

Utkast 17.12.15

Arkivsak 15/62238

Miljøpakke for transport i Trondheim: Handlingsprogram 2016-19 (24)

Innhold

1. Forutsetninger for handlingsprogrammet	2
2. Finansielle rammer for Miljøpakken	2
3. Hovedavveininger og forslag til fordeling på temaområder.....	4
4. Hovedveger	7
5. Lokale veger og gatebrukstiltak	12
6. Kollektivtransport.....	18
7. Trafikksikkerhet.....	28
8. Sykkel.....	33
9. Tiltak mot støy.....	47
10. Gåtiltak.....	53
11. Øvrige innsatsområder	59



1. Forutsetninger for handlingsprogrammet

Her fremmes forslag til et fireårig handlingsprogram for tiltak innenfor Miljøpakken for perioden 2016-19. 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 fireårige handlingsprogram 2015-18 ble behandlet i bystyret og i fylkestinget februar 2015. Endelig utforming har ikke vært helt avklart. Det er ikke synliggjort hvordan E6 sør (Trondheim – Melhus) fullfinansieres, og det foreligger ikke helt omforente vedtak knyttet til rammene for kollektivtrafikk.

Miljøpakkens handlingsprogram forutsettes revidert årlig. Dette forslaget er behandlet i Miljøpakkens styringsorganer, og vil etter en høringsprosess vinteren 2015-16 behandles parallelt i Trondheim bystyre og fylkestinget i Sør-Trøndelag februar/mars 2016, samt administrativt i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Samtidig med handlingsplanarbeidet pågår en prosess med bymiljøforhandlinger som vil ha betydning for finansieringsrammen og tiltakene i Miljøpakken de nærmeste år. Bymiljøforhandlingene danner grunnlag for arbeidet med Miljøpakkens trinn 3 som kommer til politisk behandling våren 2016.

Miljøpakkens trinn 3 vil kunne gi betydelig endring av aktiviteten fra neste år. Handlingsprogrammet 2016-19 er derfor primært rettet mot å gi føringer for planlegging og tiltak de nærmeste par årene.

Planlegging og gjennomføring skjer i nært samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Etter endret organisering 20. august 2015 er også Jernbaneverket med i arbeidet. Disse fire partene er representert i Kontaktutvalget som styrer innsatsen og koordinerer politisk behandling. Kontaktutvalget består fra sommeren 2015 av direktør i Statens vegvesens styringsstab, ordfører i Trondheim, fylkesordfører i Sør-Trøndelag og jernbanedirektør. Fylkesmannen er representert som observatør. Den daglige samordningen skjer i Miljøpakkens sekretariat og i Programrådet hvor partenes administrative ledere er representert. I tillegg er det etablert samarbeidsgrupper innenfor temaene kollektivtransport, sykkel, trafiksikkerhet, støytiltak, gåtiltak og informasjon (se også www.miljopakken.no)

2. Finansielle rammer for Miljøpakken 2015-18

De økonomiske rammene for Miljøpakken i 2016-19 er anslått i tabell 1, der følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Statlige midler refererer til handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan 2014-17 (23). De faktiske tildelingene framgår av de årlig i statsbudsjettene, og for 2016 er bruk tall fra statsbudsjettet. Det er videre tatt inn tildelinger i tråd med utkast til bymiljøavtale.
- Belønningsavtale er inngått for 2013 til og med 2016, med 170 mill. kr i 2016. Utbetalingene vil være knyttet opp mot at man når målet i avtalen om å ta all trafikkvekst på miljøvennlig transport.
- Nasjonal transportplan 2014-23 legger opp til en ny ordning med langsiktige bymiljøavtaler, der det inngår et statlig investeringstilskudd til større kollektivtiltak. Det forhandles nå om en bymiljøavtale for Trondheim for perioden 2016 - 2023. Denne avtalen forventes reforhandlet i 2018 på bakgrunn av føringer i NTP 2018-29. Nivået på bymiljømidler 2016-24 er i tabell 1 satt skjønnsmessig pr desember 2015. I tabellen forsettes også at nivået på belønningsmidler fortsetter på samme nivå som i dag, og at midlene kan nyttes til både kollektiv- og sykkeltiltak (inkludert drift), som før.
- Bompengereinntektene anslås til ca 480 mill. kr/år (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 2016 er i 2016-kr, basert på en indeksregulering på 2,7 % fra 2015-16.
- 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 1: Foreslåtte finansieringsrammer

Inntekter	Før 2016	2016	2017	2018	2019	2020-24	Sum
Kommunale midler	69	17	17	17	17	83	218
Fylkesvegmidler	285	59	59	59	59	296	818
Bompenger netto	1808	480	480	480	480	2400	6128
Ekstra sykkelmidler		15					15
Statlige vegmidler	536	292	668	625	640	650	3410
Belønningsmidler	870	170	170	170	170	850	2400
Investeringstilskudd		90	183	275	237	599	1384
Momskompensasjon	54	25	25	25	25	125	279
Totalt netto	3621	1148	1602	1651	3547	5003	14653

Mva-kompensasjonen er her skjønnsmessig anslått, og reell fordeling må avklares seinere. Tabellen inkluderer statsmidler i tråd med forslag til NTPs handlingsprogram 2014-23, statsbudsjett 2016 og utkast til bymiljøavtale pr 10.12.15. Bompengene er nettoinntekter, og uten inntektene fra bommene mot Klæbu.

Det eksisterer ulike grader av bindinger knyttet til de ulike budsjettmidlene. Statlige, kommunale og fylkeskommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder. Konkret fordeling av midlene mellom de tre ulike vegkategoriene foretas av Miljøpakkens styringsorganer.

3. 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. Totalt sett er halvparten av midlene i Miljøpakken (2010 – 24) forutsatt å 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 som vil gi finansieringskostnader og redusert omfang på innholdet i hele Miljøpakkeperioden.

Det foreligger nå kostnadsoverslag for store prosjekt (E6 sør Trondheim Melhus, Sluppen – Stavne og Byåstunnelen) som synliggjør at de totale finansieringsrammene i Miljøpakken pr i dag ikke er tilstrekkelige. Også andre prosjekt, som Johan Tillers veg og Brundalsforbindelsen, har betydelige kostnadsøkninger, og det samme gjelder driften av kollektivtrafikken. Det foreligger klare vedtak fra Sør-Trøndelag fylkeskommune om at driftstilskuddet bør økes, samt at kollektivandelen i Miljøpakken skal utgjøre minst 20 % eksklusiv statlige investeringsmidler i bymiljøavtalene (i tillegg til at belønningsmidler skal regnes utenom). Sekretariatet peker på at dette er problemstillinger som enten krever en vesentlig reduksjon av størrelse/omfang på prosjektene i dagens pakke, eller en utvidelse av pakken (Miljøpakkens trinn 3).

Tabell 2: Forslag til fordeling på temaområder 2016-19 (24) (2016-kr inkl mva)

Kostnader	Før 2016	2016	2017	2018	2019	2020-24	Sum
E6 sør	867	695	514	653	308	0	3037
Sluppen/Stavne	256	47	31	257	380	148	1119
Byåstunnelen	1	4	4	57	60	1157	1283
Lokale veger	112	33	95	204	158	47	649
Kollektiv drift	531	110	110	110	110	550	1521
Kollektiv investering	535	47	71	48	40	260	1001
Kollektiv superbuss		116	342	429	346	1151	2384
Gatebrukstiltak	59	0	16	19	5	19	117
Hovednett sykkel	552	121	132	146	154	729	1834
Gangveger	12	15	15	20	20	112	194
Trafikksikkerhet	182	60	67	55	33	223	620
Støytiltak	97	19	17	23	20	77	253
Annet	257	6	21	44	65	326	719
Totalt	3461	1274	1413	2021	1634	4798	14601

Planlegging og felleskostnader er her fordelt innenfor de ulike temaområdene og store vegprosjekt. I posten "annet" inngår rentekostnader, utgifter til etablering av bomssystem, grunnverv, informasjon og reiserådgivning samt en årlig realkostnadsvekst på 1 % på prosjekter som gjennomføres senere i perioden.

Kollektivtiltakene og sykkeltiltakene er basert på en bymiljømiljøavtale for perioden 2016-23

Kollektivsatsingen består for en stor del av utbyggingen av en høystandard "superbusstrasé" som skal være klar for operativ drift med signalruter i 2018. Det forutsettes et statlig investeringsstilskudd på ca 1,2 mrd kr og tilsvarende lokal egenandel i planperioden. Bymiljøavtalen inneholder også en forlenget belønningsavtale som gir anledning til å dekke deler av driftstilskuddet til kollektivtrafikk.

Sykkelsatsingen er basert på vedtatt sykkelstrategi med vekt på utbygging av sammenhengende hovedruter som gjør det tryggere og enklere å sykle. Belønningsordningen er videreført som tidligere med 170 mill kr/år og en antatt fordeling med 10 % til sykkel og 90 % til kollektivtransport.

Tabell 3 viser hvordan hovedprofilen på innsatsområdene ser ut med det foreslåtte handlingsprogrammet. For å få fram hele bildet, er det også tatt med allerede bevilget fordeling 2010-15. Andelen til KSSM (kollektiv, sykkel, sikkerhet, miljø) blir 53 % i hele Miljøpakkeperioden dersom handlingsprogrammet legges til grunn, og man unntar belønningsmidler ("KSSM uten Belønning"). Andelen til kollektivtrafikk blir 22 %.

Tabell 3: Hovedprofil ressursbruk

Kostnader	Før 2016	2016	2017	2018	2019	2020-24	Sum
Veg	34 %	60 %	42 %	53 %	51 %	28 %	39 %
KSSM	66 %	40 %	58 %	47 %	49 %	72 %	61 %
KSSM uten Belønning	54 %	31 %	52 %	42 %	44 %	66 %	53 %
Kollektiv uten Beløn	9 %	11 %	30 %	24 %	23 %	30 %	22 %

- ✓ Belønningsmidler er forutsatt å komme i tillegg til Miljøpakkens øvrige satsing på kollektivtrafikk. Statlige midler til kollektivinfrastruktur i Bymiljøavtalen er inkludert i tabellberegningene. Dersom disse midlene også tas ut, blir kollektivandelen 13 %.
- ✓ Posten "Lokale veger 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. De økonomiske rammene tar utgangspunkt i fordelingen i vedtak om Miljøpakke trinn 2 (indeksregulert).
- Hovedproblemstillinger i utarbeidelsen av handlingsprogrammet
- Forslag til prioriteringer 2016-19
- Vesentlige endringer fra forrige handlingsprogram
- Kjente tiltak som ikke er foreslått prioritert innenfor anbefalt ramme
- Beskrivelser av de enkelte prosjekt/innsatsområder med kostnadsoverlag.
- Kronebeløp for tiltak fra og med 2016 er i 2016-kr. Oversikt over tidligere bevilgninger 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.

Håndtering av usikkerhet

Usikkerhet håndteres på flere ulike måter i Miljøpakken:

- Miljøpakken styres gjennom "porteføljestyling", der det er fokus på målstyring. Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor et programområde. Ved kostnadsøkning eksempelvis på et sykkelprosjekt vurderes dette dekket inn gjennom å redusere/utsette andre sykkelprosjekt.
- Det forutsettes at større prosjekt som påbegynnes i 2016 gjennomgår en kostnadsberegning av type "Anslag". På reguleringsplannivå innebærer dette usikkerhet på 10 – 20 %. Mindre prosjekt skal gjennomgå en enklere "kostnadsvurdering" etter rutiner vedtatt oktober 2015. De spesifikke rutineene er ikke fullt ut gjennomført pr desember 2015.
- Kostnadstallene i handlingsprogrammet kan betraktes som "styringsrammer", det vi si midler som prosjektet og prosjektledelsen skal styre etter. I store prosjekt er det gjennom Stortingsbehandling også fastsatt en "kostnadsramme" som innebærer en mulighet for tilleggsfinansiering som kan vedtas av Vegdirektoratet (uten å behandles i Stortinget).
- Under de ulike programområdene er det avsatt en reservepost i 2017 på ca 10 % av årsforbruk. I reserveposten er en del av prosjektmidlene samlet i en felles finansieringsramme for programområdet, og kan bare tilføres enkeltprosjekter ved dokumentasjon og godkjenning av ekstra ressursbehov.
- Innenfor programområdene er mange av de definerte prosjektene "samleposter", der kostnadene kan styres gjennom omfanget av tiltak (eksempelvis rødbrun asfalt).

4. Hovedveger

Overordnede føringer

Stortingsproposisjon 172 s (2012-2013) regulerer trinn 2 i Miljøpakken. I Stortingsvedtaket er det lagt til grunn en større ramme på de store riksvegprosjektene enn det som ble vedtatt i det lokalpolitiske vedtaket fra april 2012 om trinn 2. Det lokalpolitiske vedtaket 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 Klettkrysset 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. ”

Prosjektet E6 Jaktøya-Sentervegen ble behandlet i Stortinget sommeren 2015 (Stortingsproposisjon 108 s (2014-2015)), etter forutgående KS2-prosess. Det ble her vedtatt en økonomisk styringsramme på 2,6 milliarder 2015-kroner.

Rv.706 Sluppen – Stavne er i NTP 2014-23 prioritert etter 2018. I den lokalpolitiske behandlinga av trinn 2 ble prosjektet forsert til perioden 2016-2018. Dette innebærer at en ikke kan påregne statens andel i prosjektet før 2018. Foreløpige beregninger for ny Sluppen bru (Nydalsbrua) med tilstøtende veger viser et kostnadsoverslag som går ut over Miljøpakkens avsatte ramme. Det pågår en avklaring med tanke på finansiering og løsningsvalg for Sluppenområdet, og på grunn av dette er det ikke lenger mulig med samme fremdrift. Anleggsstart anslås nå til medio 2018, forutsatt at videre fremdrift er avklart i løpet av 2015. Videre er strekningen Sluppen – Stavne tatt ut av rammen til prosjektet i forbindelse med vedtak om Miljøpakkens handlingsprogram for perioden 2014-17.

Byåstunnelen er som beskrevet over vedtatt som *”en ettløps tunnel med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll”*. Fylkeskommunen behandlet en prinsipp sak om Byåstunnelen i februar 2015. Det ble her vedtatt *”tunnelen skal ha standard i henhold til den nylig vedtatte tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveger”*. Den videre planlegging må avklare hvilken utforming Byåstunnelen skal få. Stortingsproposisjon 172 (2012-13) om Miljøpakken trinn 2, spesifiserer E6 Jaktøya – Tonstad og Rv 706 Sluppen – Stavne som prioriterte prosjekter.

