

Møteinnkalling

Utvalg: Komite for samfunnsutvikling - Ørland kommune
Møtested: Borklinten, Rådhuset
Møtedato: 14.01.2013
Tid: 15:00

Forfall meldes til utvalgssekretær Toril Reitan som sørger for innkalling av varamedlemmer. Varamedlemmer møter kun ved spesiell innkalling.

Innkalling er sendt til:

Navn	Funksjon	Representerer
Oddvar Haagensen	Leder	OK-AP
Tom Myrvold	Nestleder	OK-H
Bente Bordal Jensen	Medlem	OK-AP
Greta Solbakk	Medlem	OK-SV
Noor Knutsen	Medlem	OK-SP
Knut Sigurd Ljøkelsøy	Medlem	OK-H
Therese Eidsaune	Medlem	OK-H

Vel møtt!

Oddvar Haagensen
leder

Saksnr	Sakstittel	Lukket
PS	Transportplan for Sør-Trøndelag 2014 - 2023 - høringsuttalelse til del 1: utfordringer	

Orientering/drøfting:

- * Godkjenning av prosjektplan kommuneplanens samfunnsdel.
- * Visning av simulatoren til Thomas Engen "Det nye Brekstad" i konosalen.
- * Eventuelt

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Arnfinn Brasø

Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/1	Komite for samfunnsutvikling - Ørland kommune	14.01.2013
	Komite for plan, drift og miljø - Ørland kommune	
	Trafikksikkerhetsutvalget - Ørland kommune	
	Kommunestyret - Ørland kommune	

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014 - 2023 - høringsuttalelse til del 1: utfordringer

Vedlegg:

- 1 Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23, Del 1 Utfordringer
- 2 Tiltaksplan rev. 22.11.12 - Trafikksikkerhetsplan Ørland kommune

Sakens bakgrunn og innhold

Fylkeskommunen har startet arbeidet med Transportplan for Sør-Trøndelag 2014 - 2023. Planen utformes som en regional plan etter Plan- og bygningsloven og følger det Planprogrammet som ble behandlet i formannskapet 25.10.2012. Den nye planen blir en erstatning for den tradisjonelle vegplanen for fylket som vi kjenner fra tidligere.

Transportplanen som nå er under utarbeidelse skal legge grunnlaget for fylkeskommunens prioriteringer gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Det er viktig å merke seg at planen, foruten å legge føringer for de prioriteringer som skal gjøres i Sør-Trøndelag, også skal gi føringer for prosesser som angår fylket, men som ligger utenfor fylkeskommunens direkte ansvarsområde.

Etter den planlagte framdriften for arbeidet skal fylkestinget ha planen til behandling i fylkestinget i juni i år.

Som et ledd i arbeidet med utarbeidelsen av den nye planen, og i samsvar med Planprogrammets føringer for en god og inkluderende medvirkning, har et forslag til del 1 i den nye transportplanen - "Utfordringer", blitt sendt til kommuner, næringsliv og andre til høring. Høringsfristen er satt til 8.februar 2013.

Høringen skal gi en oversikt over det som ansees å være utfordringene på "transportområdet" i de neste 10 årene.

Parallelt med høringen arbeider fylkeskommunens egen samferdselsavdeling, Statens vegvesen og Atb, med de utfordringer de ser fra sitt faglige ståsted.

Etter at høringsrunden er gjennomført vil de innkomne innspillene danne grunnlaget for det som skal bli del 2 av transportplanen: Prioritering av utfordringer.

Høringsdokumentet er bygd opp på en oversiktlig og lett-tilgjengelig måte og er bygd opp innenfor en tredeling; utfordringer vei, utfordringer kollektivtransport og STFKs utfordringer ift andre aktører.

For ordens skyld hitsettes Sør-Trøndelag fylkeskommunes overordnede mål for transportpolitikken:

STFKs målsetting er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig transportsystem som dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling.

Administrasjonens vurdering

I kommunens innspill til konkrete utfordringer er det viktig å gi innspill både på det som er opprusting og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, men også å gi innspill på det som ansees å være behov for ny infrastruktur i vår kommune og i vår region.

Det er lagt opp til en bred politisk behandling av høringsutkastet og administrasjonen vil følgelig bare gi noen stikkord knyttet til hver av hovedområdene som omtales i utkastet til plan.

Tiltaksdelen i Trafikksikkerhetsplanen for Ørland kommune ble siste gang revidert 22.11.2012 og gir føringer for det som er vedtatte trafikksikkerhetsmessige tiltak på vegene i kommunen.

Foruten innspill fra de politiske komiteene og utvalgene er planutkastet også sendt Fosen næringshage til uttalelse. En eventuell uttalelse derfra vil foreligge til kommunestyrets behandling av saken i møte 24.januar.

Utfordringer vei

Fylkesvegnettet i kommunen er i relativt bra stand selv om det på enkelte strekninger er et etterslep når det gjelder fornyelsen av vegdekker. På Storfosna er vegbredden på flere strekninger for liten tatt i betraktning den store andelen av tungtrafikk som går på disse vegene.

På FV 242 burde brua mellom Rønsholmen og Garten vært utvidet fra i dag å ha ett kjørefelt til framtidig å ha to. Det samme gjelder for brua på FV 235 ved Balsnes.

I tillegg bør det snarest gjennomføres utbedringer av Vestråtkrysset.

Sett i en regional sammenheng bør det være aktuelt å gi innspill på å få etablert en ytre kystveg som binder kommunene Åfjord, Bjugn, Agdenes og Hitra/Frøya tettere sammen. Ferjeavløsningsprosjektet, -tunnel mellom Garten og Storfosna, må tas inn som et prosjekt i planperioden.

Utfordringer fergeruter

Kommunen har mottatt et høringsutkast om "Anbudsstrategi ferjeandbud 2015" med uttalelsesfrist 31.01. Kommunens uttalelse legges fram som egen sak.

Utfordringer fergekaier

Et av de viktigste grepene i planskissen for Brekstad sentrum er at fergeleiet blir flyttet. Prosjektet må spilles inn for prioritering så tidlig som mulig i planperioden.

Utfordringer gang-/sykkelveger

Det vil være behov for bygging av ny gang-/sykkelveg på strekningen fra Hårberg til Uthaug. Dette er et prosjekt som må sees i sammenheng med den utbygging som skal skje på ØHF og en ny g/s-veg bør være etablert før anleggsarbeidene starter. Det samme gjelder for strekningen mellom Kirkekrysset - Slettebakken - fram til innkjørsel til ØHF fra sør (tidligere Prestegårdsleiren).

I forbindelse med etablering av nye byggefelt på Hovde sør, bør dagens g/s-veg forlenges.

Gang-/sykkelvegen mellom Skiftkrokan og Skankegrenda (FV 249) er i dag en del av kjøreveien, kun avgrenset av ei hvit stripe malt på asfalten. Dette er en svært dårlig og farlig løsning og bør utbedres så snart som mulig.

Utfordringer hurtigbåt

Hurtigbåttilbudet fra 2014 er fastsatt gjennom den anbudskonkurransen som nylig er gjennomført. Rutetider framgår av høringsnotatet side 44.

Utfordringer flyrute

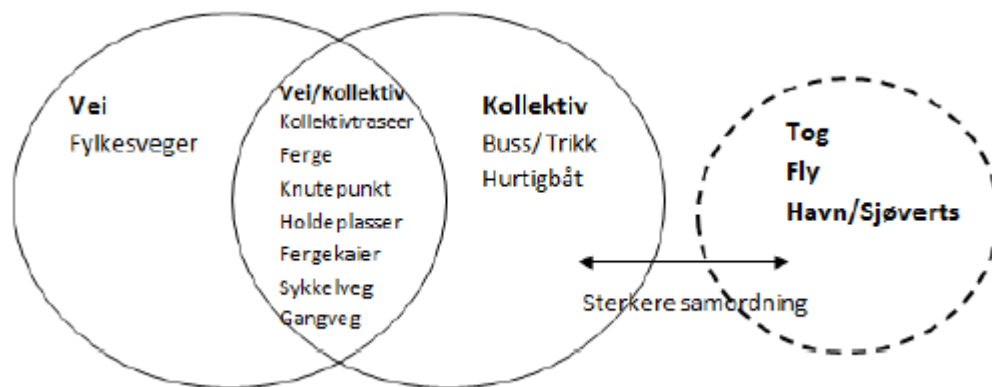
Kommunens tidligere søknad om å få flyruta mellom Ørland og Oslo inn på det regionale rutenettet må gjentas. Det bør være kommunens ønske at rutetilbudet utvides slik at det også vil være en mulighet for tur retur fra Oslo til Ørland.

Rådmannens innstilling

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23

Del 1: UTFORDRINGER

Høringsdokument datert 7. desember 2012



Innhold

Innledning og vinkling.....	4
Forord.....	4
Ansvar og føringer for transportsystemet i Sør-Trøndelag.....	5
Hvilket del av transportsystemet har STFK ansvar for?	5
Andre aktører i transportsystemet	5
Forventede og vedtatte endringer i perioden 2014-23	6
Nasjonale transportstrategier	6
Vi ønsker i del 1 en oversikt over utfordringene.....	7
Overordnede mål for STFKs transportpolitikk.....	7
Tre av målene brukes til å kartlegge utfordringer.....	7
Utfordringer VEI	8
Innledning.....	8
Fakta: ÅDT og veglengder.....	8
Drift og vedlikehold av vegnett	8
Vedlikehold versus oppgradering.....	9
Ønsket situasjon på fylkesveier	10
Tilgjengelighet	11
Akseltrykk	11
Fremkommelighet	12
Vegdekke	12
Vegbredde	13
Flaskehals	14
Omkjøringsmuligheter.....	15
Sikkerhet.....	16
Rekkverk/skråning.....	16
Sikt	17
Skilting	17
Ras- og skredsikring.....	18
Bruer	19
Tunneller	20
Utfordringer VEI/KOLLEKTIV	21
Kollektivtraséer og holdeplasser	22
Kollektivtraséer	22
Holdeplasser	22
Park&ride og sentrumsterminaler	23
Park & ride i Trondheimsregionen	23
Sentrumsterminaler	24

Fergeruter.....	25
Garten- Storfosna	26
Leksa-Værnes	27
Dypfest-Tarva	28
Brekstad – Valset.....	29
Flakk-Rørvik.....	30
Ferjekaier.....	31
Sykkelveg og gangveg.....	32
Sykkelveg.....	32
Gangveg.....	32
Utfordringer KOLLEKTIV	33
Busstilbud Trondheim	34
Stamruter 2013	34
Kollektivbuen 2013.....	34
Øvrige byruter 2013	35
Øvrige tilbud 2013.....	36
Fritidsruter 2013.....	36
Spesielle arbeidsruter 2013.....	37
Trikk Trondheim	38
Fra omegnskommuner til Trondheim (pendleravstand).....	39
Hovedruter 2013	39
Øvrige ruter 2013	40
Hurtigbåt	41
Frøya- Øyrekken fra 2014.....	41
Bygderuten i Osen 2014	42
Trondheim- Vanvikan 2014	43
Trondheim- Brekstad- Kristiansund 2014.....	44
Skoleskyss/ lokalt busstilbud i distriktene.....	45
Bestillertransport.	45
TT transport.....	46
STFKs utfordringer overfor ANDRE AKTØRER i regionen	47
Fly/ flyplasser	47
Tog og jernbane.....	47
Havn.....	48
Godsterminal/ logistikknutepunkt	48
Riksveger	48

Innledning og vinkling

Forord

1. Dette er ikke en plan. Dette er et høringsdokument som ledd i del 1 av en planprosess: Skaffe oversikt over konkrete behov sett fra kommuner, næringsliv, offentlige etater og andre høringsparter
2. Transportsystemet er sammensatt, og vi har i høringsdokumentet søkt å finne en struktur som gjør det *enkelt* for høringsparter å konkretisere sine innspill, uten å måtte lese hele dokumentet
3. Parallellt med denne høringsrunden vil STFK samferdsel, SVV og AtB arbeide videre med å systematisere utfordringer sett fra faglig side
4. Vi vil etter høringsrunden ha en konkret og god oversikt over behov. Oversikten vil gi det nødvendige grunnlaget for del 2: kategorisering og prioritering av utfordringer.
5. På STFK samferdsel hjemmesider - <http://stfk.no/no/Tjenester/samferdsel/Transportplan-Sor-Trondelag-2014-23/> er det lagt ut noe supplerende informasjon:
 - Kort oversikt over investeringsprosjekter i fylkesvegplan 2013-2016
 - Kort oversikt over prosjekter i Miljøpakke 1 og 2
 - Oversikt over innkomne høringsuttalelser til selve *planprogrammet* (Noen høringsparter ga samtidig et første innspill til utfordringer og prioriteringer. Disse innspillene er notert, og trenger ikke gis på nytt. Men de kan naturligvis også gis på nytt i et mer helhetlig innspill).

Dokumentet er utarbeidet med god bistand fra SVV og AtB.

Det er ikke politisk behandlet, og sees på som et prosjektdokument i arbeidet med Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23, som fremlegges for fylkestinget juni 2013.

Den videre prosess følger fremdriftsplanen som beskrevet i planprogrammet.

Ansvar og føringer for transportsystemet i Sør-Trøndelag

Hvilket del av transportsystemet har STFK ansvar for?

STFK har ansvar for 2950 km fylkesveier med 315 bruer, 11 tunneller (flere nye er under bygging) og 8 fergesamband, hvorav Flakk- Rørvik er et av landets største.

