



**Statens vegvesen**  
Norwegian Public Roads  
Administration



# Miljøpakken og sykkelvegsatsingen – hovedsykkeleruter langs veger med riksvegfunksjon

MOST

Torstein Ryeng, prosjektleder  
Statens vegvesen Utbygging Utbyggingsområde  
midt, Miljøpakke Trondheim

# Felles mål !

- Partene i Miljøpakken har samme mål – det handler om å bidra til å skape en bedre og tryggere by å leve i, vokse opp i, være til stede i og å bli gammel i.
- Ett av **virkemidlene for denne måloppnåelsen** er å **reducere behovet for personbilbasert mobilitet.**
- Vi har **erkjent at vi ikke løser oppgavene våre alene. Miljøpakken er en arena vi mener muliggjør god samhandling.**
- Vegvesenet erfarer at vi har skaffet oss et rom der vi åpent kan **diskutere og løse de komplekse problemstillingene vi står overfor.**
- **Vi må dra lasset sammen** og gjennomfører en rekke tiltak som drar oss i ønsket retning.



# Hvordan bidrar Statens vegvesen i denne samhandlingen?

Statens vegvesen bygger ut **hovedsykkelruter langs riksveg** som er en del av det statlige bidraget inn i byvekstsamarbeidet.

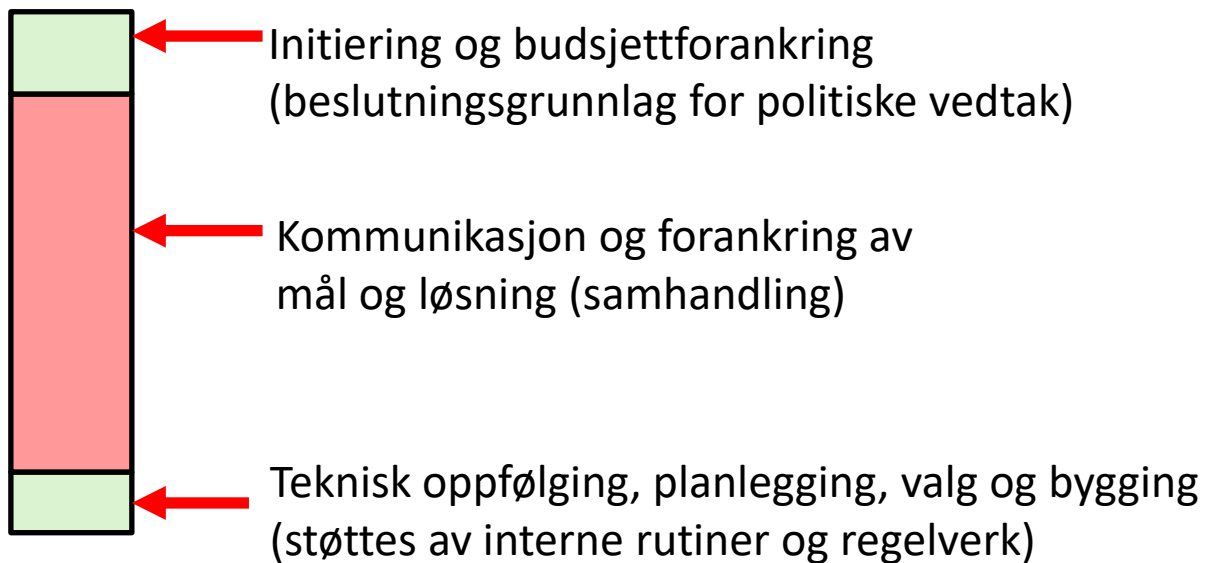


- Likt kunnskapsnivå, enighet om målene, og å dra i samme retning er en forutsetning for å lykkes.
- Vegvesenet jobber hver dag for å lage enda bedre beslutningsgrunnlag til våre politikere.

# Hvorfor lykkes vi?

- Startet med å øke kunnskapsnivået og å fylle «verktøykassa» –Veileder for utforming av hovedsykkelruter.
- Har fokus på kommunikasjon i prosjektene

## Min erfaring fra prosjektene:



Å skape forutsigbarhet for alle parter er en forutsetning for å lykkes!



### 3.9 OVERVANNSHÅNDTERING

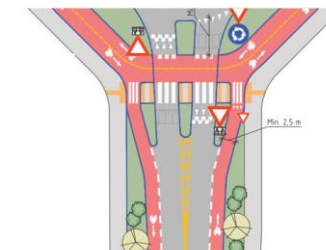
Trygg flomveg i gater kan utformes ved hjelp av gatens tverrfall, kantsteiner, grøfter og grøntstruktur. Vann ledes fra sykkelveg til grønn rabatt eller sandfang og overvannssystem, på denne måten unngår man at det blir liggende vann i vegen. Dette er fordelaktig både sommer- og vinterhalvåret.