Diskusjonstema knyttet til fireårsprogrammet:

- Alle de tre store vegprosjektene ligger an til å bli dyrere enn i lokalpolitisk vedtak i trinn 2. Handlingsprogrammet er av den grunn underfinansiert. Dette kan få konsekvenser for omfanget av det siste prosjektet (Byåstunnelen) dersom ikke finansieringsrammen økes og/eller kostnadene reduseres. Dette forslaget til handlingsprogram legger opp til at E6 sør startes i tråd med de rammene som framgår av tabell 4.
- Arbeidet med planlegging og bygging av Sluppen bru er forsinket på grunn av behov for å avklare finansieringsramme og prosjektinnhold.
- Totalrammene for E6 sør og de øvrige hovedvegprosjektene skal utgjøre ca 50 % av totalressursene og får dermed betydning også for hvor mye ressurser som går til kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak.


Tabell 4: Forslag til handlingsprogram hovedveger

Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sum	
E6 Tonstad - Sentervegen	40	100	95	140	172	18	-75									490	Sum
E6 sør Sentervn - Jaktøya				16	86	200	770	514	653	308						2547	E6
E6 sør Gang/sykkelveg			Kostnad under sykkel													0	3.037
Sluppen - Stavne		25	109	81			-4									211	Sum
Sluppen bru m/tilknytn						41	51	31	257	380	148					908	1.119
Byåsen tunnel						1	4	4	57	60	100	300	300	300	157	1283	1.283

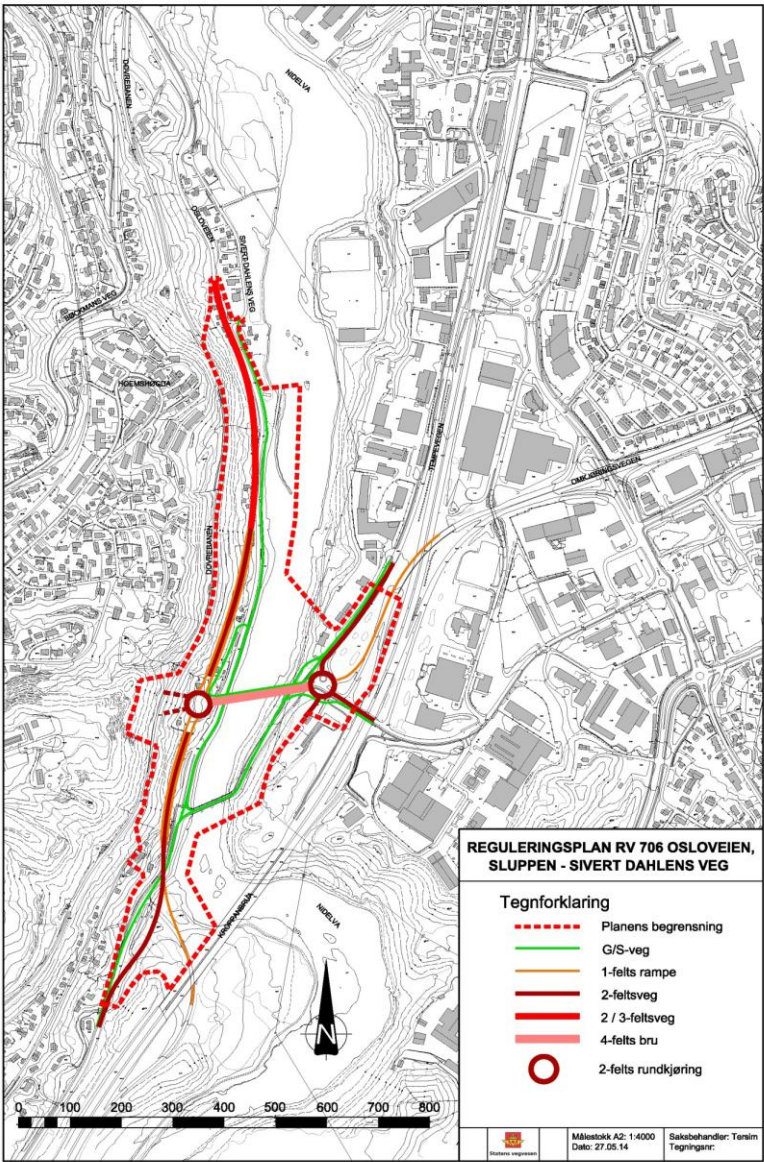
Minustall er mindreforbruk som tilbakeføres.


Kommentarer:

- Usikkerhet for Stortingsvedtatte prosjekter håndteres gjennom fastsatt kostnadsramme (tabellen viser styringsramme). For E6 sør er styringsrammen 2,5 mrd. kr etter at hovedentreprise nå foreligger.
- Det forutsettes bidrag til felleskostnader/planlegging på 1 mill. kr pr år fra posten "store vegprosjekter". Dette belastes forholdsvis i forhold til årlig ressursbruk.

E6 Sør (Trondheim – Melhus)	
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 og prosjektert. Igangsatt bygging.
Kostnad	Sentervegen – Tonstad: 490 mill. kr inkludert restarbeider Rosten Jaktøya – Sentervegen: 254 mill. kr (etter anbud høsten 2015) Gang-/sykkelveg langs Heimdalsvegen finansieres over sykkelbudsjettet.
Mulig utbyggings- periode	Sentervegen – Tonstad åpnet for trafikk oktober 2013. Sykkelanlegg Rosten åpnet sommeren 2015. Videre utbygging av Jaktøya – Sentervegen er påbegynt, men hovedarbeidene starter mars 2016.

Rv 706 Sluppen – Stavne

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av nytt kryss på Sluppen, med forbindelse over Nidelva (ny Sluppen bru) og kobling til Oslovegen. Senere videreføring til Stavne 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)	 <p>REGULERINGSPLAN RV 706 OSLOVEIEN, SLUPPEN - SIVERT DAHLENS VEG</p> <p>Tegnforklaring</p> <ul style="list-style-type: none">Planens begrensningG/S-veg1-felts rampe2-feltsveg2 / 3-feltsveg4-felts bru2-felts rundkjøring <p>Målestokk A2: 1:4000 Dato: 27.05.14 Saksbehandler: Tonim Tegningsnr:</p>
Planstatus	Kommunedelplan vedtatt. Reguleringsplan gjennomføres når bruprojektet er avklart. Sluppenkrysset på E6 inngår ikke. Eventuelt kollektivknutepunkt med lokk vurderes i Miljøpakkens trinn 3.
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. Handlingsprogrammet foreslår 908 mill. kr. (I tillegg kommer 211 mill. kr som allerede er benyttet på Marienborg - Stavne).
Mulig utbyggings- periode	Ut fra planstatus og revidert fremdrift antas utbyggingsperiode 2018-20. 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 2016 -18.
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. I handlingsprogrammet er foreløpig avsatt 1 283 mill kr. Nye krav når det gjelder tunnelsikkerhet stiller nye krav til løsning, noe som medfører høyere kostnader.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart ca 2020 og ferdigstillelse 2024.

5. 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 bare første etappe fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen/Hørlocks veg inngår i trinn 2.
- Vestre del av Johan Tillers veg skal bygges ut.
- Gatebrukstiltak for øvrig er satt opp som en samlepost i bystyrets og fylkestingets vedtak.

Følgende lagt til grunn i handlingsprogramforslaget:

- Elgeseter gate finansieres både av midler til lokale veger og av programområde kollektivtransport (superbussutvikling), se kapittel 7.
- I de lokalpolitiske vedtakene knyttet til trinn 2 er det ikke gitt rom for nye tiltak ut over de som spesifikt er nevnt. Dette kan vurderes på nytt i Miljøpakkens trinn 3.
- Kostnader og løsninger for Brundalsforbindelsen er foreløpig usikre. Det foreslås likevel oppstartsbevilgninger i slutten av perioden.
- Johan Tillers veg: Her er det kommet nye kostnadsberegninger som viser vesentlig økte kostnader i forhold til det som ble antatt i Miljøpakkens trinn 2.

Tabell 5: Forslag til handlingsprogram lokale veger og gatebrukstiltak


Prosjekt/innsatsområde	Før 2016	2016	2017	2018	2019	Totalt 2016-19	Kommentarer
Elgeseter gate - Grunnerverv, sanering, gateombygging	40	25	24	120	129	298	Finansieres også med kollektivmidler (superbuss)
Johan Tillers veg	10,5	6	64	79	18	167	Prosjektering og grunnerverv i 2016
Sentervegens forlengelse	21	1,5				1,5	Delfinansiering
Gatebrukstiltak Midtbyen - Torvet - Andre tiltak (uspesifisert)	14,3		10,3 5,7	16,1 2,6	5	26,4 13,3	Tilbakeføring av omdisponerte midler
Brundalsforbindelsen			2	2	8	12	Totalkostnader meget usikre
Planlegging/felles-kostnader	4	2	2	2	2	8	
Reserve			5			5	
Sum		34,5	113	221,7	162	531,2	


Viktige endringer fra forrige handlingsprogram:


Elgeseter gate: Oppstart utbygging antas høsten 2018 (forsinket ett år i forhold til forrige handlingsprogram). Det samme gjelder Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg.

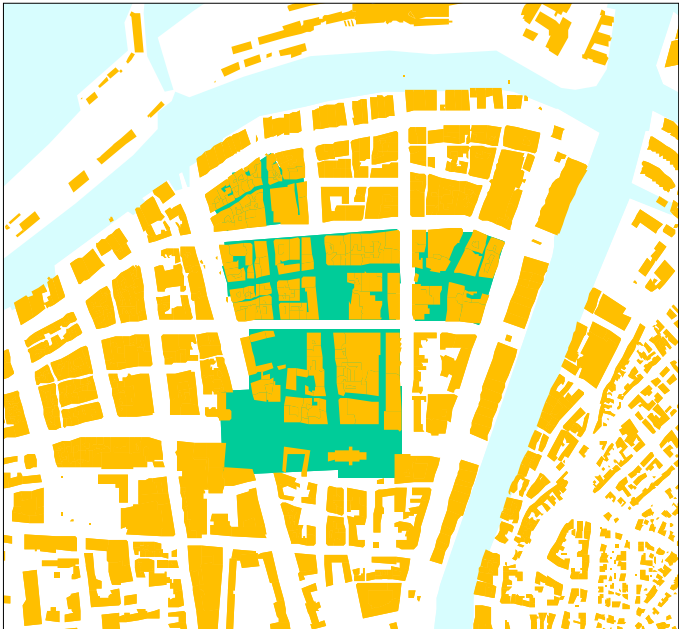
Johan Tillers veg er basert på kostnadsoverslag desember 2015. Det er tidligere ikke gjennomført detaljert kostnadsberegning, men avsatt 72,5 mill. (2015-kr) i forrige handlingsprogram.

Utbygging av Johan Tillers veg innebærer en økning av rammene for lokale veger i fireårsperioden. Seinere utbygging av Brundalsforbindelsen vil kreve ytterligere utvidet ramme.

Elgeseter gate	
Tiltaks- beskrivelse	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 områdeavgrænsning for planarbeidet. Dette kan bli endret i løpet av prosessen. Superbuss-satsing vil foregå innenfor prosjektet, jf bymiljøavtalen.</p>
Planstatus	Planprogram vedtatt. Tre bygninger som er foreslått revet er innløst. Fem konsept utredet; tre løsninger i dagen og to med tunnel/kulvert. Politisk avklaring av hvilke(t) av konseptene som skal reguleres ventes våren 2016. Reguleringsplan forventet ferdig sommer 2017.
Kostnad	Det er i konseptvalgutredningen anslått kostnader på ca 550 mill. kr for løsninger i dagen og mellom 900 og 1300 mill. kr. på løsninger med tunnel (ikke inklusiv teknisk kulvert). Totalinnsatsen vil avhenge av nivået på bymiljømidler.
Mulig utbyg- gingsperiode	Utbygging fra 2019-20.

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	Kostnadsanslag desember 2015: Ca 177,5 mill. kr Det forutsettes av kostnader knyttet til ekstra jernbanespor dekkes av JBV.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart kan tidligst skje 2016 (grunnverv, prosjektering m.m.) Utbygging 2017-19

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 forelå høsten 2014, men er ikke endelig vedtatt. Trase og utforming kan bli endret i forbindelse med områdeplanlegging.
Kostnad	Usikre kostnadsoverslag. I Miljøpakken trinn 2 ble avsatt 75 mill. kr til første delutbygging. Kostnadsoverslag høsten 2014 viste ca 160 mill. kr. Fortsatt betydelig usikkerhet på grunn av grunnervervskostnader samt utforming.
Mulig utbyggingsperiode	2020 -

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. - Olav Trygvasons gate (inngår i superbuss-satsing) krever politisk avklaring. - Sandgata må sees i sammenheng med opparbeidelsen av sykkelrute som kan starte i siste halvdel av perioden. - 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 på inntil 40 mill. 2015-kr ; ikke basert på Anslag.
Mulig utbyggings- periode	Torvet: 2018-19 (avhenger av eventuelt vedtak om parkeringsanlegg)

6. Kollektivtransport

Overordnede føringer

Miljøpakkens trinn 2 peker på viktige innsatsområder 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 handlingsplanperioden er det nødvendig å vurdere blant annet følgende spørsmål:

Hvor mye satsing på drift?

Miljøpakken har klare mål om fortsatt betydelig kollektivtrafikkvekst. Veksten siden oppstarten har ligget på nærmere 10 % i snitt pr år. Dette skyldes en omfattende og kostnadskrevende satsing. Fra vinteren 2013-14 ble veksten lavere (3-4 %). Årsakene til nedgangen er flere: Milde vintre med gode forhold for gåing og sykling, samt noe takstøkning og rutenedskjæring. Nye passasjerer koster i form av flere/større busser og økt sjåførbehov, samtidig som det anses nødvendig med standardhevinger på kjøreveg og holdeplasser. Kostnadene 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 å benytte bompenger til drift. "Ordinært" tilskudd er i tidligere handlingsprogram antatt 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 STFK har signaliserer at tilskudd vil bli basert på en indeksregulert videreføring av 2008-nivå.

