

Utkast 27.01.2014

Miljøpakke for transport i Trondheim: Handlingsprogram 2014-17 (23)

Innhold

1. Forutsetninger for handlingsprogrammet	2
2. Evaluering; går utviklingen i riktig retning?	2
3. Finansielle rammer for Miljøpakken 2014 – 17 (23)	4
4. Hovedavveininger og forslag til fordeling på temaområder	5
5. Hovedveger	8
6. Lokale veger og gatebrukstiltak	13
7. Trafikksikkerhet	19
8. Sykkel	23
9. Kollektivtransport	36
10. Tiltak mot støy	45
11. Øvrige innsatsområder	52



1. Forutsetninger for handlingsprogrammet

Her fremmes forslag til et tiårig handlingsprogram for tiltak innenfor Miljøpakken. Forslaget er mest detaljert for første fireårsperioden 2014-17. 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.
- Foreløpig handlingsprogram for 2014 ble vedtatt i bystyre og fylkesting i juni 2013. Dette ble betegnet som foreløpig fordi det på det tidspunkt fortsatt var mye usikkerhet omkring de økonomiske rammene.
- 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 (gange, sykling, kollektivtransport).
- Høringsforslag til handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2014-17 (23) ble sendt ut i september 2013. Forslaget bygger på rammene gitt i Nasjonal Transportplan, vedtatt i Stortinget juni 2013 og spesifiserer økonomiske prioriteringer på år og ulike innsatsområder, særlig i den første fireårsperioden.

Miljøpakkens handlingsprogram forutsettes revidert årlig. Handlingsprogramforslaget er behandlet i Miljøpakkens styringsorganer, og vil etter en høringsprosess vinteren 2013-14 behandles parallelt i Trondheim bystyre og fylkestinget i Sør-Trøndelag februar 2014.

Miljøpakken er etablert med en organisasjon der Trondheim kommune har prosjektledelsen. Planlegging og gjennomføring skjer i nært samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Disse tre etatene er representert i Kontaktutvalget som styrer innsatsen og koordinerer politisk behandling. Kontaktutvalget består av ordfører, fylkesordfører og leder av styringsstaben i Vegdirektoratet. Den daglige samordningen skjer i et Arbeidsutvalg, og det er etablert samarbeidsgrupper innenfor temaene kollektivtransport, sykkel, trafiksikkerhet, støytak, gangtiltak og informasjon (se også www.miljopakken.no)

2. Evaluering – går utviklingen i riktig retning?

I vedtak om Miljøpakken 2008 ble det lagt opp til jevnlig evalueringer i forhold til måloppnåelse, for å vurdere om man går i ønsket retning i tilstrekkelig tempo. Den første omfattende evalueringen ble gjort for perioden til og med 2012.

Kortversjonen av utviklingen oppsummeres under:

Målene	Utvikling
1. CO2-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.	Riktig retning, men SSB-statistikk mangler 2011-12
2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42 % i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50 % innen 2018 (fra 58 %), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.	Riktig utvikling når det gjelder kollektiv- og biltrafikk. Neste omfattende måling i ny reisevaneundersøkelse 2013/-14
3. Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018.	Riktig utvikling
4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15 % på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.	Riktig utvikling
5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.	Riktig utvikling når det gjelder NO2, negativ utvikling for svevestøv
6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15 % i 2018 i forhold til 2007.	Omfattende ny kartlegging 2012. Første resultatmåling 2014
7. Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80 % av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende, ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.	Riktig utvikling når det gjelder boligfortetting, men målet om arbeidsplasslokalisering ikke nådd.
8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.	Økte utslipp på grunn av økt tjenesteproduksjon. Utslipp pr bil redusert.
9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.	Riktig utvikling
10. Antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafiksikkerhet.	Riktig utvikling

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

3. Finansielle rammer for Miljøpakken 2014-17

De økonomiske rammene for Miljøpakken i 2014-17 er anslått i tabell 1, der følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Statlige midler refererer til forslaget som ligger i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2014-17 (23). Dette er et høringsforslag, og endelig vedtak av handlingsprogrammet gjøres i Vegdirektoratet januar/februar 2014. Statlige midler vil variere årlig i statsbudsjettene, og for 2014 er bruk tall fra statsbudsjettet.
- Belønningsavtale er inngått for 2013 til og med 2016, med 110 mill. kr i 2013 og 170 mill. kr hvert år de tre siste årene. 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 ressursene primært skal gå til investeringer i miljøvennlige transportformer. Statens vegvesen har lagt opp et løp der de første bymiljømidlene kommer fra 2015. Etter hvert skal bymiljøavtaler og belønningsordningen smelte sammen, og i tabellen er forutsatt at dette skjer fra 2017. Nivået på bymiljømidler 2015-23 er i tabell 1 satt skjønnsmessig. Totalpotten nasjonalt er i NTP satt til 760 mill. kr årlig de første fire årene, deretter 2,3 mrd. årlig de siste seks årene i planperioden 2014-23.
- Det forventes at nye bomstasjonene er på plass i månedsskiftet mars/april 2014. Bominntektene totalt for 2014 antas å bli ca 418 mill. kr, og fra 2015 ca 490 mill. kr (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. Det gis ikke kompensasjon for anlegg på kommunalt og fylkeskommunalt anlegg, da dette forutsettes dekket gjennom eksisterende kompensasjonsordning. I tabelloppsettet forutsettes at Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har etablert en ordning der merverdiavgift føres tilbake til Miljøpakken.
- 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.

Tabell 1: Foreslåtte finansieringsrammer

	2014	2015	2016	2017	SUM 2014-17	2018-23	SUM 2014-23
Statlig	141,9	230,6	250	250	872,5	1020	1892,5
Fylkeskommunale	55	55	55	55	220	330	550
Kommunale	15,7	15,7	15,7	15,7	62,8	94,2	157
Bompenger	418	490	490	490	1888	2940	4828
Belønningsmidler	170	170	170	0	510		510
MVA-kompensasjon	27	27	27	27	108	162	270
SUM ekskl bymiljøavtalemidler	827,6	988,3	1007,7	837,7	3661,3	4546,2	8207,5
Bymiljøavtalemidler (inkl belønnings- midler fra 2017)		150	180	370	700	2220	2920
SUM inkl bymiljøavtaler	827,6	1138,3	1187,7	1207,7	4361,3	6766,2	11127,5

Mva-kompensasjonen er her skjønnsmessig anslått, og reell fordeling må avklares seinere. Tabellen inkluderer statsmidler i tråd med forslag til NTPs handlingsprogram 2014-23, samt statsbudsjett 2014. I tillegg er det antatt 110 mill. kr i programområdemidler for perioden 2018-23. (Dette er ikke spesifisert i NTP-forslaget.)

I tillegg til de foreslåtte rammene blir det behov for låneopptak i 2016, ca 300 mill. kr, og økende til ca 850 mill. kr i løpet av 2018.

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

4. Hovedavveininger og forslag til fordeling på temaområder

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

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

låneopptak vil gi finansieringskostnader som reduserer det totale handlingsrommet i hele Miljøpakkeperioden.

I tabell 2 foreslås en totalinnsats som forutsetter låneopptak i 2016, ca 300 mill. kr, økende til ca 850 mill. kr i løpet av 2018. (På grunn av ubenyttede midler så langt blir behovet for låneopptak 2014-15 marginalt). Det anslås kapitalkostnader på grunn av lånebehov på ca 20 mill. kr i 2016, og totale finansieringskostnader på opptil 220 mill. kr. Disse kan dekkes av udisponerte midler i handlingsplanperioden (103 mill. kr) pluss midler i 2024. Låneopptak kan unngås/reduseres ved å utsette gjennomføringstidspunkt på et eller flere prosjekter.

Tabell 2: Forslag til fordeling på temaområder 2014-17 (23) (2014-kr inkl mva)

Tiltak/område	SUM					2018-23	SUM 2014-23
	2014	2015	2016	2017	2014-17		
E6 sør Sentervegen - Tonstad	172	15			187		187
E6 Jaktøyen - Sentervegen	86	500	620	760	1966	364	2330
Rv 706 Sluppen - Stavne			30	70	100	440	540
Byåstunnelen						1150	1150
Lokale veger og gatebruk	80	115	194	170	559	40	599
Kollektivtiltak	217	353	372	384	1326	2280	3606
Sykkeltiltak	179,5	170,2	122	108	579,7	850	1429,7
Trafikksikkerhet	40	42,5	57	55	194,5	400	594,5
Støytiltak	30	38,5	20	15	103,5	150	253,5
Informasjon	3,5	3,5	3,5	3,5	14	21	35
Mobilitetsrådgivning	2	3	3	3	11	18	29
Gangveger	2	10	15	15	42	138	180
Etablering nytt bomssystem	90				90		90
SUM	902	1250,7	1436,5	1583,5	5172,7	5851	11023,7

Planlegging og grunnerverv er her forholdsmessig fordelt innenfor de ulike temaområdene.

Kollektivtiltak inkluderer i tabellen 600 mill. kr i antatte bymiljømidler i perioden 2014-17 og ytterligere 1700 mill. kr i perioden 2018-23.

- Hovedsatsingen blir utbygging av en høystandard "superbusstrasé". Det må også forutsettes at når bymiljøavtalene og belønningsmidlene smelter sammen til en ordning, blir det også anledning til å dekke driftstilskudd fra disse midlene.

Sykkeltiltak inkluderer 100 mill. kr i antatte bymiljømidler i perioden 2014-17 og ytterligere 520 mill kr i perioden 2018-23.

- Hovedsatsingen blir utbygging av sammenhengende, høystandard hovedruter.

Tabell 2 viser en fordeling der hovedveger pluss halvparten av summen til lokale veger utgjør 44,2 % i tiårsperioden 2014-23.

I tabell 2 er lagt til grunn kostnadsoverslag for E6 sør fra november 2013, som ligger ca 400 mill. kr over de rammene som ble forutsatt i lokalpolitiske vedtak i 2012. For Sluppen – Stavne benyttes rammene fra de lokalpolitiske vedtak, som ligger lavere enn forslaget til NTP, der ny Osloveg også inngår i avsatt ramme på 850 mill. kr. (Fullført parsell Marienborg – Stavne kommer i tillegg med kostnader 220 mill. kr.)

Tabell 3 viser hvordan hovedprofilen ser ut i løpet av handlingsplanperioden med det foreslåtte handlingsprogrammet. For å få fram hele bildet, er det også tatt med allerede bevilget fordeling 2009-13. (Miljøpakkes siste år, 2024, er ikke inkludert, men kan antas lik gjennomsnittsfordelingen.) Oversikten viser at andelen til KSSM (kollektiv, sykkel, sikkerhet, miljø) er 55,8 % i det foreslåtte handlingsprogrammet. Dette har sammenheng med at bymiljøavtalemidlene forutsettes å gå til tiltak for miljøvennlige transportformer.

Alternativ 2 i tabellen viser at hovedprofilen med minimum 50 % til KSSM også kan ivaretas dersom bymiljøavtalemidlene blir på minst 1479 mill. kr (i stedet for forutsatt 2920 mill. kr). Skulle tildelingene bli enda lavere, må dette kompenseres med å utsette deler av tiltak på hovedvegnettet.

Tabell 3: Hovedprofil og alternative valg

Alternative hovedprofiler		2009-13 Mill. kr	2014-17 Mill. kr	2018-23 Mill. kr	Totalt
1) Foreslått handlingsprogram, jf tabell 2	Hovedveg KSSM	690 640	2532,5 2040,2	1896 3957	5196,5 (44,2%) 6557,2 (55,8%)
2) Redusert tildeling bymiljømidler fra 2920 mill. kr til 1479 mill. kr	Hovedveg KSSM	690 640	2523,5 2040,2	1896 2436,3	5196,5 (50%) 5196,5 (50%)

- ✓ Belønningsmidler 2009-16 er forutsatt å komme i tillegg til hovedprofilens satsing, og regnes ikke med. Bymiljøavtalemidler er imidlertid inkludert.
- ✓ Fordeling i Miljøpakkens siste år 2024 antas lik resten av perioden, og inkluderes ikke i regnestykket her.
- ✓ Posten "Lokale veger og gatebrukstiltak" regnes som 50 % hovedveg og 50 % KSSM.
- ✓ Midler til bomstasjoner er unntatt
- ✓ Finansieringskostnader er unntatt

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

- Forutsetninger i politiske vedtak
- Hovedproblemstillinger i utarbeidelsen av handlingsprogrammet
- Forslag til prioriteringer 2014-17 (Noen av de prioriterte prosjektene vil medføre bindinger også ut over første fireårsperiode).
- Aktuelle tiltak som ikke kommer innenfor anbefalt ramme
- Beskrivelser av de enkelte prosjekt/innsatsområder. Beskrivelsen inneholder blant annet kostnadsoverslag, og det forutsettes at alle større prosjekt gjennomgår en kostnadsberegning av type "Anslag".

5. Hovedveger

Overordnede føringer

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

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

Bystyret viser til at kostnadsanslagene på E6 sør-utbyggingen har økt vesentlig siden Miljøpakke Trondheim ble vedtatt. Bystyret legger derfor en forenklet planløsning for E6 sør-utbyggingen ... til grunn og ber samtidig om at det vurderes ytterligere forenkling av 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. ”

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

Diskusjonstema i forhold til fireårsprogrammet:

- Hvilken framdrift skal de ulike hovedvegprosjektene ha innenfor tilgjengelige rammer?
- I hvilken grad er det aktuelt med låneopptak for å forsere framdriften, blant annet for å ivareta lokalpolitiske vedtak om rask oppstart av ny Sluppen bru? Låneopptak gir kapitalkostnader som reduserer de totale ressursrammene. I det foreliggende forslaget er antatt bevilgning til Rv 706 Sluppen – Stavne i 2016 (grunnerverv og prosjektering), mens forslag til NTPs handlingsprogram ikke setter av midler før i 2018.
- Hvordan håndteres krav om forenklet løsning for E6 sør? SVV har gått gjennom flere innsparingsmuligheter, men har ikke funnet løsninger innenfor de rammene lokalpolitiske vedtak setter (ca 2,4 mrd, kr i 2014-kr og med mva-kompensasjon, inkludert Tonstad – Sentervegen). SVV opererer med totalrammer på 2,83 mrd. kr, inkludert utførte arbeider Sentervegen – Tonstad og trafikksikkerhetstiltak E6 Rosten. (Gang-sykelveg i Heimdalsvegen holdes utenfor og inngår i sykkelbudsjettet.)
- Handlingsalternativene vil være å utsette (deler av) strekningen Jaktøya – Sentervegen eller øke rammene for E6 sør innenfor Miljøpakken totalt. Det siste alternativet vil skyve ut andre prosjekt, og vil gjøre det vanskelig å opprettholde de overordnede forutsetningene


om 50 % av totalressursene til hovedvegnettet og 50 % til kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak.