Fylkeskommunen har i dag ansvar for i alt ca 40 egne gang- og sykkelveianlegg, som regel i tettsteder. Det er en prosess i gang for overta flere sykkelveianlegg langs fylkesveier (fra kommunene)

STFK har ansvar for all busstrafikk i Trondheim, for regionruter mellom omegnskommuner og Trondheim og for lokalt busstilbud i omegnskommuner. Det lokale busstilbudet i omegnskommuner er i stor grad samkjørt med skoleskyss, som er en lovpålagt oppgave.

STFK har videre ansvar for 5 hurtigbåtsamband

STFK har også ansvar for TT transport i hele fylket. Fylkeskommunen har også løyvemyndighet for taxikjøring og for all transportvirksomhet i næring som drives fra fylket

Andre aktører i transportsystemet

- Staten har ansvar for 333 km riksveger i Sør-trøndelag med 100 bruer og 17 tunneller. E6 er den lengste av disse, med en lengde på 220 km fra fylkesgrense i nord til sør. Det er ingen fergesamband på riksvegene i Sør-Trøndelag. Det er gang- og sykkelveianlegg langs 41,6 km av riksvegene
- Det er et betydelig kommunalt og privat vegnett (ingen samlet oversikt over dette)
- Staten v/ Jernbaneverket og NSB har ansvar for skinnegang og togtilbud i Trøndelag.
- Den enkelte kommune ved sitt havnevesen har ansvar for godshavner.
- Avinor har ansvar for Værnes flyplass, mens det øvrige flyplassnettet i Sør-Trøndelag er kommunalt eller privat eid.

En rekke aktører (private, næringsliv, organisasjoner og offentlige) er **interessenter** til transportssystemet (som brukere, leverandører, premissgivere, arbeidstakere etc),

Forventede og vedtatte endringer i perioden 2014-23

Befolkningsvekst.

I befolkningsprognose for Trondheimsregionen utarbeidet i 2011, forventes en årlig vekst fram mot 2018 på i gjennomsnitt 1,5 % per år. Prognosen viser at antallet av innbyggere i selve Trondheim vil vokse til ca. 200.000 i 2020, for å fortsette veksten så det i 2030 forventet vil være 225.000.

Sentralisering.

Sentraliseringen av bosettingsmønsteret fortsetter. Denne trenden har blitt sterkere de siste årene og ser ut til å fortsette fremover. Dette betyr også at tross netto vekst i innbyggertallet i Sør-Trøndelag, er det og vil det være utkantkommuner med negativ befolkningsutvikling

Økt godstransport.

Det fraktes i dag ca 11, 6 millioner tonn gods pr år inn og ut av Sør-Trøndelag. (Dette tilsvarer 220 kg pr innbygger pr dag). Av dette har bane 1,6 mill tonn, lastebil 5,2 mill tonn og skip 4,8 mill tonn. Godstransporten forventes å øke med 3 % årlig, hvilket betyr en dobling på 23 år. I vår planperiode på 10 år må vi med denne veksten påregne en økning på 35% fra dagens nivå.

Kampflyplass på Ørland.

Stortingets vedtak om ny kampflybase på Ørland innebærer investeringer i bygg og anlegg på omkring 5 milliarder. Omfang vil være i størrelsesorden 40 000 kvm nyanlegg, 25 000 kvm ombygging, 250 hybler/ kvarter, 60 boliger/leiligheter. Vesentlig byggeperiode blir 2015-2017. Flyleveranser (pilot) i 2017, og hovedleveranser i perioden 2018-21

Mer nedbør, større risiko for ras, flom og skred.

Årsnedbøren for hele landet vil øke. Vinternedbøren vil øke mest. Dager med mye nedbør vil øke, både i antall og i nedbørmengde. Havnivået vil trolig stige, noe som kan medføre store utfordringer langs kysten. Mer intense regnskyll vil kunne gi nye typer flommer enn de klassiske snøsmelteflommene vi har mest erfaring med i Norge. Det kan skje en forskyving av flommene utover året mot større flommer sent på høsten og sent på vinteren. Intense nedbørhendelser kan få betydning for utløsning av skred, og med nye nedbørmønstre kan det opptre skred i områder der det sjelden har forekommet før .

Vedtatte investeringer og prosjekter

En rekke prosjekter innen både vei, vei/kollektiv og kollektiv er under planlegging/ bygging . En kort oversikt over investeringsprosjekter i fylkesveiplan 2013-16, og prosjekter i Miljøpakke del 1 og 2 er lagt ut på hjemmesidene til STFK samferdsel:

<http://stfk.no/no/Tjenester/samferdsel/Transportplan-Sor-Trondelag-2014-23/>

Nasjonale transportstrategier

Det finnes mange strategier. Vi gjengir her to sentrale:

Veksten i persontransport i byene må tas av gang, kollektiv og sykkel.

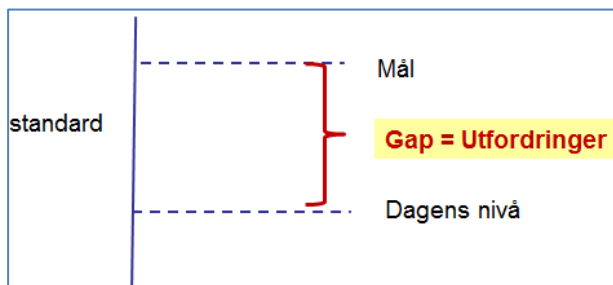
Dette er en nasjonal strategi som følges opp med bevilgninger og rammebetingelser (ref miljøpakke)

Mer av godstransport over på sjø og bane.

Dette er en nasjonal strategi, men krevende å implementere. Den samlede godstransport er summen av en rekke uavhengige og markedsmessige beslutninger fra en rekke aktører. Saken om ny godsterminal i Trondheim er et eksempel på at det er komplekst.

Vi ønsker i del 1 en oversikt over utfordringene

En utfordring har vi definert til gapet mellom mål og dagens situasjon



Det er mange måter å beskrive et gap på. En måte er å beskrive *mangler ved dagens nivå*, for eksempel slik: «På strekningen A-B er vegen ufremkommelig i vårløsninga.»

Overordnede mål for STFKs transportpolitikk

Følgende etableres som overordnet arbeidsmål (tilsvarende målsetting er brukt som overordnet målsetting i utkastet til NTP 14-23)

STFKs målsetting er å tilby et

effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig

transportsystem som

dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling

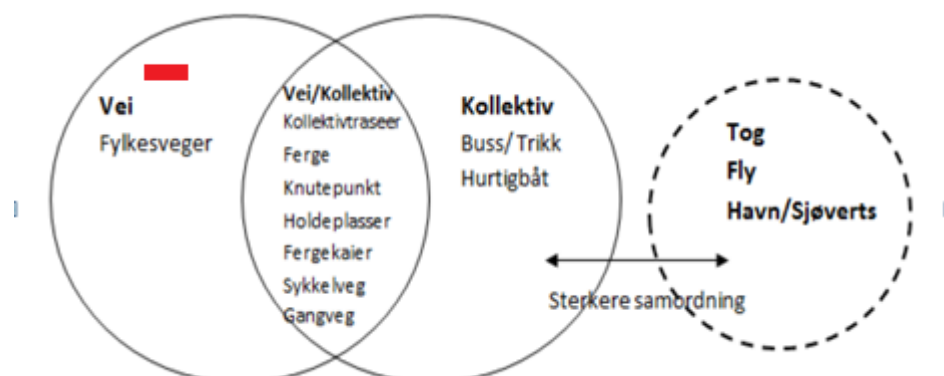
Tre av målene brukes til å kartlegge utfordringer

Det vil være unøddig komplekst å kartlegge utfordringer i forhold til *alle* målene. Vi velger derfor tre av målene til dette i del 1. Alle målene vil imidlertid være prioriteringskriterier i del 2

Mål	Del 1: Kartlegge utfordringer	Del 2: Kriterier for prioritering
Effektivt	Fremkommelighet	Fremkommelighet, Nytte/kost
Tilgjengelig	Tilgjengelighet	Tilgjengelighet
Sikkert	Sikkerhet	Sikkerhet
Miljøvennlig		Miljøvennlig
Klimavennlig		Klimavennlig
Dekker regionens behov for transport		Dekker regionens behov for transport
Fremmer regional utvikling		Fremmer regional utvikling

Hva fremkommelighet, tilgjengelig og sikkert betyr på det enkelte område vil defineres nærmere under hovedkapitlene veg, veg/kollektiv og kollektiv

Utfordringer VEI



Innledning

Fakta: ÅDT og veglengder

Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for trafikkmengde pr døgn.

ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktegninger på ulike dager gjennom året. Tellepunkt med automatiske telleapparater beregner nøyaktig ÅDT. Tellingene kan også foretas på basis av antall passeringer av bomstasjoner.

ÅDT danner grunnlaget for klassifisering av ny veg i vegnormalsystemet til Statens vegvesen. Dette omfatter både *funksjonell standard* (bredde, utforming, sikkerhetskrav m.v.), og drifts- og vedlikeholdsstandard (vinterdrift, inspeksjoner, tiltakstider etc).

Fordeling av veglengder i km på ÅDT-klasser i Sør-Trøndelag

ÅDT-klasse	Veglengde i km	% av total
< 1500	2 325,2	78,8 %
1500 - 4000	547,3	18,5 %
> 4000	79,0	2,7 %
Sum	2 951,4	100,0 %

Kilde: NVDB-uttrekk pr 10.09.2012. (lengdevektet ÅDT-gjennomsnitt pr veg)

Drift og vedlikehold av vegnett

Drift og vedlikehold på fylkesvegnettet i Sør-Trøndelag har et budsjett på vel 300 mill kr årlig. Ca 2/3 av dette er bundet opp i faste drift- og vedlikeholdskontrakter - en for hvert av områdene: Hitra/Frøya, Fosen, Orkdal, Gauldal/Oppdal, Røros, Trondheim/Malvik og Trondheim Sentrum. Drift- og vedlikeholdskontraktene er anbudsutsatte og har normalt en varighet på 5 år. Den største posten er definitivt vinterdrift, som omfatter brøyting, strøing, salting osv.

Ca 1/3 av samlet drift- og vedlikeholdsbudsjett går til spesielle fagprogrammer. Disse er knyttet til bruer, fergekaier, tunneller, asfaltprogram, fjellsikring, skilt, rekkverk etc.

Det aller meste av standarder for drift og vedlikehold er definert i Håndbok 111, Statens vegvesen. En tilpasning av dette er tatt inn som spesifikke krav i drift- og vedlikeholdskontraktene.

Generell utfordring innen drift og vedlikehold

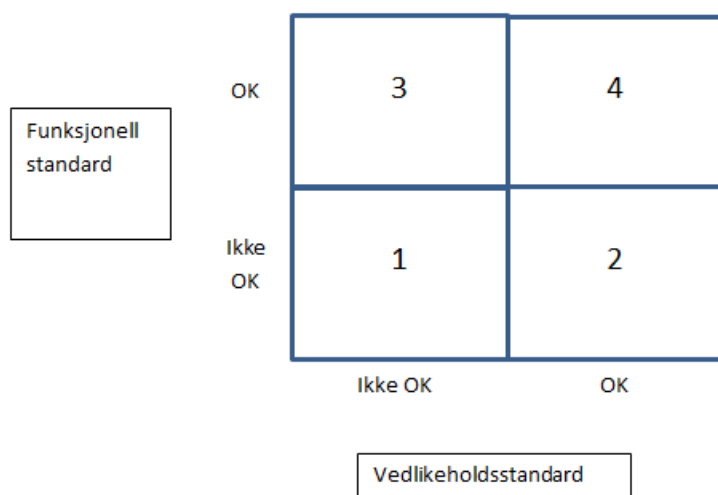
Store deler av fylkesvegnettet er bygd med helt andre krav og for en helt annen trafikkbelastning enn dagens. Det har over mange år medført et større løpende forfall på veg, konstruksjoner, drens- og avløpsanlegg, vegutstyr etc enn man har hatt ressurser til å utbedre.

For "nedkjørte" veier er spørsmålet: Skal man bruke ressurser på å vedlikeholde noe gammelt, eller i stedet oppgradere?

Vedlikehold versus oppgradering

Dette spørsmålet gjelder i alle forhold og definitivt for vei. Noen veger ble i sin tid lagt rett på myr. På de veiene som en gang *hadde* solide forsterkningslag (pukk) kan dette være knust ned til støv etter år med tung trafikk. Man kan legge nytt dekke på disse veiene, og det vil en tid se flott ut. Men allerede neste vår kan det være sprukket eller nedsunken pga tele eller dårlig fundament. Utfordringen kan beskrives slik:

Funksjonell standard versus vedlikeholdsstandard



Eksempel: En gammel vei lagt direkte på en myr, og med dårlig dekke (grus eller asfalt) vil befinne seg i **rute 1**. Den kan kortsiktig få en god vedlikeholdsstandard ved å legge nytt dekke, og vil da være i **rute 2**. Problemet er at den fort (f.eks ved neste teleløsning) vil gå mot rute 1 igjen. Det gir et *ressurskrevende* vedlikehold.

Alternativt kunne man gjort en *oppgradering* til bedre funksjonell standard. (nytt fundament, bedre drens-og avløpsanlegg etc). Etter dekkelegging ville den da vært i **rute 4**, og holdt lengre før den gikk mot rute 3. Det ville gitt et *mindre ressurskrevende* vedlikehold

Vi går ikke dypere inn i dette her, men avveiningen mellom vedlikehold/ oppgradering vil være tema i del 2: Kriterier og prioriteringer.