I hele handlingsplanperioden foreslås et årlig Miljøpakkebidrag på 110 mill. kr. Dette dekker ikke behovet dersom man skal realisere nasjonale mål om nullvekst, og det arbeides for å få statlige myndigheter til å ta et større ansvar for driftstilskudd til kollektivtransporten.

Økte driftsrammer innenfor Miljøpakkens budsjett må avveies mot investeringsmulighetene, inkludert mulighet til å stille egenandeler i den nye bymiljøavtalen der staten gir bidrag til infrastruktur.

I 2016 fortsetter prøveordningene med delvis innføring av biogass i busstdrift, finansiert av et ekstra belønningstilskudd på 20 mill. kr i 2014 og 30 mill. kr i 2015. Dette vil bedre klimagassregnskapet innenfor kollektivtransporten betydelig.

Superbussutvikling

Superbusstrasé planlegges med gradvis utbygging med første fase langs to utvalgte hovedruter. Traseene omfatter flere allerede vedtatte prosjekt som Innherredsvegen, Elgeseter gate, Jonsvannsvegen, Dybdahls veg og Høgskoleringen. I tillegg foregår utredning av behov for ytterligere infrastrukturtiltak langs traseene, og noen foreløpige forslag og finansieringsrammer er tatt inn i tabellen under.

Rutestrukturprosjektet som pågår 2015-16 vil avklare ruteopplegg i ny anbudsperiode fra 2018. Her vil også jernbanens rolle i kollektivsystemet bli tydeliggjort.

Tabell 6: Forslag til handlingsprogram superbustiltak

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

Det presiseres at tabellen er foreløpig, og at nærmere kostnadsberegninger må skje i oppfølging av bymiljøavtalen. Superbuss-prosjektene forutsettes samordnet med videre handlingsprogram for Miljøpakken. Behov for planleggingsmidler til videre superbussutbygging vil også konkretiseres etter hvert.

Tabell 7: Forslag til handlingsprogram andre kollektivtiltak

Kollektivtiltak	Før 2016	2016	2017	2018	2019	Totalt 16-19	Kommentarer
Drift							
- Delbidrag driftsbudsjett		110	110*	110*	110*	440	Rute-, takst- og kapasitetstiltak.
- Biogass utprøving	50						Biogass eget tilskudd.
Framkommelighet øvrige ruter							
- Signalprioritering	7,6	3,5	2			5,5	Gjelder bl.a. tiltak i forhold til ny rutestruktur fra 2018
- Kollektivfelt Bromstadvegen		5**				5	
- Nye tiltak (uspesifisert)			5	10	5	20	
Knutepunkt og holdeplasser							
- Oppgradering holdeplasser		6,5	6,5	6,5	6,5	26	
- Sanntids ruteinformasjon	14,2	2,5	3			5,5	
Trikk infrastruktur	115,5	17,5	17,5	17,5	17,5	70	Investering, drift og vedlikehold
Innfartsparkering	21,4						
- Være		1	5,5			6	
- Tonstad		5	10			15	
- Buvika				8		8	
- Uspesifisert					5	5	
Mindre tiltak og utredninger							
- Mindre tiltak (sekkepost)		3	3	3	3	12	
Felleskostnader/planlegging		3	3	3	3	12	
Reserve			15			15	
Sum		157	181	158	150	645	

* Behov for driftstilskudd øker årlig, og samlet inndeckning må drøftes videre i Miljøpakken og med statlige myndigheter

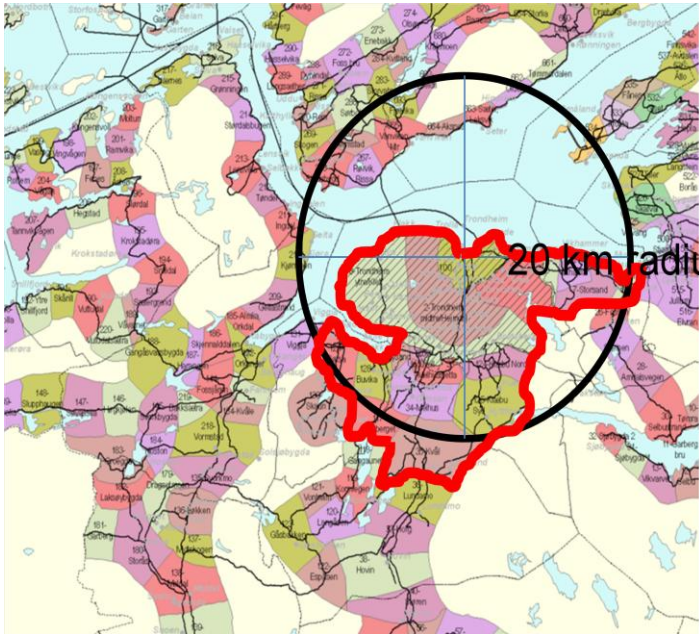
** Kollektivfelt Bromstadvegen samordnes med andre tiltak. Anslag foreligger ikke.

Vesentlige endringer i forhold til forrige handlingsprogram:

- Tiltak som er knyttet til superbuss-satsing er samlet i egen tabell 7.
- Vintertilgjengelighet holdeplasser og oppgradering kollektivtraseer var egne prosjekt i forrige handlingsprogram. Det foreslås at disse prosjektene tas ut og vurderes i forhold til superbuss-satsing
- Innfartsparkering Skovgård er foreslått tatt ut av handlingsprogrammet på grunn av pågående planarbeider i området.
- Kollektivfelt Bromstadvegen er foreslått tatt inn.

Tabell 8: Tiltak som er drøftet, men ikke foreslått innenfor handlingsprogramperioden 2016-189

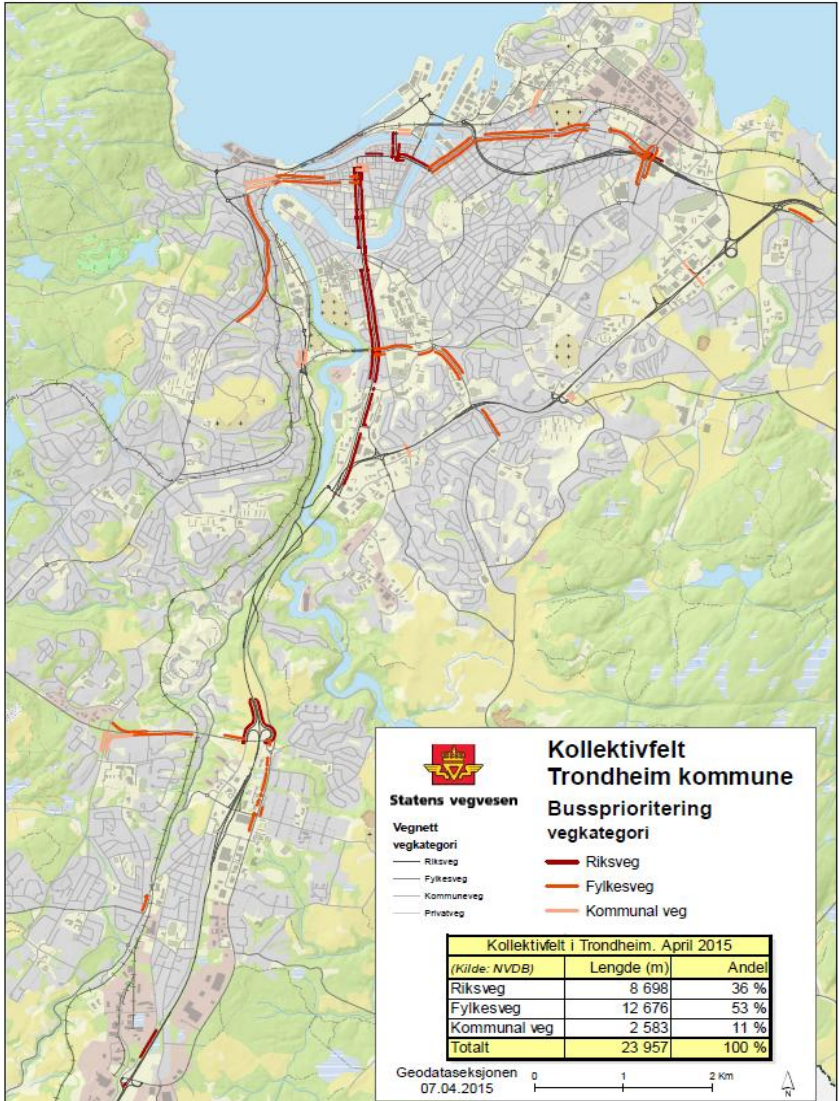
Tiltak	Beskrivelse og planstatus	Kostnad	Kommentar
Vegforbindelse Reppe – Vikåsen inkl fortau Reppevegen	Vil muliggjøre bussbetjening av Reppe uten matebuss. Regulering fortau 1. halvår 2016. Tidligste mulige oppstart 2017.	72 mill. kr (+-30 %)	Delfinansiering via utbyggingsavtaler bør vurderes. To områder med til sammen ca 370 boliger planlegges.
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 bymiljøavtaler
Opptopping driftstilskudd	Opptopping med 10 mill. kr pr år fra 2016 for å dekke økte kostnader	100 mill kr 2016-19	Plus ytterligere 350 mill. kr i hele Miljøpakkeperioden

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. Ambisjonene om fortsatt passasjervekst krever økte 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 og det skal etableres et tilbud med "superbuss"
Kostnad	I gjennomsnitt antas at hver ny passasjer koster 13-15 kr i økte netto driftskostnader. I 2016 foreslås 110 mill. kr til drift, og samme nivå for årene etterpå. Når verken Miljøpakkebidraget eller tilskudd fra STFK planlegges økt, må utgiftsvekst dekkes gjennom en kombinasjon av økt statlig bidrag og takstøkninger.
Forutsetninger	Tilskuddsnivået fra 2017 forutsetter ny belønningsavtale/bymiljøavtale.

Superbussutvikling Samfundet – Moholt

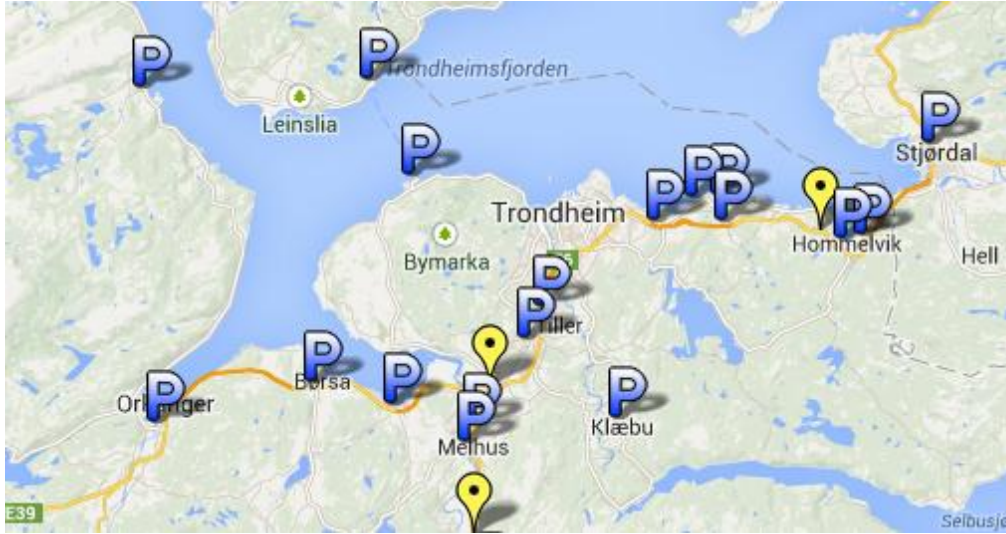
Tiltaks- beskrivelse	Rute 5 er den mest trafikkerte bussruta i Trondheim, og strekningen Studentersamfundet – Moholt utgjør en delstrekning på denne pendelruten. En egen framkommelighetsanalyse er utført, og det er registrert betydelige forsinkelser på deler av traséen. Flere tiltak vil inngå i utviklingen av en superbustrase. Kollektivfelt Jonsvannsvegen (Moholtsletta) og i Høgskoleringen over Gløshaugen, samt utbedringer Dybdahls veg.
Kart	
Planstatus	<p>Reguleringsplan kollektivfelt Jonsvannsvegen vedtatt 2013.</p> <p>Reguleringsplan Høgskoleringen vedtatt 2015.</p> <p>Videre tiltak inkluderer løsninger forbi rundkjøring i Strindvegen. Dette skal utredes i et eget prosjekt (kombinert med TS-prosjekt).</p>
Kostnad	<p>Jonsvannsvegen: Kostnad og omfang revurderes i forbindelse med bymiljøavtalen</p> <p>Høgskoleringen: Kostnad revurderes i forbindelse med bymiljøavtalen</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>Jonsvannsvegen: 2016-18</p> <p>Høgskoleringen: 2017-18</p> <p>Dybdahls veg 2015-17</p>

Framkommelighet øvrige ruter

Tiltaks- beskrivelse	Det er behov for en løpende vurdering av kollektivframkommelighet på hovedrutene, også utenom superbusstraséene. Sanntidssystemet benyttes til å kartlegge status. Ytterligere kollektivfelt vil være aktuelt, i tillegg til skilting og signalprioritering. Planlegging av ny rutestruktur fra 2018 kan gi nye behov.																		
Strekninger med kollektiv-prioritering i 2015	 <p>Kollektivfelt Trondheim kommune Bussprioritering vegkategori</p> <p>Statens vegvesen</p> <p>Vegnett vegkategori</p> <ul style="list-style-type: none"> Riksveg Fylkesveg Kommuneveg Privatveg <p>Bussprioritering vegkategori</p> <ul style="list-style-type: none"> Riksveg Fylkesveg Kommunal veg <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Kollektivfelt i Trondheim. April 2015</th> </tr> <tr> <th>(Kilde: NVDB)</th> <th>Lengde (m)</th> <th>Andel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Riksveg</td> <td>8 698</td> <td>36 %</td> </tr> <tr> <td>Fylkesveg</td> <td>12 676</td> <td>53 %</td> </tr> <tr> <td>Kommunal veg</td> <td>2 583</td> <td>11 %</td> </tr> <tr> <td>Totalt</td> <td>23 957</td> <td>100 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Geodataseksjonen 07.04.2015</p> <p>0 1 2 Km</p>	Kollektivfelt i Trondheim. April 2015			(Kilde: NVDB)	Lengde (m)	Andel	Riksveg	8 698	36 %	Fylkesveg	12 676	53 %	Kommunal veg	2 583	11 %	Totalt	23 957	100 %
Kollektivfelt i Trondheim. April 2015																			
(Kilde: NVDB)	Lengde (m)	Andel																	
Riksveg	8 698	36 %																	
Fylkesveg	12 676	53 %																	
Kommunal veg	2 583	11 %																	
Totalt	23 957	100 %																	
Planstatus	Signalprioritering, skilting og tiltak på kjørevegen kan gjøres uten reguleringsplan. Bromstadvegen: Innenfor regulert vegareal.																		
Kostnad	Signalprioritering 5,5 mill. kr Kollektivfelt Bromstadvegen 5 mill. kr. Nærmere kostnadsvurdering skal foretas. Nye tiltak (foreløpig uspesifisert): 20 mill. kr																		
Mulig utb.periode	Signalprioritering: 2016-17 Kollektivfelt Bromstadvegen 2016 Nye tiltak vurderes i forbindelse med utredning ny rutestruktur																		

Knutepunkter og holdeplasser	
Tiltaks- beskrivelse	Det legges opp til et kontinuerlig forbedringsarbeid når det gjelder knutepunkter og holdeplasser, også utenfor superbustraseene. Tiltakene inkluderer universell utforming, tilrettelegging for bedre overgangsmuligheter og sanntids informasjon.
Kart	<p>Hovedrutestruktur og kollektiv-knutepunkt 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	Kostnader for universell utforming vil variere. Det foreslås satt av 6,5 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.
Mulig utbyggings- periode	Årlig bygges om ca 5-10 holdeplasser til universell utforming (avhengig av finansiering).

