

Saksframlegg

MILJØPAKKEN – STATUS OG VIDERE ARBEID

Arkivsaksnr.: 08/25207

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Formannskapet tar informasjonen om trafikkutvikling og status i arbeidet med Miljøpakken til orientering.

Torvet stenges permanent for busstrafikk til sommeren og det etableres nye holdeplasser i Prinsenkrysset som beskrevet. Virkningene evalueres i løpet av høsten.

Formannskapet er fornøyd med at vegvesenet har valgt å endre sine planer om 30 km/t fartssone i Midtbyen og i stedet innføre forsøk med 40 km/t fartssone.

Sykkelfelt etableres i Kjøpmannsgata på strekningen mellom Gamle bybru og Bakke bru, og i Erling Skakkes gate mellom Munkegata og Kjøpmannsgata, i løpet av året. Det gjennomføres tiltak som sikrer at kjørehastigheten i disse gatene tilfredsstiller regelverkets krav mht sykling mot enveisregulering.

Fortau mellom Byåsen butikksenter og Ferista barnehage opparbeides i løpet av året. Miljøpakken delfinansierer utbyggingen med inntil 2,1 mill kr. Dersom tiltaket ikke prioriteres blant Miljøpakkens trafikksikkerhetstiltak i 2012, forplikter Trondheim kommune seg til å dekke kostnadene.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Bakgrunn

Miljøpakkens trinn 1 ble vedtatt av Stortinget 16. juni 2009 (St. prp. nr 85 (2008 – 2009)). Trinn 1 omfatter tiltak innenfor avklart finansieringsramme, som på det tidspunktet var ca 5 mrd kr. Etter at Fylkestinget ga forpliktende tilsagn om fylkesvegmidler, er rammen hevet til ca 5,5 mrd kr.

Det er ikke skilt mellom tiltak i Miljøpakkens trinn 1 og trinn 2, da trinn 2 forventes å bli behandlet av Stortinget før dette blir en aktuell problemstilling. Usikkerheten er foreløpig knyttet til spørsmålet om hvordan miljøavgiften på drivstoff (900 mill kr) skal dekkes inn, og til forventningen om et statlig bidrag på 600 mill kr til E6 sør.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har i tillegg fått 370 mill kr i belønningstilskudd til kollektivtrafikken for perioden 2009 – 12. Dette er en avtale med staten som forplikter kommunen og fylkeskommunen til å gjennomføre konkrete tiltak. Tiltakene inngår som en del av Miljøpakken, men finansieringen holdes atskilt.

2010 er første året i Miljøpakken som har en 15-års horisont fram til 2025. Rådmannen redegjør her for status i arbeidet med Miljøpakkens trinn 1, og for videre arbeid med trinn 2. I tillegg vil rådmannen orientere spesielt om et par konkrete prosjekter som er klare for gjennomføring i Midtbyen, slik at de kan få den nødvendige politiske forankring. Det gjelder byggingen av bussholdeplasser i Prinsenkrysset og tilrettelegging av sykkelfelt i Kjøpmannsgata og Erling Skakkes gate. Det er også behov for en tilslutning og forpliktelse om finansieringen av et trafiksikkerhetstiltak knyttet til Ferista barnehage.

Trafikkutviklingen

Både bomstasjonene og forbedringen av kollektivtilbudet, spesielt kollektivfeltene, har ført til redusert biltrafikk og økt bruk av kollektive transportmiddel. Resultatene er så langt oppløftende ut fra de mål som er satt for arbeidet med Miljøpakken.

Biltrafikk i bomstasjonene

Trafikken gjennom bomstasjonene er i gjennomsnitt redusert med ca 19 % sammenlignet med registreringene året før. Endringene er spesielt store over Sluppen bru og i Fossestuvegen der trafikken er om lag halvert. Det gjelder også i bomstasjonene i Oslovegen, på Rv 707 (Klett) og på Være der ca 1/3 av biltrafikken er borte. Fra øst benytter nå flere trafikanter E6 framfor å kjøre over Være (+1700 kjt/døgn).

Tabell 1: Trafikkutviklingen i de enkelte bomstasjonene (ÅDT)

Bomstasjon	Trafikk før kjt/døgn	Trafikk etter kjt/døgn	Endring kjt/døgn
Klett E6	23 400	22 100	-1 300 (-6 %)
Klett Rv 707	8 300	5 300	-3 000 (-36 %)
Bjørndalen	13 000	8 400	-4 600 (-35 %)
Sluppen bru	23 000	12 100	-10 900 (-47 %)
Kroppan bru	50 000	50 500	+ 500 (+1 %)
Nedre Leirfoss	5 000	2 000	-3 000 (-60 %)
Være	13 000	8 900	- 4 100 (-32 %)
SUM	135 700	109 300	-26 400 (-19 %)

Trondheim kommune

Biltrafikk over tre trafikksnitt

Trafikkreduksjonen i bomstasjonene er ikke representative for trafikktutviklingen i hele byen. Det finnes muligheter for å omgå bomstasjonene ved å velge andre ruter. De mest aktuelle omkjøringsrutene utenfor bomstasjonene går via Åsveien på Rødde i Melhus, langs Kongens gate gjennom Midtbyen eller langs Nordre avlastningsveg.

Langs Åsveien er trafikken økt fra 1000 kjt/døgn til ca 3000 kjt/døgn. Dette er en fylkesveg og Statens vegvesen har redusert hastigheten til 40 km/t i de to tettbygde områdene langs vegen, og ned til 60 km/t på strekningen mellom disse. Fartsbegrensningen ser imidlertid ikke ut til å ha begrenset trafikken særlig.

Det er nå av flere grunner mer attraktivt å kjøre over Skansen framfor over Sluppen. Vi har fått åpnet Nordre avlastningsveg som gir rask forbindelse mellom østlige og vestlige bydeler. I tillegg unngår en som nevnt å passere bomstasjoner. Trafikktutviklingen over Skansen framgår av tabell 2. Den viser at trafikken over dette snittet har vokst noe, men ikke spesielt mye. Totalt sett passerer nå vel 24 000 kjt/døgn Skansen, mens det var om lag 1700 færre kjøretøyer tidligere. Om lag 9 500 kjt/døgn har flyttet over på Nordre avlastningsveg, mens trafikken inn mot Midtbyen er redusert med om lag 7 800 kjt/døgn.