Ønsket situasjon på fylkesveier

Mål	Parameter	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet	Akseltrykk	Adgang for de kjøretøyer det er behov for (akseltrykk)
Fremkommelighet	Vegdekke	Et fast, jevnt dekke med best mulig veigrep sommer og vinter
	Vegbredde	Tilstrekkelig bredde ut fra veiens funksjon og trafikkbilde
	Flaskehals	Færrest mulig flaskehals (smale bruer, krappe svinger, nedsatt hastighet etc)
	Omkjøringsmuligheter	Omkjøringsmuligheter ved naturskade, trafikkulykker eller annet
Sikkerhet	Skråning/rekkverk	Muligheter til å unngå kollisjon (til å vike tilside) Tilstrekkelig sikring mot farlig utforkjøring
	Sikt	Tilstrekkelig sikt fremover (møtende trafikk, hindringer) Tilstrekkelig sikt tilside (oppdage vilt)
	Skilting	Tilstrekkelig skilting
	Rassikring	Trygghet mot ras og skred
	Bruer	Høyt sikkerhetsnivå
	Tunneller	Høyt sikkerhetsnivå

Konkretiseringen av ønsket situasjon vil på en del parametre variere etter hvilken transportgruppe som vurderer det (f.eks godstransport, kollektivtransport, privatbil, syklist osv)

Tilgjengelighet

Parameter	Ønsket situasjon
Akseltrykk	Adgang for de kjøretøyer det er behov for

Om akseltrykk



Akseltrykk 10 tonn betyr at trykk på aksel 1,3 og 4 skal være maks 10 tonn. På *drivakselen* (aksel 2) tillates 11,5 tonn akseltrykk i hastigheter over 30 km/t, og 14,9 tonn i hastigheter under 30km/t. Dette fordi veigrep er viktig, og grensen ved lave hastigheter er rettet inn mot glatt vinterføre og forsiktig kjøring med best mulig veigrep

Akseltrykk skal settes ut fra veiens bæreevne (bæreevne målinger). For en del år tilbake gjorde man en kraftig oppjustering av tillatte akseltrykk (uten en tilsvarende oppgradering av veiens bæreevne). Det økte selvsagt *tilgjengeligheten* for tyngre kjøretøy, men hadde som naturlig konsekvens en større *belastning* på vegnettet.

Dagens akseltrykk klasser på fylkesvegnettet (lengder i km)

Tillatt	Veglengde (km)	% av total
Bk10 - 50 tonn	2 104,8	71,5 %
BkT8 - 50 tonn	751,5	25,5 %
BkT8 - 40 tonn	68,5	2,3 %
Bk8 - 32 tonn	13,9	0,5 %
Bk6 - 28 tonn	6,7	0,2 %
Spesiell begrensning	0,2	0,0 %
Sum lengde	2 945,4	100,0 %

Kilde: Utrekk NVDB nov 2012

- ▶ Høringsinnspill : Veier eller parseller der næringsliv eller andre ser behov for høyere tillatt akseltrykk.

Fremkommelighet

Parameter	Ønsket situasjon
Vegdekke	Et fast, jevnt dekke med best mulig veigrep sommer og vinter

Fordeling av ulike dekketyper på fylkesvegnettet:

Dekketype	Veglengde i km	% av total
Asfalt	2 398,8	81,3 %
Grus	551,4	18,7 %
Betong	1,2	0,0 %
Sum	2 951,4	100,0 %

Kilde: NVDB uttrekk 10.09.2012

Det er fastsatt detaljerte krav til standard på både asfalt- og grusdekker. På asfaltveier kontrolleres avvik fra standard gjennom målinger av spordybde og jevnhet (PMS-målinger). På grusdekker sjekkes standard ved visuell inspeksjon, og grusing gjennomføres minst årlig

Registrert behov for nytt asfaltdekke pr 10.09.2012

Behov vegdekke	Veglengde i km	% av total
Nytt dekke (slitelag)	178,1	7,4 %
Nytt dekke og nytt bærelag	272,4	11,4 %
Sum behov	450,4	18,8 %
Total veglengde asfalt	2 398,8	100,0 %

Kilde: PMS uttrekk 10.09.2012

PMS-målinger fanger ikke opp sprekker etc (som gir vannintrengning og ødeleggelser av vegdekke). En systematisk visuell inspeksjon ville derfor gitt et høyere behov.

Vegdekke og bærelag er slitasjedeler med et løpende forfall. Hvis vegdekke har en gjennomsnittlig levetid på 10 år, vil utfordringene øke med 10% av samlet asfaltdekke pr år. I praksis er det store forskjeller på levetid, avhengig av trafikkmengde, andelen tunge kjøretøy og vegens fundament (forsterkningslag).

I 2012 ble det gjennom dekkeleggingsprogrammet lagt nytt dekke på ca 88 km (omfatter dels lapping, dels nytt dekke og dels nytt dekke/bærelag).

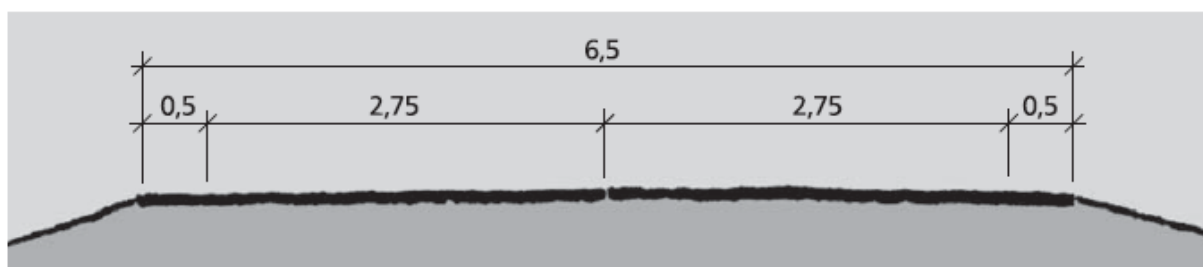
Forhold som øker utfordringene

- Økt godstrafikk
- Større nedbørsmengder

▶ Høringsinnspill: Vi har bra oversikt over selve vegdekkets tilstand. Men vil gjerne ha innspill på strekninger der vegdekket *periodisk* blir dårlig (vises spesielt ved telehiv om våren). Dette skyldes som regel dårlig forsterkningslag, som ikke oppdages via PMS. Parallellt er det satt i gang en kartlegging fra områdeansvarlige i SVV på det samme.

Parameter	Ønsket situasjon
Vegbredde	Tilstrekkelig bredde ut fra veiens funksjon og trafikkbilde

Vegbredde: Avstanden mellom vegkantene. Vegkant: Skjæringslinja mellom ytre kant av skulder, fortau, sykkelfelt eller sykkelbane og skråning (grøft- eller fyllings skråning), mur, bygning eller lignende.



Denne vegen har kjørefelt på 2,75 meter, og skulder på 0,5m på hver side. Total vegbredde er 6,5 m. Det finnes svært mange standarder for vegbredde. (Interesserte lesere henvises til HB 017, Statens vegvesen, fra side 64). Standardene er knyttet til ÅDT-grupper, fartsgrense og klassifisering av veg (stamveg, hovedveg, samleveg og adkomstveg).

Det er unødig komplekst å gå inn på dette. For å gi et overordnet bilde av dagens vegbredder i forhold til mulige normer har vi valgt noen *eksempelnormer*.

Figur: Oversikt lengde av fylkesveger som ikke oppfyller/ oppfyller mulige normkrav

ÅDT-gruppe	Norm	Norm bredde	Vegbredde < norm		Vegbredde > norm		Totaler	
			veglengde (km)	i % av total	veglengde (km)	i % av total	Veglengde (km)	i % av total
< 1500	Sa1	6	1 326,1	57,0 %	999,1	43,0 %	2 325,2	100,0 %
1500-4000	H2	7,5	498,1	91,0 %	49,2	9,0 %	547,3	100,0 %
> 4000	S1	8,5	25,6	32,5 %	53,3	67,5 %	79,0	100,0 %
Totalsum			1 849,8	62,7 %	1 101,6	37,3 %	2 951,4	100,0 %

Kilder: NVDB uttrekk pr 10.09.2012. Statens vegvesen: HB 017 Veg- og gateutforming. Normaler

Tabellen over viser et stort behov for breddeutvidelse målt opp mot de normer som er valgt som illustrasjon. Men flere av normene i HB017 kan også gis en *alternativ utforming*. F.eks kan en Sa-klasse (samleveg) ha en alternativ utforming med 4 meters vegbredde (og løpende møteplasser). Fylkestinget har vedtatt at forsterkning/breddeutvidelser ikke skal resultere i smalere vegbredde enn 4 m.

Breddeutvidelser er en klar *oppgradering*, og gjøres som regel i forbindelse med andre tiltak (forsterkning). Det er i hver fylkesvegplan et antall prosjekter som omfatter breddeutvidelse.

► Høringsinnspill: Veier eller parseller der vegbredde oppleves som for smal (hinder for fremkommelighet) ut fra veiens funksjon og trafikkbilde.

Parameter	Ønsket situasjon
Flaskehalsler	Færrest mulig flaskehalsler (smale bruer, krappe svinger, nedsatt hastighet etc)

Flaskehalsler for næringslivets transporter vil primært være viktige fylkesvegstrækninger med begrensninger spesielt mht. vekt og lengde på kjøretøy. Spesielt kritisk er strekninger hvor det ikke finnes alternative ruter, og strekninger som fungerer som alternativ rute hvis riksvegen er stengt. De flaskehalsene som ut fra dette er vurdert som mest kritiske er vist nedenfor.

Oversikt kritiske flaskehalsler:

FV	Type	Navn	Pri	Tekst
Fv 30	Bakke	Moabakken	A	Singsås Bratt bakke, problemer for store biler om vinteren
	Bru	Geittjønna bru	A	Røros Smal, føring 5,5 m. Lengde 5 m. Breddeutvidelse
		Kjellbrua	A	Sårbar og skadet bru, dårlig kurvatur.
		Lund bru	A	i Ålen Smal, føring 4,96. Lengde 18,35. Ny bru
Plan-overgang	Harborg planovergang	A	Glåmos Skarp kurve inn mot overgangen, mange utforkjøringer Kurvaturforbedring	
	Nesvoll planovergang	A	Ålen Skarp kurve inn mot overgangen, mange utforkjøringer Kurvaturforbedring	
Fv 700	Bru	Bergsbrua	A	Smalt, mangler grøft, settninger h.s., Elvaforbygging, breddeutvidelse
		Grana bru	A	Smal steinhvelvbru, skiltet 5,0m, uoversiktlig kurve nord for brua Ny bru
		Mærk bru	A	Smal steinhvelvbru, 90° skarpe kurver på begge sider. Ny bru med tilstøtende veg
Fv 705	Bru	Bensbekk bru	B	Tydal Lita, smal bru, føring 5,5 m. Lengde 3,6 m Ny bru med tilhørende vegomlegging Velsingbekk og Bensbekk må ses i sammenheng
		Djupåbrua	B	i Brekken, Røros Enspors, føring 4,5 m. Har vært dødsulykke på stedet Ny bru
		Velsingbekk bru	B	Tydal Lita, smal bru, føring 5,5 m. Lengde 3,6 m Ny bru med tilhørende vegomlegging
Fv 715	Bru	Garabrekka bru	B	hp 13. Ny bru Garabrekka.
		Krinsvatn bru	B	hp 12. Ny Krinsvatn bru.
		Mælan bru	B	hp 13. Ny Mælan bru.
	Smal	(tom)	B	hp 18. Utbedre smalt parti ved Nordmelandsfossen.
Tunnel	Mørretunnellen	B	hp 13. Belysning og bygging av portaler i Mørretunnellen.	

Kilde: SVV region midt, innspill til NTP 2014-23 (november 2011).



Høringsinnspill : Steder som oppfattes som alvorlige flaskehalsler (hinder for fremkommelighet).

Parameter	Ønsket situasjon
Omkjøringsmuligheter	Omkjøringsmuligheter ved naturskade, trafikkulykker eller annet

I Sør-Trøndelag er Fv 700 Svorkmo X Fv 65 Berkåk X E6 kritisk som omkjøringsveg til Berkåk. Utfordringene her er smale bruer med uoversiktlig og skarpe svinger inn på bruene.

Også Fv 30 X E6 Støren – Røros er en viktig fylkesveg internt i fylket og omkjøringsveg. Fv 30 har flere flaskehalsar med dårlig vegbredde, skarpe kurver, stor stigning og bruer som er smale og sårbare.

Flaskehalsene på disse veiene og noen andre veier er vist i tabellen foran.

Det har tidligere vært igangsatt et systematisk arbeid i SVV Sør-Trøndelag for å kartlegge omkjøringsmuligheter for sentrale traséer. Dette arbeidet er ikke fullført.

 Høringsinnspill: Manglende omkjøringsmuligheter

Sikkerhet

Parameter	Ønsket situasjon
Rekkverk/skråning	Muligheter til å unngå kollisjon (til å vike tilside) Tilstrekkelig sikring mot farlig utforkjøring

Disse to ønskede situasjonene behandles sammen, fordi de på mange områder kan virke mot hverandre. Det ideelle i vegbygging er følgende profil:



Denne profilen har *ikke* rekkverk, men slak skråning fra vegskulder. Det gir muligheter til å unngå kollisjon, samtidig som en utforkjøring i en slik skråning ikke vil være farlig.

En slik vegprofil krever mye plass (grunn). I praksis er det derfor ofte bratte skråninger eller grøfter utenfor vegskulder. Dette gjør en utforkjøring farlig, og det må derfor sikres med rekkverk. Det reduserer igjen mulighetene til å unngå kollisjon ved å vike tilside...

På grunn av at mange skråninger gir dårlig feste, må rekkverk festes i vegskulde. Dette gjør den reelle vegbredden smalere (og ofte truende for syklister). Det skaper også problemer i forbindelse med brøyting (brøytebiler kommer borti og skader rekkverk).