Trikk	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Miljøpakken dekker merkostnaden til arbeid på trikkens infrastruktur. (Kostnadene ved selve rutekjøringen dekkes av AtB.) 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
Kart	
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 2015 vil det anslagsvis gjenstå et totalt finansieringsbehov i størrelsesorden 100 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 70 mill. kr.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<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.
Eksisterende og noen foreslåtte anlegg	
Planstatus	<p>Være: Grunnforhold avklart november 2015. Det forutsettes reguleringsarbeid i 2016.</p> <p>Tonstad: Regulering avklart.</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 bli aktuelt. Foreløpig ikke prioritert.</p> <p>Kvål: Her er tiltak under vurdering. Foreløpig ikke prioritert.</p>
Kostnad	<p>Være: Ca 6 mill. kr pluss ca 0,5 mill. kr til regulering. Her foreligger ennå ikke Anslag.</p> <p>Tonstad: Ca 15 mill. kr. Anslag foreligger</p> <p>Buvika: Ca 8 mill. kr.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Være 2017 (forutsetter avklart regulering)</p> <p>Tonstad 2016-17</p> <p>Buvika 2018</p>

7. 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 innsatsen primært vært knyttet til skoleveg og barns trygghet. Dette har medført at planlegging og bygging av fortau og gang-/sykkelveger er prioritert høyt. Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2013-16 gir et viktig grunnlag for foreslåtte satsingsområder.

I tiden framover foreslås i større grad å prioritere tiltak der man har registrert at det skjer ulykker. Det er 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. Denne prioriterte lista skal foreligge våren 2016 og gi grunnlag for neste års revisjon av handlingsprogrammet.

Ulykkespunkter er ofte steder i vegnettet med mye trafikk og med kompliserte omgivelser, noe som gjør at løsningene blir omfattende og kostbare.

Endring av rammene for tiltak 2016

Fylkestinget vedtok følgende i juni 2015 ved behandling av revidert budsjett:

"Fylkeskommunens forpliktelser til Miljøpakken i Trondheim gis som forutsatt i St.prp. 172 S. Midler til Aksjon skoleveg i Trondheim skal prinsipielt være inkludert i denne forpliktelsen, ikke komme i tillegg. I saksframlegget står det: "Bidrag til Miljøpakken foreslås nedjustert med 9,3 mill. kr for 2015. Fylkeskommunen har i årene 2010-2015 gitt 9,3 mill. kr til tiltak i Trondheim gjennom Aksjon skoleveg på kommunal og fylkeskommunal veg. Dette beløpet kommer i tillegg til fylkeskommunens bidrag til Miljøpakken. Kommunens egenandel til «Aksjon skoleveg»-tiltak, har i alle disse årene vært gitt som en del av kommunens bidrag til pakken. Altså er praksisen ulik. Det forutsettes at de 9,3 mill. som foreslås omdisponert allerede er gitt gjennom Aksjon skoleveg."


Inntektsbortfallet innebærer at ramme for TS-tiltak reduseres fra 60 mill. kr til 50,7 mill. kr i 2016.

Tabell 9: Forslag til handlingsprogram trafikksikkerhet

TS - Forslag til handlingsprogram 2016-2019							versjon 26.11.2015
Trafikksikkerhetstiltak	Før 2016	2016	2017	2018	2019	Sum 16-19	Kommentar
Utbedring av ulykkespunkt og kryss	5,0	10,5	8,0	11,0	16,0	45,5	
Utbedring ulykkespunkt og strekninger Fv og Rv			7,0	10,0	15,0	32,0	Skal spesifiseres
Fv812 Byåsveien/General Bangs veg		3,5				3,5	Tiltak tilpasses rammen
Fv868 Haakon Vlls gt/Lade Allé ved Nobø		3,5				3,5	Tiltak tilpasses rammen
Signalregulering Kongsvegen/Smistadgrenda	4,0	1,5				1,5	
Forsterket belysning av gangfelt	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	5,0	
Sikring skoleveger	74,4	34,7	47,5	38,5	11,5	132,2	
Tiltak skoler	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Turveg/skoleveg Lade skole	0,0	1,0				1,0	
Havsteinbakken	1,5	3,0				3,0	
Pilotprosjekt gangfeltsikring	1,2	0,3				0,3	Evaluering
Utleirvegen/Blaklivegen	2,5	1,3				1,3	Fullføringskostnader
Uglavegen del 2 (Per Sivles veg - Bjørnebyvegen)	3,5	2,0				2,0	Prosjekteringskostnad
Olav Duuns veg, fortau	9,5	4,8				4,8	Fullføringskostnader
Buenget	0,4	0,2			1,1	1,3	Prosjekteringskostnad
Søbstadvgn, Saupstadingen-Ditlev Blomsv	0,9				2,0	2,0	Totalkostnad ca 28 mill. kr
Hans Finnes gate	0,4	1,1				1,1	Prosjektering 2016.
Asbjørnsens gt/Tyholtv (del 1)	15,0		3,0	16,5	3,5	23,0	Ikke ferdig prosjektert
Asbjørnsens gt/Tyholtv (del 2)	2,0					0,0	
Kong Inges gt	15,0		12,0			12,0	Totalkostnad ca 27 mill. kr
Bregnevegen	2,2	10,0	2,0			12,0	
Fv841 Ringvålvegen Skogly - Hestsjøen	11,2		10,5	4,5	1,9	16,9	Utb tilpasses øk ramme
Fv707 Stormyra idrettsplass-Myrsund-Berg	6,1	5,0	18,0	5,0		28,0	Totalkostnader usikre
Fv707 Berg-Høstadkorsen	0,0				1,0	1,0	Totalkostnad ca 35 mill. kr
Gammellina/Magasinvegen	0,5			10,5		10,5	
Klæbuvegen	0,5	4,0				4,0	Prosjekteringskostnad
Usikkerhetspost			6,0			6,0	
Felleskostnader	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0	
Mindre tiltak - sekkepost	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	16,0	
Sum	84,9	50,7	67,0	55,0	33,0	205,7	
Inndekning tilbaketrukket tilskudd STFK		9,3				9,3	

Vesentlige endringer fra forrige handlingsprogram:

- Flere prosjekter er forsinket/foreslått utsatt.
- Økte kostnadsrammer foreslås for flere prosjekter; blant annet utbedring ulykkespunkt/kryss, Olav Duuns veg, Fv 707 Stormyra idrettsplass – Berg, (totalkostnad usikker og nærmere prosjektavgrensning må foretas), Fv 707 Berg – Høstadkorsen (totalkostnader ca 35 mill kr, står med oppstartsbevilgning i 2019).
- Uglavegen del 2 og Søbstadvegen står nå oppført bare med prosjekteringskostnader og ikke investeringsmidler. (Gjelder også Hans Finnes gate, Buenget og Klæbuvegen, men her var det heller ikke investeringsmidler på forrige handlingsprogram).
- Asbjørnsens gt/Tyholtvegen foreslås delt opp i to prosjekt, med investeringsmidler på del 1.
- Gammellina foreslås med investeringsmidler i 2018.

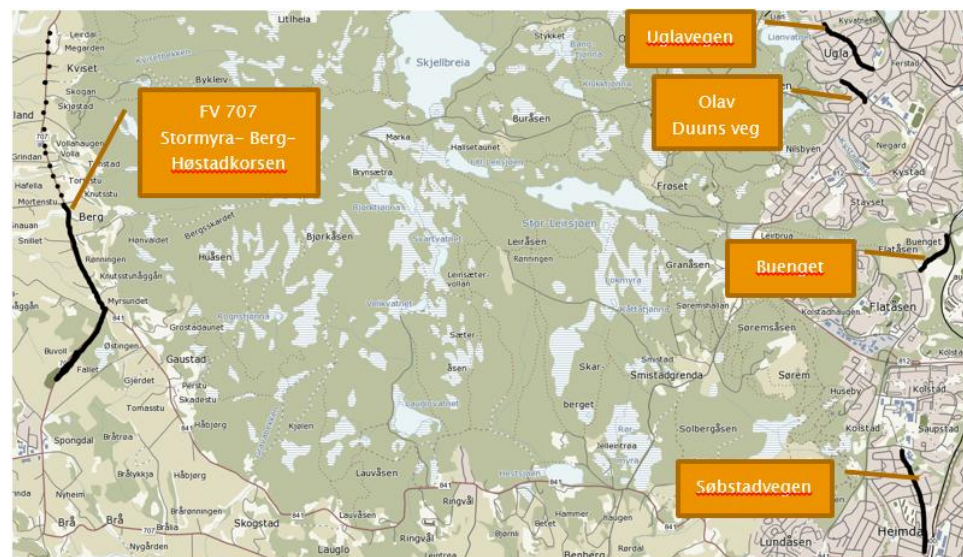
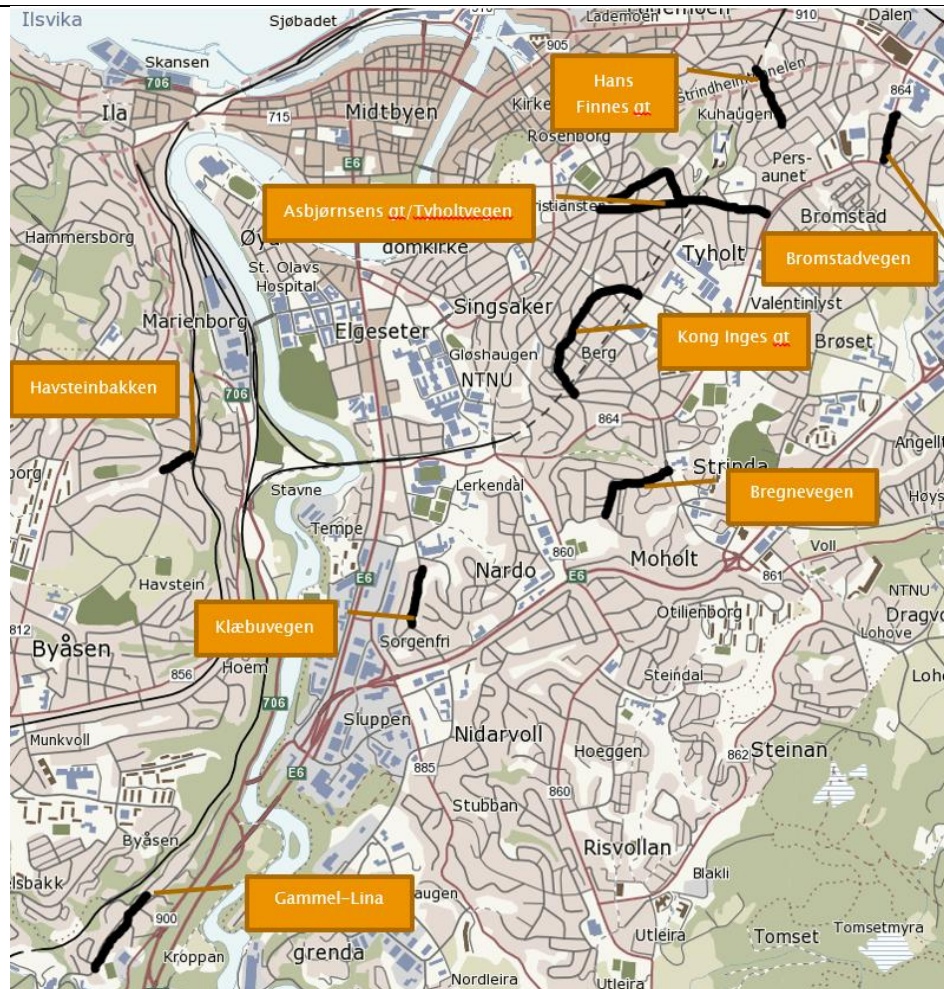
Utbedring av ulykkespunkt/strekninger og vegkryss	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Dette er tiltak som er rettet mot steder i vegnettet der det er registrert flere trafikulykker.</p> <p>Tiltakene i Byåsv/General Bangs v og H7/Lade alle er registrerte ulykkespunkt med høy andel hardt skadde. Her foreslås utbedring av geometri, belysning og gangfelt. Tiltakene skal gjennomføres i 2016.</p> <p>Øvrige ulykkespunkt vil konkretiseres gjennom den tidligere nevnte kartleggingen.</p> <p>Det er en rekke gangfelt i Trondheim som ikke har tilfredsstillende belysning. Det foreligger en liste på om lag 40 slike gangfelt. Trafikksikkerhetsgruppa vil foreta en prioritering av disse tidlig i 2016 med tanke på oppstart av anlegg i løpet av året.</p>
Kart	 <p>Prioriterte punkter i 2016. Punkter for 2017-19 blir satt opp etter plan som utarbeides våren 2016</p>
Planstatus	Prosjektene utføres innenfor regulert trafikkareal.
Kostnad	<p>I 2016 settes av 3,5 mill. kr til hvert av kryssene Byåsv/Gen. Bangs v. og H7/Lade Alle. Øvrige tiltak senere i perioden spesifiseres ved neste rullering av handlingsprogram.</p> <p>Belysning av gangfelt vurderes samlet i et prosjekt og gjennomført tidlig i perioden.</p>
Mulig utb. periode	2016-2019

Sikring av skoleveger

Tiltak

Tiltak for sikring av skoleveger omfatter fortau og enkelte gang- og sykkelvegprosjekt langs strekninger utpekt som utrygge strekninger av skoler/ gjennom 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.