Det er også aktuelt med lukket overvannsløsning og det henvises til Trondheim kommunes normtegninger som beskriver denne typen overvannsløsning.

Det anbefales å tilstrebe minimum 2% resulterende fall. Sykkelveg og fortau bør ha takfall (se figur 93). Det må ikke renne vann fra sidearealer over sykkelbanen. Det bør være jevn helning og høyt krav til overflateavvik slik at ikke vann samler seg i dammer. Det bør også stilles krav til flomveier som tar unna vann fort, på denne måten unngår man at det blir stående vann som fryser i sykkelbanen.



Figur 82. Illustrasjonen viser gatetverrsnitt med brede rabatter der overvann kan ledes fra vegareal til grønne rabatter. Det må vurderes i det enkelte prosjekt om det er aktuelt å tilrettelegge for fordøyning i rabatter (illustrasjon: Multiconsult).

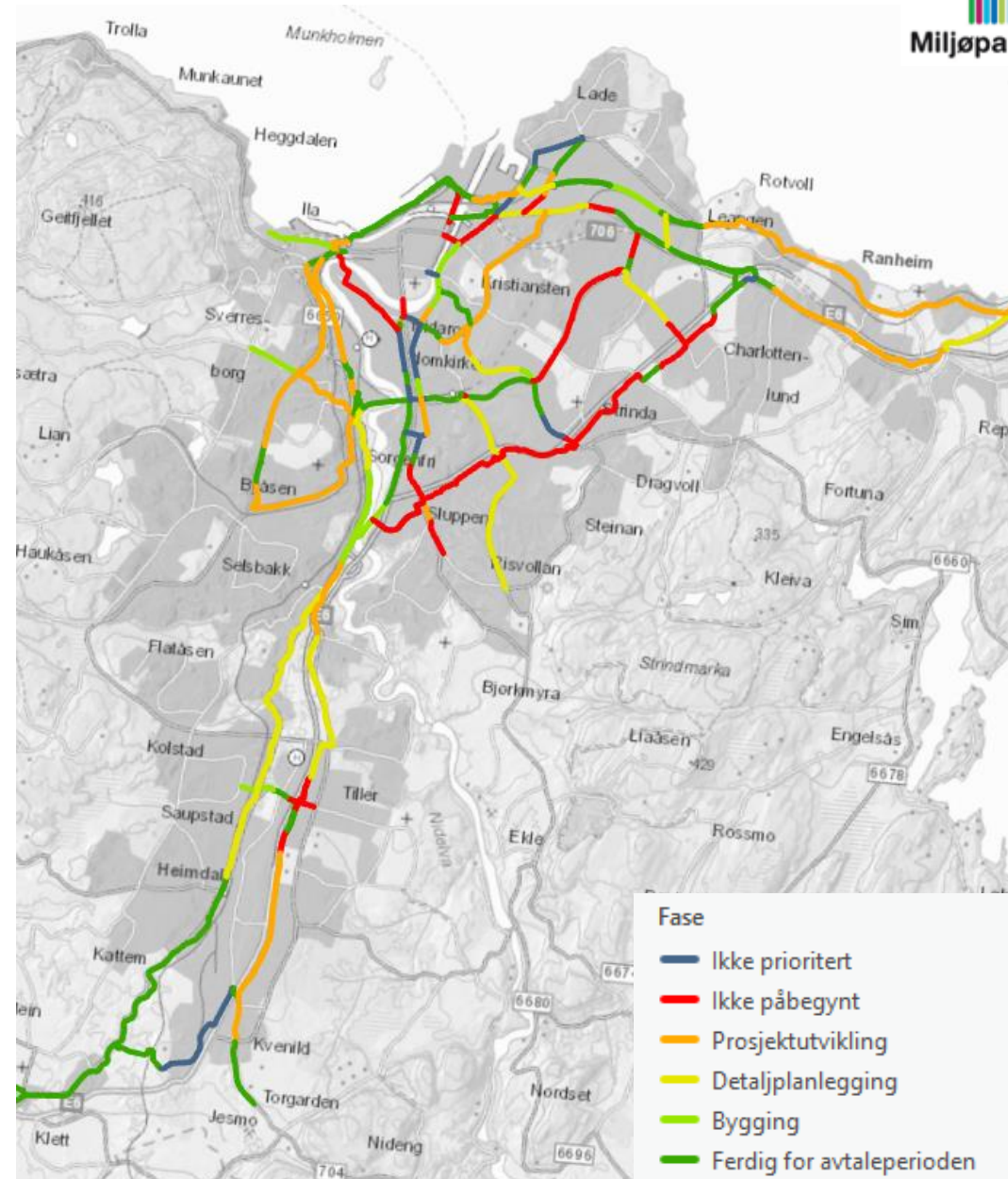


Figur 94. I kryssområder må avstand mellom kantsteiner mellom trafikkledere og fortau være tilpasset brøyteutstyr, minimum bredde 2,5 m.



