

Bymiljøavtale
mellom
Trondheim kommune,
Sør-Trøndelag fylkeskommune
og
Staten v/Samferdselsdepartementet

1. Bakgrunn og formål

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, jf. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Bymiljøavtalene er et virkemiddel for å bidra til at målet nås. Løsningene som velges må bidra til at det utvikles løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Staten v/Statens vegvesen og Jernbaneverket, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har forhandlet fram en bymiljøavtale for Trondheim, jf. vedlegg datert 12. februar 2016.

Staten v/Samferdselsdepartementet, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag kommune inngår med dette bymiljøavtale for Trondheim for perioden 2016-2023 i tråd med vedlagte dokument. Samferdselsdepartementets føringer for oppfølgingen av avtalen framgår av punkt 3 nedenfor.

2. Lokalpolitisk behandling

Det ble gitt tilslutning til den framforhandlede bymiljøavtalen ved vedtak i bystyret i Trondheim 31. mars 2016 og i fylkestinget i Sør-Trøndelag 27. april 2016.

3. Samferdselsdepartementets vurdering og føringer for oppfølging av avtalen

Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet seg til den framforhandlede bymiljøavtalen. Avtalepartene skal legge følgende punkter til grunn i oppfølgingen av avtalen:

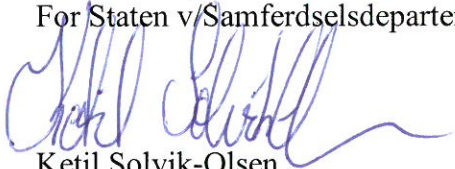
1. Det åpnes for å vurdere en eventuell reforhandling av bymiljøavtalen etter at Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 er lagt fram.
2. Det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) for Superbussprosjekter med en forventet prosjektkostnad over 750 mill. kr. I øvrige Superbussprosjekter legges byggeplanen til grunn for beregning av statlig andel. I tillegg gjennomføres KS2 for andre større deler av Superbussløsningen der KS2 ikke bidrar til vesentlig senere framdrift.

3. Staten vil bidra til å dekke 50 pst. av kostnadene ved reguleringsplanlegging av Superbussprosjektene samt 50 pst. av kostnadene ved bussdepot.
4. Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering. Det legges til grunn at statens bidrag til Superbussløsningen ikke dekker driftsutgifter. Utbetalinger skjer i utbyggingsfasen etter at statens endelige bidrag er fastsatt. Det gjelder også midler til reguleringsplanlegging.
5. Statlige midler til Superbussprosjektet skal ikke gå til fordyrende løsninger, som f.eks. tilrettelegging for bybane.

4. Vedlegg

Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten 2016-2023.

Oslo, 16. september 2016
For Staten v/Samferdselsdepartementet



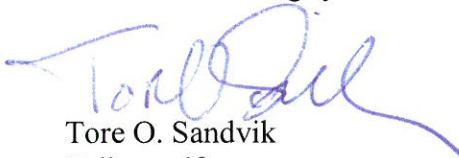
Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsminister

Oslo, 16. september 2016
For Trondheim kommune



Rita Ottervik
Ordfører

Oslo, 16. september 2016
For Sør-Trøndelag fylkeskommune



Tore O. Sandvik
Fylkesordfører

Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten 2016 – 2023

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange («nullvekstmålet»), jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljøavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. Samferdselsdepartementets brev av 2.juni 2014 til Statens vegvesen.

Denne bymiljøavtalen er inngått mellom: Staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune for perioden 2016–2023. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune.

1. Mål

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»).

2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i bymiljøavtalen skal bidra til å nå målet og sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Denne bymiljøavtalen omfatter hele porteføljen i Miljøpakken i Trondheim (se www.miljopakken.no). Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. I tillegg omfatter avtalen prosjekt/tiltak som er finansiert av belønningsmidler og prosjekt/tiltak på riksveg finansiert av midler til bymiljøavtaler over programområdene. Rammeverket for bymiljøavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen omfatter et slikt prosjekt; Superbussløsningen i Trondheim, trinn 1.

For jernbanen innebærer utviklingen av kollektivsystemet i Trondheimsområdet, i første fase, en optimalisering av stoppmønster med fokus på rolledeling og samordning. Togets fortrinn med hurtighet og kapasitet skal utnyttes. Partene vil ha høyere ambisjoner om togets bidrag til å nå nullvekstmålet ved reforhandling av denne avtalen.