Kart



Planstatus	Reguleringsplan for Havsteinbakken, Ringvålvegen, Bregnevegen, Uglavegen del 2, Asbjørnsensgt/Tyholtvegen del 1 og Kong Inges gate er vedtatt. Reguleringsplaner Hans Finnes gt og FV 707 forventes vedtatt i løpet av høst 2015/vinter/vår 2016.
Kostnad	<p>Anslag er gjennomført for tiltak i planene for Asbjørnsens gt/Tyholtvegen og Kong Inges gate og midler er avsatt i henhold til dette. Det er foreslått avsatt midler til de største prosjektene basert på gjennomført anslag, mens det gjøres kostnadsanslag basert på empirisk data for de mindre prosjektene.</p> <p>Byggherreoverslag for prosjektet Ringvålvegen fra Hestsjøen til Skogly er utarbeidet november 2015. Prosjektet er kostnadsberegnet til 41,5 mill. kr, men bergningen omfatter en lengre strekning enn tidligere forutsatt, med vanskelige grunnforhold. I handlingsprogrammet forutsettes at det skje en delutbygging innenfor fastsatt ramme.</p>
Mulig utbygging periode	<p>Bregnevegen, Havsteinbakken, Ringvålvegen og Stormyra – Berg (Fv 707) kan bygges/startes opp 2016. Det samme forutsettes for Kong Inges gate (gitt avtaler om grunn). Tiltak i Gammel-lina er antatt å ikke ha behov for reguleringsplan, og kan realiseres i tråd med handlingsprogram, når prosjektering og anslag er gjennomført. Tiltak skoler vil få etablert fysiske tiltak fortløpende mht kartlegging behov, dette vil pågå i hele planperioden tilsvarende avsetning midler. Det samme gjelder for forsterket belysning av gangfelt.</p> <p>Fortau i Olav Duuns veg er ferdigstilt.</p> <p>Tiltak i Klæbuvegen, med prioritet i Trafikksikkerhetsplan for 2012-2016, har vedtatt reguleringsplan knyttet til annet utbyggingsprosjekt. Handlingsprogrammet tar ikke inn mer enn forprosjektkostnader. Et <u>foreløpig</u> overslag november 2015 antyder utbyggingskostnader på i størrelsesorden 18-20 mill kr for fortau.</p>

8. 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 trafikksikkerhetstiltak for gående og syklistene 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. Det forutsettes at Miljøpakkemidler går til klart definert innsats som gir standardheving ut over ordinært nivå på drift og vedlikehold. Et eksempel er høyere standard på brøyting på utvalgte hovedruter. (Kommunale driftsmidler og belønningsmidler kan benyttes til drifts-/vedlikeholdstiltak.)

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.

Gjennom bymiljøavtalen øker staten sine investeringsbidrag til ”programområdene”, og deler av midlene kan nyttes til sykkeltiltak på riksvegstrekninger, eller strekninger med tilsvarende funksjon. Dette vil sannsynligvis få betydning for neste revisjon av handlingsprogrammet.

Tabell 10: Forslag til handlingsprogram sykkeltiltak

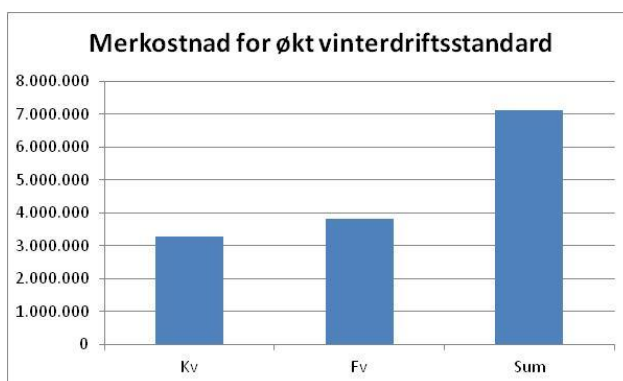
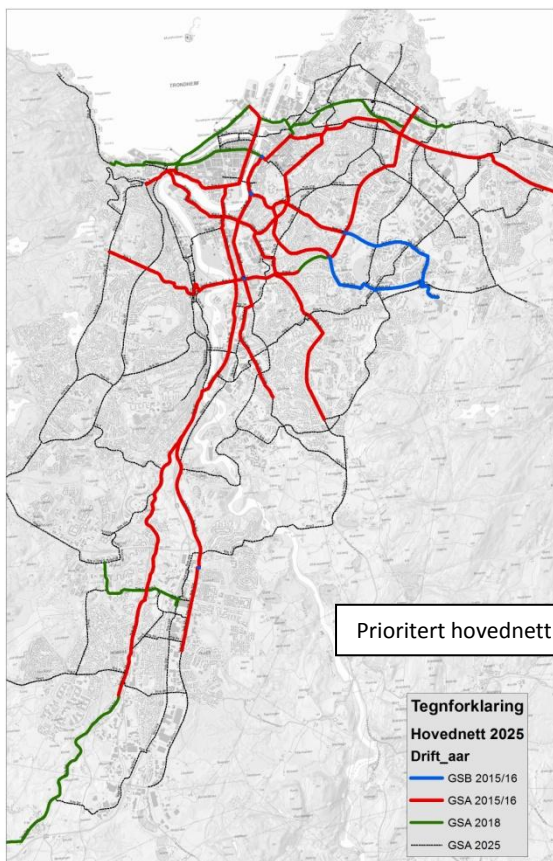
Prosjektnavn	Før 2016	2016	2017	2018	2019	Sum 2016 -19	Merknad
Drift	2,5	5	8	9	10	32	
Punkttiltak	5,5	10	14	15	20	59	Inkluderer oppgradering hovedruter fra 2016
Klæburuta	13,5						
Nidarvoll - SP. Andersens veg						0	
Klæbuveien - Bakklandet		1				1	
Bakklandet - Innherredsveien		4				4	
Heimdalsruta (Rute sør)							
Klett - Heimdal	227,5	18,5				18,5	
Heimdal - Sluppen		0,5		1	15	16,5	Kobling til Tilleruta 2018
Sluppen - Sentrum	17	0,5			0	0,5	
Elgeseter bru		10				10	Delvis utført
Brattørruta (Rute øst)							
Fagervika - Brattøra	6					0	
Lademoen - Leangbrua	5	5		15	10	30	Bidrag MP
Bromstadvegen - Ranheim	59	2	2			4	
Thyholdtruta - Ring 3							
Stavne - Lerkendal	0,4						
Dybdals veg	39	12				12	Delbidrag + dekking økte kostnader
Kong Øysteins veg (rød asfalt)	3	9				9	
Bromstadvegen	4					0	
Midtbyruta nord							
Sandgata/O. Tryggvasons gt/Bakke bru		2	10	18	25	55	
Midtbytiltak							
Sykkelparkering	2	1	1	1	2	5	
TMV-tomta		5				5	
Gryta/Ila/Munkegt. med mer.		1	8	8	4	21	
Ny bru Ravnkloa				1	20	21	Planlegging og Startbevilgning
Ranheimsruta							
Kirkegata - B.Sigurdsgt		8	8			16	
Rønningsbakken				10		10	
Innherredsruta							
Innherredsveien		2		5	5	12	
Søbstadruta - Ring 5							
Saupstad - City Syd	6		2	25	35	62	Tidligere Tilleruta (bru over Bjørndalen)
Enkeltsrekninger							
Byåsveien nedre del	2	3				3	Planlegging
Jarleveien-Lade		2	10	8		20	
Strandv-Lade alle		1	8			9	
Jonsvannsveien,nord		1			5	6	
Tillerruta		2	2	2		6	
C.Fredriks gt.		5	10			15	
Høgskoleringen		2	10	5		17	
Andre strekninger			10	10			
Rustbrun Asfalt	12	5				5	
Tiltak skoler	0,5	0,5	9	10		19,5	
Planleggingsmidler		3	3	3	3	12	Innbefatter også planleggingsmidler
Reserve			17			17	Ranheim -Malvik
Sum	404,9	121,0	132,0	146	154	553,0	

Vesentlige endringer i forhold til forrige handlingsprogram:

- Kostnadsoverslag er endret for flere prosjekter, blant annet Dybdahls veg med økning 6,9 mill. kr
- Nye tiltak på Elgeseter bru (3 mill kr) skal bedre koblingen mellom tiltak på brua og øvrig sykkeltilbud.
- Innherredsvegen er utsatt et år, og har redusert bevilgning i perioden.
- Flere nye prosjekt er oppført under "Enkeltsrekninger". Prosjektene inngår i hovedruter, men foreløpig utbedres bare deler av ruta. Nye tiltak inkluderer Strandv – Lade allé, Tillerruta, Jonsvannsvegen nord, Høgskoleringen, Chr. Fredriks gate). De to siste kan kobles til superbuss-satsing. "Andre strekninger" forutsettes også vurdert i forhold til bymiljøavtalen.

Drift/vedlikehold hovednett sykkel + punktutbedringer

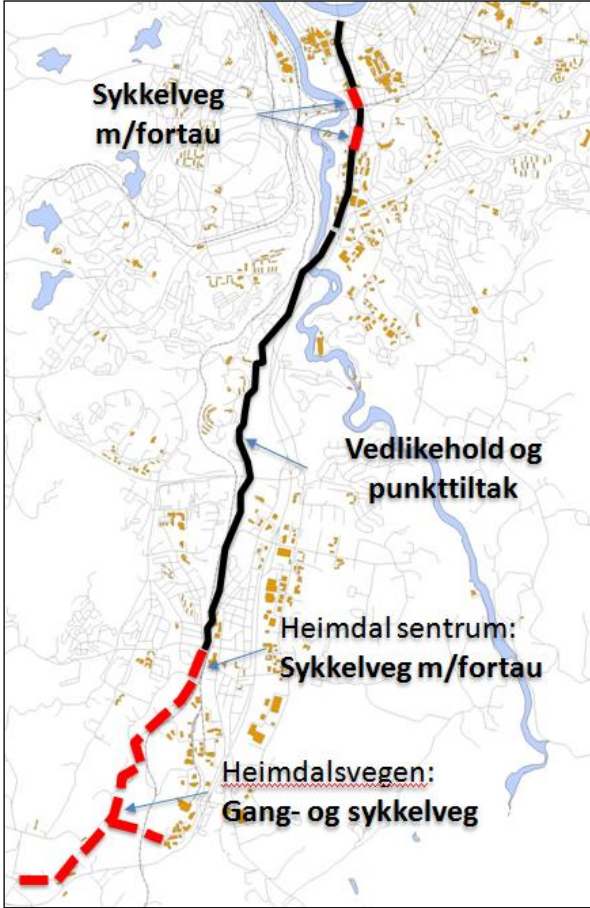
Tiltaks- beskrivelse	Et viktig grep for å få flere til å sykle er at innsatsen på drift- og vedlikehold på hovednettet blir økt sammenliknet med i dag, spesielt er det ønske om å få flere til å sykle vinterstid. For 2015/16-sesongen tar en utgangspunkt i 55 km av hovednettet. I løpet av 4-årsperioden faser en inn de 8 rutene som er satsingsstrekninger i perioden, dvs. at en i løpet av 2018/19 har et prioritert hovednett på ca. 70 km med økt vinterstandard. Etter 2019 innlemmes resten av hovednettet.
-------------------------	---



Figur som viser kostnader for økt standard på vinterdrift for sesongen 2015/16.

Planstatus	Høsten 2015 lages en kravspesifikasjon for vinterdrift for kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.
Kostnad	<p>I 2016 foreslås benyttet tidligere bevilgede, ubrukte midler pluss 5 mill. kr i nye midler til økt vinterdrift. Økt standard på riksvegvegnettet blir finansiert <u>utenom</u> Miljøpakken.</p> <p>Det foreslås 32 mill. kr til økt vinterdriftsstandard på prioritert hovednett i hele perioden.</p> <p>Utbedring av kryssingspunkt for å gi god framkommelighet er viktig for at flere velger sykkel som reisemiddel. Det settes av 59 mill. kr til punkttiltak som også inkluderer reparasjon av standardbrudd hovedruter.</p> <p>Det forutsettes at tiltakene tilpasses tilgjengelig økonomisk ramme for hver rute.</p>
Mulig ut.periode	2016 – 2019

Klæburuta (Nidarvoll – Bratsbergvegen, Sluppenvegen – Klæbuveien – Bakklandet)	
Tiltaks- beskrivelse	Vesentlige deler av strekningen er utbedret i perioden 2013-15. Det pågår nå anlegg i Nygata og Nedre Bakklandet forbi Bakke P-hus. Her legges nytt brosteinsdekke med sykkelheller på begge sider. I tillegg skal dagens fortau på vestsiden utvides for å gi fotgjengerne et bedre tilbud. For å tydeliggjøre ruta ytterligere foreslås mindre tiltak på delstrekninger. Bruk av sykkelsymbol og innramming av parkering i Vollabakken ved krysset med Klostergata utføres i 2016.
Kart	
Planstatus	Bygging innenfor eks. trafikkareal. Formannskapet har også bedt om en plan på Nedre Bakklandet mellom Gamle bybru og Nygata som reduserer konflikten mellom gående og syklende på denne strekningen.
Kostnad	Den samlede kostnaden for tiltakene langs Klæburuta er anslått til ca. 18,5 mill.kr. Det er tidligere bevilget 13,5 mill. kr til denne ruta. For å fullføre hellelegging og punkttiltak foreslås det at en setter av 5 mill. kr i 2016.
Mulig utb. periode	2016