Tabell 2: Trafikktutviklingen på Skansen før og etter at Nordre avlastningsveg og bomstasjonene åpnet (ÅDT)

VEG	FØR kjt/døgn	ETTER kjt/døgn	ENDRING kjt/døgn
Søndre Ilevollen	16 300	12 600	-3 700
Oslovegen	6 100	2 000	-4 100
Nordre avlastningsveg	-	9 500	+9 500
SUM	22 400	24 100	+1 700

Samlet trafikk over de tre snittene hvor bomstasjonene er plassert, dvs. over bygrensa i sør, bygrensa i øst og over Sluppen - Skansen, er redusert med 10 %. Da er også trafikken langs de beskrevne omkjøringsrutene medregnet. Det betyr at folk nå reiser mindre, velger andre transportmåter og andre reisemål for å unngå bomavgift. Den største reduksjonen har en over det midtre snittet internt i byen (Sluppen – Skansen) der både trafikkmengdene og de prosentvise endringene er størst.

Tabell 3: Trafikktutviklingen over de tre snittene hvor bomstasjonene står (ÅDT)

TRAFIKKSNITT	FØR kjt/døgn	ETTER kjt/døgn	ENDRING kjt/døgn
Sør (Klett) inkl. Åsveien	32 700	30 400	-2 300 (-7 %)
Sluppen - Skansen	100 400	88 700	-11 700 (-13 %)
Øst inkl. E6	29 000	26 600	-2 400 (-8)
SUM	162 100	145 700	-16 400 (-10 %)

Kollektivtrafikken

Veksten i kollektivtrafikken startet med åpningen av kollektivfeltene. Første halvår 2008 var det en reduksjon i kollektivtrafikken på et par prosent sammenlignet med året før. Etter åpningen av kollektivfeltene ble dette snudd til en vekst på 5-6 % høsten 2008. Denne veksten fortsatte inn i 2009, men

Trondheim kommune

på grunn av omleggingen av billetteringssystemet har en ikke sammenlignbare trafikk tall. Fylkeskommunen har imidlertid anslått trafikkveksten til 4-5 % i 2009 ut fra en gjennomgang av trafikkinntektene.

Det har vært betydelig vekst i kollektivtrafikken også i 2010 (8 %). Trafikken økte med 4 % i de tre første månedene før bomstasjonene åpnet sammenlignet med året før (både i Trondheim og til/fra nabokommunene). Etter at bomstasjonene åpnet, har veksten i Trondheim og totalt vært ca 10 %. Til/fra nabokommunene har veksten vært ennå høyere (13 %).

Trafikkutviklingen fra kollektivfeltene ble tatt i bruk sommeren 2008 fram til årskiftet 2010/11 er samlet sett hele 18 – 20 %.

Økonomi

Inntekter i bomsystemet

Vi mangler oversikt over inntekten i desember, men ut fra trafikkstatistikken ser det ut til at inntekten i 2010 vil bli i størrelsesorden 205 mill kr. Dette er helt som forventet, men noe mer enn det som er lagt til grunn i finansieringsrammen for tiltak i 2010 (183 mill kr). Vi mangler oversikt over innkrevningskostnadene som er noe forsinket som følge av skifte av driftsoperatør høsten 2010.

Finansiering og kostnadsrammer for tiltak i 2010

Kostnadsrammen for tiltak i Miljøpakken i 2010 er basert på en forventet inntekt på 355 mill kr. Om lag halvparten (52 %) av inntektene kommer fra bomsystemet. De resterende er statlige bidrag gjennom belønningstilskudd og riksvegmidler (totalt 34 %) og fylkeskommunale og kommunale midler (totalt 14 %). Finansiering og kostnadsrammer framgår av tabell 4.

Tabell 4: Finansiering og kostnadsrammer for tiltak i Miljøpakken i 2010

	Stat	Bom- penger	Belønnings- tilskudd	Fylkesveg- midler	Trondheim kommune	Disp. midler i 2010
Totalt behov						
Store prosjekt	0	40	0	0	0	40
E6 Sentervegen - Tonstad		40				40
E6 Sluppen - Stavne		0				0
Mindre tiltak (Programområde)	26,7	110	83,8	40	10	271
- Lokal veg		5		15		20
- Sykkeltiltak	10	25		6,5		42
- Trafikksikringstiltak		11		12,5		24
- Miljø- og servicetiltak	0	18	0	5	0	23
- Kollektivtrafikktiltak	11,5	26	76,4	0	10	124
- Planlegging og grunnerverv	5,2	25	7,4	1	0	39
Bomsystem	0	33,2	0	0	0	33
Ubenyttet			11,2			11
TOTALT	26,7	183,2	95	40	10	355
Finansieringsandel	7,5 %	51,6 %	26,8 %	11,3 %	2,8 %	100,0 %
Overført fra 2009			16,4			16,4
Totalt disponibelt						371

Inntektene i 2010 har vært betydelig større enn utgiftene. Midlene er disponert til konkrete tiltak (j.fr. bystyresak 150/09 av 17. 12. 2009), og ubrukte midler og oppgaver overføres til 2011. I tillegg kommer et mindre beløp udisponerte belønningstilskudd som overføres fra 2009.

Finansiering og kostnadsrammer for tiltak i 2011

Inntektene i 2011 forventes å være om lag 460 mill kr. Finansierings- og kostnadsrammer basert på inntektene i 2011 framgår av tabell 5. De fleste midlene er avklart, men ikke alle bominntektene. Statsbudsjettet for 2011 har klarert bruken av 166 mill kr i bominntekter, mens forventet netto inntekt er

Trondheim kommune

ca 260 mill. kr. Bruken av resten vil bli avklart i løpet av våren, bl.a. gjennom en stortingsproposisjon som fremmes før sommeren. Stortinget må også godkjenne at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtrafikk, da det ikke ble tatt endelig stilling til dette ved stortingsbehandling av Miljøpakkens trinn 1.

Tabell 5: Finansiering og kostnadsrammer for tiltak i Miljøpakken i 2011

	Stat	Bom- penger	Bom- penger uavklart	Belønnings- tilskudd	Fylkesveg- midler	Trondheim kommune	Disp. midler i 2010
Totalt behov							
Store prosjekt	0	125	0	0	0	0	125
E6 Sentervegen - Tonstad		100					100
E6 Sluppen - Stavne		25					25
Mindre tiltak (Programområde)	45,1	41,4	49,7	105	40	10	291,2
- Lokal veg							0
- Sykkeltiltak	10	21	2		20		53
- Trafikksikringstiltak		5,1	0,9		20	10	36
- Miljø- og servicetiltak	9,2	5	4	0	0	0	18,2
- Kollektivtrafikktiltak	21,1	0	27,9	105	0	0	154
- Planlegging og grunnerverv	4,8	10,3	14,9				30
Ubenyttet			43,9				43,9
TOTALT	45,1	166,4	93,6	105	40	10	460,1

I Stortingsproposisjonen som behandles i løpet av våren, er det behov for å foreta noen justeringer. Det er behov for å overføre ressurser mellom de store vegprosjektene, dvs. fra E6 sør til Sluppen – Stavne. Dette gjøres for å tilpasse finansieringen bedre til den mest hensiktsmessige framdriften for de to anleggene. Bruken av midler til oppstart av Stavne – Leangen må også konkretiseres noe nærmere enn det som framgår av statsbudsjettet.