Se vedlegg for nærmere beskrivelse av prosjektene/tiltakene. Vedlegget er et grunnlag som partene er enige i å jobbe ut i fra.

3. Tiltak for å nå nullvekstmålet

Satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing, inkludert Superbuss, skal være med å sikre at nullvekstmålet kan oppnås. Gjennom høy arealutnyttelse, reguleringstiltak og restriktive tiltak skal partene sørge for at ønsket trafikkutvikling oppnås.

Dersom det er behov for restriktive tiltak for å sikre måloppnåelse er de lokale partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg med dette til å sikre en høy arealutnyttelse langs traséen, inkludert knutepunkter og holdeplasser. I den sammenheng vises det til Miljøpakken sine målsetninger og arealdelen i Trondheim sin kommuneplan.

4. Nærmere om Superbuss

Staten vil dekke halvparten av kostnadene til Superbussløsningen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve busstraséen med holdeplasser og knutepunkter, inkludert ett bussdepot.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for den andre halvdelen. Den kan dekkes gjennom bompenger, kommunale midler, fylkeskommunale midler og/eller private midler, jf. punkt 6.

Staten bidrar ikke til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen er endelig fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune avgjør i samråd om eventuelle kostnadsoverskridelser, ut over Stortingets vedtatte ramme, skal løses ved utvidet lokal finansiering eller ved redusert utbyggingsomfang basert på prinsipp om porteføljestyring.

For de prosjektene som ikke har krav om KS2 legges byggeplanen (før anbud) til grunn for beregning av statens bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15.juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet går inn i Miljøpakkens sitt handlingsprogram, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens sitt bidrag. Staten bidrar ikke til å dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av den endelig finansieringsplanen.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. Hvis rasjonell framdrift krever låneopptak som mellomfinansiering av den lokale halvdelen skal gjelden holdes på et bærekraftig nivå, og renter og avdrag skal ikke utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene.

Bompengeselskapet er ansvarlig låntaker for ev. lån for å dekke inn mellomfinansiering for bompenger. Låneadgangen til bompengeselskapet forankres i Stortinget.

5. Drift av kollektivtransport

Konseptet med Superbuss skal sammen med satsing på annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet. Ved innføring av Superbusskonseptet øker trolig kostnadene til drift av kollektivtransporten.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at staten jobber for at Trondheim skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.

Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har ansvaret for drift av kollektivtransport. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres vil Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten via Miljøpakkesamarbeidet, ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd.

6. Finansiering

Tiltak innenfor bymiljøavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale/kommunale midler, brukerfinansiering (Miljøpakke Trondheim) og ev. privat finansiering. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen.

Statlige midler:

- Midler til prosjekter på riksveg og fullfinansiering av jernbanen
- Programområdestiltak på riksveg (Kap.1320 Post 30)
 - 1 mrd. kr i avtaleperioden til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i bymiljøavtalen.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
 - Staten bidrar med 50 prosent av de samlede kostnadene for Superbussløsningen i Trondheim. I dette inngår kostnader på riksveg. Statens sin halvdel av første trinn av Superbussløsningen utgjør per dagsdato 1,4 mrd.kr inkludert halvparten av bussdepotet. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 for de enkeltprosjektene det er aktuelt for. For de enkeltprosjektene som ikke skal ha KS2 legges byggeplanen (før anbud) til grunn for statens bidrag. En nøktern standard skal legges til grunn for planleggingen. Endelig finansieringsplan utarbeides når statens bidrag er fastsatt.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. (Kap.1330 Post 61)

Handwritten initials and a signature in blue ink. The initials appear to be 'LD' and 'WS' with a large '4' above them.

- Midlene fra belønningsordningen skal inngå i bymiljøavtalen. Dette innebærer 170 mill. kr i 2016, og 1.190 mill. kr i perioden 2017–2023.
- Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Belønningsavtalen mellom staten og Trondheim kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune løper ut i 2016. For midler tildelt frem t.o.m. 2016 rapporterer byområdet til Samferdselsdepartementet slik som angitt i inngåtte belønningsavtale og i retningslinjene for Belønningsordningen. For midler tildelt fra Belønningsordningen etter 2016 rapporteres det for belønningsmidlene gjennom bymiljøavtaleordningen.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

Fylkeskommunale og kommunale midler, samt bompenger:

Som i Miljøpakken, se www.miljopakken.no .

