifikasjon for drift- og vedlikehold på hovednettet på sykkel.
Kostnad	<p>I 2015 foreslås benyttet tidligere bevilgede, ubrukte midler: 2,5 mill. til økt vinterdrift og 5,5 mill. til punkttiltak/ekstra vedlikehold.</p> <p>Fra neste vintersesong(2015/16) forutsettes økt standard på riksvegvegnettet finansiert <u>utenom</u> Miljøpakken. På kommunal- og fylkesvegnettet forutsettes at Miljøpakken dekker kostnader for økt vinterstandard også etter 2015.</p> <p>Det foreslås 18 mill. kr til økt vinterdriftsstandard på prioritert hovednett i perioden. Resten (32 mill. kr) settes av til vedlikeholds-/punkttiltak som også inkluderer reparasjon av standardbrudd hovedruter.</p>
Mulig utbyggingsperiode	2015 – 2018

Klæburuta (Nidarvoll – Bratsbergvegen, Sluppenvegen – Klæbuveien – Bakklandet)

Tiltaks- beskrivelse	<p>Vesentlige deler av strekningen er utbedret 2013-14. Strekningen mellom Magnus den Godes gt. og Høgskoleringen og Vollabakken fram til Lillegårdsbakken vil bli utbedret i 2015 med oppmerking og symbolbruk i eksisterende gate.</p> <p>Sykkeltilrettelegging på Bakklandet er vedtatt via Nygata og Nedre Bakklandet. Her skal det bli nytt brosteinsdekke med sykkelheller på begge sider. I tillegg skal dagens fortau på vestsiden utvides for å gi fotgjengerne et bedre tilbud på strekningen.</p>
Kart	
Planstatus	Bygging innenfor eks. trafikkareal. Tiltak: Brosteinslegging og sykkelheller på Bakklandet (delstrekning 3). Punkttiltak utføres på delstrekning 1.
Kostnad	Den samlede kostnaden for tiltakene langs Klæburuta er anslått til ca. 13-14 mill.kr. Det er tidligere bevilget 9 mill. kr til denne ruta. For å fullføre hellelegging og punkttiltak foreslås det at en setter av 4,5 mill. kr i 2015.
Mulig utbyggings- periode	2015

Heimdalsruta (Rute Sør)	
Tiltaks- beskrivelse	Gang- og sykkelveg fra Heimdal ned til Klett er del av den regionale hovedruta fra Heimdal og sørover til Melhus/Buvika. Sykkelvegen langs Fv. 900 ferdigstilles i 2015. Gang- og sykkelvegen fra Heggstadmoen ned til Heimdalsvegen ferdigstilles 2016. Fra Heimdal sentrum til Samfunnet gjenstår punkttiltak for å gi en god sammenhengende trase. I 2018 settes det av midler til ny sykkelkryssing med "Tillerruta" i Bjørndalen (startbeviling). Dessuten er det behov for midler i 2015 for å ferdigstille sykkelvegen langs Tempevegen mellom Valøyvegen og Valøyslyngen. I tillegg settes av 7 mill. kr til ombygging av sykkelløsningene på Elgeseter bru.
Kart	
Planstatus	Arbeidene utføres iht. vedtatte reguleringsplaner.
Kostnad	<p>Kostnadsestimatet på gang- og sykkelvegen Heimdal – Klett ca. 263 mill. kr. (2015 kr). Restbeløpet på ca. 88,3 mill. kr foreslås satt av i 2015 og 2016.</p> <p>Kobling mellom Tillerruta og Heimdalsruta: 15 mill. kr (2018) Strekningen Sluppen – Sentrum: 3 mill for å ferdigstille strekning Valøyvegen – Valøyslyngen. I tillegg 7 mill. kr til utbedring av sykkelanlegget på Elgeseter bru.</p> <p>Totalt i perioden: ca. 111 mill. kr</p>
Mulig utb. periode	2015 – 2018