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 Samfundet gjenstår punkttiltak for å gi en god sammenhengende trase. I 2018 og 2019 settes det av midler til ny sykkelkryssing med "Tillerruta" i Bjørndalen. Ombygging av sykkelløsningene på Elgeseter bru ble utført i 2015, men forutsatt finansiert med 7 mill. kr i 2016. Det er behov for ytterligere 3 mill for å ferdigstille dette anlegget i 2016 slik at en får god kobling mot tilliggende sykkelanlegg.
Kart	
Planstatus	Arbeidene utføres iht. vedtatte reguleringsplaner.
Kostnad	<p>Kostnadsestimatet på gang- og sykkelvegen Heimdal – Klett ca. 257 mill. kr. (2015 kr). Restbeløpet på ca. 19 mill. kr foreslås satt av i 2016.</p> <p>Kobling mellom Tillerruta og Heimdalsruta (bru): Det settes av 1 mill. kr i 2018 til planlegging og 15 mill. kr start bygging i 2019. Stipulert total prosjektkostnad ca. 30 mill. kr</p> <p>I tillegg 10 mill. kr til utbedring av sykkelanlegget på Elgeseter bru.</p> <p>Totalt i perioden: ca. 45,5mill. kr</p>
Mulig utb. periode	2016 – 2019

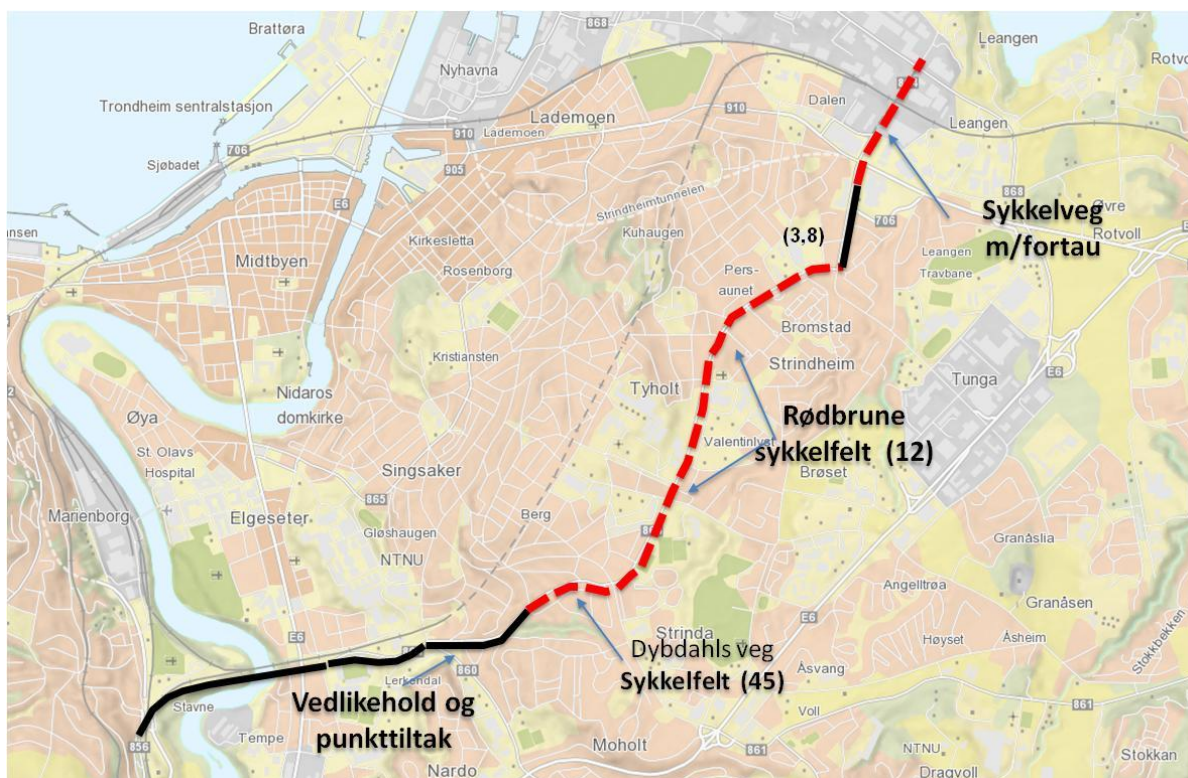
Brattørruta

Tiltaks- beskrivel- e	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. Fra Lademoen til Bromstadvegens forlengelse gjøres tiltak på eksisterende vegnett. På lengre sikt vurderes muligheter for en mer optimal rute langs Trønderbanen. 1. byggetrinn av sykkelekspressvegen fra Leangbrua og videre østover til Haakon VII's gate ble ferdigstilt sommeren 2015. Østover mot Ranheim går ruta i eksisterende gatenett. Det kan bli endringer i forbindelse med planlegging av elektrifisering og dobbeltspor. Det er også behov for ombygging av sykkeltilbudet forbi Cirkus shopping (sykkelfeltene på denne strekningen bygges om til sykkelveg med fortau).
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 VII's gate. Jernbaneverket starter arbeid med å regulere dobbeltspor Midtbyen – Ny Leangen stasjon som også vil inkludere sykkelekspressvegen. Sykkelanlegg forbi Sirkus shopping bygges om innenfor gjeldene reguleringsplan.
Kostnad	<p>I 2016 settes til sammen 7 mill. kr i 2016 til tiltak på denne ruta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Visningsskilt med mer på sykkelruta: 2 mill. kr 2. Tiltak på eks. sykkelbru over Nidarholms gt.: 1 mill. kr 3. Ombygging ved Cirkus shopping: 4 mill. kr <p>I slutten av perioden settes det av tilskudd til sykkelekspressvegen på strekningen mellom Dalenbrua og Leangbrua. Totalt i perioden: ca. 34 mill.kr</p>
Mulig utb. periode	2016-2019

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

Tiltaksbeskrivelse	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	Dybdahls veg: Reguleringsplan for Dybdahls veg ble vedtatt høsten 2011. Kong Øystein veg: Tiltak innenfor regulert veggrunn. Lengde: ca. 2, 2 km
Kostnad	Dybdahls veg: På sykkel har en tidligere budsjettert med til sammen 39 mill. kr. I 2016 settes det av nye 12 mill. kr, dvs. total 51 mill. Kostnadsramme på Dybdahls veg er satt til ca 99 mill. kr. Kong Øysteins veg: Røde sykkelfelt, stipulert 12 mill. kr herav 3 mill fra tidligere. Det vurderes om en om sykkelveg med fortau skal erstatte dagens sykkelfelt. Dette må avklares i 2016. Bromstadvegen: G/S-veg utbedres til sykkelveg med fortau bevilgning i 2015 (4 mill. kr). Totalt: 15 mill. kr i 2016-17. Evt. punkttiltak kommer i tillegg, jfr. kommentarer for behov for utbedringer kobling mellom Stavneruta/Heimdalsruta.
Mulig utbyggingsperiode	2016-2017

Midbyruta nord

Tiltaks- beskrivelse	I 2012 ble en sammenhengende rute fra Ila via Elvegata, Prinsens gate og Kjøpmannsgata fram til Gryta etablert. Den andre, og viktigste hovedruta gjennom Midtbyen er planlagt langs Sandgata og Olav Tryggvasons gate.
-------------------------	---

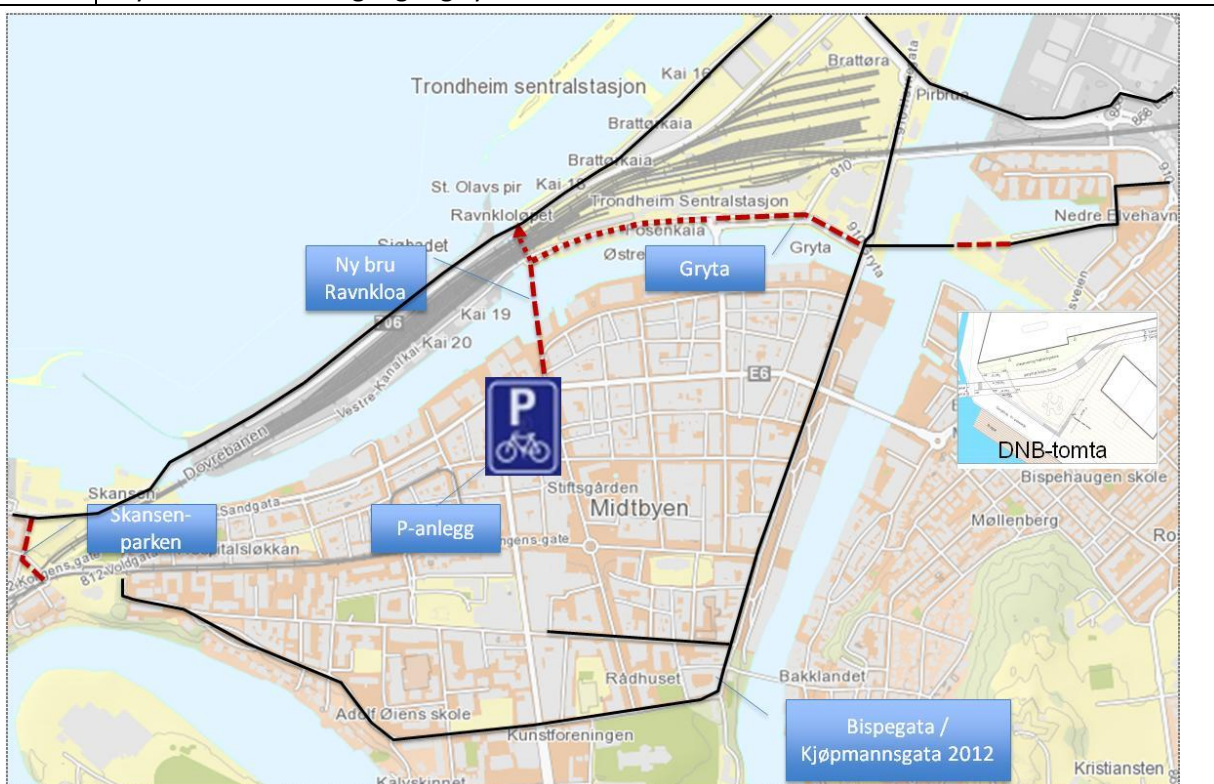
Kart



Planstatus	Avklart i Gatebruksplan for Midtbyen. Det er påbegynt et planarbeid for Sandgata og Olav Tryggvasons gate, men det er ikke konkludert hvilket sykkelsystem som skal etableres på strekningene. Deler av strekningen inngår i trase for superbuss.
Kostnad	2016: Det settes av 2 mill. kr i planmidler. Anslag ikke utført, kun grove estimater: Sandgata – 715 m: stipulert kostnad, 22 mill. kr Olav Tryggvasons gt.: 900 m: stipulert kostnad 28 mill. kr. Må sees i sammenheng med tiltak for superbuss. Bakke bru/Rica Bakklandet: 5 mill. kr Totalt foreslås det satt av ca. 55 mill. kr i perioden
Mulig utbyggingsperiode	2016 – 19

Midtbytiltak

Tiltak	<p>Midtbyen er et viktig målpunkt 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. Det planlegges sykkelparkering i eksisterende og nye p-hus. Det tas også sikte på å etablere låsbare sykkelanlegg 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 hovednettet i sentrum. Et av disse tiltakene er å etablere en bedre føring over DNB-tomta på Solsiden. I tillegg etableres sykkeltilbud i Gryta og en foreslår tiltak i Skansenparken for å koble to viktige sykkelruter sammen (Midtbyruta med Brattørruta). Det vil også være aktuelt med utbedring av sykkeltilbudet i Midtbyen utover hovedrutene. I forbindelse med planarbeid om revitalisering av Ravnkloa er det også lansert planer for å krysse kanalen med gang- og sykkelbru.</p>
--------	--



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> <p>Det er utarbeidet mulighetsstudier for løsninger i Ravnkloa og DNB-tomta.</p>
Kostnad	<p>2016: DNB-tomta: Bidrag fra Miljøpakken: 5 mill. kr Div. tiltak Midtbyen: Sykkelparkering 1 mill (Branntomta (kr. 250.000), Vitenskapscenteret (kr.180.000). Sykkelparkering/-skap kr. 500.000</p> <p>2016 -19: Til sammen ca. 16 mill. kr (P-hus, overdekkede og tyverisikrede sykkelstativ og sykkelstap ved utvalgte kollektivholdeplasser og reisemål.)</p> <p>Enkeltstrekninger Midtbyen (Gryta, Munkegata m.m.) 21 mill. kr. Ny bru Ravnkloa: Startbevilgning 2018/19: 21 mill. kr</p> <p>Totalt er det satt av 52 mill. kr i perioden</p>
Mulig utb.	2016 – 19

Ranheimsruta (Kirkegata, Gamle Kongeveg og Rønningsbakken)

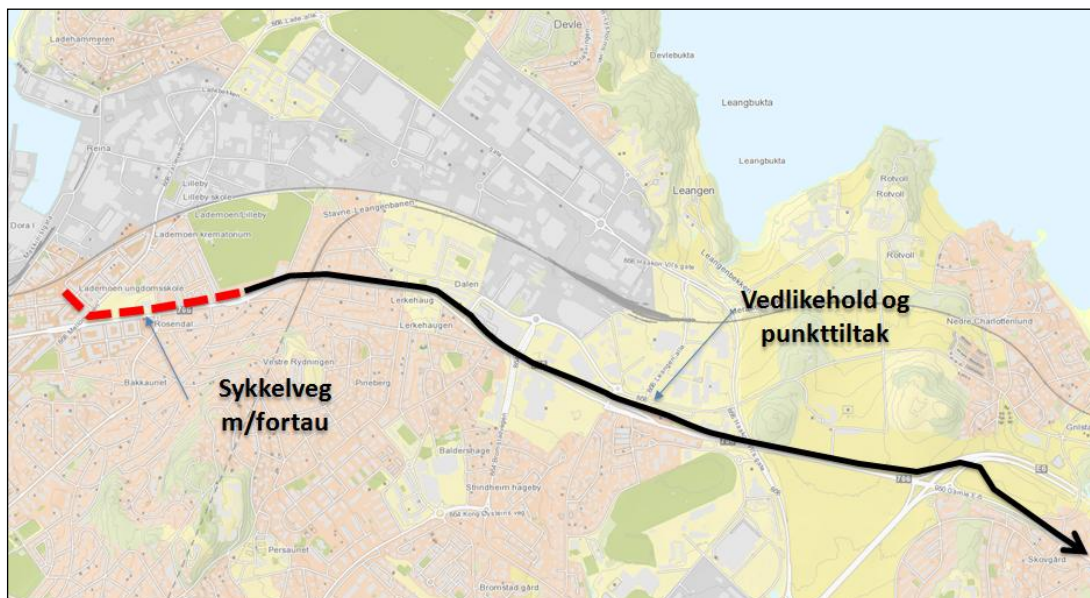
Tiltaksbeskrivelse	Hovedruta legges i sidegatene til Innherredsveien fra Bakke bru til Rosendal. Det forutsettes en vesentlig oppgradering av sykkeltilbudet langs eksisterende veger i området. Koblingen opp til Kirkegata må oppgraderes slik at syklende får en trygg og effektiv trase.
--------------------	---