Alle beløp i avtalen er i 2016-kroner og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementet sin budsjettindeks. Rapportering av bruken av midlene i avtalen skjer gjennom styringsgruppen for bymiljøavtalen.

7. Arealplanlegging

Gjennom arealdelen til Trondheim sin kommuneplan og målene i Miljøpakken ligger det til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune forplikter seg, gjennom denne bymiljøavtalen, til å sikre at innholdet i planen blir realisert i Trondheim kommune.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse knyttet til eksisterende og nye kollektivtransporttraséer, spesielt rundt holdeplasser/stasjoner. Dette inkluderer de fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjektene som får statlig tilskudd, dvs. Superbuss jf. tidligere punkt. Staten forplikter seg også til å følge opp dette innenfor Trondheim kommune.

Avtalepartene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet, og videre samarbeide om planlegging for og gjennomføring av knutepunktutvikling i Trondheim, i tråd med arealdelen i Trondheim sin kommuneplan.

Staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vil følge opp kravene knyttet til arealbruk i bymiljøavtalen gjennom å samarbeide om en byutviklingsavtale. Formålet med byutviklingsavtalen er å konkretisere hvordan partene skal samhandle for å følge opp retningslinjene i den interkommunale planen som er relevante for å bygge opp under målene i bymiljøavtalen. Denne bymiljøavtalen gjelder kun for Trondheim kommune.

8. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i hele avtaleområdet gjennom:

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Trondheim, mens Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune dekker den andre halvparten.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet. Det samme gjelder for gjennomgangstrafikk. Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: Jernbaneverket har ansvaret for innhenting av data fra NSB, mens Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra AtB.

Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) i Trondheim kommune fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

Rapporteringsopplegg

- Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.

- Referanseår for alle indikatorene er 2016, med unntak av informasjon fra reisevaneundersøkelsen som er 2013/2014.

Det vises til indikatorveiledningen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

Øvrige indikatorsett utover minimumsindikatorsettet

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å følge opp indikatorene i Miljøpakken for Trondheim.

Etablering av referansegrunnlag for vurdering av måloppnåelse

Partene gjennomfører en måling av resultatene innenfor de aktuelle indikatorene for 2016. Dette dokumenteres og vedlegges denne avtalen for i ettertid å benyttes som referansegrunnlag for fremtidige vurderinger av måloppnåelse.

9. Styringssystem

Styringsgruppen for bymiljøavtalen består av vegdirektøren (representert ved fast stedfortreder), ordføreren i Trondheim kommune, fylkesordføreren i Sør-Trøndelag fylkeskommune og jernbanedirektøren. Det er vegdirektøren eller hans representant som leder styringsgruppen. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser innenfor samferdselssektoren blir ivarettatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Sør-Trøndelag i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, samt miljø og klima.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av arealdelen av kommuneplanen til Trondheim.

Rapportering av måloppnåelse og aktivitet i bymiljøavtalen skjer til styringsgruppen. Styringsgruppen for bymiljøavtalen, med tilhørende sekretariat, er også styringsgruppe (kontaktutvalg) og sekretariat for Miljøpakken Trondheim.

Avtalen gjelder fra 2016–2023. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan. Første revisjon vil trolig skje i 2018 etter at Nasjonal transportplan 2018–2029 er behandlet i Stortinget. Ved revisjon vil man vurdere å utvide avtaleområdet.

Videre revisjoner av Miljøpakken, samt prioritering av prosjekt og tiltak i pakken, skal skje i tråd med målet i bymiljøavtalen.

Bymiljøavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.

Eventuelle forpliktelser eller økonomiske konsekvenser knyttet til en oppsigelse av avtalen som ikke kan belastes den eller de parter som sier opp avtalen, ivaretas av Miljøpakken.

Avtalepartene er enig i at denne bymiljøavtalen går til politisk behandling før den endelig trer i kraft.

Trondheim 12.2.2016

Rita Ottervik
Trondheim kommune

Trondheim 12.2.2016

Tore O. Sandvik
Sør-Trøndelag fylkeskommune

Trondheim 12.2.2016

Lars Aksnes
Staten v/Statens vegvesen

Oslo 12.2.2016

Elisabeth Enger
Staten v/Jernbaneverket

Superbuss i Trondheim

Oversikt over prosjekter i bymiljøavtalen for 2016 – 2023



Illustrasjon fra Skånetrafikken

Tilrettelegging for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk er sammen med en målrettet arealbrukspolitikk, virkemiddel for å gjøre det enklere å reise miljøvennlig og ivareta nullvekstmålet i Trondheim. Hovedsatsingen innenfor kollektivtrafikk er utviklingen av et høyverdig kollektivtilbud – superbuss. Superbussen skal gi et tilbud som i større grad inneholder bybanens kvaliteter: God komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask framføring med god framkommelighet og regularitet. Tenk bane, kjør buss.