- En forutsetning for forslaget til handlingsprogram for hovedveger (med fullfinansiering av E6 sørover) er at Trondheim får bymiljømidler minst som forutsatt i avsnitt 3. Hvis ikke, må rammene vurderes på nytt ved første rullering av handlingsprogrammet. Det er da aktuelt å utarbeide kuttliste for E6 sør, eventuelt utsette ferdigstillelse inntil finansiering er på plass.


Tabell 4: Forslag til handlingsprogram hovedveger

Prosjekt/innsatsområde	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	2018-23	Totalt 2014-23
E6 Sør							
- Sentervegen-Tonstad	172	15			187		187
- Jaktøya - Sentervegen	86	500	620	760	1966	364	2330
Rv 706 Sluppen – Stavne			30	70	100	440	540
Byåstunnelen						1150	1150
Sum	258	515	650	830	2253	1954	4207

Jaktøya – Sentervegen inkluderer ikke gang-sykkelveg i Heimdalsvegen.

E6 Sør	
Tiltaks- beskrivelse	Utbedring av hovedvegnett mellom Tonstad og Jaktøya i Melhus. Innebærer utbygging til fire felt og nye kryssområder ved Sentervegen, Johan Tillers veg og Klett.
Kart	 <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Sentervegen-Tonstad</u> ■ <u>Klett-Sandmoen</u> ■ <u>Sandmoen-Sentervegen</u> ■ <u>Jaktøyen-Klett</u> ■ <u>Klettkrysset</u> ■ <u>Gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen</u>
Planstatus	Regulert, men noen endringer i Klettområdet gjennomgår ny reguleringsprosess i 2013.
Kostnad	Sentervegen – Tonstad: Totalkostnader ca 500 mill. kr, hvorav 187 mill. kr gjenstår i handlingsplanperioden 2014-17. Totalkostnader Jaktøya – Tonstad: ca 2830 mill. kr (Anslag november 2013) Finansieringsmessig dekkes gang/-sykkelveg langs Heimdalsvegen over sykkelbudsjettet.
Mulig utbyggingsperiode	Første etappe, Sentervegen – Tonstad, åpnet for trafikk oktober 2013, men noe restarbeider gjenstår. Videre utbygging av Jaktøya – Sentervegen i hovedsak i perioden 2015-18, avhengig av finansiering.

Rv 706 Sluppen – Stavne	
Tiltaks- beskrivelse	Etablering av nytt kryss på Sluppen, med forbindelse over Nidelva (ny Sluppen bru) og kobling til Oslovegen. Vil fullføre hovedvegnettet rundt de sentrale byområdene. Tilrettelegging for seinere kobling til Byåstunnelen Sluppen – Munkvoll.
Kartet viser planområdet (noen endringer er gjort når det gjelder avgrensning)	
Planstatus	Kommunedelplan vedtatt. Reguleringsplan 2014-15. Fortsatt uavklart hvilken løsning som velges for ny Sluppen bru. Også uavklarte løsninger for Sluppenkrysset, der alternativer med lokk utredes. Sluppenkrysset vil bli skilt ut som et eget prosjekt.
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. Handlingsprogrammet foreslår 540 mill. kr. Dette inkluderer mindre utbedringer i Oslovegen. (I tillegg kommer 210 mill. kr som allerede er benyttet på Marienborg - Stavne.)
Mulig utbyggingsperiode	Ut fra planstatus antas utbyggingsperiode 2017-19, men med midler til grunnverv og prosjektering i 2016. I lokalpolitiske vedtak forventes oppstart 2016. Det er ikke satt av midler i NTP før 2018.

Byåstunnelen	
Tiltaks- beskrivelse	Forbindelse mellom Sluppen og MUnkvoll. Vil korte ned reiseavstander Byåsen – Sluppen – Omkjøringsvegen, samt gi nye muligheter for bussbetjening.
Kart	 <p>The map displays a geographical area with a river and several roads. A solid black line indicates the proposed tunnel route, starting from a point near Sluppen on the right, moving west through Byåsen, and then turning north towards MUnkvoll. A dashed grey line shows an alternative route. Labels on the map include 'borg' at the top, 'Byåsen' in the center, and 'Slupp' on the right. A blue square icon is visible in the center of the map.</p>
Planstatus	Reguleringsplanarbeid 2013 -15. Viktig å avklare tunnellutløp på Byåsen
Kostnad	Usikkert og avhengig av løsningsvalg. I handlingsprogrammet foreslås 1150 mill kr.
Mulig utbyggings- periode	I lokalpolitiske vedtak forventes oppstart 2019-20 og ferdigstillelse 2023-24.

6. Lokale veger og gatebrukstiltak

Overordnede føringer

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


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


Diskusjonstema i forhold til fireårsprogrammet er:


- Hvilken framdrift skal de ulike lokale vegprosjektene ha innenfor tilgjengelige rammer?
- Hvor stor del av ressursene skal benyttes til Elgeseter gate, der kostnadsrammene er svært høye? Her foreslås finansiering også over kollektivbudsjettet og knyttet opp mot kommende bymiljøavtaler.
- Hvor mye midler fra Miljøpakken skal avsettes til Torvet, og til kommende behov i gatebruksplanen, eksempelvis Olav Tryggvasons gate?
- Kan det avsettes ressurser til oppgradering av eksisterende gatenett (kommunal veg og fylkesveg)? I de lokalpolitiske vedtakene knyttet til trinn 2 er det ikke gitt rom for nye oppgraderingsprosjekter ut over de som spesifikt er nevnt. Dette må eventuelt vurderes på nytt ved revisjon av handlingsprogrammet.

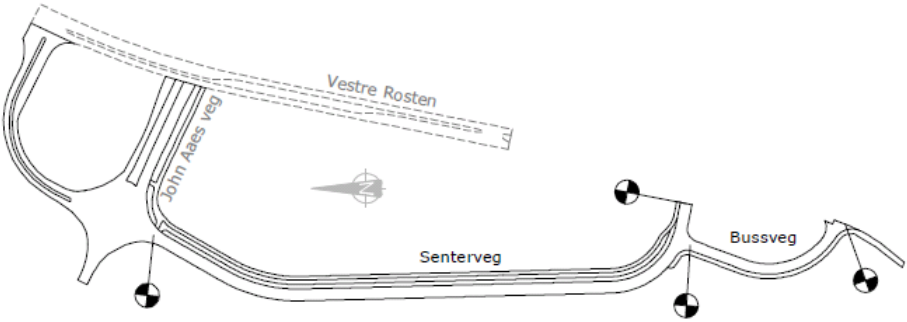
Tabell 5: Forslag til handlingsprogram lokale veger og gatebrukstiltak

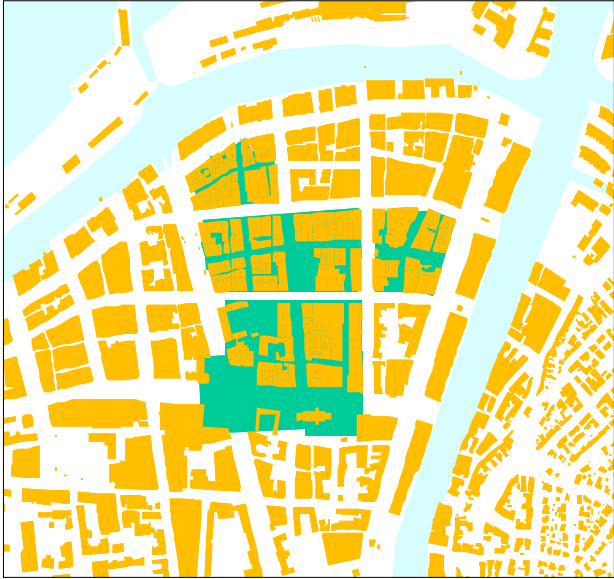
Prosjekt/innsatsområde	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Kommentarer
Elgeseter gate	35	50	100	150	335	Finansiering også fra kollektivmidler (332 mill. kr)
Johan Tillers veg	5,5	30	25	10	70,5	
Brundalsforbindelsen		25	50		75	Første etappe
Øvrige lokalveger						
- Kystadlia restarbeider	10				10	
- Sentervegens forlengelse	11				11	Finansiering også gjennom utb. avtaler
Gatebrukstiltak Midtbyen						
- Torvet	(25)	10	5		15 (+25)	25 mill. kr til Torvet i 2014 fra tidligere ubrukte midler
- Tordenskiolds gate	8				8	Usikre anslag
- Thomas Angells gate	10,5				10,5	
- Andre tiltak			14	10	24	
Sum	80 (+25)	115	194	170	559 (+25)	

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 områdeavgrensning for planarbeidet. Dette kan bli innsnevret i løpet av prosessen. Superbuss-satsing kan strekke seg sørover til knutepunkt Sluppen.</p>
Planstatus	Planprogram vedtatt. Reguleringsplan ferdig vinteren 2014-15.
Kostnad	Det er anslått kostnader mellom ca 800 mill. kr og 2 mrd. kr. på strekningen fra Omkjøringsvegen til Prinsenkrysset (+-40%). Kostnader ut over dette i Elgeseter gate vil avhenge av løsningsvalg. I handlingsprogrammet foreslås satt av 335 mill. kr fra "lokale veger/gatebrukstiltak". I tillegg foreslås 332 mill. kr fra kollektivbudsjettet ("superbuss"). Prosjektet er ikke fullfinansiert i første fireårsperiode. Totalinnsatsen vil avhenge av nivået på bymiljømidler.
Mulig utbyggings- periode	Innløsning og riving av hus: 2014 Videre utbygging fra 2015-19.

Johan Tillers veg	
Tiltaks- beskrivelse	Forbindelse mellom Heimdalsvegen og Industrivegen. Vil avlaste Heimdal sentrum og frigjøre Smedbrua til gang-sykkelforbindelse.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan forventes ferdig våren 2014. Trasé ikke endelig avklart.
Kostnad	Kostnader er usikre, men foreløpig anslås ca 70-80 mill. kr.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart kan tidligst skje høsten 2014 (grunnverv, prosjektering m.m.) Ferdigstillelse 2015-16.

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 måte betjene blant annet videregående skole. - Fullføring videre sørover vil gi ytterligere avlastning av boligområder på Charlottenlund og Jakobsli.
Kart	
Planstatus	Ulike detaljerte traséforslag foreligger. Reguleringsplan vedtatt 2013.
Kostnad	Usikre kostnadsoverslag. I Miljøpakken trinn 2 er avsatt 75 mill. kr til første delutbygging.
Mulig utbyggingsperiode	2015-17

Øvrige lokalveger	
Tiltaks- beskrivelse	<p>To prosjekt foreslås prioritert under denne budsjettposten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sentervegens forlengelse som forbinder nytt kryss på E6 ved City Syd med John Aaes veg. Forbindelsen vil også åpne et utbyggingsareal for næring og bolig. Prosjektet inkluderer en bussveg som kobler Sentervegen og Sivert Thonstads veg. - Kystadlia (Forsøkslia øvre): Denne forbindelsen ble åpnet for trafikk i 2012, men deler av fortau og støytiltak ble utsatt på grunn av behov for regulering.
Kart	<p>Sentervegens forlengelse</p> 
Planstatus	<ul style="list-style-type: none"> - Sentervegens forelengelse: Reguleringsplan ferdigstilles våren 2014 - Kystadlia: Ferdig regulert
Kostnad	<ul style="list-style-type: none"> - Sentervegens forlengelse: Anslått kostnad rundt 20 mill. kr. Det foreslås at Miljøpakken dekker 11 mill. kr og resten kobles til utbyggingsavtaler - Kystadlia: Restkostnader usikre, men kan bli inntil 10 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	<ul style="list-style-type: none"> - Sentervegens forlengelse: 2014-15 - Forsøkslia Øvre: 2013-14

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. - Tordenskiolds gate: Opprydding i gateløpet, inkludert flytting av trikkeskinner bort fra fortau. - Thomas Angells gate: Utvidelse av gågatenettet - Andre tiltak: Det er pr i dag usikkert når tiltak i Olav Trygvasons gate eller Sandgata kan iverksettes. Også flere andre tiltak kan være aktuelle for oppstart seint i handlingsplanperioden.
Kart	 <p>Planlagte områder for gående i gatebruksplan for Midtbyen</p>
Planstatus	Reguleringsplan er avklart for de prioriterte prosjektene.
Kostnad	<ul style="list-style-type: none"> - Torvet: Det foreslås å dekke 50 % av kostnaden ved tilbakeføring av gateareal til fotgjengerområde, det vil si 40 mill. kr, hvorav 25 mill. kr tas fra tidligere bevilgede, ubrukte midler til gatebrukstiltak. - Tordenskiolds gate: 8-10 mill. kr Omlegging trikke trasé i tillegg. - Thomas Angells gate: 10,5 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	<ul style="list-style-type: none"> - Torvet: 2014-17 - Tordenskiolds gate: 2014 - Thomas Angells gate: 2014

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 prosjekter knyttet til skoleveg og barns trygghet fått høy prioritet. Dette har medført at det bl.a. er bygd eller planlagt en rekke fortau og gang/sykkelveger.