Km rekkverk langs fylkesveger, fordelt på skadet/mangler og OK (ikke registrerte skader/mangler)

	Skadet/mangler		OK		Total
	Lengde (km)	% av total	Lengde (km)	% av total	Lengde (km)
Rekkverk	100,0	12,4 %	706,9	87,6 %	806,9

Kilde: Utrekk NVDB 10.09.2012

- ▶ Høringsinnspill : Steder der rekkverk burde vært satt opp, eller steder der rekkverk ikke lenger sikrer tilstrekkelig mot utforkjøring (nedbøyd). Dette kartlegges også løpende fra SVVs områdeansvarlige

Parameter	Ønsket situasjon
Sikt	Tilstrekkelig sikt fremover (møtende trafikk, hindringer) Tilstrekkelig sikt til side (oppdage vilt og trafikk fra avkjørsler)

Sikt er vesentlig i trafiksikkerhet, og påvirkes av mange forhold. En tørr grusvei kan støve fra forankjørende bil, og i praksis redusere sikt til 0. Dette er ting som reguleres av drifts- og vedlikeholdsstandard for grusveger, og gåes ikke nærmere inn på her.

Med hensyn til *sikt fremover* tenkes primært på siktproblemer knyttet til skarpe svinger, bergfremspring etc.

Dårlig sikt *til side* øker risiko for påkjørsler av vilt og trafikk fra avkjørsler. Det viktigste tiltaket mot dette er ofte skogrydding (som også har den effekt at det tørker opp veien).

Forhold som belysning vinterstid ved skoler og tettsteder påvirker begge siktforhold. Det er ingen sentral oversikt over steder og vegparseller med dårlig sikt.



Høringsinnspill : Steder og parseller med alvorlig (sikkerhetsmessig) dårlig sikt

Parameter	Ønsket situasjon
Skilting	Tilstrekkelig skilting

Skilting gir viktig trafikantinformasjon. Skilt settes opp og tas ned ved midlertidige hendelser, og permanente skilt skades, bøyes og falmer.

Oppsett og vedlikehold av skilt er en vedlikeholdssak. Vi har vært litt i tvil om det skulle tas med som en egen parameter under sikkerhet, eller bare omtales som en av mange utfordringer under drift/vedlikehold. Vi tar det med:

Antall skilt langs fylkesveger, fordelt på skadet/mangler og OK (ikke registrerte skader/mangler)

	Skadet/mangler		OK		Total
	Antall	% av total	Antall	% av total	Antall
Skilt	5 388	17,2 %	25 848	82,8 %	31 236

Kilde: NVDB-uttrekk pr 10.09.2012



Høringsinnspill : Alvorlige (sikkerhetsmessige) skiltmangler.

Parameter	Ønsket situasjon
Ras- og skredsikring	Trygghet mot ras og skred

Som skred regnes stein-, snø- og sørpeskred, løsmasse- og flomskred og isskred som blir utløst ovenfor menneskeskapt vegskjæring

En skredutsatt vegstrekning er en strekning hvor det i løpet av de siste 20 åra har vært minst 3 stenginger som følge av skred eller minst 3 hendelser/nedfall pr. km på strekningen de siste 20 årene. Som nedfall regnes ikke nedfall fra vegskjæringer. Langs en skredutsatt strekning kan det være flere skredløp og/eller området hvor nedfall er registrert.

Et skredpunkt er å forstå som ett sted på strekningen hvor ett tiltak er nødvendig for å gi sikringseffekt.

Oversikt over rasutsatte strekninger og anbefalte tiltak. Sortering: fallende prioritering

Veg	Navn	Kommune	Type skred	TILTAK	pri 2011
FV 723	Paulen V	Åfjord	Stein	Tunnel	4,1
FV 723	Ryssdalsvatnet	Åfjord	Stein	Flytte veg, alternativ fanggjerd og nett og bolter	4,0
FV 715	St. Olavspranget (Storsteinan)	Trondheim	Stein	Tunnel	3,9
FV 704	Skjøla	Trondheim	Stein	Terrengtiltak, bolter og nett	3,7
FV 14	Berfjorden	Roan	Stein	Flytte veg	3,5
FV 714	Fossan	Snillfjord	Stein	Tunnel, alternativ nett og bolt	3,3
FV 710	Kalurdalstunnelen Nord	Agdenes	Stein	Fanggjerd, skredoverbygg	3,3
FV 714	Mjønesshatten	Snillfjord	Stein	Tunnel, alternativ nett og fanggjerd	3,2
FV 32	Svanabekken (Høvika)	Åfjord	Stein	Tunnel, alternativ fanggjerd og nett og bolter	3,0
FV 715	Krinsvatn	Rissa	Stein	Terrengtiltak, bolter og nett, og fanggjerd	2,8
FV 723	Paulen IV	Åfjord	Stein	Terrengtiltak og bolting	2,8
FV 723	Paulen III	Åfjord	Stein	Terrengtiltak og bolting	2,8
FV 723	Paulen I	Åfjord	Stein	Terrengtiltak og bolting	2,8
FV 511	Landlaupskjæringa	Oppdal	Stein	Terrengtiltak	2,7
FV 32	Høvika	Åfjord	Stein	Ikke beskrevet	2,6

Kilde: Skredsikringsplan, Statens vegvesen Region midt . RM-rapport 2011079967



Høringsinnspill: Klimaendringer vil gi mer nedbør, større risiko for ras, flom og skred. Vi mottar gjerne høringsinnspill på *potensielt* utsatte strekninger.

Parameter	Ønsket situasjon
Bruer	Høyt sikkerhetsnivå

De mest typiske *vedlikeholdsutfordringer* på bru er betong - mekanisk reparasjon, overflatebehandling av stål, forlenging av nedløp , membran og nytt slitelag, vedlikehold av fuge , betong - erosjonssikring , vedlikehold av rekkverk, vedlikehold av stein og vedlikehold av lagre

Oppgraderingsutfordringene spenner fra utskifting av rekkverk og kantdrager til ny bru. Oppgraderingsbehovet er anslått til i størrelsesorden 160 mill

De 15 bruer i Sør-Trøndelag med størst beregnet forfall og oppgraderingsbehov pr nov. 2012.

Navn	Vegnr.	Forfall & oppgradering
Knarrlagsund	FV 364	***
Straumholbrua	FV 715	**
Sluppenbrua	FV 715	*
Vettastraumen	FV 714	*
Kvål	FV 695	*
Håggåbrua	FV 630	*
Brå	FV 707	*
Valdum	FV 674	*
Gjøsvik	Fv 030	*
Melabrua	FV 715	*
Meldal	FV 700	*
Osøy	Fv 030	*
Rognes	FV 633	*
Svean	FV 885	*
Heggset	FV 705	*
Teigen	FV 968	*

Kilde: Statens vegvesen, Region Midt Kartlegging av forfall på fylkesvegnettet nov 2012

Antall * indikerer relativ beregnet kostnadsklasse. Knarrlagssundbrua er pt klart høyest.



Høringsinnspill: Eventuelle kommentarer til sikkerhetsutfordringer på bru. Andre høringsinnspill rundt bru vil være naturlig å knytte til punktet *flaskehals* (fremkommelighet).

Parameter	Ønsket situasjon
Tunneller	Høyt sikkerhetsnivå

Vedlikehold og oppgradering rundt tunneller kan grovt deles i fem kategorier:

- Oppgradering i hht tunnelforskrift (utgjør ca 86 % av estimerte kostnader) ,
- Strukturelle behov (9%),
- Diverse utskifting (3 %),
- Utskifting i henhold til elektroforskrifter (1%) og
- PE-skum brannsikring (1%).

Samlede registrerte utfordringer ligger i størrelsesorden 400 millioner, men det er ikke klart definert hva som **må** og hva som **bør** gjøres, og heller ikke hvilken tid man har på å gjennomføre måttiltakene.

Vedlikehold- og oppgraderingsbehov. Tunneller FV Sør-Trøndelag.

Strekning	Vegnr.	Forfall & oppgradering
Hitratunnelen	FV60	****
Frøyatunnelen	Fv137	****
Storvasshammertunnelen	FV60	**
Svølgjatunnelen	Fv671	**
Perviktunnelen	FV650	**
Mørretunnelen	FV653	*
Pyntentunnelen	FV650	*
Norvikatunnelen	FV64	*
Kalurdaltunnelen	FV651	*
Berdaltunnelen	FV654	*

Kilde: Statens vegvesen, Region Midt Kartlegging av forfall på fylkesvegnettet nov 2012

Antall * indikerer relativ beregnet kostnadsklasse. Hitra- og Frøyatunnelen er pt klart høyest.



Høringsinnspill: Eventuelle kommentarer til sikkerhetsutfordringer på tunnel

Utfordringer VEI/KOLLEKTIV



Dette er et sammensatt område, som spenner fra fergetrafikk til holdeplasser. Det er derfor vanskelig å sette felles *parametre* på samme måte som ble gjort for vei.

Helt overordnet kan dette være en felles ønsket situasjon for vei/kollektiv:

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet	Adgang for de folk og kjøretøyer tilbudet er ment for
Fremkommelighet	Tilbudet gir tilstrekkelig fremføringstid og pålitelighet for de trafikantgrupper det er rettet mot.
Sikkerhet	Tilbudet gir en tilstrekkelig sikkerhet for de trafikantgrupper det er rettet mot, eller berører direkte eller indirekte

På det enkelte område under vei/kollektiv vil ønsket situasjon presiseres nærmere

Kollektivtraséer og holdeplasser

Kollektivtraséer

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet	Adgang for kollektive kjøretøy
Fremkommelighet	Kortest mulig fremføringstid, høy pålitelighet, trasé med god komfort og minst mulig skader på kollektivkjøretøy
Sikkerhet	Trasé som gir minst mulig risiko for uhell og skader på myke og andre trafikanter

Kollektivtraséer er en del av vegnettet, men behandles spesielt her. Bussene går både på riksvei, fylkesvei og kommunale veier.

AtB har på en del områder gjort en kartlegging av kollektivtraséene. Gode kjøreveier for kollektivtrafikken fremmer regularitet og effektivitet, samt at det minimerer skade på materiell.



Høringsinnspill.: utfordringer knyttet til kollektivtraséer, spesielt knyttet til sikkerhet. Utfordringer knyttet til tilgjengelighet og fremkommelighet vil systematiseres videre av AtB.

Holdeplasser

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet Fremkommelighet	Lange nok holdeplasser for aktuelle kjøretøy. Lett adkomst til holdeplass, og på- avstigning. Mest mulig universelt utformet.
Sikkerhet	Forhold rundt holdeplassen og inn-utkjøring fra denne som gir minst mulig risiko for uhell og skader på myke trafikanter / andre trafikanter

Det er gjort en kartlegging av små og store utfordringer på holdeplass-siden av AtB.

Dette spenner over ting som for korte holdeplasser, vanskelig påstigning, vanskelig utkjøring/dårlig sikt og erfaringsmessige driftsproblemer som snølagring etc i nærhet av holdeplass.

Et generelt krav for holdeplasser er at de skal være universelt utformet.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven slår i § 9 fast: " Offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten har plikt til å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten".

En oppgradering til universell standard er bare gjort for et lite antall holdeplasser i Trondheim og omegn, mens antall holdeplasser i Sør-Trøndelag er langt over tusen.



Høringsinnspill: utfordringer knyttet til holdeplasser, spesielt sett fra reisende. utfordringer sett fra transportør vil systematiseres videre av AtB.

Park&ride og sentrumsterminaler

Park & ride i Trondheimsregionen

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet Fremkommelighet	Tilstrekkelig adkomst og parkerings-/ venteeareal for alle aktuelle trafikantergrupper. Gratis parkering. Effektiv flyt i parkering og skifte mellom transportmidler for myke og trafikanter.
Sikkerhet	Forhold rundt park&ride og inn-utkjøring fra denne som gir minst mulig risiko for uhell og skader på myke trafikanter / andre trafikanter

I Trondheimsregionen er det opparbeidet flere gratis parkeringsplasser både for bil og sykkel nær bussholdeplass og togstasjon. Dette gjør det enkelt og attraktivt å kombinere bil/sykkel og buss/tog inn og ut av Trondheim.

Oversikt eksisterende park&ride anlegg

Navn	P-plasser bil	P-plasser sykkel
Brekstad	200	
Buvika	56	10
Børsa	192	10
Heimdal stasjon	50	9
Hommelvik bomst.	20	6
Hommelvik stasjon	45	21
Hovin (Fosskrysset)	12	12
Hysnes	25	
Klæbu	25	8
Leistadkrysset	80	12
Lensvik	25	
Ler	25	12
Melhus skysstasjon	150	20
Orkanger	120	12
Ranheim (ved E6)	11	8
Sandstad	200	
Stjørdal	140	200
Støren skysstasjon	85	15
Tonstadkrysset	20	
Vanvikan	100	
Vikhammer stasjon	30	12
Totalt antall	1611	367

Kilde AtB/SVV/ STFK samferdsel

I tillegg er det sykkelparkering under tak i tilknytning til følgende holdeplasser: Trondheim sentralstasjon, Stokkhaugen, Dalgård, Husebytnet, Kroppanmarka, Ringve skole og Olderdalen



Høringsinnspill: Behov knyttet til **eksisterende** park&ride anlegg.



Høringsinnspill: Behov for **nye** park& ride anlegg

Sentrumsterminaler

Her er en oversikt over eksisterende og planlagte terminaler i Trondheim sentrum.