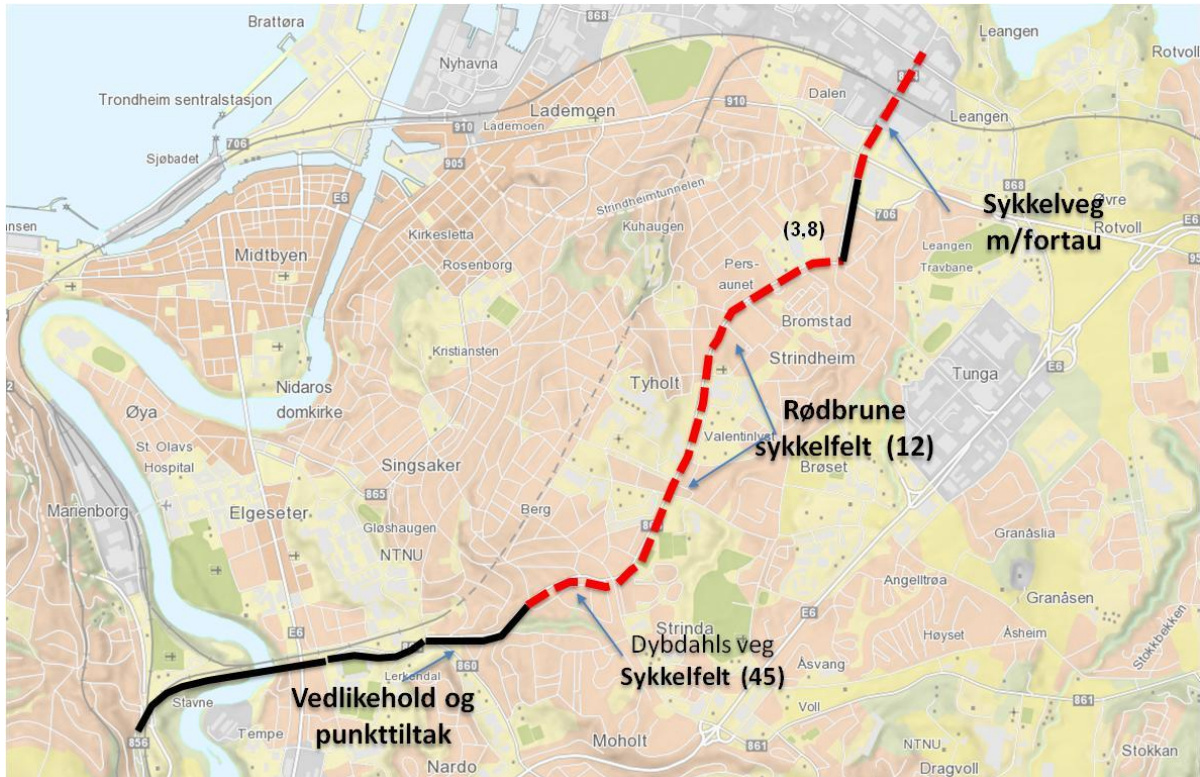
Brattørruta

Tiltaks- beskrivelse	I planperioden tas det sikte på å etablere et sammenhengende sykkeltilbud fra Fagervika over IIsvika og Skansenløpet fram til Brattøra og Pirbrua. Deler av dette anlegget er ferdigstilt. I tillegg skal det bygges sykkelveg og sykkelfelt på Brattøra som ferdigstilles 2015. Fra Lademoen til Bromstadvegens forlengelse gjøres tiltak på eksisterende vegnett. På lengre sikt vurderes muligheter for en mer optimal rute langs Trønderbanen. I tillegg bygges 1. byggetrinn av sykkelekspressvegen fra Leangbrua og videre østover til Haakon VIIIs gate. Østover mot Ranheim forutsetter en å sykle i eksisterende gatenett.
Kart	
Planstatus	<ol style="list-style-type: none">1. Bygges ut iht. gjeldende reguleringsplaner.2. Det pågår reguleringsprosesser på deler av strekningen fra Nidarholms gate fram til Haakon VIIIs gate.
Kostnad	<ol style="list-style-type: none">1. Fagervika – Brattøra: 4 mill. kr (delbidrag for sykkelanlegget langs Brattørkaia)2. Lademoen - Ranheim: Nytt kostnadsoverslag viser 58 mill. kr. Formannskapet vedtok i møte 2.9.2014 at prosjektet fullføres selv om det tidligere kun var satt av 25 mill. på denne strekningen i planperioden 2014 -15. <p>Totalt i perioden: ca. 60 mill.kr</p>
Mulig utbyggings- periode	2014-2016

Tyholtruta (Stavne, Lerkendal, Dybdahls veg, Kong Øysteins veg, Bromstadvegen)

Tiltaks- beskrivelse	I forbindelse med ferdigstilling av Dybdahls veg kan en nå få etablert en sammenhengende rute fra Stavne fram til Lade via Kong Øysteins veg (ca. 6 km). Hovedprosjektet på denne ruta er ferdigstilling av Dybdahls veg som foreslås med en restbevilgning i planperioden.
-------------------------	---

Kart



Planstatus	Stavne: Ingen planer klare Dybdahls veg: Reguleringsplan for Dybdahls veg ble vedtatt høsten 2011. Kong Øystein veg: Tiltak innenfor regulert veggrunn. Lengde: ca. 2, 2 km
Kostnad	Stavne: Stipulert beløp 40 mill. kr til kryssing av jernbane og rv. 706. Tiltaket foreslås ikke innenfor planperioden. Dybdahls veg: På sykkel har en i tidligere budsjettert prosjektet med til sammen 39 mill. I 2015 foreslås det at det settes av 6 mill. kr, dvs. sykkel finansierer 45 mill. kr på Dybdahls veg. Resten av beløpet på 90 mill dekkes av støy (15 mill) og kolektivmidler. Kong Øysteins veg: Stipulert 12 mill. kr + punkttiltak Bromstadvegen: G/S-veg utbedres til sykkelveg med fortau. Kostnadsestimat: ca. 4 mill.kr Totalt: 22 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	2015-2016

Midtbytiltak

Tiltaksbeskrivelse	<p>Midtbyen er et viktig målpoint og svært mange av sykkelturene ender opp her. Undersøkelser viser at attraktive parkeringsplasser for sykkel er et av de mest effektive tiltakene for å få flere til å sykle.</p> <p>Det planlegges sykkelparkering i eksisterende og nye p-hus. Det tas også sikte på å etablere låsbare sykkelanlegg i sentrum og nye sykkelparkeringsanlegg under tak.</p> <p>I tillegg foreslås det at enkeltstrekninger i Midtbyen og dens nærområdet utbedres slik at en får sammenheng i hovednettets i sentrum. Et av disse tiltakene er å etablere en bedre føring over DNB-tomta på Solsiden. I tillegg etableres sykkelfelt i Gryta og en foreslår tiltak i Skansenparken for å koble to viktige sykkelruter sammen (Midtbyruta med Brattørruta). I forbindelse med planarbeid om revitalisering av Ravnkloa er det også lansert planer for å krysse kanalen med gang- og sykkelbru.</p>
--------------------	---

Kart



Planstatus	<p>Ny parkeringsplan for sykkel er under utarbeidelse. Det forutsettes også at en gjør tiltak på enkeltgater for å øke framkommeligheten i Midtbyen. I Gryta mellom Sentralstasjonen og Rica Nidelven er det regulert sykkelfelt.</p>
Kostnad	<p>DNB-tomta: Bidrag fra Miljøpakken: 5 mill. kr Div. tiltak Midtbyen: P-anlegg: ca. 17 mill. kr (P-hus, overdekkede og tyverisikrede sykkelstativ og sykkelstap ved utvalgte kollektivholdeplasser og reisemål.) Enkeltstrekninger Midtbyen (Gryta): 8 mill. kr Ny bru Ravnkloa: Startbevilgning 2018: 20 mill. kr</p> <p>Totalt foreslås det satt av 50 mill. kr i perioden</p>
Mulig utb. periode	2015 - 18

Midbyruta - Nord

Tiltaks- beskrivelse	I 2012 ble en sammenhengende rute fra Ila via Elvegata, Prinsens gate og Kjøpmannsgata fram til Gryta etablert. Etter ombyggingen ser vi nå at svært mange benytter dette tilbudet. Det foreslås en tilsvarende gjennomgående rute nord i Midtbyen.
-------------------------	---

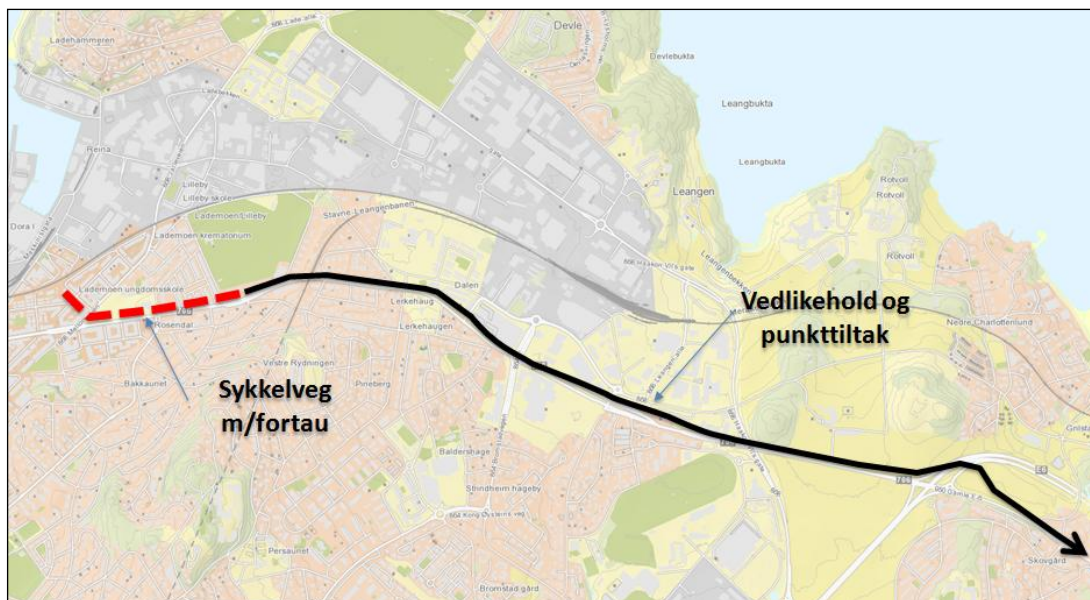
Kart



Planstatus	Det er påbegynt et planarbeid for Sandgata, men det er ikke konkludert hvilket sykkelsystem som skal bygges på strekningen. Når det gjelder Olav Tryggvasons gate, er det mulig med sykkelfelt på strekningen fram til Bakke bru, men det er ikke konkludert med hvilket sykkelsystem som skal legges til grunn for detaljprosjekteringen. Dette blir tema i forbindelse med revisjon av gatebruksplan for Midtbyen.
Kostnad	Anslag ikke utført, kun grove estimater: Sandgata – 715 m: stipulert kostnad, 22 mill. kr Olav Tryggvasons gt.: 900 m: stipulert kostnad 28 mill. kr Bakke bru/Rica Bakklandet: 5 mill. kr Totalt foreslås det satt av ca. 55 mill. kr i perioden
Mulig utbyggingsperiode	2016 - 18