Planstatus	Det er utført en systemanalyse på strekningen. Konkrete tiltak skal spesifiseres nærmere.
Kostnad	Grovt anslåtte kostnader: Asylbakken: 100 m: 3 mill Bakkegata: 100 m 4 mill Kirkegata – B. Sigurds gt.: 1200 m: 5 mill. kr Gamle Kongeveg: 600m: 4 mill Rønningsbakken: 600m: 10 mill. kr Totalt 26 mill. kr. Det forutsettes at tiltaksutforming og gjennomføring tilpasses kostnadsrammen.
Mulig utbyggingsperiode	2016 -18

Innherredsruta:

Tiltaks- beskrivelse	<p>2016: Planen for Innherredsveien er ennå ikke på plass. Det jobbes med å se på midlertidige løsninger i forbindelse med forsøk med "miljøgate" i deler av gata.</p> <p>Det utføres punkttiltak på strekningen for å øke framkommeligheten på ruta.</p> <p>2017 -19: Planavklaring og bygging av sykkelveg med fortau fra Saxenborg allè fram til mellomvegen.</p>
-------------------------	--

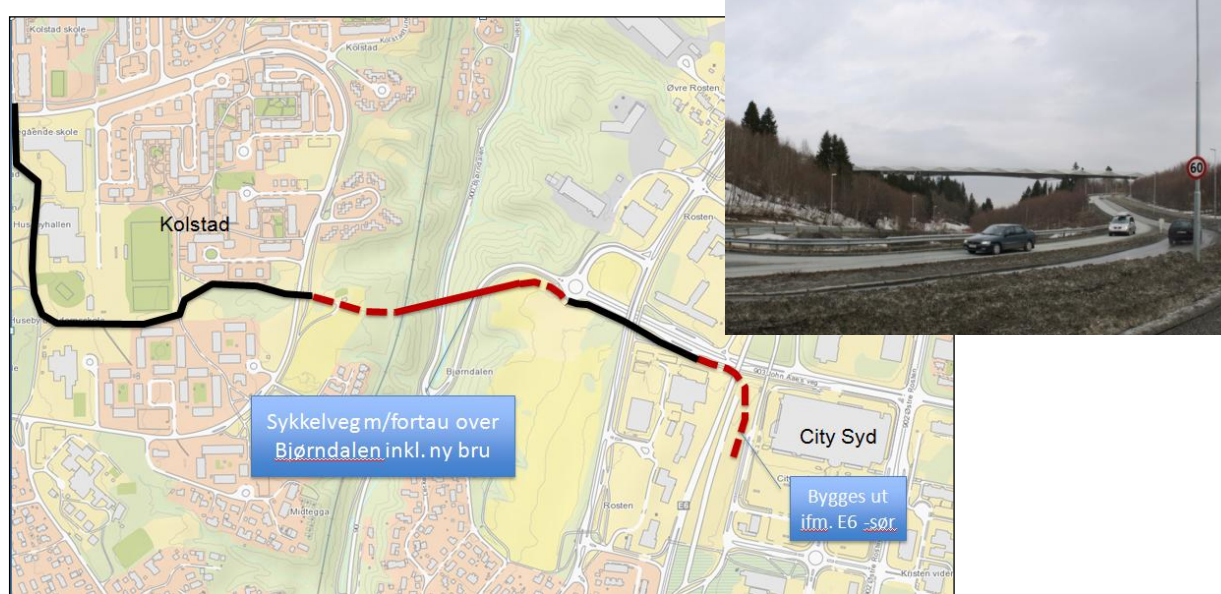


Planstatus	Innherredsveien reguleres i løpet av 2016.
Kostnad	<p>Kostnader stipulert:</p> <p>2016: 2 mill i planlegging og midlertidig sykkeltilbud.</p> <p>2017-19: Sykkelveg med fortau: 650 m med løpemeterpris ca. kr. 30.000, totalt 20 mill. kr</p> <p>Totalt 22 mill. kr</p>
Mulig utbyggingsperiode	2016-19

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. 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 -2015. 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. 2018: 24 mill. kr 2019: 36 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	2018 – 2019

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.
-------------------------	--



Eksempel innsatsområde rundt Eberg skole Her foreslås blant annet etablering av ny strekning med sykkelveg/fortau. Andre aktuelle skoler er Charlottenlund, Hallset og Singsaker.

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: 19,5 mill. kr fordelt på 4 år (pluss midler fra TS og gåsating)
Mulig utbyggingsperiode	2015 – 2018

Enkeltstrekninger	
Tiltaks- beskrivelse	<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, og planlegging fortsetter. Tilsvarende er det behov for tiltak i Jarlevegen ifm. forelått utbygging i området.</p>
Kart	
Planstatus	<p>Reguleringsplan for Jonsvannsvegen ved Moholt og Høgskoleringen ble vedtatt i 2015. Det pågår forprosjekt for Byåsvneien. Jarlevegen er regulert med sykkelveg med fortau.</p>
Kostnad	<p>Det er behov for Anslag på alle disse enkeltstrekningene. Det må videre avklares om noen av tiltakene kan delfinansieres gjennom statlige midler/bymiljøavtalen.</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>2016-19</p>

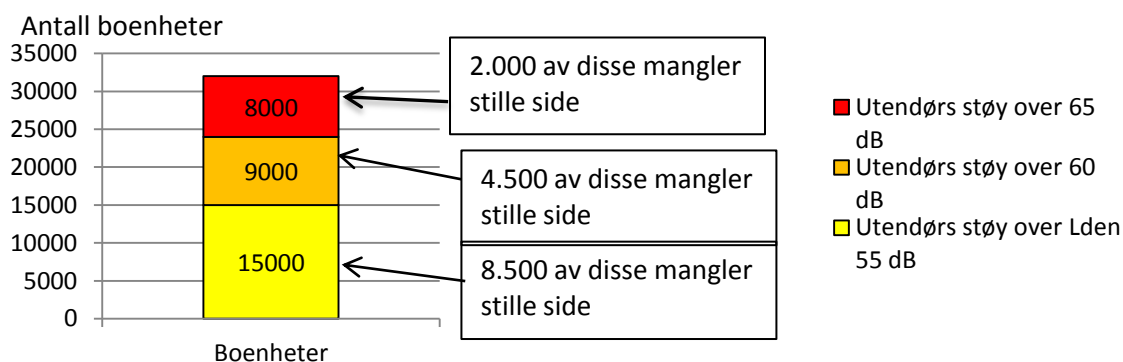
9. Tiltak mot støy

Overordnede føringer

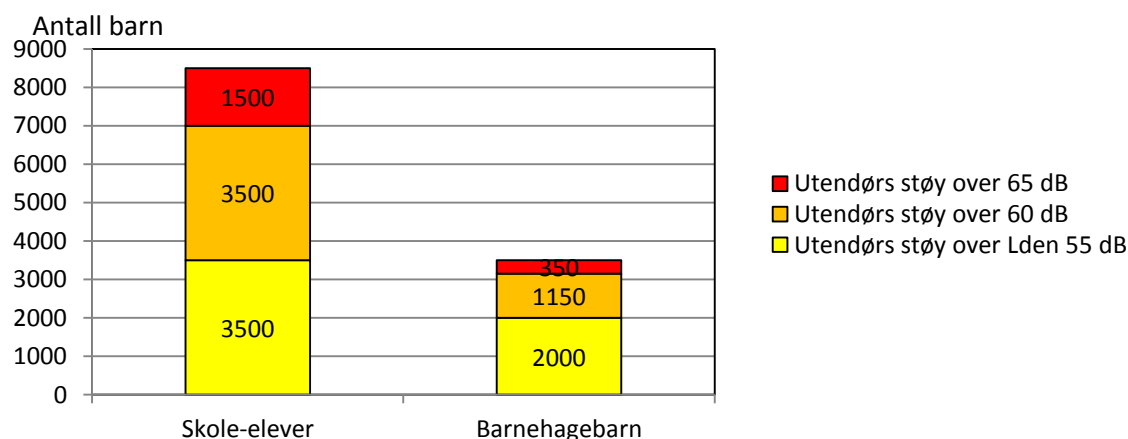
I Miljøpakken inngår mål om støyreduksjon: *Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal reduseres med 15 % i 2025 i forhold til 2012.*

- 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.



Innsats i handlingsplanperioden

Forslag til handlingsprogram inneholder en rekke større og mindre støyskjermingsprosjekt for bolig, skoler og barnehager samt lokal skjerming av uteområder for svært støyutsatte boliger. Støyskjermer langs Okstadbakken og Østre Rosten ble utbygd i 2015. Tiltakene har gitt støyreduksjon for boliger på Selsbakk, Hallset, Kroppan, Leirfossvegen og Østre Rosten med sideveger. Støyskjerming i Dybdahls veg er prosjektert og vil bli gjennomført i 2016-17.

Bromstadvegen mellom Gartnerivegen og Kong Øysteins veg er prosjektert og vil bli bygd i 2016.

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 og Sluppen-Stavne støyskjermes en rekke boliger over Heimdalsmyra og langs Oslovegen

Innbyggertallet i Trondheim øker for hvert år, og byen fortettes i tråd med overordnede mål. Kommuneplanens bestemmelser om fortetting langs kollektivåre og avviksbestemmelser for støyt 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 ved ny støykartlegging i 2017.

Generelt er det meget store behov når det gjelder støytiltak. 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 tiltak må dokumenteres nærmere i hvert enkelt støyprosjekt.

Tabell 11: Forslag til handlingsprogram støytiltak

	<i>Før 2016</i>	2016	2017	2018	2019	Totalt 16-19	Kommentarer
Dybdahls veg	9	6				6	Samordnes med sykkelprosjekt
Tiltaksplikt iht. forurensningsforskriften	8,7	1,2				1,2	Kommunale veger og fylkesveger. Ny kartlegging i 2017 vil avklare nytt behov.
Støyskjerming av skoler og barnehager	4,5	4	2,5	6	5,0	17,5	4,5 mill fra før 2016 brukes i 2016-2017
Lokal skjerming av uteoppholdsarealer	3	2	2,5	6	5,0	15,5	
Områdeskjermer prioriterte strekninger - Bromstadveien - Østre Rosten - Øvrige prioriterte strekninger	8,5	3	7	10	9	29	Nye skjermer og oppgradering av eksisterende
Felleskostnader og planlegging	2,5	3	3	1	1	8	
Reserve			2			2	
SUM		19,2	17	23	20	79,2	

Vesentlige endringer fra forrige handlingsprogram:

Prosjekter innenfor "Støyskjerming skoler og barnehager", samt "Lokal skjerming av uteoppholdsarealer" er forsinket i forhold til tidligere forutsatt oppstart.

Tiltaksplikt iht. forurensningsforskriften

Tiltaks- beskrivelse	<p>Forurensningsforskriften krever støykartlegging og gjennomføring av støyreducerende tiltak når innendørs støynivå er over 42 dB.</p> <p>Langs fylkesveg ligger 8 boenhetene 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 er det ingen boliger med mer enn 42 dB.</p>
Planstatus	<p>Tiltaksutredning og prosjektering er ferdig for boliger langs fylkesveg. Tiltakene vil gjennomføres i 2016.</p>
Kostnad	<p>Grovt estimat: Ca 6 - 7 mill. kr inkl. detaljprosjektering.</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>2016</p>

Områdeskjerner prioriterte strekninger

Tiltaks- beskrivelse	Omfatter nybygging av støyskjermer 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.

Senere prosjekter:

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



Ny støykartlegging i 2017 vil kunne medføre endring av prioriteringer.

Planstatus	Reguleringsplan nødvendige for noen av prosjektene.
Kostnad	Til sammen er det foreløpig avsatt 29 mill kr. Behovet er betydelig større, og vil forutsette bevilgninger etter 2019.
Mulig utb. periode	2016-2019

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/ støyskjemingsprosjekter.</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>Prioriterte skoler og barnehager 2016-2019</p> <table border="1" data-bbox="373 958 1362 1406"> <thead> <tr> <th data-bbox="373 958 833 1003">Singsaker skole og barnehage</th> <th data-bbox="833 958 1193 1003">Fv865</th> <th data-bbox="1193 958 1362 1003">SVV/TK</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="373 1003 833 1048">Majorstuen barnehage</td> <td data-bbox="833 1003 1193 1048">Kv Persaunvegen</td> <td data-bbox="1193 1003 1362 1048">TK</td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1048 833 1093">Kongsgården barnehage</td> <td data-bbox="833 1048 1193 1093">KV Kjøpmannsgata</td> <td data-bbox="1193 1048 1362 1093">TK</td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1093 833 1137">Okstad barnehage</td> <td data-bbox="833 1093 1193 1137">KV</td> <td data-bbox="1193 1093 1362 1137">TK</td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1137 833 1182">Lohove barnehage</td> <td data-bbox="833 1137 1193 1182">KV</td> <td data-bbox="1193 1137 1362 1182">TK</td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1182 833 1227"></td> <td data-bbox="833 1182 1193 1227"></td> <td data-bbox="1193 1182 1362 1227"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1227 833 1272"></td> <td data-bbox="833 1227 1193 1272"></td> <td data-bbox="1193 1227 1362 1272"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1272 833 1317"></td> <td data-bbox="833 1272 1193 1317"></td> <td data-bbox="1193 1272 1362 1317"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1317 833 1361"></td> <td data-bbox="833 1317 1193 1361"></td> <td data-bbox="1193 1317 1362 1361"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1361 833 1406"></td> <td data-bbox="833 1361 1193 1406"></td> <td data-bbox="1193 1361 1362 1406"></td> </tr> </tbody> </table>	Singsaker skole og barnehage	Fv865	SVV/TK	Majorstuen barnehage	Kv Persaunvegen	TK	Kongsgården barnehage	KV Kjøpmannsgata	TK	Okstad barnehage	KV	TK	Lohove barnehage	KV	TK																<p>Hovedstøykilde</p>	<p>Ansvar</p>
Singsaker skole og barnehage	Fv865	SVV/TK																															
Majorstuen barnehage	Kv Persaunvegen	TK																															
Kongsgården barnehage	KV Kjøpmannsgata	TK																															
Okstad barnehage	KV	TK																															
Lohove barnehage	KV	TK																															
Planstatus	<p>Noen tiltak vil kreve regulering. Avklares i prosessen. Alle vil kreve byggesaksbehandling.</p> <p>Framdriftsplan vil avhenge om støyskjemingsprosjektet berøres av andre planlagte tiltak, for eksempel 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>																																
Kostnad	17,5 mill. kr i 4-årsperioden																																
Mulig utb. periode	2016-2019																																

Støyskjerming – lokal skjerming av uteoppholdsarealer langs sterkt trafikkerte veger

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det foreslås etablert et prosjekt for etablering av lokale skjermingstiltak av uteplass i boligområder som vanskelig kan skjermes ved f.eks støyskjermer langs veg.</p> <p>Kriterier for prioritering</p> <ul style="list-style-type: none"> - Støyutsatte boliger som mangler en stille uteplass med akseptable kvaliteter. - Lydnivå på eksisterende uteplass over 60 dB. <p>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.</p> <p>Prosjektet deles i to faser: 1) Skisseutarbeidelse for ulike typer skjermer 2015-2016) Tilbud til grunneiere langs prioritert strekning om montering av skjerm på deler av uteområdet. Montering av støyskjermer 2016-2019</p> <p>Grunneier overtar ansvar for vedlikehold av skjermen så snart den er montert.</p>
	<p>Utvalgte områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Singsakerringen • Byåsvegen nedre (fra Ila til Havstein) • Utleirvegen (østlig og sørlig side av vegen, dvs ikke mot Risvolla Borettslag da det her heller bør vurderes områdeskjermer langs vegen) • Ranheimsvegen • Enkeltstående hus ved sterkt trafikkerte veger
Planstatus	Det kreves ikke reguleringsplan for lokale skjermer – kun eventuell byggesaksbehandling.
Kostnad	15,5 mill. kr
Mulig utb. periode	2016-2019

10. 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 lokale forhold.