Innenfor den rammen som står som ubenyttet i tabell 5, er det behov for å benytte ca 5 mill kr til lokal veg (Forsøkslia) i 2011. Det er også behov for ytterligere 30 mill kr til driftstilskudd til kollektivtrafikken for å dekke kostnadene med prisreduksjon på periodekort og utvidet grense for bytakst.

Sommeren 2011 tas det i bruk flere miljøvennlige busser (gassbusser) som også vil medføre høyere tilskuddsbehov. Disse kostnadene er fordelt over hele avtaleperioden (7 år) og må dekkes inn ved en årlig avsetning til formålet. I 2011 kommer også noen investeringer i gassfyllingsanlegg på depoet på Sandmoen. Det er ikke nødvendig å avsette midler til gassbusser og anlegg i 2011, da kostnadene er dekket innenfor rammene i finansieringsplanen for 2010.

Prosjektstatus

Tiltak i 2010

Vi er godt i gang med klarering av prosjekter. Per i dag har vi definert ca 110 prosjekt, hvorav vel 80 er klarert for oppstart. De klarerte prosjektene har en samlet kostnadsramme på nærmere 400 mill kr, men beløpet blir betydelig utvidet etter hvert som vi klarer prosjekter med oppstart i 2011.

Det har av flere grunner tatt tid å komme skikkelig i gang med prosjektgjennomføringen. Det skyldes bl.a. mange uavklarte problemstillinger og få helt byggemodne prosjekter. I enkelte tilfeller har også vanskelige grunnforhold ført til lengre planleggingstid. Det har vært vanskelig å rekruttere nye kompetente fagfolk, spesielt ingeniører. Også kapasiteten i konsulentmarkedet er til dels begrenset som følge av høy aktivitet i samfunnet forøvrig.

Så langt er 15 prosjekter helt ferdigstilt. Det mest merkbare tiltaket er innføringen av ca 930 meter nye

Trondheim kommune

kollektivfelt i Oslovegen/Kongens gate etter åpningen av Nordre avlastningsveg. Deler av disse kollektivfeltene er midlertidige. Ellers er det først og fremst mindre kollektiv- og trafikksikkerhetsprosjekt som vi har rukket å ferdigstille i 2010.

Kollektiv:

- 300 m kollektivfelt på Sandmoen og 150 m kollektivfelt i Strindvegen
- 20 parkeringsplasser, ”park & ride”, v/Byggmakker på Tonstad og ca 30 ved City Syd.
- Skilting (forkjøringsregulering) for å øke kollektivhastigheten i Høgskoleringen

Det er benyttet om lag 65 mill kr som ekstra tilskudd til drift av kollektivtrafikken i Trondheim og nabokommunene. 25 mill kr har gått til å opprettholde det utvidede rutetilbudet som ble etablert i forbindelse med innføringen av kollektivfelt sommeren 2008. 26 mill kr er reservert til å dekke ekstrakostnadene ved innkjøp av mer miljøvennlige busser (gass- og hybridbusser) som ble satt i drift i sommer. Resten er i hovedsak benyttet for å unngå takstøkning i 2010 og som tilskudd til trikken.

Trafikksikkerhet:

- Lysregulering i Byåsvegen, Østre Rosten og Roald Amundsens veg
- Fartsregulering i Fossestuvegen og Gamle Osloveg
- Kryssutbedring i Industrivegen/Johan Tillers veg
- Fortau og fysiske tiltak/skilting i Sørbruvegen
- Etablering av ett fotgjengerfelt i Eidsvolls gate med blinkende lys som aktiveres automatisk når fotgjengere skal krysse (Safe zone – safe walk).

Sykkel:

- Sykkelparkering på Torvet og i Nordre gate
- Innbetalt bidrag til realisering av fotgjenger- og sykkelundergang under jernbanen ved Lademoen stasjon (E6 øst)

Over vinteren vil mange andre prosjekter påbegynnes. Status og framdrift framgår av de påfølgende beskrivelsene.

E6 sør, Tonstad - Jaktøyen

Utbyggingen av E6 sør på strekningen Tonstad – Sentervegen starter over sommeren neste år. Kostnadsrammen for første byggetrinn er 412 mill kr. Byggetiden forventes å være 2- 2,5 år. Resten av prosjektet fram til Jaktøyen er delt inn i 4 byggetrinn. Traseen er regulert, men prosjektet må igjennom en kvalitetssikring før utbygging (KS2). Stortingets klarsignal for utbygging kan foreligge høsten 2011.

I tillegg inneholder vegprosjektet en gang- og sykkelveg som bygges langs Heimdalsvegen fra Klett til Heimdal som alternativ til å følge vegens trase. Det arbeides nå med reguleringsplan for gang- og sykkelvegen.

- Klettkrysset – Sandmoen: Tidligste byggestart sept 2012. Antatt byggetid 3 år.
- Sandmoen – Sentervegen: Tidligste byggestart sept/okt 2013. Antatt byggetid 2-2,5 år
- Jaktøyen – Klettkrysset: Tidligste byggestart 2014. Antatt byggetid ca 1-2 år
- Klettkrysset: Tidligste byggestart 2014. Antatt byggetid 2-2,5 år?
- Gang/sykkelveg Heimdalsvegen: Tidligste byggestart april / mai 2013

Trondheim kommune

Den regulerte planløsningen har høy standard, noe som også gir høye utbyggingskostnader hvis planen skal realiseres fullt ut. Det arbeides med å kvalitetssikre kostnadsanslagene og vurdere forenklinger som muliggjør realisering av en 4-felts veg fram til Klett innenfor tilgjengelig kostnadsramme.