Innherredsruta:

Tiltaks- beskrivelse	<p>De overordna vedtak som er gjort mht. Innherredsvegen sommeren 2013 innebærer at det legges opp til et sykkeltilbud langs Innherredsveien fra Lademoen kirke og videre østover. E6- prosjektet bygger sykkelveg med fortau fra Persaunevegen fram til Omkjøringsvegen. Dette anlegget skal stå ferdig i 2014. Sykkelbudsjettet bidrar til å ferdigstille sykkeltilbudet fra Lade kirke fram til Persauneveien.</p> <p>Det etableres eget tilbud for sykkel (sykkelveg med fortau) forbi Lade kirke fram til Thomas Von Westens gate, og det utføres punkttiltak på strekningen fram til Persauneveien.</p>
-------------------------	---



Planstatus	Innherredsveien reguleres i løpet av 2015/16.
Kostnad	Kostnader stipulert: Sykkelveg med fortau: 650 m med løpemeterpris ca. kr. 25.000, totalt 16 mill. kr Punkttiltak på strekningen: 2 mill. kr Totalt 18 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	2016-17

Tillerruta - Ny bru Bjørndalen

Tiltaks- beskrivelse	Søbstad og Tiller er to store bydeler i Trondheim med til sammen ca. 25 000 innbyggere. Allerede på 1990-tallet ble det utredet muligheter for å koble de to bydelene sammen med en gang- og sykkelbru over Bjørndalen. Hensikten er å binde Saupstad- og Tillerområdene tettere sammen for myke trafikanter. Aktuell strekning inngår i hovednett for sykkel.
-------------------------	--

Kart



Planstatus	Det pågår arbeid med reguleringsplan for sykkelanlegget. Planen er innsendt til 1. gangs behandling høsten 2014. Før planen legges ut til offentlig ettersyn avventer en 3. partskontroll for geoteknikk på strekningen.
Kostnad	Kostnadsestimatet er på ca. kr. 65 mill. kr inkl. justering av mva. (tidligere 10 %) og prisstigning 2012 -2014. Det er tidligere satt av penger til brua (2011). Det gjenstår ca. 6 mill. kr på denne budsjettposten. Restbeløpet er foreslått fordelt på to år. 2017: 24 mill. kr 2018: 36 mill. kr
Mulig utbyggingsperiode	2017 - 2018

Rødbrun asfalt – eksisterende sykkelfelt (fylkesveg)	
Tiltaks- beskrivelse	Rødbrun asfalt tydeliggjør syklistenes plass i trafikkbildet. I 2014 ble det anlagt rødbrun asfalt på kommunal veg (Udbyes gate/Vanglundsgate, Olav Kyrres gate, Gamle Osloveg, Klæbuvegen ved Lerkendal). 2015-17 vil sykkelfelt langs fylkesvegnettet få rødbrun asfalt
Kart	
Planstatus	Innenfor eksisterende vegareal.
Kostnad	Kostnad estimert: 8 mill. kr i planperioden, eks. røde sykkelfelt i Kong Øysteins veg (del av Tyholtruta).
Mulig utbyggings- periode	2015: Festningsgata, Stadsingeniør Dahls gt 2016: Dybdahls veg (nedre del) 2016/17: Kong Øysteins veg

Tiltak skoler

Tiltaks- beskrivelse	I arbeidet med sykkelstrategi for Trondheim ønsker en å definere 1 – 3 forsøksskoler der en legger til rette for at flere går og sykler. I dette ligger det en betydelig satsing på infrastrukturtiltak rundt de aktuelle skolene. Satsingen vil også gjelde spesifikke trafikksikkerhetstiltak.
-------------------------	--

K



Eksempel innsatsområde rundt Eberg skole Her foreslås blant annet etablering av ny strekning med sykkelveg/fortau.

Planstatus	Arbeidet med sikring av skoler er et samarbeid mellom sykkel-, TS- og gåsatsingen. Både informasjon, mindre vegtiltak, trafikkreguleringer i og rundt skolene samt større infrastrukturtiltak vil være aktuelle. I 2015 vil en ha fokus på informasjonsarbeid og mindre vegtiltak (fanges opp i handlingsprogrammet for TS-gruppa). Sykkeltiltak må få reguleringsmessig avklaring før de bygges, og dette vil foregå hele handlingsplanperioden.
Kostnad	Stipulert: 20 mill. kr fordelt på 2 år (pluss midler fra TS og gåsating)
Mulig utbyggingsperiode	2015 – 2017 Regulering Eberg 2015, utbygging 2016-17.

Enkeltstrekninger	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Det er planer om kollektivtiltak i Jonsvannsveien og Høgskoleringen. Begge reguleringsforslagene viser her sykkelveg med fortau på en side. I Høgskoleringen er det forutsatt at sykkelvegen forlenges ned mot Eidsvolls gate. Denne forlengelsen må finansieres av sykkel. Tiltak i Jonsvannsveien ved Moholt dekkes av kollektivbudsjettet.</p> <p>Bystyret har også bedt om sykkeltiltak på nedre del av Byåsen. Tilsvarende er det behov for tiltak i Jarlevegen ifm. forelått utbygging i området. Sykkelanlegget i Ila ble ferdigstilt i 2014, men det gjenstår en restbevilgning på dette prosjektet som foreslås finansiert i 2015.</p>
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan for Jonsvannsvegen er vedtatt. Høgskoleringen forventes regulert i 2015.
Kostnad	<p>Ila: 5,8 mill. kr (restbevilgning)</p> <p>Byåsvæien nedre del: Det foreslås av til sammen 15 mill. kr i 2016-17</p> <p>Høgskoleringen: Startbevilgning i 2018. Kostnadsestimat: 375 m x kr.25000 = 10mill. kr (behov for ANSLAG).</p> <p>Jarleveien: (10 mill. kr)</p> <p>Jonsvannsveien: Strekingen forbi Moholt dekkes av kollektiv. Videreføring mot sentrum etter 2018 .</p>
Mulig utbyggingsperiode	2015-18