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

Ulykkespunkter vil for en stor del være steder i vegnettet med mye trafikk og med kompliserte omgivelser. Det har også vist seg at dette er steder der det er vanskelig å finne enkle løsninger. Tiltak her vil nødvendigvis være omfattende og kostnadskrevene.

For øvrig vises til merknad i bygningsrådssak 171/13 i Trondheim kommune. Her heter det blant annet om muligheter for utbygging av gang-/sykkelveg fra Lundåsen og til Hestsjøen:

”Rådmannen må derfor prioritere ferdigprosjektering av denne, og legge fram forslag til finansiering f.eks. ved hjelp av rekkefølgebestemmelser og bidrag fra miljøpakken.”

Her er det i første omgang behov for et forprosjekt, og det foreslås satt av midler til dette i 2014.

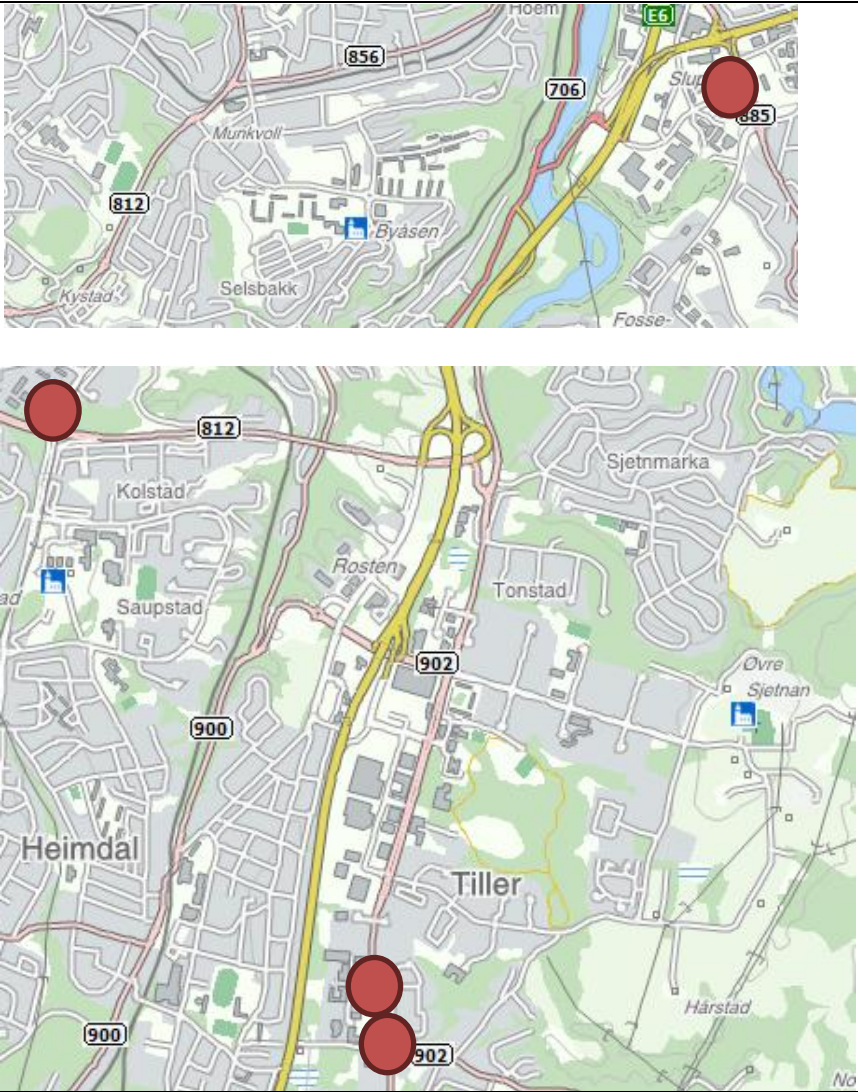
Tabell 6: Forslag til handlingsprogram trafikksikkerhet

	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Kommentarer
Utbedring av ulykkespunkt og kryss	18,0	7,5	4,0	7,0	36,5	
Utbedring ulykkespunkt og strekninger Fv og Rv	4,0	7,5	4,0	7,0	22,5	
Rundkjøring/rampe Kolstadv/Nedre Flatåsveg	12,0				12,0	Delfinansiering med kollektiv
Bratsbergvegen kryss Baard Iversens veg - strakstiltak	2,0				2,0	
Sikring skoleveger	18,2	30,0	48,0	43,0	139,2	
Havsteinbakken			4,0		4,0	Tildelt 0,5 mill. kr i 2010/2011
Uglavegen del 2 (Per Sivles veg - Bjørnebyvegen)		8,0			8,0	
Fv841 Ringvålvegen (Bergval) tillegg	4,2				4,2	Tildelt 4,3 mill. kr 2010/2013
Buenget				8,0	8,0	Tildelt 0,4 mill. kr i 2010/2011
Søbstadvgn, Saupstadingen-Ditlev Blomsv				8,0	8,0	Tildelt 0,4 mill. kr i 2010/2011
Hans Finnes gate				5,0	5,0	Tildelt 0,4 mill. kr i 2010/2011
Asbjørnsens gt/Tyholtvgn		10,0	20,0	5,0	35,0	
Kong Inges gt	13,0	12,0			25,0	Tildelt 2,0 mill. kr i 2010/2011
Ladehammerveien			7,0		7,0	
Bregnevegen			7,0	7,0	14,0	
Fv841 Ringvålvegen, Lundåsen - Hestsjøen, forprosjekt	1,0				1,0	Vurdere samfinansiering med sykkel og/el. utbyggingsavtaler
Fv707 Stormyra idrettsplass-Myrsund-Berg	0,5		10,0	10,0	20,5	
Mindre tiltak - sekkepost	2,8	4,0	4,0	4,0	14,8	
Egenandel Aksjon skoleveg	0,5	1,0	1,0	1,0	3,5	
Sum	40,0	42,5	57,0	55,0	194,5	

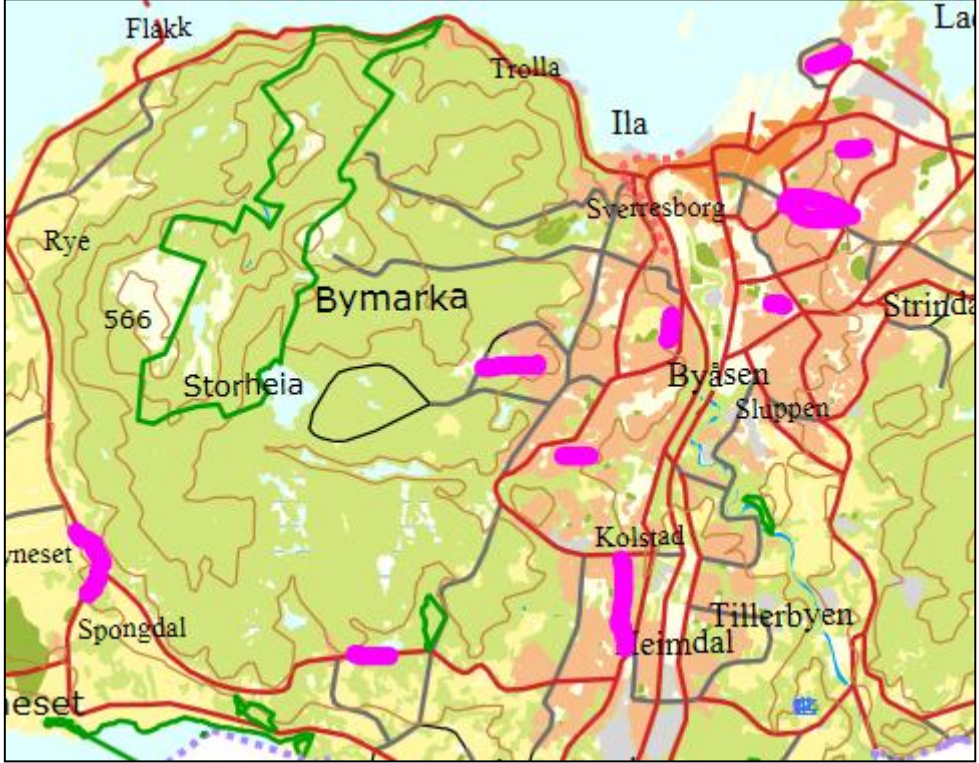
Det er gjort nye kostnadsvurderinger for tidligere vedtatte prosjekter som innebærer følgende forslag til endringer:

- Kryssutbedring Bratsbergvegen x Baard Iversens veg: Her blir kostnadene vesentlig høyere enn tidligere antatt, og det foreslås at rimeligere strakstiltak gjøres i 2014, i påvente av nærmere vurderinger.
- Kryssutbedringer i Østre Rosten x Ole Ross veg og Østre Rosten x Tillerbruvegen: På grunn av kostnadsøkninger foreslås prosjektet utsatt i påvente av kartlegging av ulykkespunkt/strekninger. Vurderes nærmere ved rullering av handlingsprogrammet.

Utbedring av ulykkespunkt/strekninger og vegkryss

Tiltaksbeskrivelse	Dette er tiltak som er rettet mot steder i vegnettet der det er registrert flere trafikkulykker. På noen av stedene er det også registrert fremkommelighetsproblemer - som igjen kan føre til flere ulykker.
Kart	
Planstatus	Prosjektet i Bratsbergvegen forutsetter regulering. Dette er ikke igangsatt. De øvrige prosjektene forutsettes utført innenfor regulert trafikkareal.
Kostnad	Prosjektene i Bratsbergvegen og på Østre Rosten har nylig blitt kostnadsberegnet. Kostnadene er så høye at planene må utsettes og omarbeides. Det foreslås mindre strakstiltak i kysset Bratsbergvegen/Baard Iversens veg. Dersom prosjektene skal gjennomføres, må de tilføres mere midler eller omarbeides/forenkles. I Bratsbergvegen er det aktuelt med tilskudd fra sykkelgruppa og private/offentlige utbyggere i området.
Mulig utbyggingsperiode	Prosjekt Kolstad/Nedre Flatåsen er fullfinansiert og under bygging. Forutsatt fullfinansiering kan de øvrige startes opp i 2014/2015. Strakstiltak i Bratsbergvegen gjennomføres i 2014

Sikting av skoleveger

Tiltaksbeskrivelse	Tiltak for sikring av skoleveger omfatter fortau (og enkelte gang- og sykkelvegprosjekt) langs strekninger utpekt av skoler/FAU som utrygge strekninger gjennom Skolevegrapport 2007 og 2012. Disse tiltakene er ikke primært prioritert ut fra faktisk registrerte ulykkespunkter/-strekninger.
Kart	
Planstatus	Havsteinbakken har ferdig reguleringsplan, mens Asbjørnsensgt/Tyholtvegen og Kong Inges gate forventes vedtatt i løpet vinteren 2013/14. Reguleringsplaner for Ringvålvegen, Søbstadvegen, Bregnevegen og Uglavegen forventes vedtatt i løpet av våren 2014. Forprosjekt og prosess reguleringsplan for Buenget, Hans Finnes gt, Ladehammerveien og FV 707 vil igangsettes høsten 2013, med forventet ferdige planer i løpet av 2014. Det vil bli gjennomført forprosjekt for gang/sykkeltilbud langs FV841 (Ringvålvegen) i 2014.
Kostnad	Tiltak i Asbjørnsens gt/Tyholtvegen og Kong Inges gate har det blitt gjennomført Anslag for og det er foreslått avsatt midler tilsvarende anslag pluss mindre sikkerhetsmargin. Det er foreslått avsatt midler til de øvrige prosjektene basert på meget grove vurderinger, og det må gjennomføres ordinære Anslag for disse prosjektene også. Kostnader for Ringvålvegen vil bli avklart gjennom forprosjektet.
Mulig utbyggingsperiode	Det er ønskelig å prioritere utbygging av tiltak i Kong Inges gt og Asbjørnsens gt/Tyholtvegen, med anslått oppstart allerede i 2014. For resterende prosjekter vil utbyggingsperioden starte tidligst 2015.

8. Sykkel

Overordnede føringer

Miljøpakken trinn 2 inneholder følgende vedtak knyttet til sykkel:

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

Bystyret vil behandle en samlet plan for sykkel- og gangtrafikken i Trondheim. Bystyret forutsetter at det er sykkelveinettet i Midtbyen og de bynære områder (eksempelvis i 5 km omkrets av sentrum) som i hovedsak prioriteres først. For gående er det Midtbyen og de bynære områdene innefor om lag 2 km omkrets som skal prioriteres. Det er stort behov for trafiksikkerhetstiltak for gående og syklister rundt skoler, spesielt på fv707 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.

Økt vinterdrift krever at vegeierne må gjøre tilpasninger mht. rutiner og utstyr slik at en kan foreta rasjonell drift på dette hovednettet. I 2014 foreslås det at et større beløp av de 8 millionene settes av til ekstra vedlikehold av hovednettet for sykkel, og spesielt innenfor de strekninger som her er prioritert i planperioden. Eksempler på dette er reasfaltering av gang- og sykkelveger med dårlig dekke og fjerning av "kansteinsvis" ved systemskifter/kryss på de samme strekningene.

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

Andre viktige tema er hvilke hovedruter som skal prioriteres i handlingsplanperioden, og i hvilken grad man skal fokusere ressursinnsatsen på utvalgte ruter. I handlingsprogrammet har en valgt å ha fokus på å etablere sammenhengende strekninger på sykkel innenfor de føringer som er gitt i tidligere vedtak. Strekningene beskrives rutevis med prosjektbeskrivelser for de største enkeltprosjektene. Flere av rutene vil ha investerings-/oppgraderingsbehov også ut over 2017, men det foreligger ikke fullstendige kostnadsoverslag ennå.