Tidligste byggestart er vurdert uavhengig av finansieringen. Det må tas stilling til faktisk byggestart i utbyggingsplanen når kostnader og inntekter er mer avklart. Det er sammenheng mellom utbyggingstempo og kostnader, og en får råd til mindre om en forskutterer framdriften med lånefinansiering framfor å vente til inntektene er på plass.

Rv 706 Sluppen – Stavne/Marienburg

Prosjektet omfatter fullføring av parsellen mellom Marienburg og Stavne (sør for jernbanen), Oslovegen sørover til Sluppen bru/Bjørndalen og ny Sluppen bru med tilknytning til Tempevegen/E6.

Arbeidet med strekningen Marienburg – Stavne startet nå i januar med riving av Stavne Stasjon. Vegen ventes åpnet høsten 2012 og kostnadsanslaget er 170 mill kr.

Kommunedelplanen for resten av prosjektet er ute til høring og ventes godkjent før sommeren i år. Arbeidet med reguleringsplanen ventes påbegynt på nyåret, og tidligste byggestart er våren 2013. Byggetiden er ca 3 år.

Byåstunellen

Arbeidet med Byåstunellen er foreløpig i en tidlig fase. Anleggskostnadene forventes å bli høye, og det arbeides med sikte på å finne kostnadsbesparende løsninger. Strenge krav til tunellsikkerhet gjør det nødvendig å gjennomføre en trafiksikkerhetsanalyse for å avklare spørsmålene om antall felt, maksimal stigningsgrad og kryssløsninger. Tunelløpet i øst tas inn i reguleringsplanen for Sluppen – Stavne. Resten av parsellen, og da spesielt tunellutløpene på Munkvoll, må reguleres.

Fjellmassene i Byåstunellen representerer en betydelig verdi for E6 sør utbyggingen som trenger store mengder fyllmasse. Anleggskostnadene for tunellen blir også lavere om fjellmassene kan tas ut før det settes trafikk på vegprosjektet på Sluppen – Stavne. Disse økonomiske konsekvensene må vurderes nærmere før en fastlegger endelig utbyggingsplan.

Lokale vegprosjekt

Arbeidet med Øvre Forsøkslia (mellom Kystadlia og Byåsvegen) starter til våren, og anlegget ventes ferdigstilt i løpet av høsten i år. Det er ennå ikke tatt stilling til utbygging av nedre og midtre del av Forsøkslia.

Det arbeides med reguleringsplan for Johan Tillers veg for strekningen mellom ny E6 sør og Heimdalsvegen. Planen ventes til første gangs behandling i bygningsrådet før påske i år. Spesielt viktig er det å få realisert den vestre delen under jernbanen som forbinder Industrivegen med Heimdalsvegen. Denne forbindelsen erstatter Smedbrua som da reserveres for fotgjengere og syklist. Den nye Smedbrua vil ha ett felt for biltrafikk på samme vis som den gamle, inntil vestre del av Johan Tillers veg er bygd.

Store deler av Brundalsforbindelsen er tidligere regulert. Planene må likevel oppdateres. Planarbeidet er ikke påbegynt, men i samarbeid med prosjektgruppa for E6 Trondheim – Stjørdal vil en nå starte med å se på planene for kryssområdet på Omkjøringsvegen og forbindelsen derfra bort til Grillstadkrysset.

Trondheim kommune

Miljøpakken omfatter tiltak i Elgeseter gate, men det er ikke avklart hvilke tiltak det dreier seg om. Bystyret har bedt rådmannen utrede hvordan Elgeseter gate kan utvikles til en miljøgate uten dagens trafikk- og miljøproblemer. (J.fr. bystyresak 150/09 av 17. 12. 2009). Det er bedt om at en ser på finansieringsalternativer som går ut over rammene i Miljøpakken. Arbeidet er ikke påbegynt, men målsetningen er å komme i gang med et samarbeid med vegvesenet i løpet av våren.

Kollektivtiltak

Innføringen av sanntidsinformasjon på de viktigste holdeplassene kommer nå i januar. Ut over våren vil også signalprioriteringen av kollektivtrafikken bli implementert i de viktigste lyssignalene. I løpet av året vil tiltakene bli utvidet til å omfatte om lag 100 holdeplasser og de fleste aktuelle signalanlegg i sentrale deler av byen.

Opparbeidelsen av Olav Tryggvasons gate som kollektivgate, og flyttingen av busstraseen bort fra Torvet, er blant de mest merkbare fysiske endringene som nå kommer. Begge prosjektene beskrives nærmere i det etterfølgende under tiltak i Midtbyen.

Det blir også byggestart for et kollektivfelt mot byen ved Skovgård og for et kollektivfelt øverst i Okstadbakken fram til Bjørndalsbrua.

Miljøpakken bidrar i finansieringen av tverrforbindelsen til Brattørkaia. Arbeidet med å utbedre holdeplasser til universell utforming vil fortsette, med bidrag fra Miljøpakken og statlige BRA-midler. (Trondheim kommune har fått 3,3 mill kr i tilskudd for 2011, mens Sør-Trøndelag fylkeskommune har fått 3,0 mill kr)

Miljøpakken vil også finansiere videreføringen av det utvidede rutetilbudet som ble satt i drift høsten 2008, prisreduksjonen på periodekortene (100 kr/per måned), opprettholdelsen av trikken og utvidelsen av bytakstsonen til Skaun, Melhus, Klæbu og Malvik. Kostnadene for periodekortene reduseres her med i størrelsesorden 300 - 800 kr per måned avhengig av reiselengde.

Bussveg Reppe – Vikåsen er i oppstartsfasen når det gjelder regulering. I løpet av året settes det også i gang reguleringsplanlegging for kollektivfelt Bjørndalen – Kongsvegen, i Jonsvannsvegen ved Moholt, i deler av Christian Fredriks gate og i rundkjøring ved Strindvegen. I samarbeid med NTNU starter arbeidet med å få planlagt kollektivprioritering langs deler av Høgskoleringen.

Rådmannen har nylig orientert formannskapet om planlagte og foreslåtte framkommelighetstiltak for buss (sak 384/10, av 4. 1. 2011). For nærmere informasjon om de konkrete tiltakene vises til denne saken. Rådmannen forbereder også en sak for Bystyret som gir et bedre beslutningsgrunnlag for satsing på "superbuss" i de sentrale byområdene, samt en bedre oversikt over de ulike miljøeffektene ved valg av buss- eller baneløsninger. Saken ventes ferdig i månedskiftet februar/mars og skal sammen med formannskapssaken om framkommelighetstiltak danne grunnlag for valg av hovedstrategi for utviklingen av kollektivsystemet.