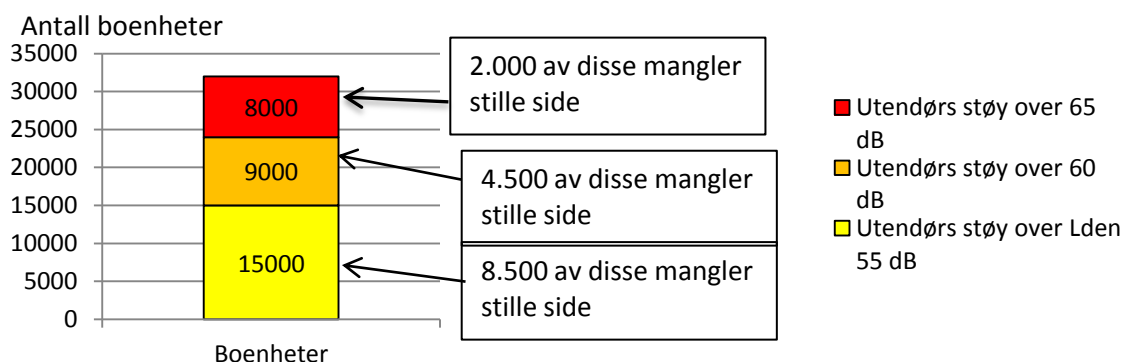
10. Tiltak mot støy

Overordnede føringer

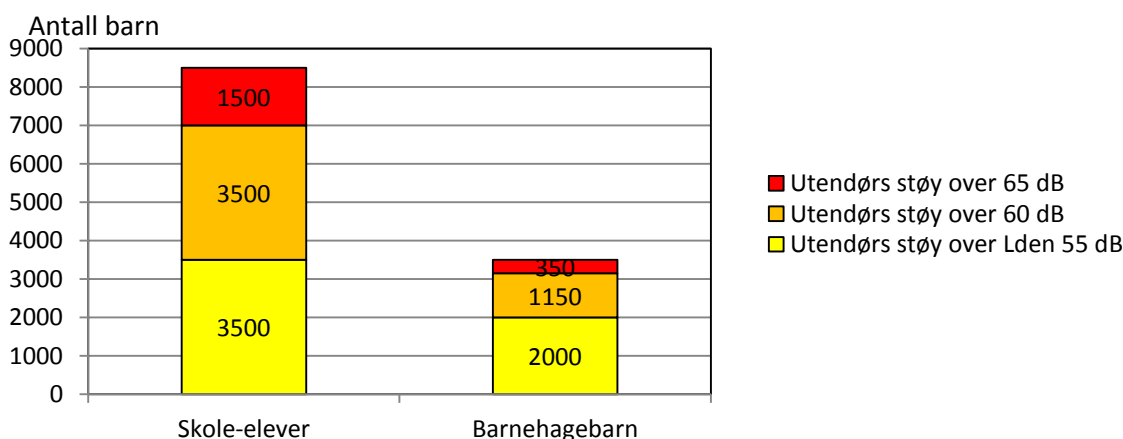
I Miljøpakken inngår mål om støyreduksjon: *Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal reduseres med 15 % i 2025 i forhold til 2012.*

- Antall personer utsatt for innendørs støynivå over 38 dB skal reduseres med 30 % innen 2025 i forhold til 2012.
- Det skal også rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved skoler, barnehager og helseinstitusjoner.

En omfattende støykartlegging ble utført i 2012. Kartleggingen viser at 74 000 personer utsettes for utendørs støynivå over anbefalt grenseverdi på 55 dB ved sin bolig. Av disse er det 35 000 som mangler stille side ved boligen. 18 000 personer er bosatt i rød støysone (over 65 dB). Figuren viser at det er totalt 32 000 boliger med støy over 55 dB. Av disse 8 000 boliger i rød støysone hvor 2 000 mangler stille side.



Av totalt 28 500 skoleelever (78 skoler) er 8 500 elever (23 skoler) utsatt for utendørsstøy over 55 dB. Av totalt 11 500 barnehagebarn (190 barnehager) er 3 500 barn (63 barnehager) utsatt for utendørsstøy over 55 dB.



Forslag til handlingsprogram inneholder en rekke større og mindre støyskjermingsprosjekt for bolig, skoler og barnehager samt forslag om tilskuddsordning for lokal skjerming av uteområder for svært støyutsatte boliger. En betydelig satsing på støyskjermer langs Okstadbakken er allerede vedtatt og under etablering. Tiltaket vil gi støyreduksjon for boliger på Selsbakk, Hallset, Kroppan og Leirfossvegen. Støyskjerming i Dybdahls veg er prosjektert og vil bli gjennomført i 2016-17. Miljøpakken trinn 2 forutsetter at støytiltak som utløses av et veg- eller kollektivprosjekt dekkes innenfor rammen av prosjektet og ikke over støybudsjettet. I forbindelse med E6 sør støybeskyttes en rekke boliger.

Innbyggertallet i Trondheim øker for hvert år, og byen fortettes i tråd med overordnede mål. Kommuneplanens bestemmelser om fortetting langs kollektivåre og avviksbestemmelser for støy gir flere boliger med fasader i rød støysone. Det er viktig å vurdere støyhensyn på et tidlig tidspunkt i planleggingen for å redusere behovet for reparasjonstiltak. Utviklingen skal følges opp i videre evalueringer og støykartlegginger.

Generelt er det meget store behov når det gjelder støytiltak, langt ut over de rammene som foreligger. For å nå de målsetningene som er satt i Miljøpakken, må rammene for støytiltak økes. Foreløpige overslag tilsier et behov på 200 til 500 mill. kr ut over tidligere budsjetterte midler. Ny kartlegging i 2017 vil vise samlet effekt av alle gjennomførte prosjekt i Miljøpakken, og med grunnlag i dette kan restbehov i forhold til måloppnåelse nærmere vurderes. Effekt av gjennomførte støyprosjekt må dokumenteres nærmere i hvert enkelt støyprosjekt.

Tabell 11: Forslag til handlingsprogram støytiltak

	<i>Før 2015</i>	2015	2016	2017	2018	Totalt 15-18	Kommentarer
Dybdahls veg	9		6			6	Samordnes med sykkelvegprosjekt
Okstadbakken	49,5	14,4				14,4	Trinn 2
Tiltaksplikt iht. forurensningsforskriften	5					0	Kommunale veger og fylkesveger. Ny kartlegging i 2017 vil avklare restbehov.
Støyskjerming av skoler og barnehager		4,5	4	2,5	6	17	
Lokal skjerming av uteoppholdsarealer	1	2	2	2,5	6	12,5	
Områdeskjermer prioriterte strekninger							Nye skjermer og oppgradering av eksisterende
- Bromstadveien	3,8	4,7				4,7	
- Østre Rosten		17,5				17,5	
- Øvrige prioriterte strekninger			3	9	11	23	Prioriteringsliste i prosjektark
Felleskostnader og planlegging	1,5	1	3	3	1	8	
SUM		44,1	18	17	24	103,1	

Dybdahls veg

Tiltaks- beskrivelse	Det skal bygges gang- og sykkelveg samt støyskjermer i Dybdahls veg. Her er det rekkefølgekrav knyttet til etablering av støyskjermer.
-------------------------	--