Det tas sikte på å lansere de første signalrutene med høykvalitets vognmateriell og stor kapasitet over sommeren 2018. De skal gi god komfort, være miljøvennlige og framstå profilert. Påstigning vil foregå gjennom flere dører for å redusere reisetiden.

Det planlegges for to ruter fra Heimdalsområdet til østlige bydeler og en rute fra Byåsen til Dragvoll. Detaljerte traséer og endepunkt er ikke fastlagt og vil bli nærmere vurdert ut fra trafikkgrunnlag gjennom arbeidet med rutestruktur for neste anbudsperiode: 2018 – 2028. Det er en forutsetning at signalrutene planlegges i de traseene hvor infrastrukturen utbedres og arealbruken konsentreres. Nytt depot for superbussene bygges under bakken i østlige bydeler.

Trafikkveksten som følger av realisering av nullvekstmålet, vil sammen med høyere driftskostnader for superbuss, gi behov for vesentlig høyere driftstilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim. Sør-Trøndelag fylkeskommunen har ikke økonomisk evne til å bære dette. Det tas derfor forbehold om at tilbudsutvidelsen av signalruter i førstkommende anbudsperiode må gjenspeile den økonomiske handlefrihet og risiko som foreligger på det tidspunktet som avgjørende beslutninger tas.

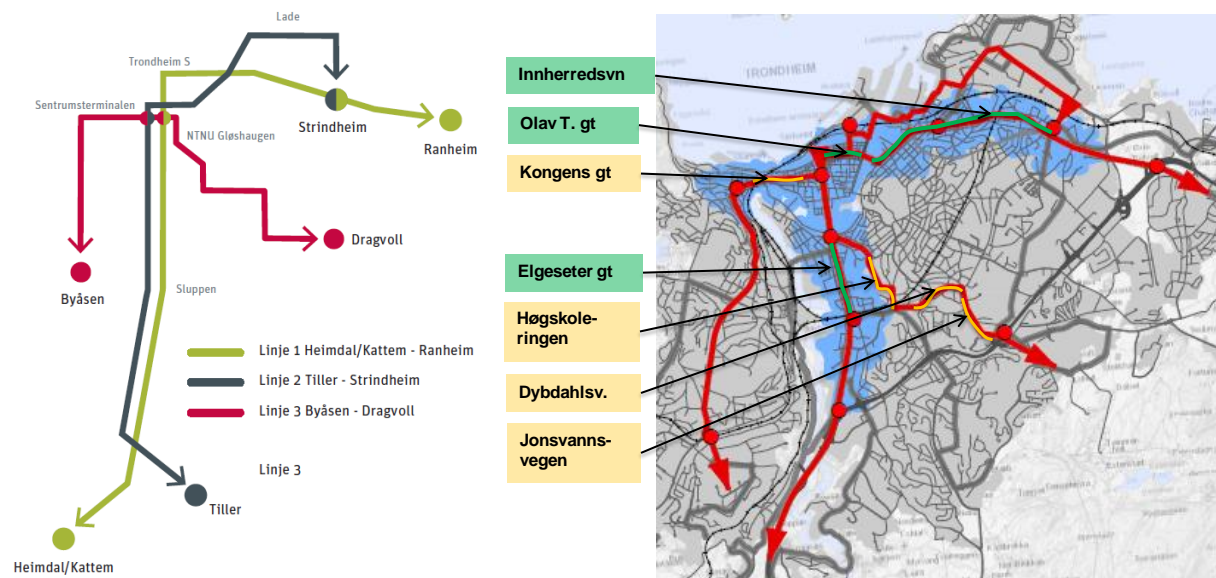
Prosjekter og tiltak

Tilrettelegging av nødvendig infrastruktur langs signalrutene er fokusområde for den første fireårige perioden med bymiljøavtaler. Hovedstrategien er å bedre framkommeligheten i de aktuelle traseene samtidig som man utbedrer infrastrukturen og fasilitetene (sykkelparkering, billettering osv) ved holdeplassene. Areal- og parkeringspolitikken skal sikre vekst i trafikkgrunnlaget langs sentrale deler av traseen og i viktige kollektivknutepunkt.