Mandatet sier følgende om gågruppas oppgaver:

”Det ønskes innspill til tiltak (investering, drift eller planlegging) i de rullerende fireårsplanene framover. Første utkast skal foreligge 1. mars 2013. Her kan det eventuelt settes opp sekkeposter innenfor ulike tiltaksområder.”

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

340 snarveger er registrert fram til høst 2015. 60 av disse er vurdert som interessante. I første omgang ble prioritert 13 snarveger som går til definert målpunkt som skole, senter/lokalsenter, arbeidsplasskonsentrasjoner og holdeplasser. Tre av disse er nå bygd (Blomsterstien, Fuglesangen og Festningen sør). 8 snarveger er prosjektert og det forventes oppstart bygging i løpet av 2015.

De fleste registrerte snarveger går mellom boligområder eller internt i 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 ved en vurdering for 2016 er snarveger til målpunkt idrettsanlegg tatt med. Dette fordi idrettsanlegg er mye i bruk på fritiden og det er viktig å redusere korte kjøreturer til slike anlegg og tilrettelegge for at brukerne kan gå.

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

De 3 første snarvegene som er bygd er å anse som ”forbildeprosjekter”, og har vært viktige for å synliggjøre gåtiltak som satsingsområde i Miljøpakken. Etablering av disse snarvegene har gitt erfaring med virkninger, egnet standard og kostnadstill. Parallelt med utbygging vil det jobbes med prioritering av flere tiltak innenfor budsjetttrammene. Det vil også vurderes tiltak på andre typer gangtraseer enn snarvegnett for å skape et sammenhengende tilbud.

Noen spesielle utfordringer

Kostnader

Kostnadene for de prioriterte snarvegprosjektene for 2016 er basert på tidligere erfaringer med opparbeiding av turveger. Erfaringer viser at kostnadsnivået er høyere enn først antatt, og kostnadstallene er justert i forhold til dette.

Gåstrategi

Gåstrategien foreligger nå som utkast og skal behandles i løpet av våren.

Drift

Forslag til handlingsprogram 2016-19 inkluderer til sammen 1,1 mill. kr til driftsmidler til gangveger (jf vedtak i Miljøpakkens trinn 2 om også å vurdere driftstiltak). Behovet skyldes blant annet at vinterdrift av snarveger med bredde på 2,3 m krever spesielt brøyteutstyr som må transporteres spesielt uten at det inngår i logiske "brøyterunder". Dette gir merkostnader. Behov for brøyting forutsettes vurdert for hver enkelt snarveg.

Tiltakene forutsetter at det foreligger en avgresningen mellom "vanlig" drift og hva som inngår i ekstra satsing. Problemstillingene kan sammenliknes med Miljøpakkens ekstrainsats på drift av sykkelveger. Drift må dekkes fra belønningsmidler eller den delen av TKs tilskudd som utgjøres av driftsmidler.

Andre prioriteringer

Indikatorer

Det er i gåstrategien foreslått indikatorer som kan måle om vi får ønsket resultat i forhold til Miljøpakkens mål. Etersom gåstrategien ikke er vedtatt, blir ikke resultatene fra gåing evaluert høsten 2015. Det antas at en evaluering vil skje i løpet av 2016.

Aksjoner/holdningsskapene arbeid

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

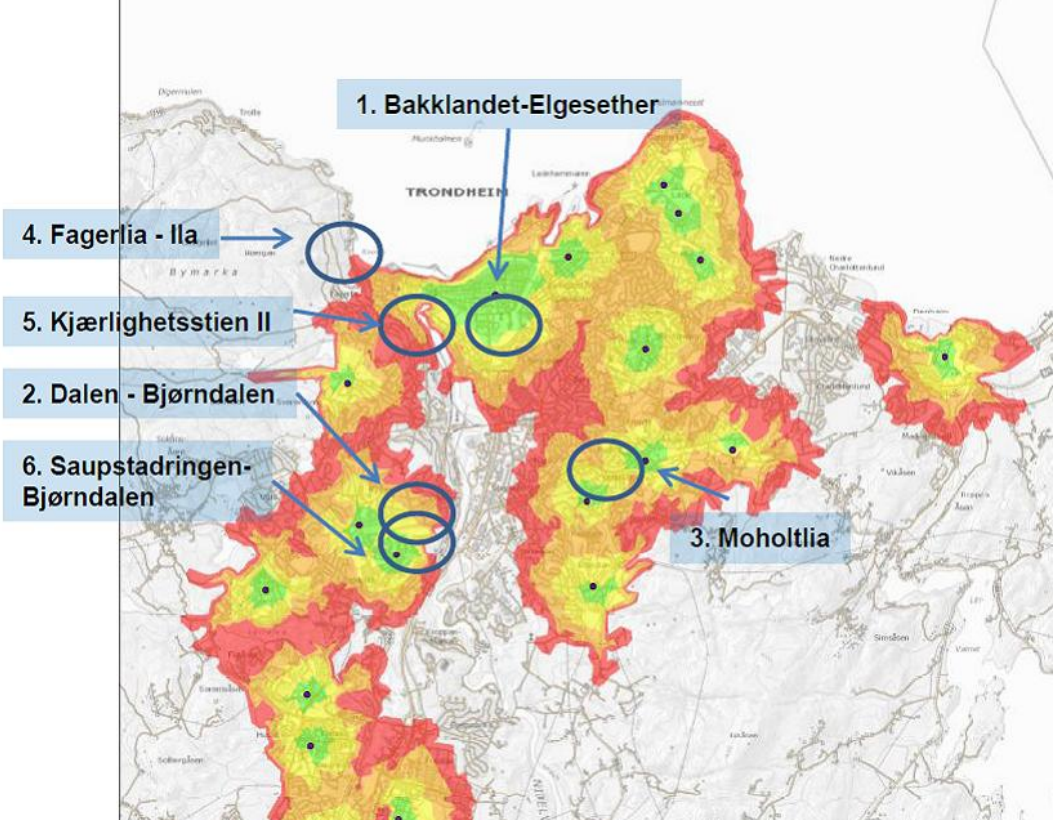
2019 – 2023

I årene etter gjeldende 4-årsperiode forventes arbeidet med å ferdigstille viktige snarveger å fortsette. I tillegg foreslås å prioritere etablering av et overordna gangnett som gir sammenhengende traseer via kombinerte løsninger som snarveger, boliggater, turveger og fortau.

Tabell 12: Forslag til handlingsprogram gåtiltak

Prosjekt/innsatsområde	Før 2016	2016	2017	2018	2019	Totalt 16 - 19	Kommentar
Snarveg til skole	6,1	4,5	4,5	4,5	3,5	17	Kostnad pr tiltak fra ca 0,3 til 1,4 mill. kr
Snarveger til arbeidsplass-konsentrasjoner/senterområde/ holdeplass	3,8	6	3	5	4	18	Kostnader fra ca 0,4 – 2,2 mill. kr.
Helhetlig gangnett -bygging			1	4	6	11	Defineres i videre arbeid
Andre gåtiltak Mindre punktutbedringer, skilting, tellinger.	1,1	2,3	2,3	3,2	3,1	10,9	
Drift		0,2	0,2	0,3	0,4	1,1	Driftsbehov vurderes for hver enkelt snarveg
Planlegging/felleskostnader	1	2	2,5	3,0	3,0	10,5	
Reserve			1,5			1,5	
Sum:		15	15	20	20	70	

Snarveger til skoler	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Snarveger til skole minsker gåtiden til skolene, er trafiksikre gangtraseer og får flere barn/ungdom/studenter til å velge å gå framfor å bli kjørt. 8 snarveger til skole ble prioritert i 2015. For 2016 er ytterligere 5 prioritert. Det er ulikt behov for innsats på de enkelte snarvegene, men mest aktuelt er utskifting av dekke/ justering av dekke og belysning slik at de kan brukes med trygghet hele året.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sverresborg 2. Til Ranheim skole 3. Del av General von Schmettows alle 4. Stavset 5. Sjetnemarka <p><u>Øvrige snarveger skole</u> Etter nærmere prioritering ut fra 60 aktuelle snarveger</p>
<p>Kartet viser gangtid til barneskoler (5, 10 og 15 min)</p> <p>Sirkler viser hvor de prioriterte snarvegene er og deres prioritet</p>	
Planstatus	<p>Alle tiltak 1-5 er reguleringsmessig avklart.</p> <p><u>Øvrige snarveger</u> Planstatus for snarvegene som er aktuelle må undersøkes nærmere.</p>
Kostnad	<p>Tiltak 1-5 koster til sammen 5-6 mill.kr.</p> <p>Totalt for de prioriterte og øvrige snarveger settes av 17 mill. kr i handlingsplanperioden.</p>
Mulig utb. periode	2016 – 2019

Snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner, sentrumsområder, lokalsenter og holdeplasser	
<p>Tiltaks- beskrivelse</p>	<p>Snarveger til sentrumsområder, lokalsenter, arbeidsplasskonsentrasjoner og holdeplasser er viktig for lettere å kunne velge å gå. Det har betydning at snarvegene 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. Bakklandet – Elgeseter bro 2. Dalen – Bjørndalen 3. Moholtlia 4. Fagerlia - Ila 5. Kjærlighetsstien II 6. Saupstadringsen – Bjørndalen <p><u>Øvrige snarveger til arbeidsplasskonsentrasjoner/sentra/lokalsentra etter nærmere prioritering ut fra 340 aktuelle snarveger.</u></p>
<p>Kartet viser gangtid til senter/lokalsenter (5, 10, 15 og 20 min)</p> <p>Sirkler viser hvor de prioriterte snarvegene er og deres prioritet.</p>	
<p>Planstatus</p>	<p>Tiltak 1-6 er reguleringsmessig avklart. <u>Øvrige snarveger:</u> Planstatus må undersøkes nærmere.</p>
<p>Kostnad</p>	<p>Samlet vil de 6 prioriterte tiltakene koste rundt 8-10 mill.kr. Totalt foreslås satt av 18 mill. kr på denne budsjettposten i handlingsplanperioden.</p>
<p>Mulig utb.</p>	<p>2016 – 2019</p>

Helhetlig gangnett - bygging	
Tiltaksbeskrivelse	<u>Hovedgangnett</u> Det gjennomføres en analyse/kartlegging av tiltaksbehov for å etablere sammenhengende gangtraseer. Manglende lenker skal identifiseres. Det helhetlige nettet skal koble sammen ulike typer mulig gangnett (snarveger, turveger, boliggater) med viktige målpunkt. Utbyggingstiltak konkretiseres etter hvert.
Planstatus	Må avklares ut fra kartlegging/analyse
Kostnad	Det er foreslått 11 mill. kr fra 2016 – 2019 til tiltak for å få oppgradert/opparbeidet helhetlige gangruter til definerte målpunkt.
Mulig utbyggingsperiode	Analyse-/kartleggingsfase 2016. Utbyggingstiltak fra 2017.

11. Øvrige innsatsområder

11.1 Informasjon

I 2016 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. Informasjonsarbeidet bidrar til å synliggjøre og skape forståelse for Miljøpakkens valg av virkemidler.

Det foreslås satt av 4 mill. kr årlig til informasjonsarbeid. Beløpet skal dekke arbeidsinnsats, utgifter til drift av nettside og kampanjer for å markedsføre sykling og gåing.

11.2 Reiserådgivning

Reiserådgivning handler om å påvirke enkeltpersoner, skoler og bedrifter til å endre reisevaner i mer miljøvennlig retning.

Tidligere har det vært satset primært på tiltak rettet mot bedrifter og arbeidsreiser. Nå rettes arbeidet i sterkere grad også mot skoler i Trondheim. Målet med skolesatsingen er en økt andel barn og unge som går og sykler til og fra skolen. Etter Bystyrets vedtak om at foreldrene selv bestemmer om barna skal sykle til skolen i 2013 skjedde det en økning i antall syklende barn på ca 150 prosent. Omtrent 18 prosent av barna blir fortsatt kjørt i privatbil til skolen. Det er derfor viktig å følge opp også denne målgruppen.

Handlingsprogrammet foreslår 4 mill. kr året i handlingsplanperioden. Dette vil dekke reiserådgivning og tilrettelegging for barnehager, skoler, bedrifter, lag og foreninger. Infogrupper i Miljøpakken skal også samarbeide om gjennomføring av en rekke kampanjer rettet mot byens befolkning.