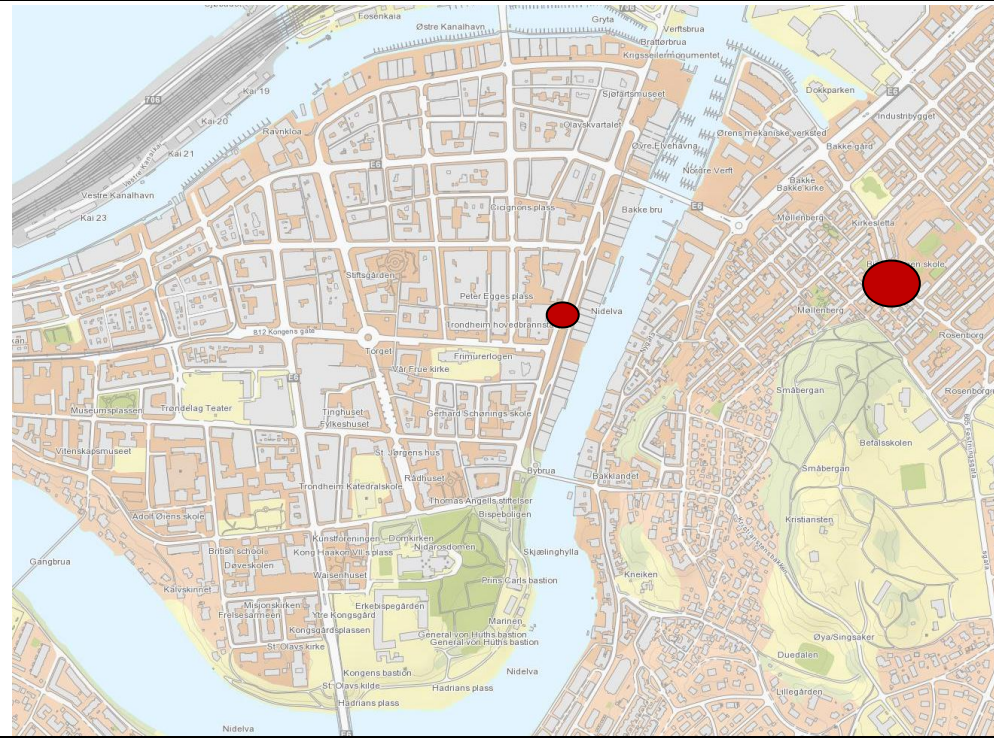


Planstatus	Reguleringsplan vedtatt.
Kostnad	Totalt bidrag fra støybudsjetten 15 mill. kr, hvorav 9 mill. kr er bevilget tidligere og 6 mill. kr foreslås i handlingsplanperioden (2016).
Mulig utbyggings- periode	2015-17

E6 – Støyskjerm i Okstadbakken

Tiltaks- beskrivelse	<p>Trinn 1 i prosjektet er å bygge støyskjermer fra Kroppanbrua til eksisterende skjermer i Okstadbakken. I dag er det ca. 530 personer med støynivå over 60 dB på Selsbakk, Hallset og Leirfossområdet. Beregninger i forprosjektet viser at en skjermingsløsning med 3 m skjermer på denne strekningen vil bedre støysituasjonen for ca.300 personer.</p> <p>Trinn 2 av prosjektet er å bytte ut eksisterende skjermer i Okstadbakken med høyere (3m over vegbane) og kraftigere skjermer med samme design som skjermene på resten av strekningen. Denne skjermen vil redusere støynivået for ca. 350 personer. Av disse vil ca. 50 personer som i dag har støynivå over 60 dB få redusert støynivået til under 60 dB. Støyreduksjonen er fra 1-9 dB alt etter hvor boligen ligger i forhold til E6.</p>
Kart	
Planstatus	Første byggetrinn skal være ferdig til desember 2014. Trinn 2 vil bygges i 2015.
Kostnad	Kostnad ca. 48 mill. kr.
Mulig utbyggingsperiode	2014-15

Tiltaksplikt iht. forurensningsforskriften

<p>Tiltaks- beskrivelse</p>	<p>Forurensningsforskriften krever støykartlegging og gjennomføring av støyreducerende tiltak når innendørs støynivå er over 42 dB. Støykartleggingen i 2012 viste at det er mange boliger som er støyeksonert.</p> <p>Langs fylkesveg er 21 boenheter i Trondheim tiltaksutredet, og 8 av disse boenhetene ligger over tiltaksgrensen og har krav på tiltak: Ilevollen 8, Ilevollen 10, Brøttemsvegen 248 B, Grensen 10B, Byåsveien 48, Byåsveien 50, Festningsgata 37, Festningsgata 39.</p> <p>Langs kommunal veg skal 18 boenheter utreds mht. tiltaksplikt. Tiltaksutredningen vil vise hvor mange som faktisk har krav på tiltak.</p>
<p>Kartet viser mulige strekninger med tiltaksplikt langs kommunal veg</p>	
<p>Planstatus</p>	<p>Tiltaksutredning og prosjektering er ferdig for boliger langs fylkesveg. Tiltakene vil gjennomføres i 2015.</p> <p>Tiltaksutredning og prosjektering for kommunal veg er under arbeid. Tiltakene vil gjennomføres i 2015.</p>
<p>Kostnad</p>	<p>Grovt estimat: Ca. 5 mill. kr inkl. detaljprosjektering</p>
<p>Mulig utbyggingsperiode</p>	<p>2015</p>

Områdeskjermer prioriterte strekninger

Tiltaks- beskrivelse	Omfatter nybygging av støyskjermer, samt oppgradering av nedslitte og ødelagte skjermer på prioriterte strekninger. Framdriften av prosjektet vil avhenge av om reguleringsplaner er nødvendige eller ikke, noe som må vurderes mer spesifikt for hver strekning. Det kan derfor bli omdisponeringer innenfor denne samleposten.
-------------------------	--

Prioriterte strekninger:

1 Bromstadvegen (fra nr 10-26)

Støyskjem langs østlig side fra nr.10-26, inkl. erverv og belysning. På strekningen er det 6 hus hvor flere av dem er flermannsbolig (ca 12 boenheter). Skjermen vil redusere støynivået for ca. 30 personer.

2 Østre Rosten (fra Rognbudalen 32 til Tillerringen 11)

Det skal bygges ensidig skjerm på en 1050 m lang strekning fra Tiller helse- og velferdssenter til Tillerringen 11. På strekningen er det 43 boliger. Skjermen vil redusere støynivået for ca.100 personer. Erfaringstall fra E6 sør på 12 000 kr løpemeteren + mva og byggherrekostnad gir en kostnad på ca.17,5 mill. kr for skjerm langs Østre Rosten.



Senere prosjekter:

- 3 Fv 860 Utleirvegen (fra Nardokrysset til Nardosenteret),
- 4 Fv 864 Kong Øysteins veg (fra Fernanda Nissens veg til Valentinlystsenteret),
- 5 Fv 860 Utleirvegen (fra Nardosenteret mot Utleira skole),
- 6 Fv 864 Kong Øysteins veg (fra Valentinlystsenteret til Jonsvannsvegen),
- 7 Fv 812 Byåsveien (fra Breidablikvegen og sørover),
- 8 Fv950 Ranheimsvegen (fra 299-305)
- 9 Fv 868 Jarlevegen (fra Ladebekken til Håkan Magnussons gate på nordvestsiden)
- 10 Fv 841 Ringvålvegen (fra Kirkeringen til Lundvegen)
- 11 Kv John Aes veg (fra Østre Rosten til Harald Torps veg)

Dersom noen prosjekt som er prioritert tidlig i planperioden blir dyrere, medfører dette at senere prosjekter utsettes/kuttes.