Tabell 7: Forslag til handlingsprogram sykkeltiltak

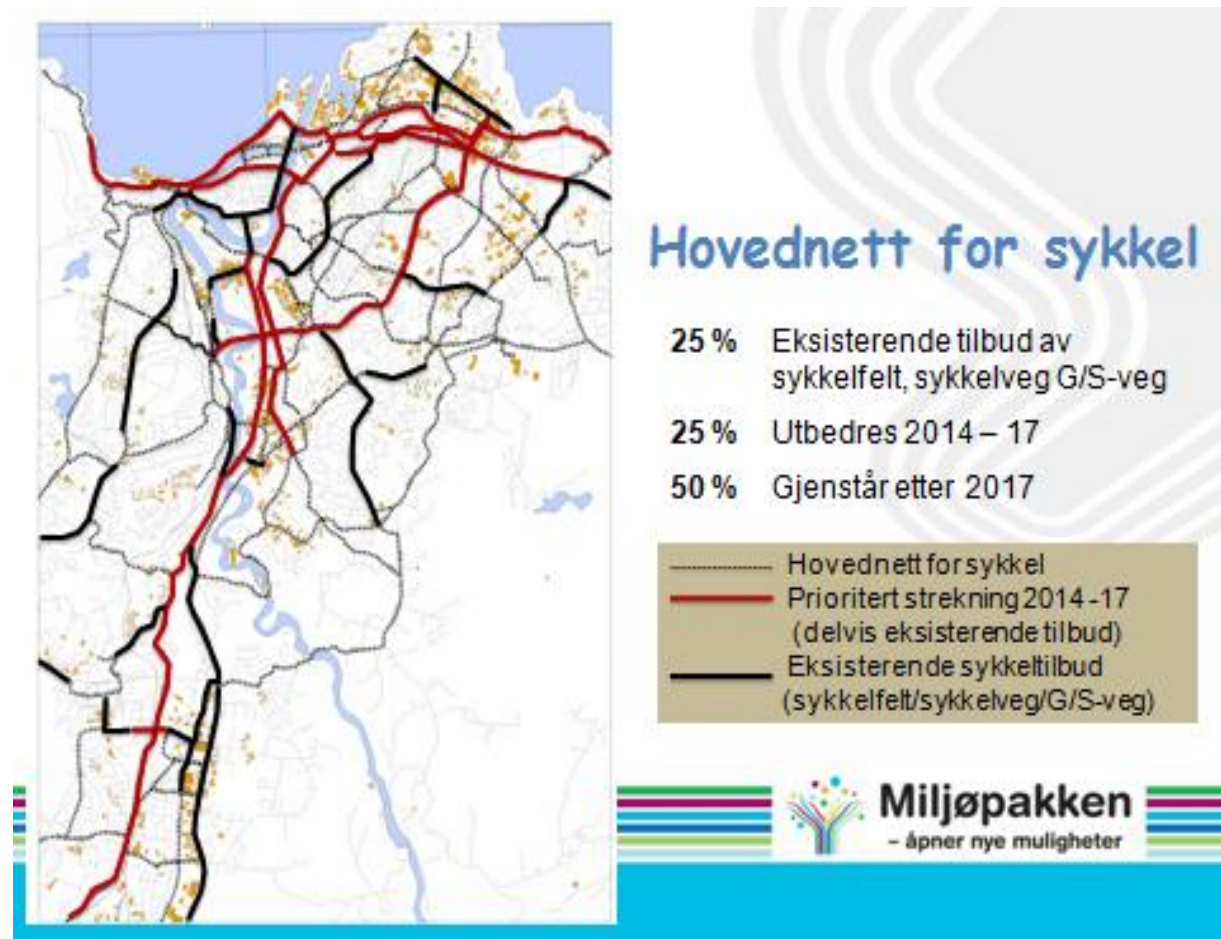
Prosjektnavn	Før 2014	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Merknad
Drift og vedlikehold, samt punktutbedringer		8	8	35	35	86	Inkluderer reparasjon av standardbrudd hovedruter fra 2016
Klæburuta							
Nidarvoll - SP. Andersens veg	0,2	2,5				2,5	
Klæbuvegen - Bakklandet	4,4	4				4	
Bakklandet - Innherredsveien	2	2				2	
Brattørruta (Rute Øst)							
Fagervika - Brattøra	5,3		1			1	
Buran - Bromstadvegen		10			0	10	
Bromstadvegen - Ranheim		10	15			25	
Ranheimsgruta							
Kirkegata-B. Sigurds gt			16			16	
Rønningsbakken				10	0	10	
Innherredsvegruta							
				15		15	
Heimdalsruta (Rute sør)							
Klett - Heimdalen	54,7	103	84,2			187,2	
Heimdalen sentrum	4	4				4	
Sluppen - Sentrum	11		3			3	
Midtbyruta							
Sandgata/O. Tryggvasons gt			10	15	25	50	
Tyholtruta - Ring 3							
Dybdahls veg	19	20	6			26	Støymidler i tillegg
Kong Øysteins veg (rød asfalt)			12			12	
Bromstadvegen			2			2	
Tillerruta - Ring 5							
Saupstad - City Syd	6			24	25	49	Bru Bjørndalen
Midtbytiltak	3,6	8	5	5	5	23	Parkeringsanlegg m.m
Rødbrun Asfalt		8	5	5	5	23	
Tiltak skoler				10	10	20	
Planleggingsmidler			3	3	3	9	
Sum	119	179,5	170,2	122	108	579,7	

Tabell 8: Tiltak som ikke er prioritert innenfor foreslått handlingsprogram 2014-17

Tiltak	Beskrivelse og planstatus	Anslått kostnad	Kommentarer
Byåsveien nedre del	Løsningsvalg er foreløpig ikke avklart.	Usikkert	
Stavne - Lerkendal	Behov for bedre øst-vestforbindelse.	Foreløpig anslått ca 40 mill. kr.	
Bru nederst i Bjørnalen	Vil koble Heimdalsruta til Okstad og Tiller	Usikkert; 10-15 mill. kr.	Har vært prioritert tidligere.

Drift/vedlikehold hovednett sykkel + punktutbedringer

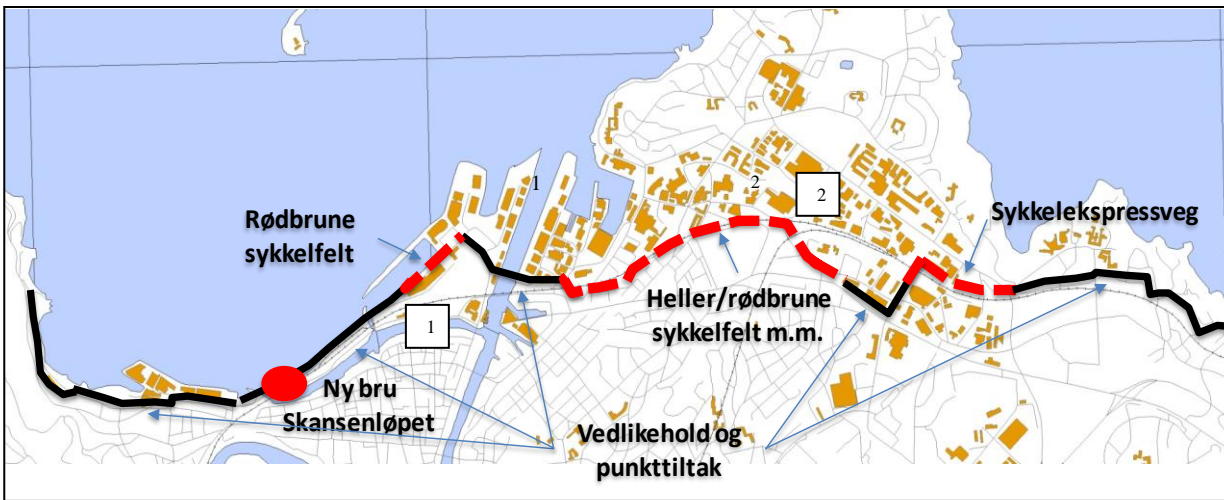
Tiltaks- beskrivelse	<p>Et viktig grep for å få flere til å sykle er at innsatsen på drift- og vedlikeholdet på hovednettet blir vesentlig øket sammenliknet med i dag. I 2014 foreslås det at et større beløp av de 8 millionene settes av til ekstra vedlikehold. Eksempler på dette er reasfaltering av gang- og sykkelveger med dårlig dekke og fjerning av "kansteinsvis" ved systemskifter/kryss. Etter hvert som vegnettet bygges ut med fullgod standard må også drift og vedlikeholdsposten økes ytterligere frem mot 2025 dersom vi skal nå målene i Miljøpakken.</p> <p>Det foreslås et større beløp (35 mill. kr) pr år i perioden 2016-17 til punktutbedringer (mindre investeringer) for å få etablert sammenhengende ruter.</p>
-------------------------	---




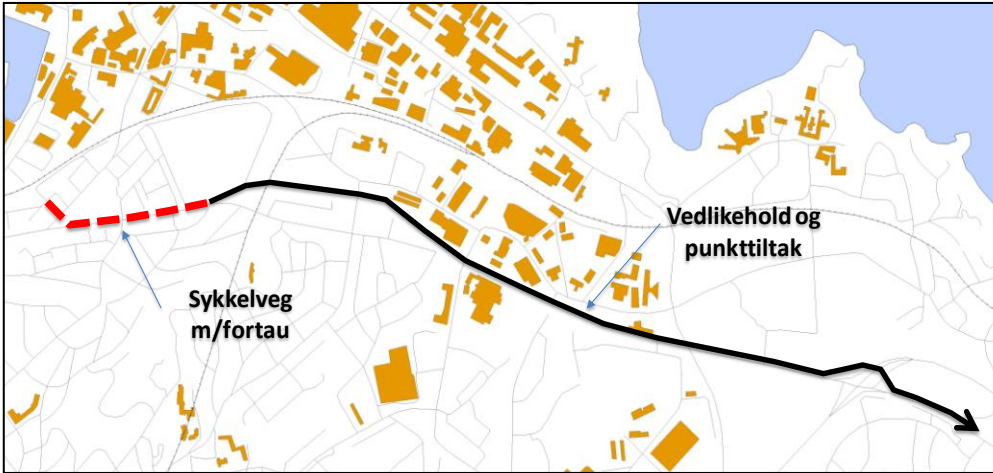
Planstatus	En kravspesifikasjon for drift- og vedlikehold på hovednettet på sykkel utarbeides vinteren 2013-/14
Kostnad	86 mill fordelt på 4 år, dvs. 8 mill pr. år fra 2014 og økning til 35 mill. kr fra 2016.
Mulig utbyggingsperiode	2014 - 2017

Klæburuta (Nidarvoll – Bratsbergvegen, Sluppenvegen – Klæbuveien – Baklandet)	
Tiltaksbelse	Langs Bratsbergvegen er det tidligere bygget gang- og sykkelveg fram til Sorgenfri. I 2011 ble sykkelfeltene i Klæbuvegen forbi Lerkendal og Sorgenfrivegen ferdigstilt. Sykkelfeltene forbi Lerkendal vil bli supplert med rødbrun asfalt. Det er også satt av midler til utbedring rundkjøringen Klæbuveien/SP Andersens veg. Det bygges nå sykkelfelt i Klæbuveien fra Strindvegen fram til Magnus den Godes gate og strekningen mellom Høgskoleringen og Christian Fredriks gate. Her legges rødbrun asfalt i sykkelfeltene. Strekningen mellom Magnus den Godes gt. og Høgskoleringen, samt Vollabakken fram til Lillegårdsbakken vil bli tilrettelagt for sykling i løpet av perioden. Tilsvarende vil hellene fra Lillegårdsbakken fram til Gamle Bybro legges om slik at dagens ujevnheter på hellene blir utbedret.
Kart	<p>The map shows the Klæburuta route through the city. Three specific areas are marked with numbered boxes and arrows:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1: Vedlikehold og punkttiltak (Maintenance and point measures) on the stretch between Magnus den Godes gate and Høgskoleringen. 2: Rødbrune sykkelfelt (Red-brown bicycle lanes) on the stretch between Strindvegen and Magnus den Godes gate. 3: Heller/rødbrune Sykkelfelt (Pavement/red-brown bicycle lanes) and Utbedring av heller (Pavement improvements) on the stretch between Lillegårdsbakken and Gamle Bybro.
Planstatus	Antatt bygging innenfor eksisterende trafikkareal. Tiltak: Rødbrun asfalt og merking av sykkelfelt + punkttiltak på strekningen.
Kostnad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grovt anslag restbehov: 2,5 mill. Tidligere bevilgning 1,5 mill. kr 2. Grovt anslag restbehov: 4 mill. Tidligere bevilgning 4,4 mill. kr 3. Grovt anslagrestbehov: 2 mill. Tidligere bevilgning 2 mill. kr
Mulig utb. periode	2014


Brattørruta

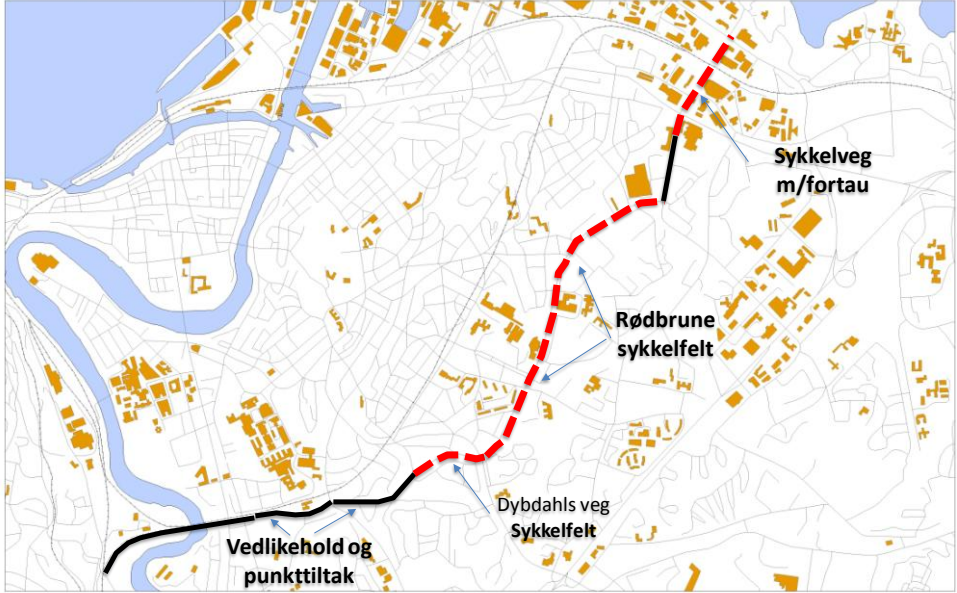
Tiltaks- beskrivelse	<p>I planperioden 2014-17 tas det sikte på å etablere et sammenhengende sykkeltilbud fra Fagervika over Ilsvika og Skansenløpet fram til Brattøra og deretter kryssing av Nidelva med Pirbrua. Deler av dette anlegget er ferdigstilt. Nye Skansen bru skal ferdigstilles i 2014. I tillegg skal det bygges sykkelveg og sykkelfelt på Brattøra som ferdigstilles 2014 (bevilgning 2013).</p> <p>Fra Lademoen til Bromstadvegens forlengelse gjøres tiltak på eksisterende vegnett. I planperioden legges til rette for å sykle i eksisterende gatenett fra Haakon VII's gate fram til Ranheim. På lengre sikt vurderes mulighetene for en mer optimal rute langs Trønderbanen.</p>
	