Traséene tilrettelegges med jevn kjørebane for trafikkering med lange vogner. Det etableres kollektivfelt og signalprioritering i kryss ved behov. Det bygges universelt utformede plattformer på stasjonene. Billettering skal kunne foregå på stasjonen, og det blir noe lengre mellom disse enn i dag.

Det er krav om at en lokalt finansierer 50 % av kostnadene. Dette vil med unntak av kostnaden for bussdepot ivaretas ved å benytte bompenger eller andre lokale finansieringskilder i Miljøpakken. Tiltakene er avklart i Miljøpakkens trinn 2 og forventet byggeklare i første bymiljøavtaleperiode. Tabellen og figuren viser hva som kan være mulig å gjennomføre i perioden 2016 – 23. I tillegg kommer 140 mill kr i støtte til nytt bussdepot.

Oversikten viser hvilke prosjekter som inngår i avtalen, samt en forventet tids- og kostnadsramme. Kostnad og framdrift vil bli nærmere fastlagt etter at det er gjennomført mer detaljert planlegging og kvalitetssikring, samt politisk behandling. Byggeplanen legges til grunn for kostnadsanslaget.



SUPERBUSSTILTAK									
År	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sum
Superbusstiltak									
Dybdahls veg	55	35							90
Jonsvannsvegen	30	45	45	10					130
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
Innherredsvegen		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

Framdriften er basert på en gjennomgang i november 2015 som forutsatte enighet om en ny bymiljøavtale ved årsskiftet 2015/16.

Dybdahls veg

Vegen bygges om for å tåle busstrafikk og for å redusere rystelser i grunnen for tilstøtende beboere. Prosjektet omfatter også bygging av støyskjermer, fortau og sykkelfelt.

Arbeidet med elektriske anlegg, vann og avløp startet tidlig i 2015, mens hovedarbeidene med selve vegen starter i 2016. Prosjektet ferdigstilles i 2017. Kostnadene for gjenværende arbeid, inkl. holdebuss til superbuss er om lag 90 mill kr.



Jonsvannsvegen

Bygging av kollektivfelt i Jonsvannsvegen fra Kong Øysteins veg til Omkjøringsvegen. Målet er raskere og mer forutsigbar framkommelighet for kollektivtrafikken. I tillegg lages gode sykkelanlegg og sikre kryssløsninger.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for hele prosjektet og også byggeplan for den nordlige delen. Arbeidet er tredelt:

- Kollektivfelt inn mot kryss med Dybdahls veg
- Samle dagens to holdeplasser til en holdeplass med superbuss-standard, samt utbedring av kryss mot Frode Rinnans veg
- Kollektivfelt inn mot rundkjøring ved Brøsetveien

Det arbeides med avtaleinngåelse for grunnerverv. Byggearbeidene vil kunne starte i 2016 og avsluttes i 2018. Deler av arbeidet inngår i gjeldende handlingsprogram, men tiltaket omfatter hele strekningen. Totalkostnaden anslås til i størrelsesorden 130 mill kr.



Høgskoleringen

Tiltaket består av kollektivfelt og sykkel felt med fortau i Høgskoleringen: Kollektivfelt bygges i retning ut fra sentrum og er nødvendig for å bedre fremkommeligheten på rute 5. Planleggingen er samordnet med NTNUs planlegging og det foreligger vedtatt reguleringsplan. Det er klart til å starte med byggeplan og for å inngå avtaler med berørte grunneiere.

Utbygging kan starte i 2017 og ferdigstilles i løpet av 2018. Deler av arbeidet inngår i gjeldende handlingsprogram. Totalkostnaden anslås til i størrelsesorden 80 mill kr.



Holdeplasser



Det bygges holdeplasser med spesielle krav til utforming for å tilrettelegge for lange busser, universell utforming og rask av- og påstigning. Det tas sikte på å øke innbyrdes avstand mellom holdeplassene noe (500 – 800 m) for å redusere reisetiden. Det er fordelaktig med kantstopp med direkte innkjøring i kjørebanelen der dette kan gjøres på en trafiksikker måte uten større hindringer for framkommelighet. Alternativt bygges tilstrekkelig lange busslommer.