Planstatus	Ulike grader av avklaring om reguleringsplaner er nødvendige.
Kostnad	Til sammen anslås 46 mill. kr innenfor denne posten. Kostnadsanslag er basert på løpemeterpris for støyskjermer på 15 000 kr (inkl mva og byggherre).
Mulig utb. periode	2015-2018

Støyskjerming av skoler og barnehager

Tiltaks- beskrivelse	<p>Støyskjermingstiltak for skoler og barnehager med støynivå på uteareal over 60dB (prioritert i Handlingsplan mot støy) som ikke omfattes av andre prioriterte vegprosjekter/ støyskjermingprosjekter.</p> <p>Kriterier for prioriterte uteområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uteareal tilrettelagt for aktivt bruk i orange/rød støysone (L_{de} over 60 dB). • Størrelse på støysone i forhold til annet uteareal med tilfredsstillende lydnivå. Andre kvaliteter ved støyutsatt område som gjør støyskjerming viktig. • Barnehager og barneskoler prioriteres framfor ungdomsskoler og videregående skoler. • Pågående planarbeid, forventet trafikkutvikling eller planlagte byggearbeider som vil endre støysituasjonen. • Vurdere hvor mange barn som vil få effekt av tiltak. <p>Uteområder detaljvurderes for å få beregnet effekt av etablerte støyskjermingstiltak og/eller nye skjermingsforslag.</p> <p>De bevilgede midler skal dekke prosjektering og oppsetting av støyskjermer, og ansvar for vedlikehold følges av vanlige regler.</p> <p>Framdriftsplan vil avhenge om støyskjermingprosjektet berøres av andre planlagte tiltak, f.eks om grunneier planlegger oppgradering av utearealet som vil berøre område der skjerm planlegges, eller om det planlegges vegprosjekter som vil få betydning for berørt område.</p>																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioriterte skoler og barnehager</th> <th>Hovedstøykilde</th> <th>Ansvar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Singsaker skole og barnehage</td> <td>Fv865</td> <td>SVV</td> </tr> <tr> <td>Blomsterbyen barnehage</td> <td>Fv860</td> <td>SVV</td> </tr> <tr> <td>Nardo barnehage</td> <td>E6</td> <td>SVV</td> </tr> <tr> <td>Majorstuen barnehage</td> <td>Kv Persaunvegen</td> <td>TK</td> </tr> <tr> <td>Stabburet barnehage</td> <td>Olav Engelbrettssons alle</td> <td>TK</td> </tr> <tr> <td>Skuta barnehage</td> <td>Kv Vestre Rosten</td> <td>TK</td> </tr> <tr> <td>Nidaros idrettsungdomsskole</td> <td>E6</td> <td>SVV</td> </tr> <tr> <td>Øvre Stubban barnehage</td> <td>Fv860</td> <td>SVV</td> </tr> <tr> <td>Kongsgården barnehage</td> <td>KV Kjøpmannsgata</td> <td>TK</td> </tr> </tbody> </table> <p>Prioriteringsrekkefølge avgjøres når detaljberegning er gjennomført.</p>	Prioriterte skoler og barnehager	Hovedstøykilde	Ansvar	Singsaker skole og barnehage	Fv865	SVV	Blomsterbyen barnehage	Fv860	SVV	Nardo barnehage	E6	SVV	Majorstuen barnehage	Kv Persaunvegen	TK	Stabburet barnehage	Olav Engelbrettssons alle	TK	Skuta barnehage	Kv Vestre Rosten	TK	Nidaros idrettsungdomsskole	E6	SVV	Øvre Stubban barnehage	Fv860	SVV	Kongsgården barnehage	KV Kjøpmannsgata	TK
Prioriterte skoler og barnehager	Hovedstøykilde	Ansvar																													
Singsaker skole og barnehage	Fv865	SVV																													
Blomsterbyen barnehage	Fv860	SVV																													
Nardo barnehage	E6	SVV																													
Majorstuen barnehage	Kv Persaunvegen	TK																													
Stabburet barnehage	Olav Engelbrettssons alle	TK																													
Skuta barnehage	Kv Vestre Rosten	TK																													
Nidaros idrettsungdomsskole	E6	SVV																													
Øvre Stubban barnehage	Fv860	SVV																													
Kongsgården barnehage	KV Kjøpmannsgata	TK																													
Planstatus	Noen tiltak vil kreve regulering. Avklares i prosessen. Alle vil kreve byggesaksbehandling.																														
Kostnad	17 mill. kr i 4-årsperioden																														
Mulig utb. periode	2015-2018																														

Støyskjerming – lokal skjerming av uteoppholdsarealer langs sterkt trafikkerte vegger - tilskuddsordning

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det foreslås etablert en tilskuddsordning for lokale skjermingstiltak av uteplass i boligområder som vanskelig kan skjermes ved f.eks støyskjermer langs veg. De utvalgte vegstrekningene er kjennetegnet av topografi, steds karakter og bygningsmiljø som gjør det lite ønskelig/aktuelt å etablere område skjerming langs veg.</p> <p>Kriterier for prioritering Støyutsatte boliger som mangler stille uteplass (lydnivå under 55 dB). Lydnivå på eksisterende uteplass over 60 dB. Målsettingen for prosjektet er at de utvalgte støyutsatte boligene etter tiltak skal ha et uterom mest mulig i samsvar med anbefalinger i kommunens uteromsnorm mhp størrelse, topografi, solforhold og lydnivå. Ved skissering av løsninger skal det tas hensyn til hvor beboerne i dag har etablert uterom samt solforhold på disse områdene – eller klart bedre uteområder på eiendommen som i dag ikke benyttes på grunn av støy.</p> <p>Prosjektet deles i to faser: 1) Skisseutarbeidelse for ulike typer skjerming (2014/2015) 2) Tilbud til grunneiere langs prioritert strekning om montering av skjerming på deler av uteområdet. Montering av støyskjermer(2015-2018).</p> <p>Grunneier overtar ansvar for vedlikehold av skjermen så snart den er montert.</p>
	<p>Utvalgte områder: Singsakerringen Byåsvegen nedre (fra Ila til Havstein) Utleirvegen (østlig og sørlig side av vegen, dvs ikke mot Risvollan Borettslag da det her heller bør vurderes område skjerming langs vegen) Ranheimsvegen</p>
Planstatus	Det kreves ikke reguleringsplan for lokale skjerming – kun eventuell byggesaksbehandling.
Kostnad	13,5 mill. kr (inkl. 1 mill. kr ubrukte midler i 2014)
Mulig utb. periode	2015-2018

11. Gåtiltak

Overordnede føringer

Bystyret og Fylkestinget vedtok i april 2012 en egen satsing for å øke andelen gående innenfor Miljøpakken;

"Andelen gående må økes for å nå miljøpakkens mål. Spesielt i sentrumsnære områder må det planlegges tiltak både på investerings- og driftssiden. Tiltakene må legges til rette slik at folk kan gå til og fra arbeid og skolen. Trygghet, trivsel og framkommelighet er stikkord for utforming av gode tiltak for å øke denne transportformens andel."