Sykkeltiltak

Fram mot sommeren vil flere sykkelanlegg bli opparbeidet. Da ferdigstilles et par parseller langs hovedruta fra sør:

- nye sykkelfelt og fortau langs Udbys gate
- nye sykkelfelt og fortau langs Tempevegen nord for Valøyvegen

Trondheim kommune

I tillegg kommer:

- sykkelfelt i Sorgenfrivegen
- sykkelveg langs Søndre Ilevollen
- hellelegging for syklister på Nedre Bakklandet
- gang- og sykkelveg langs Bynesvegen mellom Ilsvika og Fagervika

I løpet av året vil flere anlegg oppstartes og til dels også ferdigstilles:

- sykkelfelt i Kjøpmannsgata
- sykkelfelt i Erling Skakkes gate
- tverrforbindelse for fotgjengere og syklister over jernbanen mellom Innherredsvegen/Dalen og idrettsanleggene og Obs på Lade
- ny sykkelbru i Strindvegen v/Lerkendal gård
- Heimdalsvegen/Heimdal sentrum
- utbedring av avkjørsler/kryss langs gang-sykkelvegen i Bjørndalen

De to første av disse prosjektene er nærmere omtalt under Midtbytiltakene senere i saksframlegget.

Det arbeides videre med planleggingen av flere gang- og/eller sykkelanlegg, bl.a:

- reguleringsplan for Tempevegen sør for Valøyslyngen
- prosjektering av bru over Bjørndalen v/John Aas veg
- reguleringsplan for Dybdals veg (sykkel og kollektivtiltak)
- sykkelheis i Brubakken
- tiltaksutredning for sykkelrute til Brøset

Det er ønskelig å forbedre vintervedlikeholdet for å lette bruken av sykkel vinters tid. Det er ikke mulig å finansiere slike tiltak i Miljøpakken i dag, men spørsmålet vil bli tatt opp i Miljøpakkens trinn 2.

Trafikksikkerhet

Det foregår dialogmøter med foreldreutvalgene ved byens barneskoler for å innhente kunnskap om behovet for trafikksikkerhetstiltak på skoleveg. Dette er innspill til trafikksikkerhetsplanen som skal til politisk behandling i høst.

Prosjekter med forventet oppstart, og til dels også ferdigstilling, i løpet av året:

- Fortau i Uglavegen mellom Gamle Osloveg og Vetle Vislies veg ferdigstilles
- Ny Smedbru v/Heimdal sentrum ferdigstilles
- Ytterligere 14 anlegg med blinkende lys som aktiveres automatisk når fotgjengere skal krysse (Safe zone – safe walk) ferdigstilles
- Fortau langs Vestre Rosten mellom Marcus Thranes veg og Sivert Thonstads veg oppstartes
- Fortau i nedre del av Vegmesterstien mellom Byåsvegen og William Farres veg oppstartes

Mindre trafikksikkerhetstiltak (sekkepost i Miljøpakken) som fartshumper, opphøyde gangfelt og andre tiltak gjennomføres fortløpende gjennom året. Det arbeides med reguleringsplaner for:

- fortau i Ringvålvegen, Ringvål sentrum rundt Bergval
- fortau i nedre del av Romolslia (10 – 14)
- snarvei i Høgreina til eksisterende gangbru
- fortau mellom Husebyvegen og Søndre Husebytun
- fortau i Kong Inges gate
- fortau og kryssutbedring i Asbjørnsens gate
- fortau og kryssutbedring i Tyholtvegen

Trondheim kommune

Sannsynlig oppstart for disse prosjektene er våren 2012. I beste fall kan en komme i gang med arbeid på noen av disse prosjektene i løpet av året dersom det oppnås minnelige avtaler med grunneierne.

Tiltak i Midtbyen

Ombygging av Prinsenkrysset

Ombyggingen av Torvet er nå aktualisert gjennom at Bystyret har satt av 10 mill kr i budsjettet for 2011. I tillegg har en gruppe private aktører signalisert at de ønsker å bidra med inntil 50 mill kr på visse vilkår. Rådmannen har gitt arbeidet med planleggingen av Torvet topp prioritet og legger opp til avklaring og realisering så fort som mulig.

Før Torvet kan opparbeides, må busstrafikken bort. De siste somrene har Torvet vært stengt for busstrafikk pga mange arrangement, men det har vært i perioden med sommerruter og lite trafikk. Torvet er vedtatt permanent stengt for busstrafikk i gatebruksplanen for Midtbyen. Bussholdeplassene på den nedlagte traseen skal flyttes til Prinsens gate. Prinsenkrysset blir da et svært viktig holdeplassområde og knutepunkt for kollektivtrafikken. Biltrafikken var i planen foreslått ledet i en ring vest for Leuthenhaven, men Bystyret vedtok, i hvert fall inntil videre, å holde Prinsens gate åpen for biltrafikk (sak 79/07, 14. 07. 2007).

"I tillegg vedtar Bystyret å etablere området rundt Prinsenkrysset som et nytt av-/påstigningspunkt for buss og trikk. Bystyret vil avvende endelig behandling av stenging av Prinsenkrysset for ordinær biltrafikk til Nordre avlastingsvei er ferdigstilt og nye trafikkanalyser er gjennomført. Bystyret vil forsikre seg om at de tiltak man iverksetter ikke medfører noen forringelse av trafikkflyten i sentrum, med de miljølempene dette vil medføre."

Etableringen av sammenhengende kollektivfelt i sentrum i 2008 medførte en reduksjon i biltrafikken til/fra Midtbyen over Elgeseter bru på 15 %, og betydelig større reduksjon i rushtidstoppene. Etter åpningen av Nordre avlastningsveg viser tellingene at også trafikken til/fra Midtbyen over Ilevollen er betydelig redusert (mer enn 30 %). Biltrafikken i Midtbyen er derfor langt lavere nå. Det samme gjelder kapasiteten for biltrafikk. Kollektivtrafikken, og den samlede transportkapasiteten til/fra Midtbyen har derimot økt betraktelig.

Når bussene ikke lenger kan kjøre over Torvet, forsvinner tre viktige holdeplassområder i Kongens gate/Munkegata. Det anlegges nye holdeplasser i Prinsens gate og i Kongens gate vest for Prinsens gate, men det blir samlet sett noe færre plasser enn i dag. Bussene får begrenset mulighet for å regulere rutetidene og må derfor fortsette videre uten særlig opphold på holdeplass. Dette stiller store krav til busstrafikkens regularitet og til effektiviseringstiltak som reduserer oppholdstidene på holdeplass.