- Trondheim sentralstasjon. Sentralt knutepunkt for buss og tog
- Ny hurtigbåtterminal på Brattøra. Ferdigstilles i 2013. Vil erstatte den gamle hurtigbåtterminalen. (som var eid av FosenNamsos Sjø, og er solgt til private) Den nye hurtigbåtterminalen flyttes nærmere Trondheim S, og forbindes med den nye brua Sjøgangen (som ble ferdigstilt høsten 2012). Fra 2014 vil Trondheim S og hurtigbåtterminal bli betraktet som en terminal, med mulig navn Trondheim S (ikke bestemt). Ny hurtigbåtterminal lånefinansieres av STFK.
- Stor ombygging Prinsenkrysset, rettet mot å gjøre det til et sentralt knutepunkt for buss og trikk. Vil erstatte Munkegata . Ferdigstilles høsten 2013.

Utfordring: Realisere Tillerterminalen. Denne er ikke vedtatt, men det er laget en mulighetsstudie. (Gjennomkjøringsterminal i Sentervegen på Tiller).

Terminalen vil være et omstigningspunkt for busstrafikk fra Sør (se f.eks busstilbud fra omegnskommuner til Trondheim under KOLLEKTIV). Dette vil gi et mer effektivt transporttilbud fra Tillerterminalen til ulike destinasjoner i Trondheimsområdet, samtidig som det vil kunne gi et bedre tilbud (høyere frekvens) fra omegnskommuner til Tillerterminalen.

En realisering av Tillerterminalen og nytt busstilbud vil tidligst kunne være aktuelt fra neste bussanbud (ca 2018).



Høringsinnspill: Kommentarer og innspill knyttet til sentrumsterminalene

Fergeruter

Ferger og fergekaier regnes tradisjonelt som del av veg. I forhold til bru eller tunnel er fergeløsning en flaskehals. Men frekvens og regularitet gir grunnlag for planlegging, og derved minimering av ulemper.

Fylkeskommunen har ansvaret for følgende fergesamband;

Ruter	Beskrivelse
Flakk-Rørвик	Kontrakt er inngått med operatør for perioden 1.1.2011-31.12.2018. Bliр derfor ikke utlyst nå.
Brekstad-Valset	Kontrakt utløper 31.12.2014.
Dypfest-Tarva	Kontrakt utløper 31.12.2014
Garten-Storfosna/Leksa-Værnes	Kontrakt utløper 31.12.2013. Dette er i utgangspunktet to samband som driftes av samme operatør. Det er aktuelt å forhandle frem forlengelse av kontrakt fram til 31.12.2014 for med dette å kunne utlyse fergesambandet samtidig som de to foregående samband.
Øyrekken; Frøya-Mausund-Bogøyvær-Sula	Kontrakt utløper 31.12.2013. Denne fergeruten driftes i kombinasjon med hurtigbåt i samme område. Anbudsutlysing av denne fergeruten vil derfor skje gjennom hurtigbåtanbud 2014.

Det er i iverksatt prosess med utarbeidelse av anbudsstrategi for nye anbud gjeldende fra 1.1.2015 for fergesambandene; Brekstad-Valset, Dypfest-Tarva, Garten-Storfosna og Leksa-Værnes.

Endelig anbudsinnbydelse skal ut før påske 2013. Tildeling og kontraktsinngåelse forventes tidligst høst 2013.

Ved endelig vedtak om tilbudsgrunnlag/anbudsstrategi vil rutekonseptene i FTP-planperioden 2014-23 i stor grad være lagt. Kontraktene vil imidlertid bli utformet slik at mindre endringer og tilpasninger kan ivaretas uten forutgående forhandlinger med operatør

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet	Adgang til ferjeforbindelsen for de trafikantergrupper som har behov
Fremkommelighet	Tilstrekkelig frekvens, fremføringstid og komfort.
Sikkerhet	Materiell og forhold som gir minst mulig risiko for skader og uhell. Dette er håndtert i transportforskrifter og anbudsdokumenter, og vurderes ikke spesielt videre

Garten- Storfosna

Dagens rutetilbud (gjeldende til 31.12.2013)

Rutetabeller Fosenlinjen

Gjelder fra 11.10.2010

Rutetabell Garten Storfosna. Storfosna Garten

Fra Garten til Storfosna			Fra Storfosna til Garten		
Man- Fre	Lørdag	Søndag	Man- Fre	Lørdag.	Søndag
07:00	07:00	07:00	06:25	06:40e	06:40e
08:00	08:00a	08:00a	07:25	07:30a	07:30a
09:00	08:40	08:40	08:30	08:20a	08:20a
10:00	09:20	09:20	09:30	09:00	09:00
11:00			10:30		
12:00	12:00	12:00	11:30	11:40	11:40
13:00			12:20	12:20	12:20
14:00			13:30		
14:45	15:20		14:20		
16:15	16:00	16:00	15:30	15:40	
17:00		17:00	16:35		16:30
18:00		18:00	17:30		17:30
19:00	19:00		18:30	18:30	
20:00	20:00		19:40	19:30	
21:00		21:00	20:30	20:30a	20:40
22:00a	22:00a	22:00a	21:30a		21:30
22:40a			22:20a		
e = Turen må bestilles innen kl 21 kvelden før					
a = Turen må bestilles senest 1 time før avgang.				Tlf. 48126000 / 99584119	
Gjelder kun for tirsdager og torsdager.					

I anbudsstrategi for anbud fra 2014 eller 2015 er det initiert noen reduksjoner i tilbud. Rutetabellen som legges til grunn for anbudet, vil være klar i løpet av våren 2013.

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til tilgjengelighet, fremkommelighet og evt sikkerhet i eksisterende tilbud. Innspill til nytt ruteanbud.

Leksa-Værnes

Dagens rutetilbud (gjeldende til 31.12.2013)

Rutetabell Garten, Storfosna, Leksa, Værnes fra 23.8.2010

	Ikke fredag fra 1.4 til 30.9		Ikke søndag fra 1.4 til 30.9	
	Fra Garten >	Storfosna >	Leksa >	Værnes
Man - Fre	06:45 >	07:05 a >	07:35 a >	08:00a
Man - Fre	12:40 >	13:00 a >	13:30 a >	14:05a
Man - Fre	-----	-----	15:05 a >	15:30a
Ma, on, fr.	17:00 a >	17:20 a >	17:55 a >	18:30a
Fre.1.4-30.9	17:00 a >	17:20 a >	>>>>>	18:00
Fre.1.4-30.9	-----	-----	18:30 >	19:00
Lør, Søn.	09:20 >	09:40 >	10:15 a >	10:40a
Lørdag	16:00 >	16:20 >	16:55 a >	17:30a
Søndag	18:00 >	18:20 >	18:55	19:20
Søn.1.4-30.9	18:00 >	18:20 >	>>>>>	19:00
Søn.1.4-30.9	-----	-----	19:30 >	20:00

a = Bestilles senest en time før avgang. Tlf. 48126000 / 99584119

Rutetabell Værnes, Leksa, Storfosna, Garten, fra 23.8.2010

	Ikke fredag fra 1.4 til 30.9		Ikke søndag fra 1.4 til 30.9	
	Fra Værnes >	Leksa >	Storfosna >	Garten
Man.- Fre.	08:00 a >	08:20 a >	>>>>>	09:00
Man - Fre	14:05 a >	14:30	-----	-----
Man - Fre	15:30 a >	16:00 a >	16:35 >	17:00
Ma, on, fre.	18:30 a >	18:55 a >	19:40 >	20:00
Fre.1.4-30.9	18:00 >	18:30	-----	-----
Fre.1.4-30.9	19:00 >	>>>>>	19:40 >	20:00
Lør - Søn.	10:40 a >	11:00 a >	11:40 >	12:00
Lør.	17:30 a >	17:50 a >	18:30 >	19:00
Søn.	19:20 >	19:40 a >	20:40 >	21:00
Søn.1.4-30.9	19:00 >	19:30	-----	-----
Søn.1.4-30.9	20:00 >	>>>>>	20:40 >	21:00

a = Bestilles senest en time før avgang. Tlf. 48126000 / 99584119

I anbudsstrategi for anbud fra 2014 eller 2015 er det initiert mindre tilpasninger i tilbud. Rutetabellen som legges til grunn for anbudet, vil være klar i løpet av våren 2013.

- Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til tilgjengelighet, fremkommelighet og evt sikkerhet i eksisterende tilbud. Innspill til nytt ruteanbud

Dypfest-Tarva

Dagens rutetilbud (gjeldende til 31.12.2014)

1=man, 2=tirs, 3=ons, 4=tors, 5=frø, 6=lør, 7=søn, D=daglig, S=skoledager, x=unntatt

Ruten under gjelder 1.5 til 21.6 og 20.8 2012 til 30.4 - 2013.

* Ruten gjelder i tidsrommet 4.5 til 15.6 2012.

DYPFEST - TARVA							
Dag	1	2	3	4	5	6	7
FRA DYPFEST	0700 1530	0700 1530	0700 1530	0700 1330 1530	0700 1330 1530 1730*	1140	1610
FRA TARVA	0745 1615	0745 1615	0745 1615	0745 1445 1615	0745 1445 1615 1815*	1225	1655

Ruten under gjelder 22.6 til 19.8 - 2012.

DYPFEST - TARVA							
Dag	1	2	3	4	5	6	7
FRA DYPFEST	0700 1530	0700 1530	1140	0700 1530	0700 1245 1530 1930	1140	1525 1635
FRA TARVA	0745 1615	0745 1615	1425	0745 1615	0745 1430 1615 2010	1225	1600 1715


OVERFARTSTID 35 MIN.

I anbudsstrategi for anbud fra 2014 eller 2015 er det initiert mindre tilpasninger i ordinært tilbud. Men det er presisert at det må legges til rette for en mulig utvidelse for å ivareta forsvarets behov. Rutetabellen som legges til grunn for anbudet, vil være klar i løpet av våren 2013.


- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til tilgjengelighet, fremkommelighet og evt sikkerhet i eksisterende tilbud. Innspill til nytt ruteanbud

Brekstad - Valset

Dagens rutetilbud (gjeldende til 31.12.2014)



Gode reiseopplevelser

Brekstad-Valset				RUTE 1031	
M/F Ørland) 916 81 152				01.01-31.12.2012	

Fra Brekstad		Fra Valset		Fra Brekstad		Fra Valset		Fra Brekstad		Fra Valset	
MANDAG-FREDAG		LØRDAG		LØRDAG		SØNDAG		SØNDAG		SØNDAG	
0620	0645	0730	0800	0730	0800	0830	0900	0830	0900		
0720	0745	0830	0900	0830	0900	0930	1000	0930	1000		
0830	0900	0930	1000	0930	1000	1030	1100	1030	1100		
0930	1000	1030	1100	1030	1100	1130	1200	1130	1200		
1030	1100	1130	1200	1130	1200	1230	1300	1230	1300		
1130	1200	1230	1300	1230	1300	1330	1400	1330	1400		
1230	1300	1330	1400	1330	1400	1430	1500	1430	1500		
1330	1400	1430	1500	1430	1500	1530	1600	1530	1600		
1430	1500	1530	1600	1530	1600	1630	1700	1630	1700		
1530	1600	1630	1700	1630	1700	1730	1800	1730	1800		
1630	1700	1730	1800	1730	1800	1830	1900	1830	1900		
1730	1800	1830	1900	1830	1900	1930	2000	1930	2000		
1830	1900	1930	2000	1930	2000	2030	2100	2030	2100		
1930	2000	2030	2100	2030	2100	2130	2200	2130	2200		
2030	2100					2230	2300	2230	2300		
2130	2200										
2230	2300										

Overfartstid / Crossing time: ca. 25 min. Ferje/Ferry: M/F Ørland - 50 biler / cars - 195 Pass.


I anbudsstrategi for anbud fra 2014 eller 2015 er kapasitet og frekvens på sambandet Brekstad-Valset er besluttet utvidet: To ferger i trafikkbelastede perioder morgen, ettermiddag og sesongbelastede perioder.

Rutetabellen som legges til grunn for anbudet, vil være klar i løpet av våren 2013.

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til tilgjengelighet, fremkommelighet og evt sikkerhet i eksisterende tilbud. Innspill til nytt ruteanbud

Flakk-Rørvik


Dagens rutetilbud (gjeldende til 31.12.2018)

 **16-616 (56) Flakk-Rørvik**
 Tilbake

Måndag-fredag		Laurdag		Søndag	
Frå Flakk	Frå Rørvik	Frå Flakk	Frå Rørvik	Frå Flakk	Frå Rørvik
A 0100	A 0130	A 0100	A 0130	A 0100	A 0130
A 0500	A 0530				
B 0530	B 0600				
A 0600	A 0630	A 0600	A 0630		
B 0630	B 0700			A 0630	A 0700
A 0700	A 0730	A 0700	A 0730		
B 0730	B 0800			A 0730	A 0800
A 0800	A 0830	A 0800	A 0830		
B 0830	B 0900	B 0830	B 0900	A 0830	A 0900
A 0900	A 0930	A 0900	A 0930		
B 0930	B 1000	B 0930	B 1000	A 0930	A 1000
				A 0930	A 1100
A 1000	A 1030	A 1000	A 1030		
B 1030	B 1100	B 1030	B 1100	A 1030	
A 1100	A 1130	A 1100	A 1130		
B 1130	B 1200	B 1130	B 1200	A 1130	A 1200
A 1200	A 1230	A 1200	A 1230		
B 1230	B 1300	B 1230	B 1300	B 1230	B 1300
A 1300	A 1330	A 1300	A 1330	A 1300	A 1330
				C 1320	C 1350
B 1330 *	B 1400 *	B 1330	B 1400		
				B 1340	B 1410
A 1400	A 1430	A 1400	A 1430	A 1400	A 1430
	B 1410 ** Fredag				
C 1420	C 1450			C 1420	C 1450
		B 1430	B 1500		
B 1440	B 1510			B 1440	B 1510
A 1500	A 1530	A 1500	A 1530	A 1500	A 1530
C 1520	C 1550			C 1520	C 1550
		B 1530	B 1600		
B 1540	B 1610			B 1540	B 1610
A 1600	A 1630	A 1600	A 1630	A 1600	A 1630
C 1620	C 1650			C 1620	C 1650
		B 1630	B 1700		
B 1640	B 1710			B 1640	B 1710
A 1700	A 1730	A 1700	A 1730	A 1700	A 1730
C 1720	C 1750			C 1720	C 1750
		B 1730	B 1800		
B 1740	B 1810			B 1740	B 1810
A 1800	A 1830			A 1800	A 1830
C 1820	C 1850			C 1820	C 1850
		A 1830	A 1900		
B 1840	B 1910			B 1840	B 1910
A 1900	A 1930			A 1900	A 1930
C 1930	C 2000	A 1930	A 2000	C 1930	C 2000
B 2000	B 2030			B 2000	B 2030
A 2030	A 2100	A 2030	A 2100	A 2030	A 2100
B 2100	B 2130			B 2100	B 2130
A 2130	A 2200	A 2130	A 2200	A 2130	A 2200
A 2230	A 2300	A 2230	A 2300	A 2230	A 2300
A 2345	A 0015	A 2345	A 0015	S 2345	A 0015

* Berre 16/10 12-30/4 13.