Det bygges i størrelsesorden 80 – 90 holdeplasser langs linjene utenfor Kollektivbuen. Disse holdeplassene blir noe enklere enn i Kollektivbuen. Holdeplassene får omlag 9 meter lange lehus uten varme i plattform. Billettautomater og sanntidsinformasjon m.m. får ellers om lag samme standard (Jf. bilde). Det benyttes betong eller annet bestandig materiale i kjørebanelen på holdeplassene.

Holdeplassene bygges i perioden 2016 – 2018, og kostnadene anslås til i størrelsesorden 230 mill kr.

Traséutbedringer

Endelig trasévalg er ikke fastlagt utenfor Kollektivbuen, men det er foretatt en enkel vurdering av utbedringsbehovet langs de mest aktuelle rutene. Mange av tiltakene består i å legge til rette kollektivfelt der bussene har forsinkelser i dag. Andre tiltak er utbedring av snuplasser og rundkjøringer.

Noe av det forberedende arbeidet kan gjennomføres i 2016, og alle nødvendige utbedringer må være på plass i løpet av sommeren 2018. Totalkostnaden er anslått til om lag 100 mill kr.

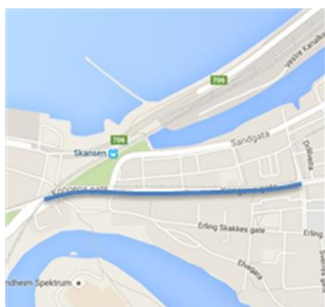
Omstigningspunkt

De viktigste kollektivknutepunktene langs signalrutene tilrettelegges for å lette omstigning til andre kollektivlinjer og transportmidler. Tiltakene er mindre tidskriske og krever flere steder utarbeidelse av ny reguleringsplan og kobling til andre parallelle planprosesser. Det er lagt opp til at tiltak gjennomføres i perioden 2017 – 2020. Det er satt av 90 mill kr til tiltak i planperioden.

Kongens gate

Det er stor slitasje på gategrunnen i Kongens gate på strekningen mellom Tordenskiolds gate og Nordre Ilevollen på grunn av kombinasjonen av trikk og mye busstrafikk. Det er behov for å bygge om hele gateløpet slik at bæreevnen og forholdene for fotgjengere forbedres.

Arbeidet kan gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplan med oppstart i 2017 og ferdigstillelse i 2019. Totalkostnaden er anslått til ca 250 mill kr.



Kart: Google



Foto: Wikipedia

Innherredsvegen

Biltrafikken i Innherredsvegen er kraftig redusert etter at Strindheimtunnelen åpnet sommeren 2014 og det arbeides med planer for å tilpasse gata til ny funksjon. Gata skal bygges om til miljøgate med trasé for superbuss mellom Bakke bru og Sirkus. Første etappe mellom Sirkus og Persaunevegen er

ferdigstilt. Det lages nå reguleringsplan for neste etappe mellom Statsingeniør Dahls gate og Saxenborg allé. I den vestlige delen av Innherredsvegen planlegges gjennomføring av et forsøksprosjekt som grunnlag for arbeidet med ny reguleringsplan.

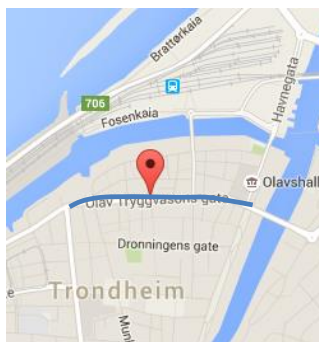
Opparbeidelsen vil foregå i flere trinn. Strekningen mellom Statsingeniør Dahls gate og Saxenborg allé forventes opparbeidet i 2017 – 18, mens sterkningen Bakke bru - Statsingeniør Dahls gate ventes ombygd i perioden 2020 – 2023. Totale kostnader for begge etappene antas å bli vel 500 mill kr.



Olav Tryggvasons gate

Olav Tryggvasons gate er vedtatt stengt for biltrafikk i samsvar med forpliktelsene i rekkefølgebestemmelsene til Nordre Avlastningsveg og avtale om belønningsmidler. Gata skal opparbeides som miljøgate med trasé for superbuss og hovedrute for sykkel. Prosjektet inneholder to delparseller: Munkegata – Søndre gate og Søndre gate – Kjøpmannsgata, hvorav planleggingen av den første har kommet lengst.