Planstatus	<ol style="list-style-type: none">1. Bygges ut iht. gjeldende reguleringsplaner. Det pågår nå regulering på deler av strekningen fra Nidarholms gate fram til Haakon VII's gate. Reguleringsplan for Lillebyområdet antas vedtatt høsten 2013. Regulering av sykkelekspressvegen fra Bromstadvegens forlengelse fram til den krysser Haakon VII's gate antas ferdig våren 2014.
Kostnad	<ol style="list-style-type: none">1. 1 mill. kr til punkttiltak på strekningen.2. Lademoen - Bromstadvegen: ca. 2,3 km. Tiltak på eksisterende veger (synliggjøring), kostnad 10 mill. kr Bromstadvegen – Ranheim: ca. 2,5 km hvorav 650 m ny sykkelekspressveg. Regulering pågår – antatt vedtatt plan våren 2014, kostnad 25 mill. kr inkl. punkttiltak på Ranheim. <p>Totalt i perioden: ca. 36 mill. kr (Kryssing av Skansenløpet er ikke en del av Miljøpakken og dekkes av statsmidler.)</p>
Mulig utb.- periode	2014-2016

Ranheimsruta (Kirkegata, Gamle Kongeveg og Rønningsbakken)	
Tiltaks- beskrivelse	Hovedruta legges i sidegatene til Innherredsveien fra Bakke bru til Rosendal. Det forutsettes en vesentlig oppgradering av sykkeltilbudet langs eksisterende veger i området. I Kirkegata legges det opp til at syklende får tildelt eget areal (sykkelfelt/sykkelveg). For de andre gatene vil det i stor grad være tiltak i gatenettet for å synliggjøre hovedruta gjennom området.
Kart	
Planstatus	Det er utført en systemanalyse på strekning. Prinsippet i systemanalysen legges til grunn for valg av tiltak på denne strekningen.
Kostnad	Grovt anslåtte kostnader Kirkegata – B. Sigurds gt.: 1000 m: 16 mill. kr Rønningsbakken: 600 m: 10 mill. kr Totalt 26 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	2015 -16

Innherredsruta	
Tiltaks- beskrivelse	<p>De overordna vedtak som er gjort mht. Innherredsvegen sommeren 2013 har medført at det legges opp til et sykkeltilbud langs Innherredsveien fra Lademoen kirke og videre østover. E6- prosjektet bygger sykkelveg med fortau fra Persaunevegen fram til Omkjøringsvegen i 2014. Miljøpakken bidrar til å ferdigstille sykkeltilbudet fra Lade kirke fram til Persauneveien.</p> <p>Det etableres eget tilbud for sykkel (sykkelveg med fortau) forbi Lade kirke fram til Thomas Von Westens gate, og det utføres punkttiltak på strekningen fram til Persauneveien.</p>
Kart	 <p>The map shows a street layout with buildings in orange. A red dashed line indicates a proposed bicycle path with a sidewalk, starting from the left and heading east. A solid black line indicates a section of the path that is to be maintained and has point measures, extending further east. Labels with arrows point to these sections: 'Sykkelveg m/fortau' and 'Vedlikehold og punkttiltak'.</p>
Planstatus	Innherredsveien reguleres i løpet av 2014.
Kostnad	<p>Kostnader stipulert:</p> <p>Sykkelveg med fortau: 650 m med løpemeterpris ca kr 20 000, totalt 13 mill. kr</p> <p>Punkttiltak på strekningen: 2 mill. kr</p> <p>Totalt 15 mill. kr</p>
Mulig utbyggings- periode	2016


Heimdalsruta (Rute Sør)	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Gang- og sykkelveg fra Heimdal ned til Klett sluttfinansieres i planperioden. Dette er en del av en regional hovedrute fra Heimdal og sørover til Melhus/Buvika.</p> <p>Sykkelveg med fortau i Heimdal sentrum ble påbegynt i 2012. For å ferdigstille prosjektet fram til Kattenskogen er det foreslått et beløp i 2014. Strekningen Heimdal sentrum til Samfundet har vært prioritert så langt, men det gjenstår punkttiltak for å gi god sammenheng. I tillegg vil eksisterende sykkelfelt på strekningen få rødbrun asfalt.</p>
Kart	<p>The map shows a route starting from the bottom left (Heimdalsvegen) and moving north towards Klett. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Heimdalsvegen: Gang- og sykkelveg: A red dashed line at the southern end. Heimdal sentrum: Sykkelveg m/fortau: A red dashed line through the town center. Sykkelveg m/fortau: A solid black line continuing north. Vedlikehold og punkttiltak: Blue arrows pointing to specific locations along the route. </p>
Planstatus	Arbeidene utføres iht. vedtatte reguleringsplaner.
Kostnad	<p>Det er utført Anslag på strekningen Klett - Heimdal. Kostnadsestimat ca. 242 mill. kr. Det er tidligere satt av penger til oppstart i 2013. I tillegg er der foreslått 103 mill. kr i budsjett for 2014. Restbeløpet på ca. 84 mill. kr foreslås satt av i 2015.</p> <p>Tilsvarende er det utført en Anslag på strekningen gjennom Heimdal sentrum. Kostnadsestimatet på ca. 14,5 mill. kr. Det mangler ca. 4 mill. kr for å få prosjektet i havn.</p> <p>Det settes av 3 mill. kr til punkttiltak/planlegging på resterende strekning fram til Samfunnet. Totalt i perioden: ca. 195 mill. kr</p>
Mulig utb. periode	2014 - 15

MIDTBYRUTA - NORD	
Tiltaks- beskrivelse	I 2012 ble en sammenhengende rute fra Ila via Elvegata, Prinsens gate og Kjøpmannsgata fram til Gryta etablert. Etter ombyggingen ser vi nå at svært mange benytter dette tilbudet. Det foreslås en tilsvarende gjennomgående rute nord i Midtbyen.
Kart	
Planstatus	Det er påbegynt et planarbeid for Sandgata, men det er ikke konkludert hvilke sykkelsystem som skal bygges på strekningen. Planarbeidet som ble gjort i forbindelse med oppfølging av gatebruksplan for Olav Tryggvasons gate viste at det var mulig med sykkelfelt på strekningen fram til Bakke bru. Dette planarbeidet er lagt i bero til en får en avklaring om parkeringskjeller. Det bør utarbeides en prinsipplan for strekningen som viser hvilke sykkelsystem som skal legges til grunn for detaljprosjekteringen.
Kostnad	Sandgata/Olav Tryggvasons gt: Uklart, Anslag ikke gjort. Grove estimater nevnt tidligere: Sandgata – 715 m: stipulert kostnad 20 mill. kr Olav Tryggvasons gt.: 900 m: stipulert kostnad 25 mill. kr (delfinansiering sammen med kollektiv vurderes) Bakke bru/Rica Bakklandet: 5 mill. kr Totalt foreslås det satt av ca. 50 mill. kr i perioden
Mulig utbyggingsperiode	2015 - 17


Tyholtruta (Stavne, Lerkendal, Dybdahls veg, Kong Øysteins veg, Bromstadvegen) – Ring 3	
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. I tillegg vil en kunne legge rødbrun asfalt på eksisterende sykkelfelt i Kong Øysteins veg.
Kart	
Planstatus	<p>Stavne: Ingen planer klare, foreløpig ikke prioritert.</p> <p>Dybdahls veg: Reguleringsplan for Dybdahls veg ble vedtatt høsten 2011. Antatt anleggstart 2014.</p> <p>Kong Øystein veg: Tiltak innfor regulert veggrunn. Lengde: ca. 2, 2 km</p>
Kostnad	<p>Stavne: Stipulert beløp 40 mill. kr. Det forutsettes at det bygges bru/kulverter for å krysse jernbane og rv. 706. Tiltaket foreslås ikke innenfor første fireårsperiode.</p> <p>Dybdals veg: Det er utført Anslag. Kostnadsestimatet er på ca. kr. 60 mill. kr. Det er tidligere satt av midler i 2011 og - 13. Restbeløpet for fullfinansiering settes av i planperioden (26 mill. kr). Av totalbeløpet er 15 mill. kr satt av til støytiltak (finansieres av støymidler).</p> <p>Kong Øysteins veg: Stipulert: 2200 m a 5500 kr: 12 mill. kr + punkttiltak, Bromstadvegen 2mill. kr.</p> <p>Totalt: 40 mill. kr i fireårsperioden 2014-17</p>
Mulig utbyggingsperiode	2014-2015

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. Aktuell strekning inngår i hovednettets for sykkel.
Kart	 <p>The map shows the geographical layout between Søbstad and Tiller, separated by Bjørndalen. A red dashed line indicates the proposed route for a new pedestrian and bicycle bridge. An inset photograph in the top left corner shows a similar bridge structure over a valley. Labels on the map include 'Søbstad', 'Ny bru', and 'Tiller'.</p>
Planstatus	Det pågår arbeid med reguleringsplan for sykkelanlegget. Før planen legges ut til offentlig ettersyn avventer på en 3. partskontroll for geoteknikk på strekningen.
Kostnad	<p>Det er utført Anslag på brua. Kostnadsestimatet er på ca. 55 mill. kr</p> <p>Det er tidligere satt av penger til brua (2011). Av opprinnelig 20 mill. kr står det nå igjen ca. 6 mill. kr (øvrige bevilgninger er omdisponert til andre sykkelprosjekt). Restbeløpet er foreslått fordelt på to år.</p> <p>2016: 24 mill. kr 2017: 25 mill. kr</p>
Mulig utbyggingsperiode	2016 - 2017

Midtbytiltak

Tiltaks- beskrivelse	<p>Midtbyen er et viktig målpunkt for svært mange av sykkelturene. Undersøkelser viser at attraktive parkeringsplasser for sykkel er et av de mest effektive tiltakene for å få flere til å sykle.</p> <p>Det planlegges sykkelparkering i eksisterende og nye p-hus i området. Det tas også sikte på å etablere låsbare sykkelanlegg i sentrum og nye sykkelparkeringsanlegg under tak. I tillegg foreslås det at enkeltstrekninger i Midtbyen og nærområdet utbedres til en god standard 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 sykkelfelt i Gryta og en foreslår tiltak i Skansenparken for å koble to viktige sykkelruter sammen (Midtbyruta med Brattørruta).</p>
	
Planstatus	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
Kostnad	DNB-tomta: Stipulert kostnad: 5 mill. kr Div. tiltak Midtbyen: Ca. 10 mill. kr (P-hus, overdekkede og tyverisikrede sykkelstativ og sykkelskap ved utvalgte kollektivholdeplasser og reisemål) Enkeltstrekninger Midtbyen: 8 mill. kr Totalt foreslås det satt av 23 mill. kr i perioden
Mulig utbyggings- periode	2014 - 17

Rødbrun asfalt – eksisterende sykkelfelt	
Tiltaks- beskrivelse	Det legges rødbrun asfalt på eksisterende, eldre sykkelfelt (før 2012).
Område	Aktuelle strekninger: Dybdahls veg 1. byggetrinn, Udbyes gate/Vanglundsgate, Olav Kyrres gate, Gamle Osloveg/Sverresborg allè, Klæbuvegen 1. Byggetrinn og Singsakerringer. Til sammen ca. 6 km sykkelfelt.
Planstatus	Innenfor eksisterende vegareal
Kostnad	Kostnad estimert: 23 mill. kr i planperioden
Mulig utbyggings- periode	2014-2017

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 til skolen. I dette ligger det en betydelig satsing på infrastrukturtiltak rundt de aktuelle skolene. Her skal en definere et trafiksikkert sykkeltilbud som bygges ut i perioden. Dette vil også gjelde spesifikke trafiksikkerhetstiltak som gjør at en kan koordinere denne innsatsen også med TS-gruppa.
Kart	 <p>Eksempel innsatsområde rundt Eberg skole</p>
Planstatus	Ikke planavklart
Kostnad	Stipulert: 20 mill. kr fordelt på 2 år (samfinansiering med TS-tiltak).
Mulig utb. periode	2016 - 2017

9. Kollektivtransport

Overordnede føringer

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

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

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

Hvor mye satsing på drift?

Miljøpakken har klare mål om fortsatt betydelig trafikkvekst. Veksten siden oppstarten har ligget på nærmere 10 % i snitt pr år. Dette skyldes en omfattende og kostnadskrevende satsing. Nye passasjerer koster i form av flere/større busser og økt sjåførbehov, samtidig som det anses nødvendig med standardhevinger på kjøreveg og holdeplasser. Nye reisende gir økte driftsutgifter. 5 % vekst framover innebærer minst 1,2 mill. nye passasjerer årlig, og økte årlige nettokostnader på i størrelsesorden 12-20 mill. kr. Miljøpakken har avsatt en begrenset sum (65 mill. kr pr år) til drift, mens belønningsmidlene gir muligheter til å legge ambisjonsnivået høyere. Statlige myndigheter har i forbindelse med belønningsavtalene signalisert at man må ha en strategi for å håndtere situasjonen også uten belønningsmidler. Alternativene er økning av takstene og/eller økte ordinære tilskudd. I handlingsplanperioden foreslås en opptrapping av driftstilskuddet til 110 mill. kr i 2016, men ingen økning i 2017.