** Berre 1/5-15/10 12.

 Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til tilgjengelighet, fremkommelighet og evt sikkerhet i eksisterende tilbud

Ferjekaier

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet Fremkommelighet	Tilstrekkelig adkomst og parkerings-/ venteareal for alle aktuelle trafikantergrupper. Effektiv flyt i av- og påstigning for reisende.
Sikkerhet	Forhold rundt ferjekaien og inn-utkjøring fra denne som gir minst mulig risiko for uhell og skader på myke trafikanter / andre trafikanter

Det er registrert store utfordringer(størrelsesorden 80 mill) knyttet til vedlikeholdsetterslep (forfall) og behov for oppgradering på fergekai

Vedlikeholdsutfordringer på ferjekaier i Sør-Trøndelag

Navn	Vegnr	Forfall og oppgradering
Brekstad ferjekai	FV 710	****
Flakk Ferjeleie	FV 715	***
Rørvik Ferjeleie	FV 715	***
Valset Ferjeleie	FV 710	***
Vernes fergekai	FV 277	*
Garten ferjekai	FV 242	*
Storfosna ferjekai	FV 242	*
Leksa fergekai	FV 277	*

Kilde: Statens vegvesen, Region Midt Kartlegging av forfall på fylkesvegnettet nov 2012

Antall * indikerer relativ beregnet kostnadsklasse. De fire øverste er klart høyest.

- Høringsinnspill: Utfordringer knyttet til ferjekaier, spesielt sett fra reisende. Utfordringer sett fra transportør og infrastrukturens side vil systematiseres videre av AtB/SVV.

Sykkelveg og gangveg

Sykkelveg

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet Fremkommelighet	Jevnt veidekke med tilstrekkelig veigrep sommer og vinter, tilstrekkelig bredde Sammenhengende traséer med minst mulig avbrudd og hindringer
Sikkerhet	Trasé som gir mest mulig beskyttelse(adskillelse) mot kjørende, og minst mulig risiko for uhell og skader på myke trafikanter

En utfordring vil være å få til en bedre vinterdrifting, spesielt i Trondheim. Dårlige forhold for syklister og gående trekker på vinterstid trekker disse gruppene mot kollektiv, og det er ikke den primære målgruppen for kollektiv. Kollektiv i rush på vinterstid er dessuten nær sitt maks tak.

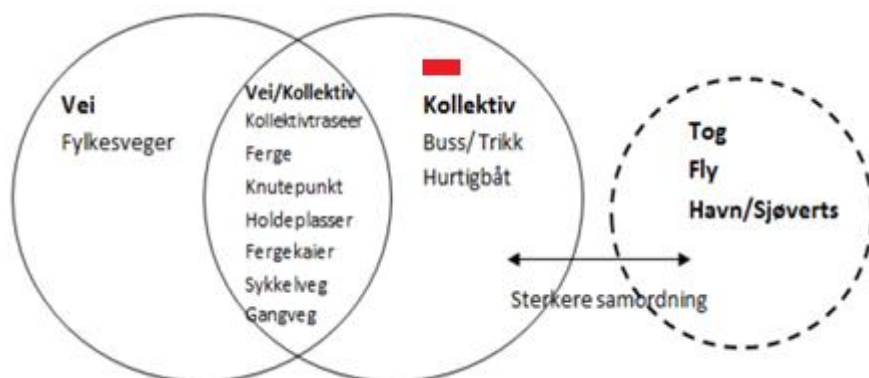
- ▶ Høringsinnspill: Utfordringer knyttet til **eksisterende** sykkelveger.
- ▶ Høringsinnspill: Behov for **nye** sykkelveger

Gangveg

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet Fremkommelighet	Jevnt dekke med tilstrekkelig veigrep sommer og vinter
Sikkerhet	Trasé som gir mest mulig beskyttelse(adskillelse) mot kjørende og syklister

- ▶ Høringsinnspill: Utfordringer knyttet til **eksisterende** gangveger
- ▶ Høringsinnspill: Behov for **nye** gangveger

Utfordringer KOLLEKTIV



STFK har ansvar for all busstrafikk i Trondheim, for regionruter mellom omegnskommuner og Trondheim og for lokalt busstilbud i omegnskommuner.

Det lokale busstilbudet i omegnskommuner er i stor grad samkjørt med skoleskyss, som er en lovpålagt oppgave.

STFK har også ansvar for TT transport i hele fylket.

STFK har videre ansvar for 5 hurtigbåtsamband.

Det har også løyvemyndighet for taxikjøring (kvantitativt regulert), og for all transportvirksomhet i næring som drives fra fylket (kvalitative kriterier)

Mål	Ønsket situasjon
Tilgjengelighet	Adgang til kollektivtilbudet for de trafikantgrupper som har behov
Fremkommelighet	Tilstrekkelig frekvens, fremføringstid og komfort.
Sikkerhet	Materiell og forhold som gir minst mulig risiko for skader og uhell. Dette er håndtert i transportforskrifter og anbudsdokumenter, og vurderes ikke spesielt videre

Busstilbud Trondheim

Stamruter 2013

Mål versus tilbud høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap. i rush
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		
	Mål	10	20	30	20	30	30		
6	R13	10	10	30	30	30	30	Væretrøa-Munkegata-Romolslia vv	liten
7	R13	10	20	30	30	30	30	Vikåsen/Reppe-Munkegata-Flatåsen vv	liten
4	R13	10	15	30	15	30	30	Lade-Munkegata-Kolstad/Heimdal vv	liten
5	R13	10	10	15	15	15	30	Lohove-Dronningens-Buenget vv	liten
8	R13	10	15	30	15	30	30	Steinåsen-Dronningens gata - Stavset vv	liten
9	R13	10	15	30	20	30	30	Dragvoll-Munkegata-Kattem-Lundåsen	liten
46	R13	10	10	30	15	30	30	Pirbadet-sentrum-Sandmoen vv	liten

Kilde: AtB

Mål fastsatt av AtB (blåmerket linje). Grønne felt markerer tilbud som er bedre enn mål

Generelle utfordringer:

- Ledig kapasitet i rush er liten, spesielt oktober- mars. I del 2 vil det fremmes tiltak for å møte en forventet og målsatt etterspørselsøkning på kort og lengre sikt.
- Fremkommelighet i rush. (kjøretid, punktlighet). I del 2 vil det fremmes tiltak for å holde rutetider i rush



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Kollektivbuen 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap. i rush
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		
X	Mål	3	5	5	5	5	5		
Alle ruter /busser	R13	1	3	2	4,5	6,75	7,5	Hlp.Buran retn.sentrum	liten
Alle ruter /busser	R13	0,5	1,33	5	1,62	2,32	2,62	Hlp.Prinsen Kino retn.sentrum	liten

Kilde: AtB

Mål fastsatt av AtB (blåmerket linje). Grønne felt markerer tilbud som er bedre enn mål . Gule felt markerer tilbud som er dårligere enn mål

Antall minutter pr avgang er her beregnet som antall busser pr time/ 60 min

Øvrige byruter 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap.
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		
	Mål	20	30	30	30	60	60		
3	R13	15	30	30	30	30	30	lade - Munkegata-Sjetnmarka, vv	liten
18	R13	15	30	30	30	60	60	Vikåsen/Jonsvatnet-Dronningens gate-Havstad vv	liten
19	R13	15	30	30	30	60	60	Pirbadet-sentrum-Sandmoen vv	liten
11	R13	30	60	60	60	60	60	Trondheim-Trollhaugen vv	+25%
16	R13	30	70	70	70	70		Sandmoen-Omkjøringsvegen-Ranheim vv, ingen avg.søndager	+50%
22	R13	15	30	30	30	60	60	Tyholt-Munkegata-Othilienborg/Vestlia vv	+25%
24	R13	30	30					Jonsvatnet 2 avg/timen i rushperioden 0623-0653/1527-1712 fra Solbakken skole. På dagtid 2 avg/timen fra 1127-1157 fra Solbakken skole og 1142-1212 fra Kuset. Alt fra man-fre.	+25%
36*	R13	10	30	60	30	60	60	Dronningens gate - Brundalen - Stokkhaugen vv,	liten
37	R13	30	60	60	60	60	60	Vikhammeråsen-Munkegate vv	liten
44	R13	30	90	90	90	90	90	Munkegata-Vestre Rosten vv	+25%
47	R13	15	60	60	60	60	60	Munkegata-Klæbu vv	liten
54	R13	30	60	80	80	80	80	Trondheim-Bratsberg vv	+25%
55	R13	15	30	30	30	30	30	Munkegata-Rate vv	liten
60	R13	15	30	30	30	30	60	Trondheim-Valentinlyst	+25%
63	R13	15	30	60	30	60	60	Singsaker-Dronningens gate-Illsvika	+25%
66*	R13	10	15	30	30	60	60	Munkegata-Stokkanhaugen	liten

Kilde: AtB

* kjøres med tre leddvogner i rush

Mål fastsatt av AtB (blåmerket linje). Grønne felt markerer tilbud som er bedre enn mål. Gule felt markerer felter som er dårlige enn mål



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Øvrige tilbud 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap.
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		i rush
X	Mål	60	120	120	120	120	120		
43	R13	60	60	120	120	120	120	Okstad-Ringvål via Heimdal vv	+25%
71	R13	60	120	120	120	120	180	Heimdal-Spongdal vv	+25%
73	R13	150						Heimdal-Spongdal vv	+25%
75	R13	60	120	120	120	120	120	Trondheim-Spongdal vv, mellom kl.0710-0740 i rush er frekvensen 2 avg. I timen	+25%
76	R13	60	240	*		*	*	Munkegata-Spongdal vv, * kun en avg. Fra Trondheim til Rye man-fre kl.2345, samme lørd og søndag	+25%
82	R13	22						Dronningens gate - Byåsen-Flatåen-Kolstad-Heimdal-Tiller	liten

Kilde: AtB

Mål fastsatt av AtB (blåmerket linje). Grønne felt markerer tilbud som er bedre enn mål. Gule felt markerer felter som er dårlige enn mål



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Fritidsruter 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap.
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		i rush
10	R13	*	*	*	60		30	Dronningens gate - Skistua vv* 2 avg.mellom kl.09-kl.16 man-fre, lør 1 avg i timen mellom kl.0950-1655 lør, på søndager to avganger i timen mellom kl.0950-1615	liten
67	R13		100					Bergheim-Moholt-Persaunet-Leangen-Hasselbakken-City Syd-Dronningens gata-vv i tidsrommet k.1020-1245	+50%

Kilde: AtB

Disse rutene er spesialtilpasset, og det relateres ikke til noen generelle mål her



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Spesielle arbeidsruter 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Type	Man-fre			Lør		Søn	Strekning	Kap.
		rush	dag	kveld	dag	kveld	dag		i rush
15	R13	60						Migosenteret - Lade Alle 80, kun man-fre i rush	+25%
80	R13	60						Væretrøa-Jakobsli-Sandmoen-Industriv. Man-fre	+25%
88	R13						125	Sandmoen-Tiller-Fossegrenda-Risvollan-Nardo-St.Olav-Sentrum- Ila vv	+25%
89	R13						125	Skytterbanen-Lundåsen-Kattem-Byåsen-Dronningens gate-St.Olav vv	+25%
90	R13	60						Lundåsen-Kattem-Kolstad-Tunga-Lade vv	+25%
91	R13	*			*			* Tempe-Lundåsen-Kattem-Heimdal-Flatåsen-Byåsen-Dronningens gate - Tiller, arbeidsrute som starter kl.0435	+25%
92	R13	*			*			* Flatåsen-Kolstad-Heimdal-Tiller-Dronningens gate, arbeidsrute som starter kl.0445	+25%
93	R13	*			*			* Vikåsen-Ranheimsveien-Lade-Dronningens gate-Sluppen, arbeidsrute som starter kl.0450	+25%
94	R13	*			*			*Valentinlyst-Jakobsli-Steinan-Risvollan-Sluppen-Dronningens gate-Lade, arbeidsrute som starter kl.0450	+25%
95	R13	*						*Flatåsen-Kolstad-Dragvoll-Brundalen vv, arbeidsrute som har en avg. Kl.0705 med retur kl.1554	+25%
96	R13	*						*Sandmoen-Tiller-Fossegrenda-Tverregga-Blakli-Dragvoll-Brundalen vv, arbeidsrute som har en avg. Kl.0707 med retur kl.1559	liten
97	R13	*			*			*Skytterbanen-Lundåsen-Kattem-Heimdal-Rosten-Sluppen-Dragvoll-Brundalen, arbeidsrute som har en avg. Kl.0705	liten
98	R13	*						*Flakk-Trolla-Ila-Munkegata-Sveberg vv, arbeidsrute som har en avg. Kl.0555 med retur kl.1555	liten
391	R13	*						*Brekås-Melhus-Tiller-Lade vv, arbeidsrute som har en avg. Kl.0705 med retur kl.1605	+50%

Disse rutene er spesialtilpasset, og det relateres ikke til noen generelle mål her



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Trikk Trondheim

Trondheim har en trikkerute.