Gågruppa ble opprettet høsten 2013 med fokus på å få utarbeidet en handlingsplan med utgangspunkt i Nasjonal gåstrategi og tilpasset lokale forhold. Det legges spesiell vekt på tiltak som reduserer ganglengden til målpunkt som skole, arbeidsplasskonsentrasjoner, lokalsenter og kollektivknutepunkt/holdeplasser. Det er derfor lagt et spesielt fokus på snarveger i første fireårsperiode. Snarveger er i denne sammenhengen smale tråkk mellom målpunkter som gjør det mer attraktivt og raskere å gå enn å bruke bil.

Grunnlag for prioriteringer

310 snarveger er registrert vinter/vår 2014. 60 av disse er vurdert som aktuelle/mulige. I første omgang foreslås prioritert 13 snarveger som går til definert målpunkt som skole, senter/lokalsenter, arbeidsplasskonsentrasjoner og holdeplasser.

De fleste registrerte snarveger viser seg å gå mellom boligområder og mellom deler av boligområder. Flere snarveger går også fra boligområder til marka, Nidelvkorridoren, strandsonen og andre større friområder og brukes mest i rekreasjons og friluftssammenheng. Disse er ikke prioritert i første runde, men det vil være behov for å vurdere disse nærmere fordi de gjerne dekker flere målpunkt.

Flere av de opparbeidete turvegene innenfor byggesonen fungerer også som snarveger for gående. Disse er foreløpig ikke prioritert, men noen strekninger av turdrag er så viktige snarveger at de vil bli vurdert i videre planlegging.

Det er utført tilgjengelighetsanalyser til senter/lokalsenter og skoler og beregnet innsparinger i tid for aktuelle snarveger. Videre er det foretatt brukertellinger på prioriterte snarveger.

Prioriterte snarveger og aktuelle tiltak

Av de foreslåtte 13 prioriterte snarvegene går 8 til skoler og 5 til arbeidsplasskonsentrasjoner/sentra. Ved å benytte disse snarvegene vil en oppnå innspart gåtid fra ca 1 min til 8 min. Snarvegene trenger tiltak som oppstramming av trase, grusing, tynning av nærliggende skog/busker, belysning, skilting og oppsetting av benker. Kostnader er beregnet ut fra Trondheim kommunes erfaringstall fra opparbeiding av turveger.

De 13 første snarvegen er å anse som "forbildeprosjekter", og vil være viktige for å synliggjøre gåtiltak som satsingsområde i Miljøpakken. Etablering av disse snarvegene vil også gi bedre erfaring med virkninger, egnet standard og kostnadstall. Parallelt med utbygging vil det jobbes med prioritering av flere tiltak innenfor budsjetttrammene. Disse blir synliggjort som "øvrige

snarveger” i handlingsprogrammet. Det vil også vurderes tiltak på andre typer gangtraseer enn snarvegnettet, eksempelvis fortau.

Noen spesielle utfordringer

Blomsterstien

Blomsterdalen er en betydelig snarveg til Gløshaugen, Lerkendal og Tempe. Den er både en snarveg for studenter mellom studentbyene i Moholtområdet og campus, samt en viktig arbeidsveg for de som har arbeidsplasser i områdene med hele 103 telte brukere på en kald og mørk oktobermorgen mellom kl 07.15 og 08.30. Snarvegen er regulert som turveg og skiløype – men er så viktig at den prioriteres som nr 1 på listen over snarveger til skoler. Traseen blir særlig viktig i de to årene det blir bygging i Dybdahls veg.

Gåstrategi

Gågruppa er i ferd med å utarbeide en gåstrategi (jf tilsvarende sykkelstrategi for Trondheim). Arbeidet pågår, og det legges opp til en bred medvirkningsprosess før strategien fremmes til politisk behandling våren 2015.

Drift

Det er viktig med snarveger som kan brukes hele året. Miljøpakkens opprustning og markedsføring av gåtiltak kan reise spørsmål om å sette av midler til vinterdrift. Dette bør diskuteres.

Andre prioriteringer

Indikatorer (planleggingsmidler)

Det bør utarbeides indikatorer som kan måle om vi får ønsket resultat i forhold til Miljøpakkens mål og i forhold til indikatorer nevnt i nasjonal gåstrategi (slik at vi også kan måle oss med resten av landet). Arbeidet kan gjøres som en del av evalueringen av Miljøpakken.

Aksjoner/holdningsskapene arbeid

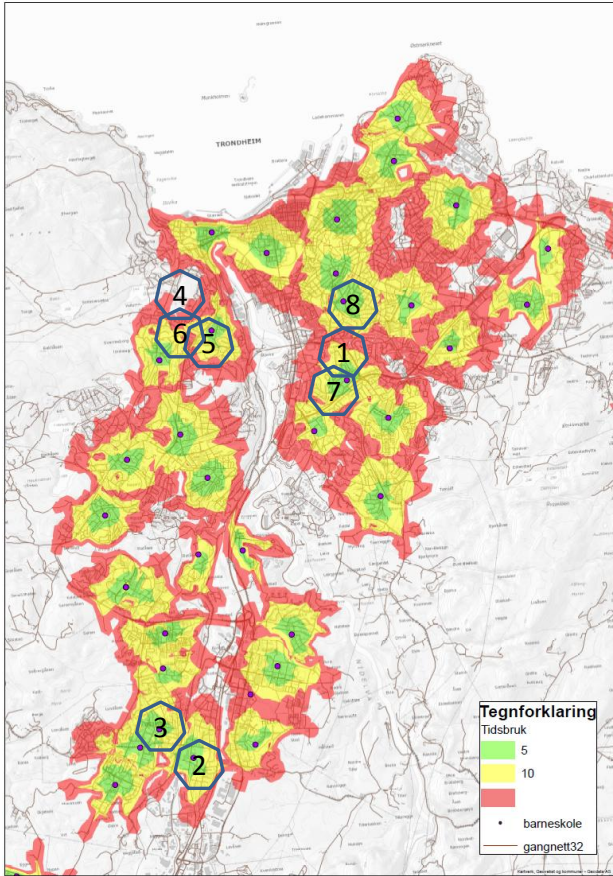
Som en viktig del av arbeidet med gåtiltak bør det settes i gang ulike aksjoner, informasjonskampanjer og holdningsskapende arbeid, eksemplvis rettet mot skoler eller spesielle grupper. Dette kan gjøres som en del av informasjons- eller reiserådgiverarbeidet.

2018 – 2022


I årene etter gjeldende 4-årsperiode bør arbeidet med å ferdigstille viktige snarveger fortsette. I tillegg bør det prioriteres å etablere et overordna gangnett som bidrar til økt gåing på bekostning av motorisert transport. Gangnettet bør være tilgjengelig for flere typer brukergrupper og trygt å ferdes langs. Behovet for vinterdrift vil bli et spørsmål framover. Hvilket gangnett som skal vinterbrøytes må avklares.