Både Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har høsten 2013 vedtatt at tilskudd til overgang fra naturgass til biogass skal vurderes. Dette vil bedre klimagassregnskapet innenfor kollektivtransporten betydelig. Det arbeides også overfor sentrale myndigheter med tanke på endrede nasjonale rammebetingelser for biodrivstoff. Det anses nødvendig å avklare kostnader og rammebetingelser nærmere før tiltaket konkretiseres i handlingsprogrammet.

Superbussutvikling

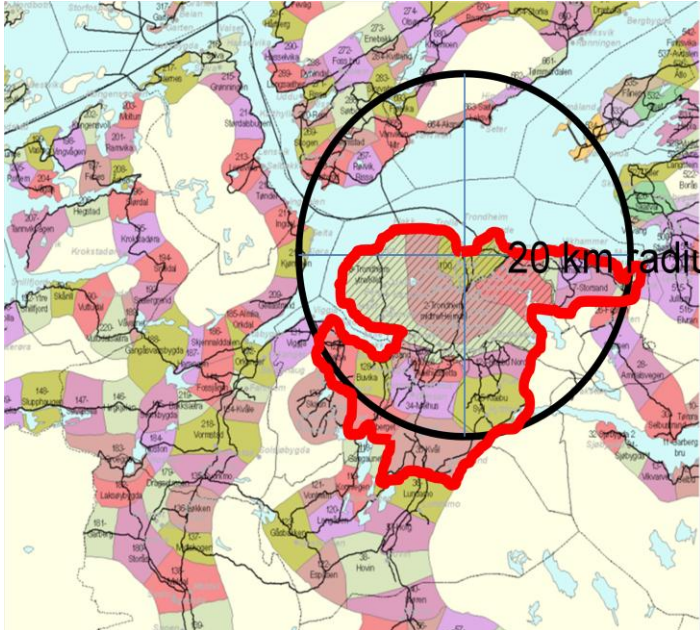
Superbuss kan bygges ut gradvis. En rapport fra Statens vegvesen april 2013 antyder kostnader innenfor de sentrale byområder på rundt 2,5 mrd. kr. Kostnadselementene omfatter mer enn "bare" kollektivtiltak, eksempelvis ledningsarbeider og gatebruks-/byutviklingstiltak. I handlingsprogrammet er det derfor foreslått finansiering fra flere kilder. Ambisjonsnivå går ut over rammene for Miljøpakken/belønningsmidler. Det vil også være viktig å finansiere andre viktige tiltak i ulike deler av Trondheim, og for sterk satsing på superbussprosjektene vil gå ut over det helhetlige tilbudet. Superbussatsingen foreslås koblet til de kommende bymiljøavtalene som Nasjonal transportplan 2014-23 legger opp til. Disse skal etter hvert samordnes med dagens belønningsavtaler og bypakker, og forutsettes å være mer langsiktige enn de fireårige belønningsavtaler. Avtalene skal sikre at transportveksten kan tas på miljøvennlige transport, og større infrastrukturprosjekt for kollektivtransport vil naturlig inngå i slike avtaler.

Tabell 9: Forslag til handlingsprogram kollektivtiltak

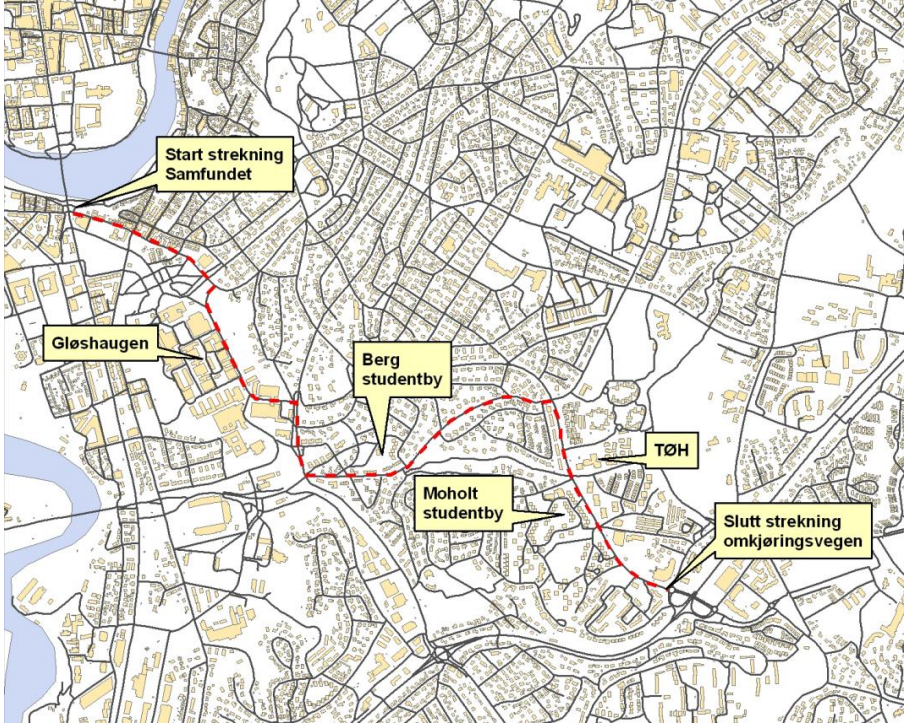
Kollektivtiltak	2014	2015	2016	2017	Totalt	Kommentarer
Driftstilskudd	93	103	110	110	416	Rute-, takst- og kapasitetstiltak, inkl. miljøvennlig materiell
Superbussutvikling						
- Elgeseter gate	32	60	70	170	332	Elgeseter gate: 335 mill. kr fra gatebrukstiltak. Innhjerredsvegen: 40 mill. kr fra E6 øst i tillegg
- Innhjerredsvegen		105	87	25	227	
Framkommelighetstiltak rute 5						
- Kollektivfelt Jonsvannsvegen	21	30	23		74	Delutbygging inn mot hvert kryss.
- Kollektivfelt Høgskoleringen			15	15	30	
Framkommelighet øvrige ruter						
- Kollektivrampe Flatåsen	8				8	Restfinansiering
- Signalprioritering	5	2	2	2	11	
- Kollektivfelt Strindvegen	7				7	
- Oppgradering kollektivtraséer	4	4	5	5	18	
- Nye tiltak (uspesifisert)		3	11	8	22	
Knutepunkt og holdeplasser						
- Prinsenkrysset	11				11	Restfinansiering. BRA-midler i tillegg
- Oppgradering holdeplasser	8	8	10	10	36	
- Sanntids ruteinformasjon		4	4	4	12	
- Vintertilgjengelighet hpl		4	4	4	12	
Trikk infrastruktur	17	19	20	20	76	Delvis tilbakebetaling av forskotterte midler
Innfartsparkering	8	8	8	8	32	
Mindre tiltak og utredninger						
- Diverse skilting m.m.	2,5	2,5	3	3	11	
- Bidrag utredning rutestruktur	0,5	0,5			1	
Sum	217	353	372	384	1366	

Tabell 10: Tiltak som ikke foreslås innenfor handlingsprogramperioden 2014-17

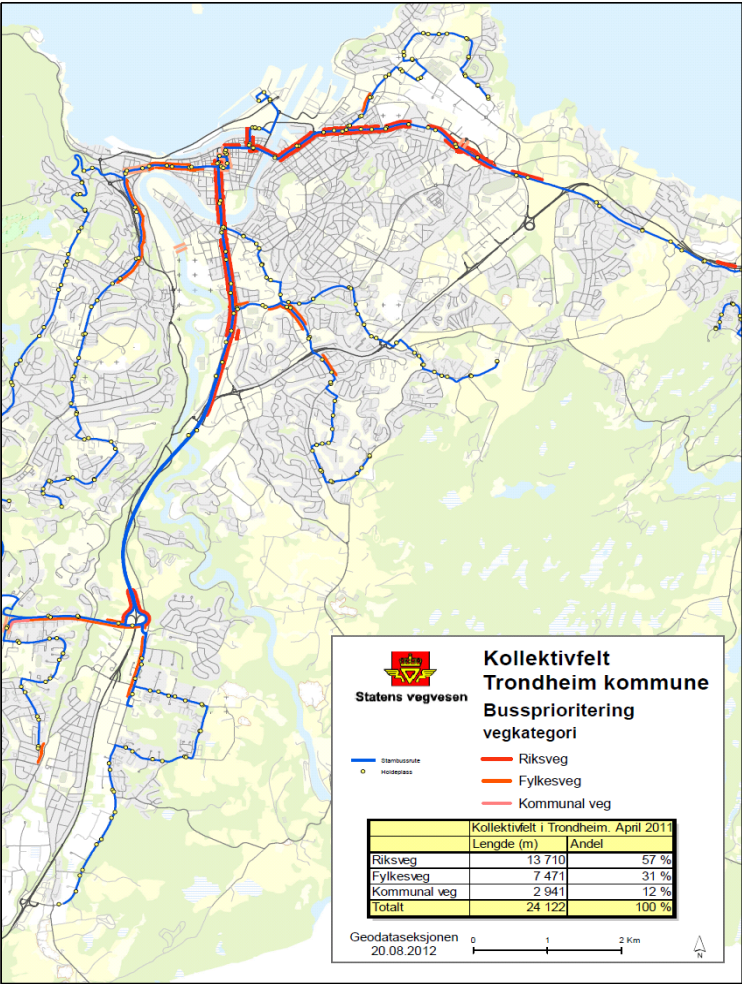
Tiltak	Beskrivelse og planstatus	Kostnad	Kommentar
Vegforbindelse Reppe - Vikåsen	Vil muliggjøre bussbetjening av Reppe uten matebuss. Regulering 1. halvår 2014. Tidligste mulige oppstart 2015.	65 mill. kr (+-30 %)	Kostnader inkluderer oppgradering av søndre del av Reppevegen. Delfinansiering via utbyggingsavtaler bør vurderes.
Biogass ved bussdrift	Tiltaket kan bedre CO2-regnskapet for gassbussene med inntil 95 %. Kan være aktuelt fra 2015.	Ca 32 – 36 mill. kr pr år	Hybridløsninger/el-busser kan delvis være et alternativ. Nasjonale rammebetingelser avgjørende.
Restbehov superbuss Elgeseter gate og Innhjerredsvegen	Fullfinansiering i henhold til foreliggende kostnadsoverslag, jf prosjektbeskrivelse.	Ca 1,5 mrd.	I første fireårsperiode ligger forslag om finansiering av 934 mill. kr av totalkostnadene på ca 2,3-2,4 mrd. kr.
Superbusstrasé Midtbyen og til Brattøra	Utvikling av høystandard kjøreveg og nye holdeplasser	Ca 180-200 mill. kr	
Restbehov Jonsvannsvegen	Full tosidig utbygging av kollektivfelt på Moholtsletta	Ca 82 mill. kr	Ved samlet utbygging kan spares ca 25 mill. kr.
Kollektivfelt Okstadbakken	Ca 1 km kollektivfelt i retning sentrum	40 mill. kr	Effekten vil delvis avhenge av løsninger for Sluppen-krysset.

Driftstilskudd	
Tiltaks- beskrivelse	Driftstilskuddet fra Miljøpakken har gått til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning, lavere takster i Trondheim og regionen, samt mer miljøvennlig materiell. Tilskuddet gis nå som en samlepost, fordi ekstra satsing etter hvert integreres i ordinært tilbud. For 2013 er bevilget 75 mill. kr. Ambisjonene om fortsatt passasjervekst forutsetter økte tilskudd, samtidig som Sør-Trøndelag fylkeskommune (minst) opprettholder sine ordinære tilskudd.
Kartet (rød strek) viser området med bytakst fra 2011	
Planstatus	Ruteopplegg og takster justeres årlig av AtB og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Fra 2018 kan det bli aktuelt med større endringer, i og med at en ny anbudsperiode starter opp. I 2013 er det satt i gang et prosjekt for å utrede langsiktig rutestruktur. For 2014 og 15 foreslås delbidrag fra Miljøpakken (se under "Mindre tiltak og utredninger").
Kostnad	I gjennomsnitt antas at hver ny passasjer koster 10-15 kr i økte netto driftskostnader. Det er også skjedd ruteendringer fra høsten 2013 som gir helårseffekt på utgiftssiden i 2014. I 2014 foreslås 93 mill. kr til drift, med en økning opp til 110 mill. kr i 2016, og med en utflating i 2017. Øvrig utgiftsvekst i handlingsplanperioden må da dekkes gjennom en kombinasjon av fylkeskommunale tilskudd og takstøkninger.
Mulig utbyggingsperiode	Økningen i tilskuddet er basert på belønningsavtale 2013-16. Videreføring fra 2017 forutsetter ny belønningsavtale, eller at driftsmidlene sikres gjennom Miljøpakkemidler/en ny bymiljøavtale.