Rutetabell pr 01.12.2012 (tilsvarende frekvenser i motsatt retning)

1		Lian - St. Olavs gt.																			
		Tlf.: 958 60 886										www.graakallbanen.no									
Dag/time		05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00
Mandag		57	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
- Fredag		27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	42	42	42	42	42	42	42
		42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42							
		57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57							
Lørdag				12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
					42	27	27	27	27	27	27	27	27	27	42	42	42	42	42	42	42
						42	42	42	42	42	42	42	42	42							
						57	57	57	57	57	57	57	57	57							
Søndag						12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
						42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42

Nattrikk - natt til lørdag og natt til søndag:
00:42, 01:42 og 02:42

00 Lian
 01 Herføldeøyra
 02 Vestmarka
 04 Kyvannet
 05 Ugle
 06 Færstad
 08 Munkevoll
 09 Rognheim
 10 Sandre Hoem
 11 Nordre Hoem
 13 Breidabakk
 14 Belvedere
 15 Bygrensen
 16 Nyveihakken
 17 Bergøgt.
 17 Illa
 18 Slansøen
 19 Kalvakkinn
 20 Høspåttårka
 21 St. Olavsgt.

► Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til trikketilbud.

Fra omegnskommuner til Trondheim (pendleravstand)

Hovedruter 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Kommune	Type	Man-fre			Lør		Søn		Kommentar	Kap. i rush
			rush	dag	kveld	dag	kveld	dag	kveld		
X	x	Mål	20	60	60	60	60	60	60		
37	Malvik	R13	30	60	60					Vikhammeråsen-Munkegata vv, se Trd-frekvens	liten
301	Malvik	R13	20	120	60	60	60	60	60	Hommelvik-Trondheim-Melhus	liten
47	Klæbu	R13	15	60	60	60	60	60	60	Klæbu-Trondheim vv	liten
	Skaun	R13	30							Skaun-Børsa-Trondheim vv	liten
301	Melhus	R13	10	60	30	60	60	60	60	Melhus-Trondheim vv	liten
310	Stjørdal	R13	20	60	60	60	60	120	120	Stjørdal-Trondheim via Motorvei-Fanrem	liten
310	Orkdal	R13	10	60	60	60	60	120	120	Fanrem-Trondheim - Stjørdal via motorvei E6	
340	Gauldal	R13	30	90	60	120	150	120	150	(Røros)-Støren-Trondheim vv	liten
410	Orkanger	R13	30	60	60	60	120	enkelt	180	Trondheim-Orkanger via Fv810	liten
410	Orkanger	R13	30	60	60	60	120	enkelt	180	Orkanger-Trondheim via Fv810	liten
450	Rissa	R13	20	Enkelt	120	Enkelt	enkelt	enkelt	enkelt	Tr.heim-Stats via Rissa - (Råkvåg)	+25%
450	Rissa	R13	60	Enkelt	Enkelt	Enkelt	enkelt	enkelt	enkelt	(Råkvåg) - Rissa - Trondheim	+25%

Kilde: AtB

Generelle utfordringer (som for stamruter i Trondheim):

- Ledig kapasitet i rush er liten, spesielt oktober- mars. I del 2 vil det fremmes tiltak for å møte en forventet og målsatt etterspørselsøkning på kort og lengre sikt.
- Fremkommelighet i rush. (kjøretid, punktlighet). I del 2 vil det fremmes tiltak for å holde rutetider i rush



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Øvrige ruter 2013

Mål versus tilbud som etableres høsten 2013. Intervall i minutter mellom hver avgang.

Rute	Kommune	Type	Man-fre			Lør		Søn		Kommentar	Kap. i rush
			rush	dag	kveld	dag	kveld	dag	kveld		
X	x	Mål	30	60	60	*	*	*	*		
320	Hitra	R13	Enkelt	Enkelt	Enkelt	Enkelt			165	Hitra/Frøya-Orkanger-Trondheim vv	+25%
330	Selbu	R13	45	Enkelt	180	Enkelt	enkelt	enkelt	enkelt	(Tydal)-Selbu-Stjørdal-Trondheim fra Selbu	+25%
330	Selbu	R13	45			Enkelt	enkelt	enkelt	enkelt	Trondheim-Stjørdal-Selbu-Tydal fra Tr.h	+25%
470	Orkanger	R13		Enkelt						Trondheim-Orkanger-(Kyrks.øra)-(Aure)	+25%
470	Orkanger	R13	75	Enkelt	Enkelt			enkelt	enkelt	(Aure)-(Kyrk.øra)-Orkanger-Tr.heim	+25%
350	Rissa	R13	Enkelt		Enkelt				enkelt	Tr.heim-Statsb via Rissa - (Osen)	+25%
350	Rissa	R13	Enkelt		Enkelt				enkelt	(Osen)-Statsb via Rissa - Tr.heim	+25%

Kilde: AtB

Det er ikke etablert spesielle mål for lørdag og søndag

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2013. Behov for justeringer

Hurtigbåt

Frøya- Øyrekken fra 2014

Rutetider som ligger til grunn i nytt hurtigbåtanbud fra 1.1.2014

Båtruter Frøya - Øyrekken - Tirsdag

Halten	Sauøy	Sørbyøy	Gjøssingen	Sula indre	Lomsøya	Boppøya	Mausundvår	Dyrøy	Sisstrand	Sløstrand	Dyrøy	Mausundvår	Boppøya	Lomsøya	Sula indre	Gjøssingen	Sørbyøy	Sauøy	Halten
					0550	0605	0620	0640	0710		0715			0735					
					0740	0755	0810	0830	0850		0840						0930		
					0930		1005	1045			1100	1145		1215					
		0940	1000					1030	1100	1115	1145	1225	1235	1245					
					1230			1310			1325	1410	1435	1455					
					1250		1310	1345		1330	1400						1450		
		1515	1535					1605		1600	1625	1645	1700	1715a	1725				
					1510		1550	1630			1640	1725		1755	Videre til liggekai				
					1850	1900		1925	1940	1920	1955	2015	a	2030					

- = Busskorrespondanse
- = Kombibåt
- = Ferje
- = korrespondanse med Helsebussen

a = anløp hvis passasjerer til stedet

Tilbudet varierer noe gjennom uken, det er her valgt tirsdag for å illustrere tilbudet

Ovenstående rutetilbud er gjenstand for tilpasninger

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2014. Behov for justeringer

Bygderuten i Osen 2014

Rutetider som ligger til grunn i nytt hurtigbåtanbud fra 1.1.2014

Vedlegg 2.2 v2 Bygderuten i Osen

Sandviksberget-Sætervik-Sandviksberget										
	12345	3	13	245	1234	13	5	5	6	7
Sandviksberget	0630	0800	1200c	1230c	1610b	1940g	1545	2025c	1200	1530
Ramsøyaunet								x	x	x
Vingsand			x	1240				2040c	1215	
Sætervik	0650	0830	1225	1300	1630	2000g	1505	2055	1230	1555
Vingsand									x	1610d
Ramsøyaunet										
Sandviksberget	0710	0850	1245d	1325d	1650	2020	1630	2115	1255	1620

Sandviksberget-Skjervøy-Sandviksberget														
	12345	13	13	245	1234	13	5	5	5	6	6	7	7	7
Sandviksb.	0710	1245	1420f	1420	1700b	2020cg	1730b		2115	0945e	1255	1620		2045
Bessaker							1815	1945c					1700d	
Ramsøy				x		x	x		x		x			
Hepsøy		1255		1430	x	x	x	x			1305	1630		x
Skjervøy	0730	1310	1445fx	1445	1730	2045g	1800	2000	2140	1005	1320	1645	1715	2100
Hepsøy	0745							x		x			1730	
Ramsøy													x	x
Ramsøyaunet							x						x	
Sandviksb	0755a	1330d	1510f	1505	1800	2110		2025c	2200	1030	1345		1800	2120

x. Anløpes hvis pass.

a. Korr med buss til Namsos/Steinkjer

c. Korr. Med buss fra Trondheim

e. Bestillingstur, innen kl.2200 kvelden før.

g. Bestillingstur, innen kl.1800 samme dag

b. korr. Med buss fra Namsos og Steinkjer torsdag.

d. Korr med buss til Trondheim

f. Ekstratur som følger skolerute i Osen kommune

Ovenstående rutetilbud er gjenstand for tilpasninger



Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2014. Behov for justeringer

Trondheim- Vanvikan 2014

Rutetider som ligger til grunn i nytt hurtigbåtanbud fra 1.1.2014.

Vedlegg 2.3a - Anbud Sjø 2014

Pakke 3 - Trondheim - Vanvikan

		Mandag-Fredag												
Trondheim	06:20	07:20	08:25	09:45	11:15	12:30	15:00	16:00	17:00	18:00	19:30	20:30	21:45	23:30
Vanvikan	06:45	07:45	08:50	10:10	11:40	12:55	15:25	16:25	17:25	18:25	19:55	20:55	21:40	23:55
		Lørdag												
Trondheim	07:25	08:25	09:45	11:15	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00					
Vanvikan	07:50	08:50	10:10	11:40	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25					
		Søndag												
Trondheim	09:30	11:30	13:30	16:15	18:00	19:00	20:00	21:00	22:30					
Vanvikan	09:55	11:55	13:55	16:40	18:25	19:25	20:25	21:25	22:55					

Vedlegg 2.3a - Anbud Sjø 2014

Pakke 3 - Vanvikan - Trondheim

		Mandag-Fredag												
Vanvikan	05:50	06:50	07:55	09:00	10:15	11:45	13:00	15:30	16:30	17:30	18:30	20:00	21:00	22:55
Trondheim	06:15	07:15	08:20	09:25	10:40	11:10	13:25	15:55	16:55	17:55	18:55	20:25	21:25	23:20
		Lørdag												
Vanvikan	06:30	08:00	09:00	10:15	11:45	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30				
Trondheim	06:55	08:25	09:25	10:40	11:10	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55				
		Søndag												
Vanvikan	10:00	12:00	14:00	16:45	18:30	19:30	20:30	22:00	22:55					
Trondheim	10:25	12:25	14:25	16:10	18:55	19:55	20:55	22:25	23:20					

Ovenstående rutetilbud er gjenstand for tilpasninger

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2014. Behov for justeringer

Trondheim- Brekstad- Kristiansund 2014

Rutetider som ligger til grunn i nytt hurtigbåtanbud fra 1.1.2014

Vedlegg 2.3b - Anbud Sjø 2014 v 1.5

Pakke 3 - Mandag - Torsdag

Trondheim	Lensvik	Hynes	Brekstad	Fillan	Sandstad	Kjørsvikbuigen	Edøy	Ringholmen	Kristiansund	Kristiansund	Ringholmen	Edøy	Kjørsvikbuigen	Sandstad	Fillan	Brekstad	Hynes	Lensvik	Trondheim	
															05:35	06:15		06:40	07:15	
06:15		07:00	07:10														07:30	07:40	07:55	08:30
						07:00b		07:45	08:00	c	08:40	09:15	09:45b			10:20				11:10
08:10	08:55	09:10		09:45b	10:15	10:50b	c	11:35												
09:15			10:05													10:10				11:00
									12:00	c	12:40b	13:15	13:45b			14:20	14:30			15:15
12:20			13:10	13:45b	14:15	14:50b	c	15:35												
14:45			15:35													15:45	15:55			16:40
									16:30	c	17:10b	17:45	18:15b			18:50	19:00			19:45
16:30	17:05		17:35		18:10b	18:40	19:15	c	19:55	20:30		21:10								
18:45	19:20		19:45	20:25											20:25	21:00				21:50
21:00	21:35		22:00	22:40																

C = Signalanløp
b = Bussskorrespondanse

= Pendlerrute
 = Kystekspresen
 = Kystekspresen

Ovenstående rutetilbud er gjenstand for tilpasninger

- ▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til fremkommelighet i rutetilbudet som etableres fra 2014. Behov for justeringer

Skoleskyss/ lokalt busstilbud i distriktene

I skyssreglementet er det kriterier for når en har rett til skyss, men i liten grad for hvilken standard denne tjenesten skal ha. Det er en åpning for at elever ved VGS kan få godtgjort privat skyss om ventetid eller reisetid kollektivt blir urimelig lang.

I VGS er STFK ansvarlig for tilbudet innen opplæringslovens rammer. I grunnskole er kommunen ansvarlig, og har FM som klageinstans

75% av busstilbudet i distriktene er skoleskyss. Disse skal i prinsippet være faste ruter, som også andre enn skoleelever kan ta.

Skoleskystrafikken kan i praksis variere, for eksempel ved at bussen bare kjører så langt som siste elev skal, eller at en elev som skal på SFO (og derfor kjører med andre) ikke hentes om morgenen.