Bussenes regularitet ble vesentlig bedre etter at kollektivfeltene ble innført i 2008. I Prinsenkrysset legges det nå til rette for kjøp av enkeltbillett på holdeplass. Over sommeren åpnes det også for raskere påstigning gjennom flere dører. I tillegg blir det innført kollektivprioritering i en rekke signalanlegg i løpet av våren.

Detaljplanleggingen av holdeplass-strukturen i Prinsenkrysset er godt i gang selv om trafikksituasjonen ikke er helt avklart. Det er satt av 15 mill kr i Miljøpakken til gjennomføring av tiltakene. Siktemålet er å frigjøre Torvet for biltrafikk allerede fra sommeren 2011. Det er knapp tid, og det er bare mulig dersom alt går

Trondheim kommune

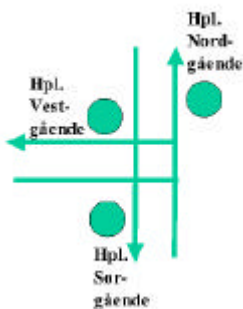
uten hindringer. Det er ikke mulig å forlenge trikken innenfor denne tidsrammen. Trikkens framtid og finansiering ventes politisk behandlet i løpet våren, og nærmere avklart i Miljøpakkens trinn 2.

Planleggingen av vinterrutene tar til i starten av februar og rutetilbudet må tilpasses i forhold til den nye holdeplass-situasjonen med begrenset mulighet for regulering. Ruteheftene går i trykken i slutten av april og holdeplassområdet endelige utforming må da være klar.

Det har liten betydning for selve utformingen av Prinsens gate om det går biltrafikk i gata eller ikke. Gatebredden gir bare rom for ett kjørefelt i hver retning i tillegg til bussholdeplassene. Denne plassen må bussene dele med biltrafikken så lenge det skal være biltrafikk i gata.

I dag har bussene kollektivfelt i Prinsens gate og blandingen med biltrafikk vil gi dårligere framkommelighet. Rådmannen har vært bekymret for bussenes framkommelighet og fotgjengernes sikkerhet (j.fr. sak 20/08, behandlet av formannskapet 22.01.08) og anbefaler at virkningene blir evaluert i løpet av høsten.

I planleggingen tas det hensyn til at det skal være mulig å forlenge trikken. Det betyr at plassering av holdeplasser og svingradier tilpasses situasjonen med trikk. Den fysiske ombyggingen begrenser seg til fortau og holdeplasser og avsluttes med kantstein mot kjørebanelen. Vest for krysset i Prinsens gate kan det være aktuelt å opparbeide noe bredere fortausareal i påvente av en trikkeforlengelse.



Gatebruksplanens intensjon er å utvikle et holdeplassområde som er lett forståelig for trafikantene. Dette er løst gjennom at holdeplassene for vestgående bytrafikk samles vest for krysset, holdeplassene for sørgående bytrafikk sør for krysset og holdeplassene for nord/østgående trafikk nord for krysset.

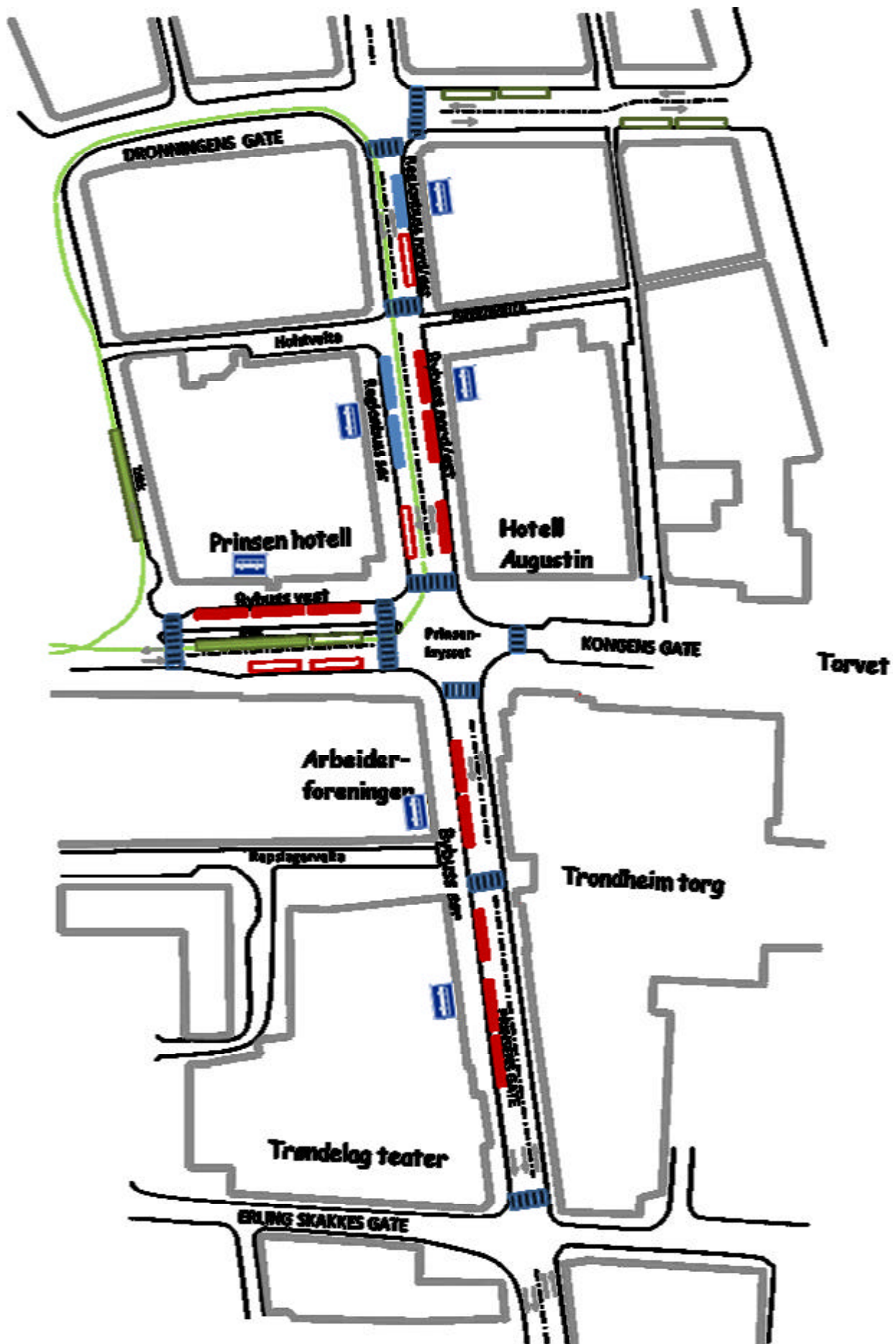
Holdeplassene i nordre del av Munkegata er forutsatt opprettholdt som i dag.