Superbussutvikling	
Tiltaksbeskrivelse	<p>"Superbuss" innebærer en høystandard bussløsning der framkommelighet, holdeplasser, informasjon og materiell holder meget høy kvalitet. I første omgang prioriteres utbygging av superbustraséer innenfor Kollektivbuen. Knutepunkt i Prinsenkrysset etableres med superbussstandard. Løsninger for Elgeseter gate og Innherredsvegen planlegges gjennom to ulike delprosjekt.</p>
Kart	<p>The map displays a network of proposed superbuss routes (blue lines) connecting various districts in Larkendal. Key districts shown include Bratterø, Nedre elvehavn, Lademoen, Buran, Rosendal, Saxenborg, Leangen, Persaune, Mollenberg, Bakklundet, Singsaker, Elgeseter, Gløshaugen, Larkendal, Valøya, and Sluppen. The legend (Tegnforklaring) defines the symbols used: a blue line for Superbuss-trasé, an orange circle for Ny bussholdeplass, a blue circle with a dot for Eksisterende holdeplass (fjernes), a white line for Enkel bydelsavgrensning, an orange square for Viktig målpunkt i bydelen, and a white box for Bydelsnavn. The map also shows existing bus stops and district boundaries.</p>
Planstatus	<p>Innherredsvegen: Reguleringsplan 2013-14</p> <p>Elgeseter gate: Reguleringsplan 2014</p>
Kostnad	<p>Elgeseter gate fra Omkjøringsvegen til Prinsenkrysset: 1,44 mrd kr (+/- 40 %). Inkluderer betydelige ledningsarbeider m.m. I tillegg til kollektivmidler (332 mill. kr) foreslås også midler fra "lokale veger/gatebrukstiltak" (335 mill. kr). Behov for ytterligere midler ut over fireårsperioden.</p> <p>Innherredsvegen: Ca 300 mill kr (+/- 40 %). Overslaget inkluderer kostnader til "gatebrukstiltak" ut over kollektivprosjektet, men inkluderer ikke støytiltak og ledningsarbeider. Kan bli behov for låne-/tilleggsfinansiering i forhold til foreslått ramme de første fire år.</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Elgeseter gate: 2014(15) – 2019</p> <p>Innherredsvegen: 2015-2017</p>

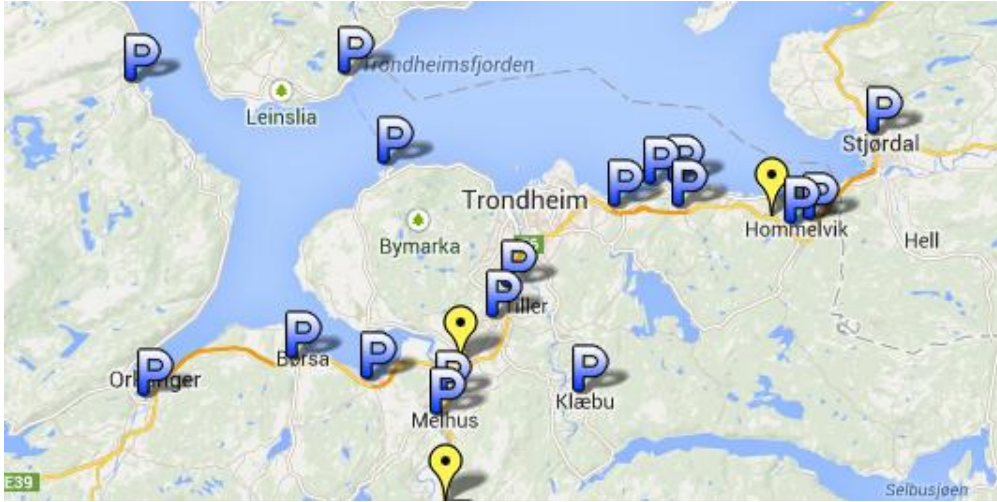
Framkommelighetstiltak for bussrute 5 (Samfundet – Moholt)	
Tiltaks- beskrivelse	Rute 5 er den mest trafikkerte bussruta i Trondheim, og strekningen Studentersamfundet – Moholt utgjør en delstrekning på denne pendelruten. En egen framkommelighetsanalyse er utført, og det er registrert betydelige forsinkelser på deler av traséen. Flere tiltak er foreslått, blant annet kollektivfelt i Jonsvannsvegen (Moholtsletta) og i Høgskoleringen over Gløshaugen. En kort strekning i Christian Fredriks gate opparbeides med kollektivfelt i 2014.
Kart	
Planstatus	<p>Reguleringsplan kollektivfelt Jonsvannsvegen vedtatt 2013.</p> <p>Forprosjekt gjennomført for tiltak i Høgskoleringen. Oppstart regulering høsten 2013.</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 på delvis utbygging (inn mot begge kryssområdene) ca 74 mill. kr. Full utbygging innebærer tosidig kollektivfelt på en strekning på 1 km, og koster ca 120-125 mill. kr ved helhetlig sammenhengende utbygging. 35 mill. kr ekstra påløper hvis utbygging ikke utføres samlet.</p> <p>Høgskoleringen: Foreløpig anslag i forprosjekt ca. 30 mill. kr</p>
Mulig utbyggingsperiode	<p>Jonsvannsvegen: 2014 – 2016</p> <p>Høgskoleringen: 2015-2017</p>

Framkommelighet øvrige ruter

Tiltaks- beskrivelse	Det er behov for en løpende vurdering av kollektivframkommelighet på hovedrutene, også utenom superbuststraséen og rute 5. Sanntidssystemet vil benyttes til å kartlegge status. Bussveg til Flatåsen gjennomføres i 2013. Kollektivfelt i Strindvegen forbi Lerkendal bygges i 2014. Ytterligere kollektivfelt vil være aktuelt, i tillegg til skilting og signalprioritering. Oppgradering av kjøreveg inkluderer bedre vedlikehold, bedre vegdekketyper og utskifting av fartshumper.																		
Kartet viser strekninger med kollektivprioritering i 2012	 <p>Kollektivfelt Trondheim kommune Bussprioritering vegkategori</p> <ul style="list-style-type: none"> Statens vegvesen Stambussstrie Holdeplass Riksveg Fylkesveg Kommunal veg <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Kollektivfelt i Trondheim, April 2011</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Lengde (m)</th> <th>Andel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Riksveg</td> <td>13 710</td> <td>57 %</td> </tr> <tr> <td>Fylkesveg</td> <td>7 471</td> <td>31 %</td> </tr> <tr> <td>Kommunal veg</td> <td>2 941</td> <td>12 %</td> </tr> <tr> <td>Totalt</td> <td>24 122</td> <td>100 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Geodataseksjonen 20.08.2012</p> <p>0 1 2 Km</p>	Kollektivfelt i Trondheim, April 2011				Lengde (m)	Andel	Riksveg	13 710	57 %	Fylkesveg	7 471	31 %	Kommunal veg	2 941	12 %	Totalt	24 122	100 %
Kollektivfelt i Trondheim, April 2011																			
	Lengde (m)	Andel																	
Riksveg	13 710	57 %																	
Fylkesveg	7 471	31 %																	
Kommunal veg	2 941	12 %																	
Totalt	24 122	100 %																	
Planstatus	Strindvegen ferdig regulert 2013. Nybygging av andre kollektivfelt forutsetter ca 2 års planlegging. Signalprioritering, skilting og tiltak på kjørevegen kan gjøres uten reguleringsplan.																		
Kostnad	Bussveg Flatåsen: Restfinansiering anslått til 8 mill. kr. Kollektivfelt Strindvegen grovt anslått til 7 mill. kr.																		
Mulig utbyggingsperiode	Bussveg Flatåsen 2013-14 Kollektivfelt Strindvegen 2014 Signalprioritering i Midtbyen 2014. Øvrige tiltak vurderes årlig.																		

Knutepunkter og holdeplasser	
Tiltaksbeskrivelse	Det legges opp til et kontinuerlig forbedringsarbeid når det gjelder knutepunkter og holdeplasser. Tiltakene inkluderer universell utforming, tilrettelegging for bedre overgangsmuligheter, sanntids informasjon og økt standard på vintervedlikehold.
Kart	<p>Hovedrutestruktur og kollektivknutepunkt i Trondheim og Trondheimsregionen</p> <ul style="list-style-type: none"> Superbusstrasér Øvrige hovedtraseer Jernbane Regionale buss-båt-traseer utenfor Trondheimsregionen
Planstatus	Det finnes over 1000 holdeplasser i Trondheim som ikke er universelt utformet (ca 150 er bygget om), samt flere hundre holdeplasser i regionen. Ordinære holdeplasser kan bygges uten regulering. Større knutepunkt på Sluppen og Tiller må gjennom regulering før utforming og kostnader er klarlagt.
Kostnad	<p>Kostnad 11 mill. kr i Prinsenkrysset er restfinansiering av tiltak gjennomført i 2013.</p> <p>Kostnader for universell utforming vil variere. Det foreslås satt av 8-10 mill. kr årlig til utbedringer, hvorav halvparten på kommunalt og halvparten på fylkeskommunalt vegnett. Også holdeplasser i Trondheimsområdet utenfor Trondheim kan utbedres innenfor potten øremerket fylkesvegnettet. Ekstra statlige tilskudd til universell utforming kan komme i tillegg.</p> <p>Sanntidsinformasjon er etablert på 100 holdeplasser. Ytterligere utbygging koster ca 160 -200 000 kr pr holdeplass.</p> <p>Økt standard vintervedlikehold prioriteres innenfor avsatte rammer ut fra hvilke holdeplasser som er mest benyttet.</p>
Mulig utbyggingsperiode	Årlig bygges om ca 30 holdeplasser.

Trikk	
Tiltaks- beskrivelse	<p>Miljøpakken dekker merkostnaden til arbeid på trikkens infrastruktur. Kostnadene ved selve rutekjøringen dekkes av STFK og avtalen håndteres 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 (inkludert refusjon av investeringsmidler som Gråkallbanen har forskuttert) <p>Eventuelle behov for utbedringer og vedlikehold av vegen i og langs bysporet, samt av parkmessig del av banesløyfen på Munkvoll.</p>
Kart	
Planstatus	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.)
Kostnad	<p>Det er synliggjort et behov for betydelige ressurser til å ta igjen etterslep og for nødvendig fornyelse. Ved utgangen av 2013 vil det anslagsvis gjenstå et totalt finansieringsbehov i størrelsesorden 130-140 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 76 mill. kr.</p>
Mulig utbyggings- periode	Arbeid med oppgradering foretas fortløpende. I 2013-14 skjer reparasjon av vesentlige deler av bysporet.

Innfartsparkering	
Tiltaks- beskrivelse	Det legges opp til utvidelser av eksisterende anlegg og eventuelle nye anlegg når kapasitetsgrensen er nådd for dagens tilbud. Det er i dag for liten kapasitet flere steder. Det er imidlertid begrensede muligheter for utvidelser ved mange av anleggene.
Kart	
Planstatus	<p>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. Dette kan gi plass for opp mot 200 parkeringsplasser. Gradvis utbygging er aktuelt, og et anlegg for 100 plasser bør kunne dekke behovet i planperioden.</p> <p>I Hommelvik jobbes det med en ny plan for sentrum. Denne inkluderer trolig ny pendlerparkering nord for jernbanen, der delbidrag fra Miljøpakken kan være aktuelt. (En fotgjengerundergang under jernbanelinja er stilt som rekkefølgekrav for utbygging nord for jernbanen.)</p> <p>Tilbudet ved Ranheim fabrikker kan være mulig innenfor regulert vegareal. Her må tidsbegrensning og/eller avgifter vurderes for å utnytte kapasiteten.</p>
Kostnad	<p>Buvika: ca 7 mill. kr</p> <p>Hommelvik: ca 3 mill. kr</p> <p>Ranheim fabrikker: ca 1 - 1,5 mill. kr</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>Om forslaget i kommuneplanen går gjennom, bør anlegget i Buvika kunne realiseres i 2015.</p> <p>I Hommelvik er en avhengig av at undergangen (rekkefølgekrav) er på plass, derfor er utbyggingstidspunkt usikkert.</p> <p>Ranheim fabrikker: Utvidelse innenfor eksisterende vegareal kan skje i 2014.</p>

10. Tiltak mot støy

Overordnede føringer

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

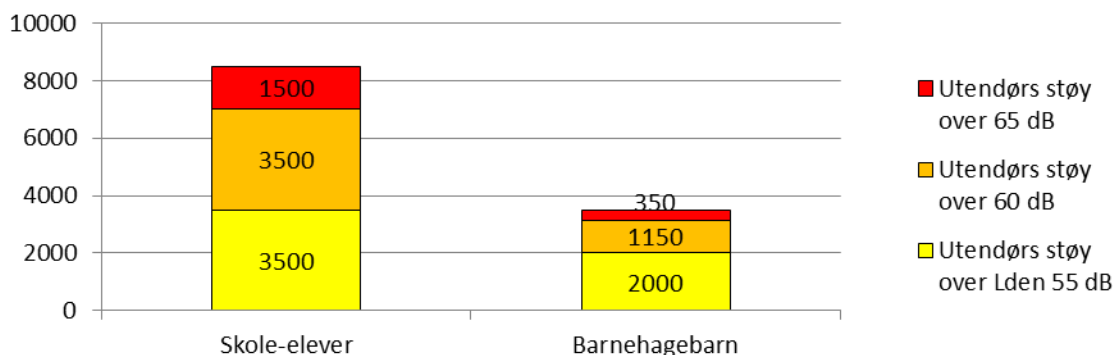
Gjennom arbeidet med handlingsplan for støytiltak er målet foreslått konkretisert nærmere:

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

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



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



Forslag til handlingsprogram inneholder en rekke større og mindre støyskjermingsprosjekt for bolig, skoler og barnehager, samt forslag om en tilskuddsordning for lokal skjerming av uteområder.

En betydelig satsing i Okstadbakken er allerede vedtatt, men konkret løsning og framdrift er ennå ikke valgt. Satsingen på dette prosjektet, og allerede vedtatt støyskjerming i Dybdahls veg, må vurderes opp mot mulighet til å gjennomføre også andre viktige tiltak i 4-årsperioden.