Opparbeidelsen har vært forsinket av usikkerhet knyttet til planer om en parkeringskjeller under gata. Forutsatt rask politisk avklaring, kan utbygging starte i løpet av 2017 med ferdigstilling i 2019. Kostnadene er anslått til i størrelsesorden 180 mill kr samlet for begge parsellene.



Elgeseter gate

Elgeseter gate skal bygges om som en urban gate med gode miljøkvaliteter. Superbusstrasé for kollektivtrafikk skal være en viktig del av gata. Samlokaliseringen av NTNU medfører utbygging av mange nye studie- og arbeidsplasser i området. Det er arbeidet med en rekke løsningsalternativer og det gjenstår fortsatt tre ulike prinsipp som vurderes nærmere.

Arbeidet med reguleringsplanen starter når det er avklart hvilke prinsipp som velges. Det tas sikte på bygging i 2019 med ferdigstilling i 2021. Foreliggende kostnadsanslag er i størrelsesorden 800 mill kr

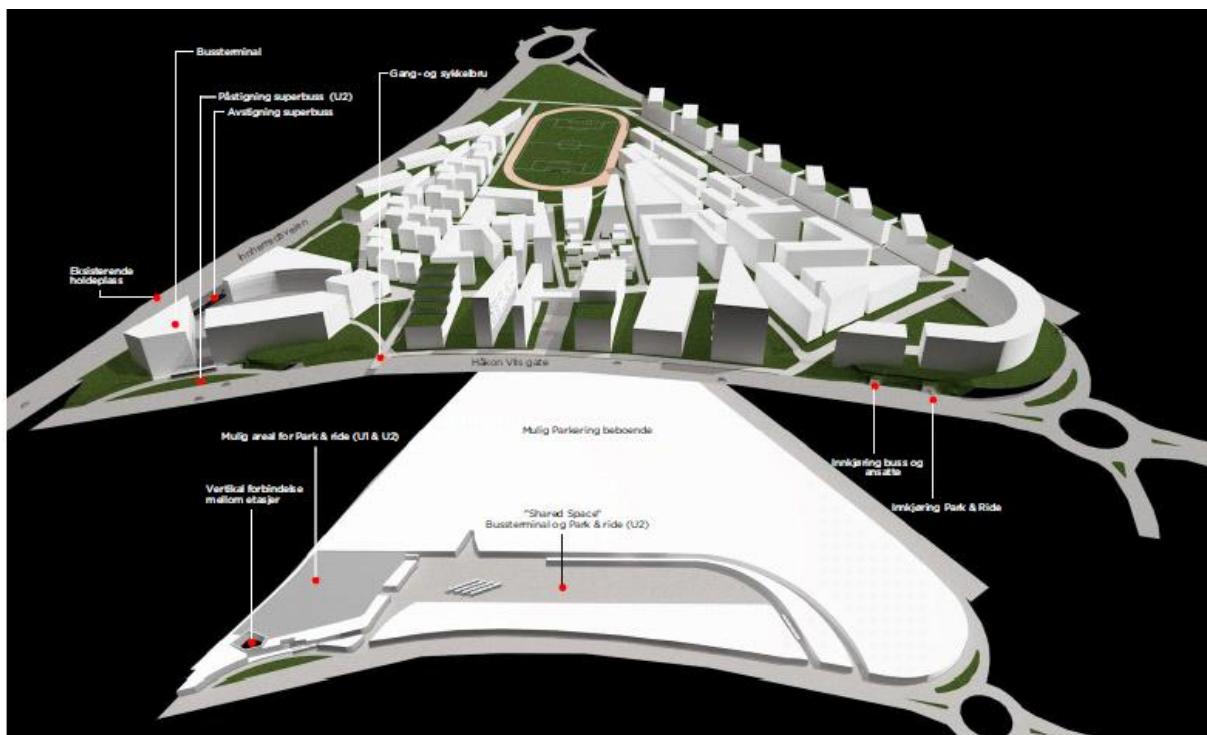
for alternativ med veg i dagen og 1150 mill kr for alternativ med biltrafikken i kulvert på deler av strekningen.