Figur 1 på neste side viser hvordan en ser for seg at det nye gateløpet og holdeplassområdet i Prinsenkrysset kan bli. Det er vist 6 holdeplasser med plass til ca 15 busser og en holdeplass for trikk. I tillegg er det noe ekstra fleksibilitet i form av totalt 4 oppstillingsplasser. De gir en ekstra sikkerhet mot overbelastning av holdeplassene i rushtid, og kan også gi en viss mulighet for regulering utenfor rushtidene.

Bybussene får to holdeplasser i sørgående retning og en i vestgående retning som forventes å bli viktige holdeplasser for påstigende passasjerer. Det blir en stor holdeplass i nordgående retning. Regionbussene foreslås å få holdeplasser lengst nord i Prinsens gate. Det er ikke mulig å kombinere buss- og trikkeholdeplass i Prinsens gate. Ny trikkeholdeplass er derfor plassert i Kongens gate. Det er også et alternativ å beholde trikkeholdeplassen i St. Olavs gate.

Figuren viser i tillegg fire oppstillingsplasser i Dronningens gate. Disse ligger utenfor holdeplassområdet og kan benyttes til regulering for de rutene med størst behov.

Det vil være nødvendig å regulere trafikken i Prinsens gate i anleggsperioden. Målsettingen er å holde gateløpet åpent for busstrafikk, mens biltrafikken ledes rundt Leuthenhaven. Det tas sikte på å gjøre anleggsperioden kort ved bruk av flere skift (kvelds- og nattearbeid). Mulighetene for å gjennomføre noe av arbeidet i sommermånedene vil bli vurdert, men begrenses av at en må ha tilstrekkelig antall holdeplasser på plass for å takle sommertrafikken når Torvet stenges.



Figur 1: Prinsippkisse for nytt holdeplassområde i Prinsenkrysset

Trondheim kommune

Olav Tryggvasons gate som miljøgate

Olav Tryggvasons gate er i gatebruksplanen for Midtbyen forutsatt opparbeidet som en miljøgate reservert for buss, gang- og sykkeltrafikk på strekningen mellom Munkegata og Søndre gate. Det ligger inne en forpliktelse om å gjennomføre tiltaket i forbindelse med åpningen av Nordre avlastningsveg i reguleringsplanen for Nordre avlastningsveg. Tiltaket inngår også som en forpliktelse i avtalen som Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har inngått med Samferdselsdepartementet om 370 mill kr i belønningstilskudd for perioden 2009 – 12.

En reguleringsplan med konsekvensutredning for opparbeidelse av en parkeringskjeller under Olav Tryggvasons gate er under utarbeidelse. Det er store konflikter med arkeologiske hensyn, og riksantikvaren har varslet innsigelse. Anleggskostnadene er høye. Gjennomføringsmulighetene er usikre og det vil ta tid å få fram de endelige avklaringene. Derfor foreslo rådmannen å opparbeide en midlertidig løsning ved åpningen av Nordre avlastningsveg. Formannskapet behandlet saken den 19. mai 2010 (se sak 125/10) og vedtok følgende:

Stenging av Olav Tryggvasons gate for biltrafikk utsettes til om det er avklart om det gis tillatelse til bygging av P-anlegg under gata.

Bystyret vedtok senere (se sak 81/10, av 17. 06. 2010) følgende:

Olav Tryggvasons gate blir miljøgate for kollektivtrafikk, syklende og gående fra våren 2011.

I Miljøpakken er det avsatt 8 mill kr til tiltak i 2011. I tillegg har Statens vegvesen avsatt 6 mill kr tidligere til gang-, sykkel og miljøtiltak i Olav Tryggvasons gate som oppfølging av kravene til tiltak i forbindelse med åpningen av Nordre avlastningsveg.

Hovedprinsippene for utformingen av Olav Tryggvasons gate er avklart i gatebruksplanen for Midtbyen. Det gjenstår et par sentrale spørsmål som trenger nærmere avklaring. Det ene er spørsmålet om gata skal ha et symmetrisk tverrsnitt, eller om den skal ha et asymmetrisk tverrsnitt der det blir bredere fortausareal på nordsida (solsida). Det andre spørsmålet gjelder hvordan det legges til rette for varelevering.

Disse forholdene vil bli vurdert nærmere i samråd med berørte parter. Det tas sikte på å utarbeide et detaljert løsningsforslag og orientere formannskapet i egen sak i februar/mars 2011. Målet er å kunne opparbeide gata i løpet av sommeren eller høsten.

Sykkelfelt i Kjøpmannsgata og Erling Skakkes gt

Bystyret vedtok også at sykkelfeltene i Kjøpmannsgata skal opparbeides når parkeringshuset ved Bakke bru gjenåpnes (se sak 81/10, av 17. juni 2010):

Kjøpmannsgata opparbeides med atskilte felt for gående, syklende og bilister. Parkeringsplassene fjernes så snart parkeringshuset ved Bakke bru gjenåpnes.

Trondheim kommune

Parkeringshuset ventes åpnet 1.10.2011, så slik sett kan sykkelfeltene etableres i løpet av året.

Kjøpmannsgata er i gatebruksplanen for Midtbyen vedtatt åpnet for biltrafikk i begge retninger. Dette forutsetter at gata utvides noe og bygges om. Planene for utvidelse må avklares med Riksantikvaren som i sin uttalelse til gatebruksplanen var negativ til inngrep i vollen mellom Kjøpmannsgatas øvre og nedre del. En slik løsning lar seg derfor ikke gjennomføre nå.

Det er derimot plass til sykkelfelt i Kjøpmannsgata uten større fysiske inngrep så lenge gata er enveisregulert som i dag. Det vil da være nødvendig å ta bort 32 av de 56 parkeringsplassene i gata.

Sykkelfeltene kan fungere som midlertidig løsning inntil gata eventuelt ombygges for toveis trafikk. Det åpnes da for sykling mot envegsregulering i den ene retningen. I henhold til regelverket kreves det da at gata enten skiltes med fartsgrense 30 km/t, eller at en kan dokumentere at faktisk hastighet er lavere enn 35 km/t. Denne situasjonen har en også i Erling Skakkes gate der politiet har nektet etablering av sykkelfelt mot enveisreguleringen med den fartsgrensen og det fartsnivået som er i dag.