Tabell 12: Forslag til handlingsprogram gåtiltak

Prosjekt/innsatsområde	Før 2015	2015	2016	2017	2018	Totalt 2015 - 18	Kommentar
Snarveg til skole 1. Blomsterstien 2. Tillerringen-Hårstad skole 3. Wilhelmsmyrv. - Stabbursmoen 4. Sverresborg 5. Elgvegen- Rognevegen 6. Johan Falkbergets v – Olaf Nordhagens veg 7. Nardo – Sundland 8. Johnsvannsvegen -Berg skole (gjelder bare regulering) _9. Øvrige snarveger skole	1,6	3,5	1			4	Kostnad pr tiltak fra ca 0,3 til 1,4 mill. kr
Snarveger til arbeidsplass-konsentrasjoner/senterområde 1. Festningen sør 2. Steinberget 3. Duedalen 4. Leirfossvegen – Sluppen 5. Sigurd Bergs Alle 6. Øvrige snarveger arbeidsplass-/senterområde	0,3	1,5	1			2,5	
Snarveg til holdeplass		0,5	1	1	1	3,5	Defineres i videre arbeid
Andre gåtiltak Omfatter skilting, tellinger, mindre punktutbedringer og utvikling av kartløsning/app	0,1	1	3	3	5	12,5	
Planlegging/felleskostnader Inkludert planlegging av hovedgangnett og framtidige reguleringsbehov		1	2	3,5	6	12,5	
Sum:		10	15	15	20	60	

Snarveger til skoler	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Snarveger til skole minsker gåtiden til skolene og får flere barn/ungdom/studentere til å velge å gå framfor å bli kjørt. 8 snarveger til skole er prioritert. Det er ulikt behov for innsats på de enkelte skolevegene, men mest foreslås utskifting av dekke/ justering av dekke, belysning slik at de kan brukes med trygghet hele året og noe rydding. Det er også vurdert å sette opp benker.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Blomsterstien 2. Tillerringen-Hårstad skole 3. Wilhelmmyrvegen til Stabbursmoen 4. Sverresborg 5. Elgvegen- Rognevegen 6. Johan Falkbergets v – Olev N. veg 7. Nardo – Sundland 8. Johnsvannsvegen - Berg skole <p><u>Øvrige snarveger skole</u> Etter nærmere prioritering ut fra 60 gode snarveger og innspill.</p>
<p>Kartet viser tidsbruk til barneskoler. Sirkler viser hvor de prioriterte snarvegene er og deres prioritet.</p>	 <p>Tegnforklaring Tidsbruk 5 10 15 • barneskole — gangnett32</p>
Planstatus	<p>Alle tiltak 1-7 er regulert til friområder, turveger, gå traseer og er kommunalt eid. Nr 8 ligger på privat grunn og er regulert i gammel plan delvis til veg. Tiltaket krever ny reguleringsplan</p> <p><u>Øvrige snarveger</u> Planstatus for snarvegene som er aktuelle må undersøkes nærmere.</p>
Kostnad	<p>Tiltak 1-7 til sammen : 3-4 mill. kr Regulering tiltak 8: kr 400 000,-(uten erverv). Øvrige snarveger til skole: 13 mill. kr</p>
Mulig utb. periode	<p>2015 – 2018</p>

Snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner sentrumsområder og lokalsenter	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Snarveger til sentrumsområder, lokalsenter, og arbeidsplasskonsentrasjoner er viktig for lettere å kunne velge å gå. Det har betydning at snarvegen er raske og lett tilgjengelige hele året. Flere av disse snarvegene dekker ulike målpunkt, og de som går til Midtbyen brukes til mange typer reiser: Skole-/ studie-/arbeidsreiser, handling og fritidsaktiviteter.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Festningen sør 2. Steinberget 3. Duedalen 4. Leirfossvegen – Sluppen 5. Sigurd Bergs Alle <p><u>Øvrige snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner/sentra/lokalsentra</u> Etter nærmere prioritering ut fra 60 gode snarveger og innspill.</p>
<p>Kartet viser tidsbruk til senter/lokalsenter. Sirkler viser hvor de prioriterte snarvegene er og deres prioritet.</p>	
Planstatus	<p>Tiltak 1-4 er regulert til friområder eller tilsvarende formål. Tiltak 5 er regulert til bolig og krever avtaler eller ny reguleringsplan før tiltak kan iverksettes.</p> <p><u>Øvrige snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner/sentra/lokalsentra</u> Planstatus for snarvegene som er aktuelle må undersøkes nærmere.</p>
Kostnad	<p>2,5 mill. kr for de første 5 tiltakene 12 mill. kr for øvrige tiltak i perioden</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>2015 – 2018</p>

Planlegging	
Tiltaksbeskrivelse	<p><u>Øvrige snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner/sentra/lokalsentra/skoler/holdeplass</u></p> <p>Det trengs en nærmere gjennomgang av hvilke andre av de 60 potensielle snarvegene som vil kreve regulering. Det blir mer behov for regulering lengre ut i planperioden fordi det etter hvert blir viktigere å få koblet ulike deler av nettet sammen til en helhet.</p> <p><u>Hovedgangnett</u></p> <p>Trondheim har et omfattende gangnett i dag. Det foreslås å sette av planleggingsmidler til å få prioritert et hovedgangnett og utarbeidet en kartløsning eller app som befolkningen kan bruke for å bli opplyst om gangnettet (i tråd med anbefalinger i nasjonal gåstrategi, SVV 2012). På lengre sikt tas sikte på å utvikle et hovedgangnett som over tid kan bli komplett. Det vil også bli aktuelt å planlegge/utvikle deler av nettet til å være universelt utformet og dekke flere behov.</p>
Kartet viser ulike innspill på snarveger	
	
Planstatus	
Kostnad	Regulering: Anslås til 5-6 mill. kr. Konkretiseres på et seinere tidspunkt
	Hovedgangnett/kartutvikling: 5-7 mill. kr (grovt overslag)
Mulig utbyggingsperiode	

12. Øvrige innsatsområder

12.1 Informasjon

I 2015 og videre blir det fortsatt vesentlige behov for informasjonsarbeid om Miljøpakken, både for å informere om nye prosjekter og for å påvirke holdninger og reisevaner. For å nå Miljøpakkens mål om lavere bilandel og samtidig avlaste kollektivtrafikken, er det nødvendig å øke andelen reiser med sykkel og til fots.

Det foreslås satt av 3,5 mill. kr årlig til informasjonsarbeid. Beløpet skal dekke arbeidsinnsats, utgifter til drift av nettside og kampanjer for å markedsføre sykling og gåing.

12.2 Mobilitetsrådgivning

Mobilitetsrådgivning ("grønn reiserådgiver") arbeider med å få enkeltpersoner og bedrifter til å endre reisevaner i mer miljøvennlig retning, og omfatter dermed også stimulering til gåing og sykling.

Tidligere har det vært satset primært på tiltak rettet mot bedrifter og arbeidsreiser. Nå rettes arbeidet i sterkere grad også inn mot skoler i Trondheim. Skolesatsingen skal gi en økt andel som går og sykler til og fra skolen. Det har allerede kommet en betydelig økning i antall barn som sykler fra høsten 2013 til 2014 (tellingene viser økning på ca 150 %). Det er derfor viktig å følge opp denne målgruppen videre.

Handlingsprogrammet foreslår 4 mill. kr i året i handlingsplanperioden. Dette vil dekke mobilitetsrådgivning og tilrettelegging for barnehager, skoler, bedrifter, lag og foreninger. I tillegg vil det i samarbeid med Infograppa i Miljøpakken bli gjennomført en rekke kampanjer rettet mot byens befolkning. Gjennom disse midlene vil det også bli jobbet for å synliggjøre og fremme de tiltak som gjøres av Miljøpakken.