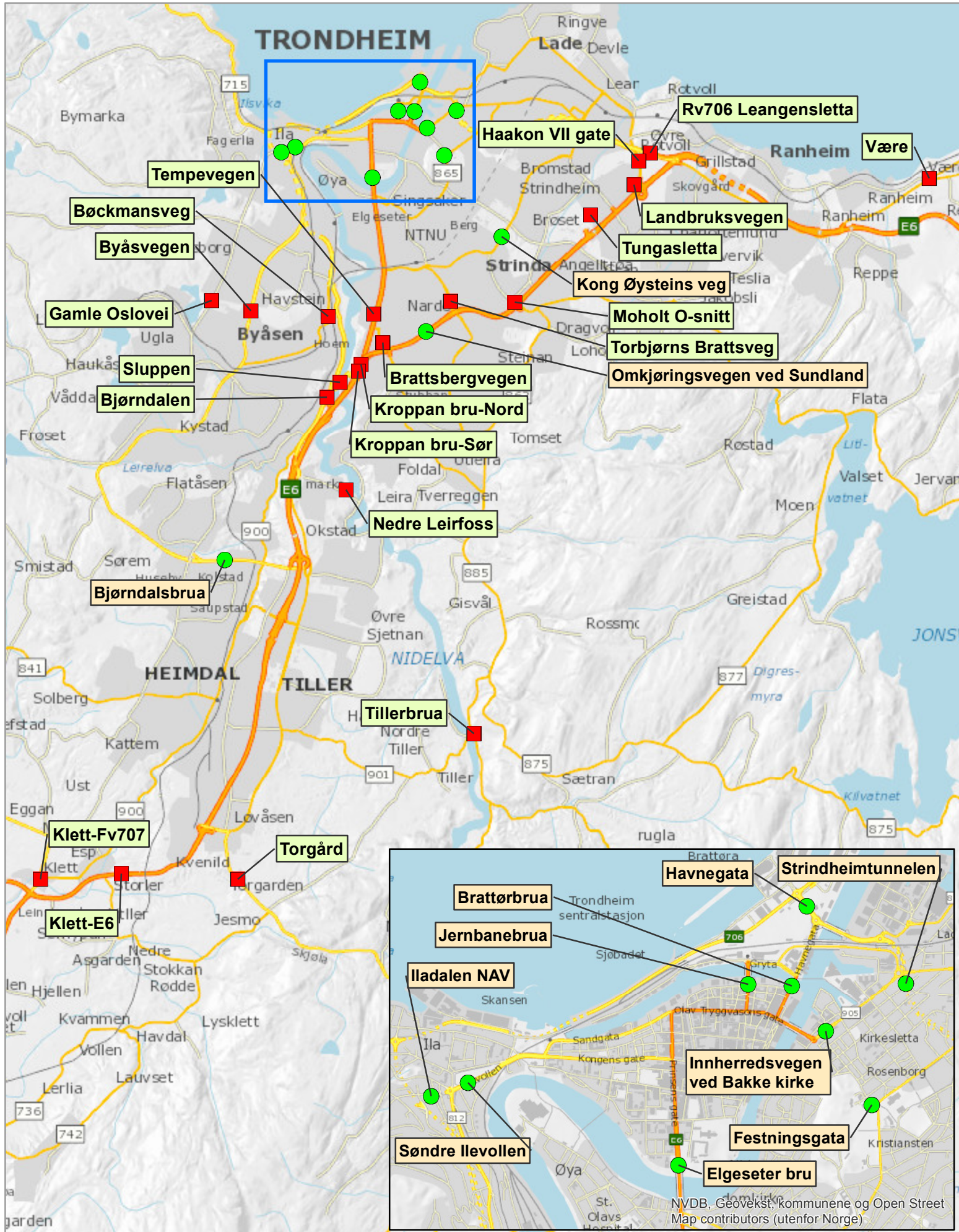


Bussdepot

Det planlegges et nytt bussdepot for superbussene i østlige bydeler. Sentral plassering er avgjørende for å redusere tomkjøring, driftskostnader og unødig ressursbruk. Det er skissert en løsning for bygging av et anlegg under bakken i forbindelse med byutvikling. Ledig plass tenkes stilt til disposisjon for innfartsparkering på dagtid. Kostnadene er anslått til 280 mill kr, hvor fylkeskommunen bidrar med halvparten i egenandel.

Planene må avklares gjennom reguleringsplan og samordnes med øvrige planer for byutvikling i området. Tidsperspektivet er derfor noe usikkert, og det kan bli nødvendig med midlertidige depotløsninger ved oppstart.





Registreringspunkt i Trondheim

- Nivå 1 punkt
- Bompunkt

0 0,5 1 km

N

Statens vegvesen