Statens vegvesen har fulgt formannskapetets oppfordring om å forsøke å få innført 40 km/t som fartsgrense i Midtbyen i stedet for 30 km/t (sak 125/10, av 19.mai 2010). Mulighetene for en forsøksordning er avklart med Vegdirektoratet og ventes innført i løpet av våren. Fartsgrense 40 km/t kombinert med opphøyde gangfelt i de aktuelle områdene forventes å bringe hastighetsnivået ned under 35 km/t. Dette aksepteres av politiet dersom kommunen forplikter seg til ytterligere tiltak hvis det viser seg å ikke være nok.

Sykkelfelt kan derfor etableres i løpet av året i Kjøpmannsgata i begge retninger på strekningen mellom Gamle bybru og Bakke bru, og i vestlig retning i Erling Skakkes gate mellom Munkegata og Kjøpmannsgata.

Toveis trafikk i Søndre gate

Politiet og brannvesenet ønsker at Søndre gate toveis-reguleres sør for Olav Tryggvasons gate, som vedtatt i gatebruksplanen for Midtbyen, når sykkelfeltene etableres. Rådmannen ser ingen problemer med dette og anbefaler at dette gjennomføres samtidig.

Fortau til Ferista barnehage

Bystyret har knyttet rekkefølgebestemmelser om opparbeidelse av fortau på strekningen mellom Byåsen butikkssenter og Ferista barnehage. Tiltaket vil også bedre trafikksikkerheten for andre fotgjengere som ferdes til/fra Bymarka. Reviderte kostnadsberegninger viser en forventet kostnad på 3,8 mill kr, mens det tidligere er bevilget og forventet en kostnad på 1,7 mill kr. Prosjektet er m.a.o. underfinansiert med 2,1 mill kr.

Trondheim kommune har lagt sine trafikksikkerhetsmidler inn som en del av Miljøpakken, men tilskudd til utbygging av dette fortauet er ikke prioritert som tiltak i Miljøpakken innenfor rammene i 2010 og 2011. Miljøpakkens styringsgruppe, Kontaktutvalget, har godkjent et forslag om å lånefinansiere 2,1 mill kr til

Trondheim kommune

bygging av fortauet i 2011. Dette forutsetter at formannskapet forplikter seg til å dekke disse kostnadene på et senere tidspunkt dersom tiltaket ikke blir prioritert som et trafikksikkerhetstiltak i Miljøpakken.

Tidsplan for behandling av Miljøpakkens trinn 2

Ved behandling av Miljøpakkens trinn 1 stilte Stortinget krav om at en del forhold må utredes nærmere før Stortinget kan behandle trinn 2. Disse tilleggsutredninger må gjennom en ekstern kvalitetssikring (KS1) som gjennomføres av et kvalifisert forsknings- eller konsulentmiljø. Følgende forhold skal utredes nærmere:

1. Bruken av bompenger til utvidet tilbud av miljøvennlige transportformer/ miljø- og trafikksikkerhetstiltak:
 - a. Til investeringer for gang, sykkel, kollektiv, miljø og trafikksikkerhet
 - b. Til drift av kollektivtrafikk og sykkelveger, herunder hvordan driftsoppgavene skal håndteres etter opphør av bompengefinansieringen.
2. Utviklingen av alternative kollektivsystem, herunder eventuelle "superbuss", trikk- og bybaneløsninger.
3. Ulike løsninger for tilleggsfinansiering, herunder alternative endringer av innkrevningssystemet.
4. Andre restriktive tiltak som kan bidra til å redusere bilbruken.
5. Om lokaliseringen av ny godsterminal har betydning for prosjektsammensetningen

Kvalitetssikringen skal også omfatte Miljøpakkens helhetlige finansierings- og utbyggingsplan.

Målet har tidligere vært å ha et grunnlag som Stortinget kunne behandle før sommeren 2011. Arbeidet med tilleggsutredningene er ikke kommet langt nok til at en kan rekke ekstern kvalitetssikring og stortingsbehandling så tidlig. Det er kommet en rekke innspill til endring av bomsystemet, bl.a. fra nabokommunene. Strategien for utviklingen av framtidig kollektivsystem må også avklares nærmere. Framdriftsplanen er derfor revidert, og det tas nå sikte på å ha tilleggsutredningene ferdige til høsten. Det gir følgende framdrift for videre arbeid:

- Høst 2011: Vegvesenet oversender tilleggsutredningene til Vegdirektoratet
- Vinter 2011/-12: Samferdselsdepartementet sender tilleggsutredningene til høring og til kvalitetssikring hos ekstern konsulent
- Vår 2012: Bystyre og Fylkesting vedtar å søke om gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2
- Sommer 2012: Regjeringen mottar kvalitetssikrede tilleggsutredninger. Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet utarbeider stortingsproposisjon for Miljøpakkens trinn 2.
- Høsten 2012: Stortinget behandler Miljøpakkens trinn 2.

Denne framdriften harmonerer bra med arbeidet med planforslaget for Nasjonal transportplan (NTP 2014 – 23) som ventes å bli lagt ut til høring i februar 2012.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at Formannskapet tar informasjonen om Miljøpakkens status og videre arbeid til orientering og gir sin tilslutning til at Torvet stenges permanent for busstrafikk til sommeren. Det etableres nye holdeplasser i Prinsenkrysset som beskrevet, og virkningene evalueres i løpet av høsten.

Sykkelfelt etableres i Kjøpmannsgata på strekningen mellom Gamle bybru og Bakke bru, og i Erling

Trondheim kommune

Skakkes gate mellom Munkegata og Kjøpmannsgata, i løpet av året. Det gjennomføres tiltak som sikrer at kjørehastigheten i disse gatene tilfredsstiller regelverkets krav mht sykling mot enveisregulering.

Fortau mellom Byåsen butikkssenter og Ferista barnehage opparbeides i løpet av året. Miljøpakken delfinansierer utbyggingen med inntil 2,1 mill kr. Dersom tiltaket ikke prioriteres blant Miljøpakkens trafikksikkerhetstiltak i 2012, forplikter Trondheim kommune seg til å dekke kostnadene.

Rådmannen i Trondheim, 17.01.2011

Einar Aassved Hansen
rådmann/kommunaldirektør

Henning Lervåg
Prosjektleder Miljøpakken

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)