Skoleskystilbudet bør evalueres årlig, og ta høyde for endringer i bosetting og skolestruktur. AtB tar for første gang over skoleskyssadministrasjonen fra høsten 2013

Generelle utfordringer:

- Det lovbestemte skyssstilbudet er knyttet til avstand/ reisetid fra skole. Ved et politisk vedtak ble det også tatt inn at *trafikkfarlig skolevei* skulle være et kriterium. Dette har i praksis vist seg utfordrende å håndtere, og medført ganske tung saksbehandling. Det er en utfordring å presisere entydige regler ved revisjon av skyssreglementet.

► Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til dagens skoleskyss/ lokalt busstilbud. Behov for justeringer

Bestillertransport.

Bestillertransport er en maxitaxi som går etter et fastsatt rutemønster/frekvens, men med mulighet til å avvike (hente/bringe) innen en viss avstand fra ruta.

Politisk agenda har vedtatt at bestillertransport skal gjennomføres i hele fylket. Videre gjennomføring avventer evaluering av prøveprosjekt i Oppdal/Rennebu (forelå ultimo november 2012) og resultater fra et femårig mindre prøveprosjekt på Sula (Gåsøya). Prosjektene er finansiert med KID –midler (Kollektivtransport I Distriktene).

Bestillertransport er omtalt både i NTP og RTP. Enighet blant fylkene i Midt-Norge om at de vil søke samordning av bestillertransporten, og da sammen med transportkontoret i Helse Midt som koordinerer *syketransporten* i regionen.

Generell utfordring: Etablere et konkret og direkte prosjekt for å realisere potensialet i midt-norsk samordning mellom bestillertransport/syketransport

► Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til bestillertransport.

TT transport.

Det er ikke noe lovbestemt krav knyttet til dette. STFKs har et tilbud omtrent på på linje med eller kanskje litt under snittet i resten av landet.

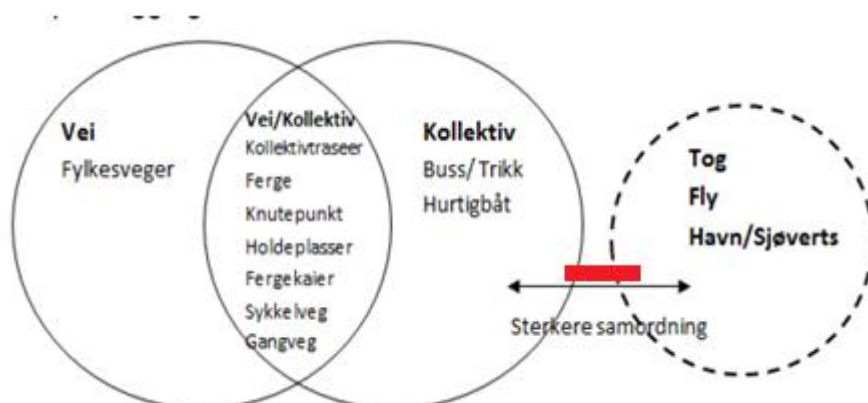
Eksempelvis har gruppe 1 (gående funksjonshemmede) 16 turer i året. Det betales egenandel.

Antall reiser siste 12 mndr. pr 1.11.2012 var 96.000, hvorav 36.000 i gruppe 1

Generell utfordring: Se på muligheter for å samordne TT-tilbudet med buss i i byområder der det er reelt og universelt utformet kollektivtilbud.

▶ Høringsinnspill: Kommentarer knyttet til dagens TT-transport. Behov for endringer .

STFKs utfordringer overfor ANDRE AKTØRER i regionen



Fly/ flyplasser

Utenom flytilbudet fra Værnes, er det flyplasser på Røros og Ørland. Fylkeskommunen har bistått Røros med å få et bedre flytilbud, gjennom nytt anbud. Ørland er i dag en kommunalt eid flyplass, der STFK og Ørland kommune gir bidrag til drift av flyplass og flyrute. Flytilbudet i dag er et 19 seters fly som går tirsdag- fredag til Oslo 06.15 med retur 18.00 fra Oslo. I tillegg er det en weekendrute fredag til Oslo, med retur søndag fra Oslo

Gjennom nytt hurtigbåttilbud fra Fillan til Brekstad fra 2014 får Hitra en mulighet til å nå tidlig fly til Oslo. (Dette betinger at dagens fly starter noe senere)

- ▶ Det er ønske om å få Ørland inn på det regionale rutenettet, som betyr at staten kjøper flytilbud. Fylkeskommunen bistår Ørland kommune i dialog mot departementet
- ▶ Det ønskes et bedre tilbud enn i dag, for eksempel et tilsvarende tilbud som i dag fra Oslo til Ørland. STFK bistår med å finansiere en utredning om kommersiell drift.

Tog og jernbane

NSB drifter et godt tilbud på Trønderbanen og region/ekspresstog. Det er dialog om samordning av rutetilbud. STFK gir innspill til togtilbud, bla et ønske om å forlenge Trønderbanen (timestilbudet) til Heimdal/Melhus. I dag går det til Lerkendal.

- ▶ Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. STFK har finansiert en planlegging av dette. STFK har også opprettet et selskap som arbeider for fortgang i denne saken -som har stått høyt på prioriteringslista til Trøndelag i svært mange år
- ▶ Det er ønskelig at kollektivreisende kan ha samme billettsystem på tog og buss. I dag er ikke dette mulig. STFK tar initiativ til at fylkeskommunen /AtB overtar inntektsansvaret for tog, mot at det refunderes billettinntekter til NSB.
- ▶ Full samordning av rutetilbud. STFK arbeider på sikt for at man får innkjøpsansvar for togtjenester, på linje med det innkjøpsansvar man i dag har for buss gjennom anbud. Dette vil gi full samordning, og én aktør som har ansvar for regionalt kollektivtilbud

Havn

Det er en nasjonal strategi å få til en økt overføring av gods fra vei til sjø. Faktisk overføring av gods fra vei til sjø skjer ikke på et overordnet nivå, men i dialog med vareeierne.

Trondheim havn har derfor startet en kartlegging av overføringspotensial hos små og store vareeiere i Trøndelag. Når dette arbeidet er ferdigstilt vil man ha en oversikt hvor man kan arbeide konkret med godsoverføring i samarbeid med den enkelte vareeier

- ▶ STFK kan bistå havneselskapene i Sør-Trøndelag med å etablere en utpekt havn (nasjonal status).
- ▶ Utover dette kan STFK samarbeide med de enkelte havner og felles havneselskap om konkrete prosjekter rettet mot å implementere den nasjonale strategien.

Godsterminal/ logistikknutepunkt

Gjennom en konseptvalgutredning har Jernbaneverket vurdert mulige alternativer til organisering og lokalisering av en ny godsterminal. Anbefalingen fra Jernbaneverket er videre planlegging av en «innlandsterminal» sør for Trondheim sentrum. Anbefalingen er lagt til grunn i samferdselsetatenes forslag til NTP- 2014-2013

Gitt effektive transportløsninger mellom terminal og havn, samtidig som disse har integrerte IKT systemer for drift, forutsettes det at delt-sør-løsning kan driftes som en integrert løsning (funksjonelt logistikknutepunkt).

Med utgangspunkt i dagens infrastruktur må eventuell samlokalisering av bane og havn skje øst for Trondheim. Men strekningen mellom Trondheim og Stjørdal er bebodd og innehar betydelige naturverdier

- ▶ STFK kan følge utviklingen, ta initiativer og bistå parter etter behov.

Riksveger

Staten har ansvar for 333 km riksveger med 100 bruer og 17 tunneller . E6 er den lengste av disse, med en lengde på 220 km fra fylkesgrense i nord til Sør. Det er ingen fergesamband på riksvegene i Sør-Trøndelag.

- ▶ Holde et kontinuerlig trykk på behov for utbedring av E6 Sør, som har vært et like høyt prioritert prosjekt som Elbanen.

8.2 Tiltaksliste

8.2.1 Tiltak på fylkesveg

Pri	Tiltak på vegnett	Problem	Tid	Ansvar	Kostnad	Nytte	Kommentar
F1	Gang- og sykkelvei - FV 241 FV 243, ved Ørland kirke. Tiltak med gangfelt	Skolevei som krysser FV 241. Hastighet på fylkesveien er 60 km/t og kryssingen er uoversiktlig.	2012	SVV			Søkt midler aksjon skolevei 2013
F2	Autovern mellom vei/gangvei på strekningen Tingvoll - flystasjon		2012 - 2013	SVV			Søkt midler aksjon skolevei 2013
F3	Gang/ sykkelvei fv 245 m/ gatelys Uthaug sentrum - Kottemyra	Barn langs veien. Del av sykkelforbindelse Brekstad – Uthaug, fartsgr. 60 km/t, ÅDT 400, spredt bebyggelse	2012 - 2013	Komm - SVV			
F4	Opparbeidelse av g/s fv245 m/ gatelys Kottemyra - Hårberg reguleringsplan		2013	KOMM - SVV			
F5	Etablering av snuplass for buss - Opphaug skole	Det er for trangt til at bussen får snudd. Benytter avkjørsel til Røstadaugan, men det er et dårlig alternativ.	2012 - 2013	Komm - SVV			
F6	Etablere rundkjøring Vestråtkrysset	Trafikkarlig, mange nestenulykker	2013-2015	SVV			
F7	Ny Store Balsnes bru. Fv 231.	Kun en kjørebane. Utrygghet for fotgjengere og syklist. Har vært 2 utforkjøringsulykker i forb. med brua.		SVV			
F8	Opphøyd gangfelt fv 244 v/tidligere skole på Uthaug. 50 km/t, ÅDT 600	Sikring av kryssende barn fra gang- og sykkelveg til lekeplass/ballinge på motsatt side av fv	2011 - 2015	SVV			
F9	Gang/sykkelvei - Ørland Kirke - Sydport FV 241	Dette er en strekning der det vil bli økt trafikk ifm utbyggingen av Flystasjon	2013	SVV			Her ferdes mange "myke trafikkanter"

Ørland kommune, Trafikksikkerhetsplan 2011 - 2015

F10	Fylkesvei 245 Uthaug - Brekstad Defineres som forskjørsveg	Mange farlige avkjørsler / kryss	2012	SVV			
F11	Busslomme med leskur ved fv 244 i Grøtankrysset	Skolebarn samles for påstigning på buss. Beskyttelse mot vinterværet når man venter på bussen.	2013 - 2015	SVV			Omstigningspkt.
	Gang-/sykkelveg langs fv 244, Opphaug - Grøtankryss (døsvika). 850 m.	Skolevei		SVV			Målsetting : g/s- vei langs alle bilveier
saken er igang- satt.	Forkjørsregulering av fv 241 Brekstad - Garten ferjeleie. Fra kryss Beian - Rønsholmen reduseres fartsgrensen til 40 km/t og det etableres fartshumper	Her kjøres det for fort ift sikt.		SVV			Dette bør la seg gjennomføre i påvente av ny vei.
	Gang-/sykkelveg fv 241 Rønsholmen - Grandekrysset, 2.500m	Barn på skoleveg, "Trafikkarlig veg", fartsgrense 50/60 km/t, ADT 500-700		SVV		Økt trygghet	Reg.plan+bygge- plan Skole nedlagt fra høst 2005
	Gang-/sykkelveg fv 235/232 Vestrått - Austrått, 3.400m	Barn på skoleveg		SVV			
	Gang-/sykkelveg med veglys fv 244 Uthaug - Utstrand, 1300m	Barn på skoleveg, "Trafikkarlig veg", randbebyggelse med siktproblemer i private avkjørsler, ingen ulykker, 50 km/t, ADT 300		SVV			
	Veglys fv 247 Opphaug - Kleivan, 1800m	Barn på skoleveg		SVV			
	Snuplass for buss - Fv 241 Garten ferjeleie.	Busser som rygger. Manglende tilbud til skolebarn som venter på buss og ferje.		SVV			
	Gang-/sykkelveg fv 235 Idrettspl. ved Opphaug skole til Vestrått, 1330m	Barn på skoleveg, "Trafikkarlig veg", fartsgrense 50 km/t, ADT 850		SVV		Økt trygghet reduserte kostn. til skoleskyss	Reg.plan+bygge- plan Målsetting: g/s- vei langs alle bilveier

8.2.2 Tiltak på kommunale veger

Pri	Tiltak på vegnett	Problem	Tid	Ansvar	Kostnad	Nytte	Kommentar
K1	Ankomstvei Teletunet bkg må skiltes med fartsgrense og fartshumper	Ungene bruker denne veien flere ganger hver dag	2012	Komm			Søkt trafikksikkerhetsmidler for 2013
K2	Sikring med ledegjerde - bussholdeplass Ungdomsskolen	Hindre ulykker ved påstigning	2012	Komm			Søkt trafikksikkerhetsmidler for 2013
K3	Fartsgrense Skolegata reduseres til 30 km/t. Det etableres fartshumper og oppmerkede gangfelt. Fortauet er for smalt	Dette er forkjørsvei og det kjøres fort. Dette blir en veldig trafikkert vei når nye boligfelt bygges	2013	Komm			
K4	Veglys langs kommunal veg Kråkvåg, lengde 300m	Skoleveg, fartsgrense 50 km/t		Komm.		Økt trygghet for barn på skoleveg	
	Fartsreduksjon Balsnesveien med eventuelle fartshumper	Barn leker og det kjøres fort		Komm			
	Følgende veier bør i tillegg til Skolegata, bli forkjørsvei: Yrjarsgate og Kirkeveien	Hindrer påkjørsler fra sideveiene		Komm			
	Skilt "farlig sving + bakgrunnsmarkering v/P.M.Grøntvedt, Kråkvåg	Utforkjøringsulykker med bil		Komm.			
	Gang/sykelvei Rådhus -Ivers vei - fysisk hinder	Biltrafikk		Komm			