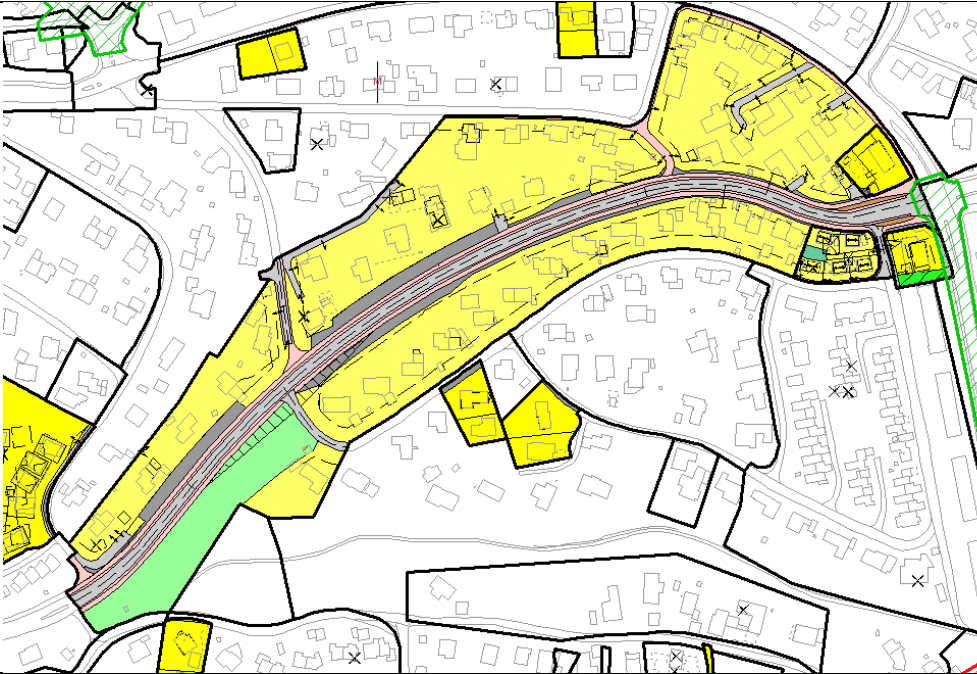
Miljøpakken trinn 2 forutsetter at støytiltak som utløses av et veg- eller kollektivprosjekt dekkes innenfor rammen av prosjektet og ikke over støybudsjetten. I forbindelse med E6 sør støyses beskyttes eksempelvis en rekke boliger.

Innbyggertallet i Trondheim øker for hvert år og byen fortettes. Dette gjør at flere og flere personer eksponeres for støy. Generelt er det meget store behov når det gjelder støytiltak, langt ut over de rammene som foreligger. For å nå de målsetningene som er satt i Miljøpakken må rammene innenfor støy økes utover de rammene som er satt.

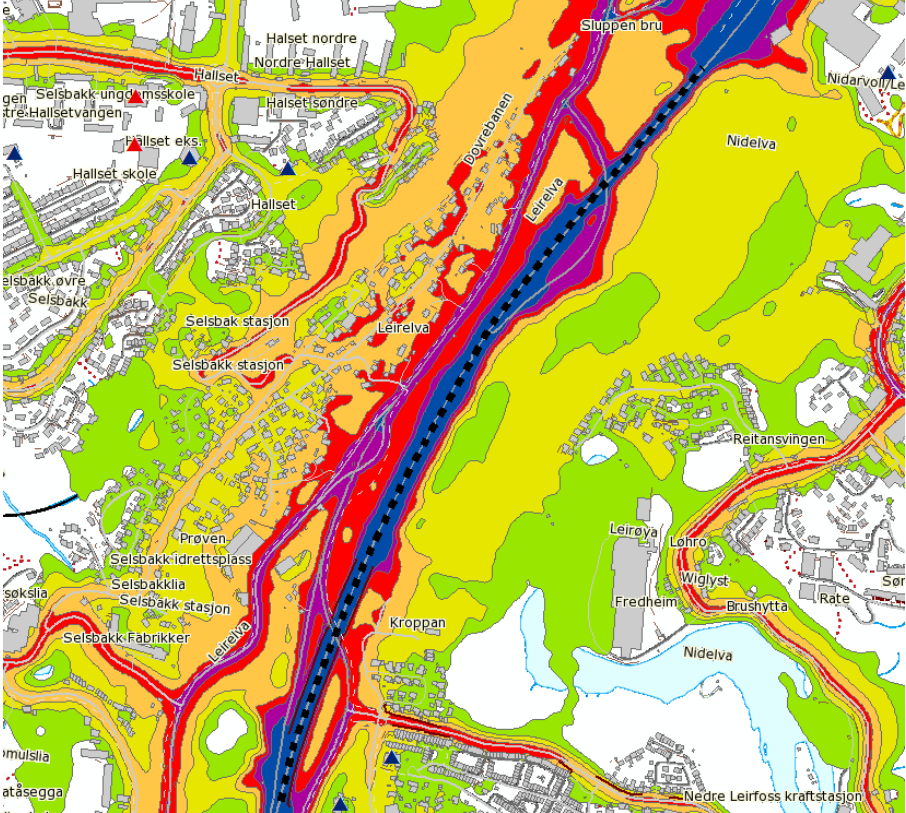
Miljøpakkens støygruppe har lansert tanken om økt bruk av strekningsvis fartskontroll (ATK), noe som vil være et svært kostnadseffektivt tiltak sammenliknet med støyskjermer og fasadetiltak. Eksempelvis kan dette gjelde strekningen Sluppen-Moholt, der ca. 600 beboere har støynivå over 60 dB. Det er støyskjermer langs Omkjøringsvegen, men støynivået er likevel høyt. Flere bygg ligger høyt over veggen og er vanskelig å skjerme med støyskjermer. I dag er fartsgrensen 70 km/t, men reell hastighet er rundt 80 km/t på deler på stekningen. Det vil si at reel støyverdi trolig er høyere enn støyberegningene viser. Streknings-ATK vil kunne gi ca. 2 dB støyreduksjon, og dette vil være merkbart for beboerne. Tiltak vil også gi bedre støyforhold for Nardo skole og barnehage. Det er ikke formelt avklart om det kan bli anledning til slik bruk av fartskontroll, og dette bør utredes nærmere før denne typen tiltak innarbeides i handlingsprogrammet.


Tabell 11: Forslag til handlingsprogram støytiltak

	2014	2015	2016	2017	Totalt 2014-17	Kommentarer
Dybdahls veg	4	6			10	Samordnes og samfinansieres med sykkelvegutbygging
Okstadbakken og Kroppanbrua	16,2	26			42,2	I tillegg kommer 4 mill. kr. bevilget tidligere
Tiltakspålagt iht. forurensningsforskriften	5				5	Kommunale vegger og fylkesveger
Støyskjerming av skoler og barnehager		4,5	4	2,5	11	Administrative rutiner for ordningen utarbeides våren 2014
Lokal skjerming av uteoppholdsarealer	1	2	2	2,5	7,5	
Øvrige tiltak (støyskjermer)						Omfatter nye skjerming og oppgradering av eksisterende
Bromstadveien 10 - 26	3,8				3,8	
Østre Rosten			10		10	
Utleirvegen			4		4	
Kong Øysteins veg				10	10	
SUM	30	38,5	20	15	103,5	

Dybdahls veg	
Tiltaks- beskrivelse	Det skal bygges gang- og sykkelveg samt støyskjermer i Dybdahls veg. Her er det rekkefølgekrav knyttet til etablering av støyskjermer.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt.
Kostnad	Totalt bidrag fra støybudsjettet 15 mill. kr, hvorav 10 mill. kr foreslås i handlingsplanperioden.
Mulig utbyggings- periode	2014-15

E6 – Støyskjerm i Okstadbakken og over Kroppanbrua

Tiltaks- beskrivelse	Ny støyskjerm i Okstadbakken og over Kroppanbrua. Langs denne strekningen er det ca. 450 personer med støynivå over 60 dB. Beregninger i forprosjektet viser at en skjermingsløsning med 3 m skjermer på hver side av E6 (1,5 m over Kroppanbrua) og 2 m skjerm i midtdeleren vil gi 150-170 færre hus (350-400 personer) med støynivå $L_{den} \geq 60$ dB utenfor boligen, avhengig av om eksisterende støyskjermer bygges høyere eller ikke.
Kart	
Planstatus	Det er ikke behov for reguleringsplan. I forprosjektet er det vurdert flere alternative løsninger. Det er vurdert skjermer langs vegen med ulik høyde. Det er også vurdert kostnader med å bytte ut dagens skjerm i Okstadbakken til en høyere og bedre skjerm.
Kostnad	Etter prosjekteringen skal det tas en avgjørelse på hvilket omfattende prosjekt som bygges: Alt. 1 - full utbygging inkl. utbedring av dagens skjerm, kostnad 93 mill. kr Alt. 2 - skjerm over Kroppanbrua, midtdeler, ny skjerm opp til dagens skjerm. Dagens skjerm beholdes. Kostnad 72 mill. Alt. 3 - skjerm over Kroppanbrua og ny skjerm opp til dagens skjerm. Uten midtdeler og dagens skjerm beholdes, kostnad 53 mill. Det vurderes også en redusert løsning av alt. 3 bygd. Kostnad ca. 30 mill. kr
Mulig utbyggings- periode	2014-2015

Tiltaksplikt iht. forurensningsforskriften	
Tiltaksbeskrivelse	<p>Handlingsplan for støy viser at 23 eiendommer langs <u>kommunal</u> veg skal <u>utredes</u> mht. tiltaksplikt, men det er stor usikkerhet om hvor mange som faktisk har krav om tiltak. Det antas tiltaksplikt på 2 eiendommer med til sammen 5 boenheter.</p> <p>Langs <u>fylkesveg</u> er 21 boenheter i Trondheim tiltaksutredet, og 8 av disse boenhetene ligger over tiltaksgrensen og har krav på tiltak: Ilevollen 8, Ilevollen 10, Brøttensvegen 248 B, Grensen 10B, Byåsveien 48, Byåsveien 50, Festningsgata 37, Festningsgata 39</p>
Kartet viser mulige strekninger med tiltaksplikt langs kommunal veg	
Planstatus	Tiltaksutredning mangler langs kommunal veg. Reguleringsplan ikke nødvendig.
Kostnad	Grovt estimat: Ca. 5 mill. kr inkl. detaljprosjektering
Mulig utbyggingsperiode	2014

Øvrige tiltak (støyskjermer)	
Tiltaks- beskrivelse	Omfatter nybygging av støyskjermer, samt oppgradering av nedslitte og ødelagte skjermer. Framdriften av prosjektene vil avhenge av om reguleringsplaner er nødvendige eller ikke, noe som må vurderes mer spesifikt. Det kan derfor bli omdisponeringer innenfor denne samleposten.
Kart Bromstadveien	
Planstatus	Ulike grader av avklaring når det gjelder om reguleringsplaner er nødvendige.
Kostnad	Til sammen anslås 27,8 mill. kr innenfor denne posten. Kostnadsanslag er basert på løpemeterpris for støyskjermer på 11 000 kr.
Mulig utbyggings- periode	2014 – 17

Støyskjerming av skoler og barnehager	
Tiltaks- beskrivelse	Støyskjermingstiltak for skoler og barnehager med støynivå på uteareal over 60dB (prioritert i Handlingsplan mot støy) som ikke omfattes av andre prioriterte vegprosjekter/ støyskjermingsprosjekter. Kriterier for tilskudd utarbeides våren 2014 (f.eks andel av uteareal med støynivå i gul/orange/rød støysone, antall barn). Barnehager og barneskoler prioriteres.
Planstatus	Noen tiltak vil kreve regulering. Avklares i prosessen. Alle tiltak vil kreve byggesaksbehandling.
Kostnad	11 mill. kr i 4-årsperioden
Mulig utb.periode	2015-2017

Støyskjerming – lokal skjerming av uteoppholdsarealer langs sterkt trafikkerte veger - tilskuddsordning	
Tiltaks- beskrivelse	Det foreslås etablert en tilskuddsordning for lokale skjermingstiltak for uteplass i boligområder som vanskelig kan skjermes ved for eksempel støyskjerm langs veg. Tilbud om tilskudd gis til boligområder prioritert i Handlingsplan mot støy med støy på uteplass over 60dB (boliger som mangler stille side) – Ytterligere kriterier for prioritering skal utarbeides våren 2014.
Kart	
Planstatus	Det kreves ikke reguleringsplan for lokale skjermere – kun eventuell byggesaksbehandling.
Kostnad	6 mill. kr i 4-årsperioden– tilskudd fra Miljøpakken
Mulig utb.periode	2014-2017

11. Øvrige innsatsområder

11.1 Informasjon

I 2014 og videre blir det fortsatt vesentlige behov for informasjonsarbeid om Miljøpakken, særlig som oppfølging av Miljøpakkens trinn 2. Det foreslås satt av 3,5 mill. kr årlig på denne posten. Beløpet skal dekke arbeidsinnsats, utgifter til drift av nettside og informasjonsopplegg via ulike medier.

11.2 Mobilitetsrådgivning

Mobilitetsrådgivning ("grønn reiserådgiver") arbeider med å få enkeltpersoner og bedrifter til å endre reisevaner i mer miljøvennlig retning, og omfatter dermed også stimulering til gåing og sykling. For 2014 foreslås avsatt 2 mill. kr til tiltaket fra belønningsmidler. Dette skal dekke arbeidsinnsats, reisevaneundersøkelser til private og offentlige virksomheter, samt holdningskampanjer og evaluering av tiltak. I 2013 er avsatt 3 mill. kr, men det er gjenværende midler fra tidligere år i belønningsavtalen. Det forutsettes derfor en aktivitet i 2014 og videre på minst tilsvarende nivå som i 2013.

11.3 Gangveger

Miljøpakken har høsten 2013 etablert en egen gågruppe for å foreslå tiltak for fotgjengere, ut over de tiltak som knyttes direkte til trafiksikkerhet. Det skal utarbeides en tiltaksplan for gangtrafikk fra og med 2015. For 2014 foreslås avsatt 2 mill. kr til oppstart av arbeidet og eventuelle mindre tiltak. For 2015 foreslås 10 mill. kr, og i 2016 og 2017 foreslås en opptrapping til 15 mill. kr årlig.

11.4 Nytt bompengesystem

Et revidert bompengesystem forventes å være på plass i mars/april 2013. Dette vil finansiere en betydelig del av innsatsen i Miljøpakken, samtidig som det vil påvirke konkurranseforholdet mellom personbiltrafikk og andre transportformer. Lokalisering av stasjonene og takstprinsippene ble vedtatt i Stortinget i juni 2013. Kostnadene er stipulert til ca 90 mill. kr.