Figur 95. Der det er mulig bør det være takfall mellom sykkelveg og fortau.

# Trondheimskartet for hovedsykkelruter



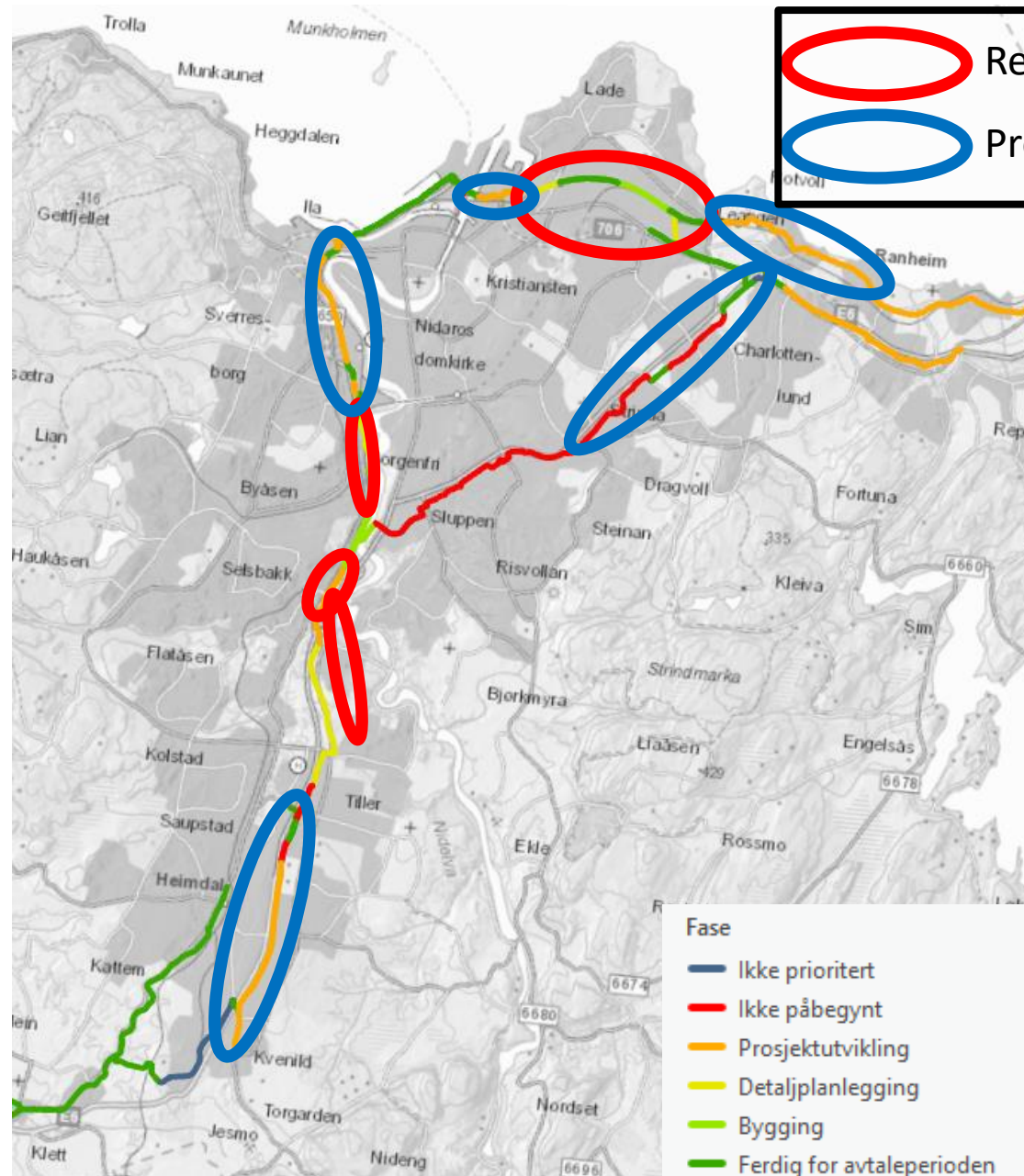
# Trondheimskartet for Svvs prosjekt

## SVVs strekninger

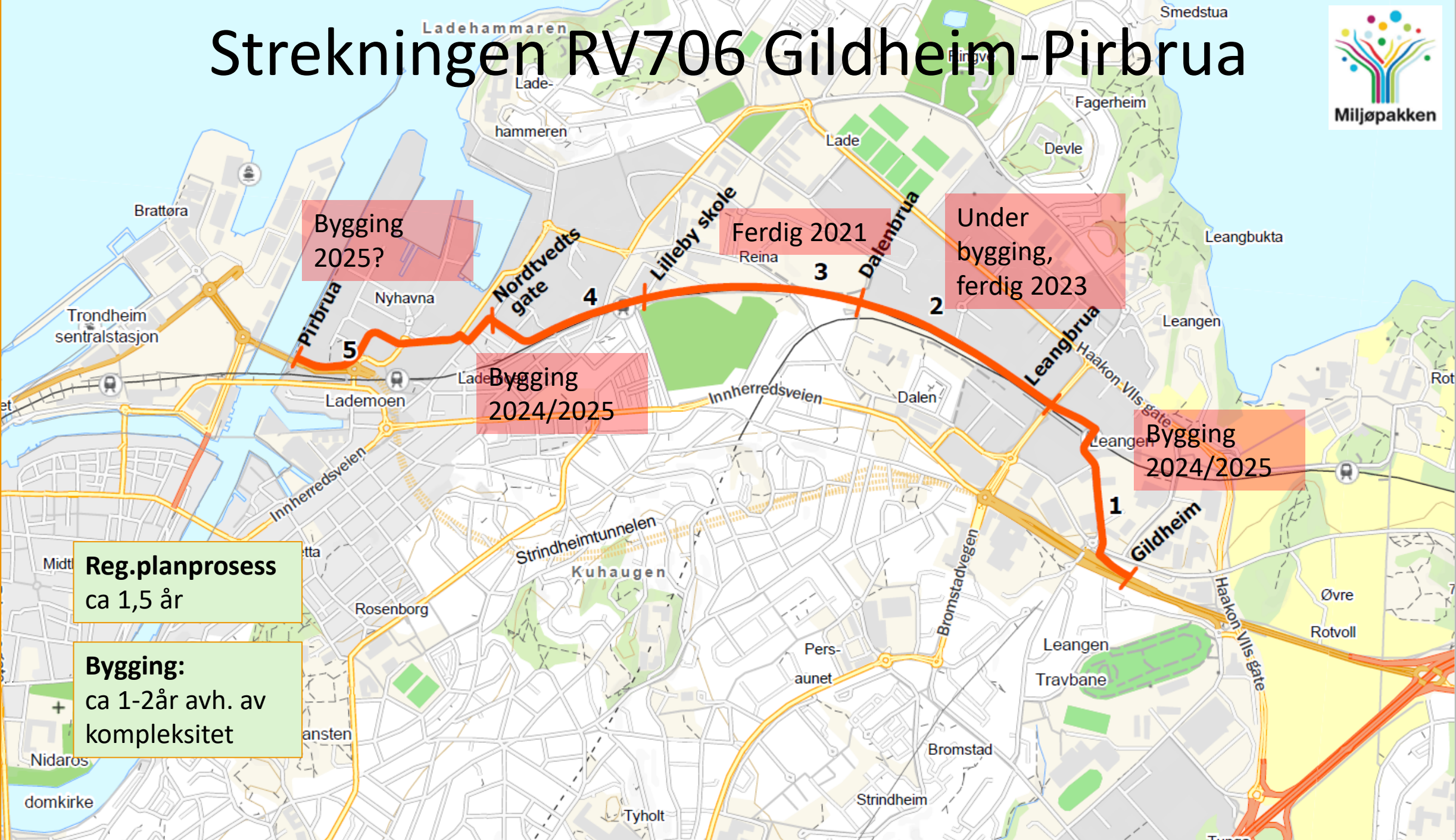
- E6 Hovedsykkelveg, Sandmoen - Vinterveien
- E6 Hovedsykkelveg, Vinterveien - Rosten
- E6 Rosten - Tonstad (Sjetnehaugan)
- E6 Tonstad (Sjetnehaugan) - Fossestuvegen
- E6 Fossestuvegen - Sluppen
- E6 Saupstadveien - Selsbakk
- Rv 706 Sluppen - Sivert Dalens veg
- Rv 706 Sivert Dalens veg - Stavne
- Rv 706 Stavne - Skansen
- Rv 706 Nordre avlastningsveg (Skansen - Pirbrua)
- Rv 706 Nordtvedts gate - Pirbrua (5)
- Rv 706 Lilleby skole - Nordtvedts gate (4)
- Rv 706 Dalenbrua - Lilleby skole (3)
- Rv 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)
- Rv 706 Gildheim - Leangbrua (1)
- Rv 706 Gildheim - Skovgård
- E6 Skovgård - Reppe (øvre trase)
- Rv 706 Leangbrua - Rotvoll nedre
- E6 Rotvoll -Malvik grense del 1 (nedre trase)

## Utenfor Trondheim, men i byvekstområdet:

- Melhus sentrum - Jaktøya, hovedsykkelveg for E6 som prioritert
- Homla Bru og Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs veg til E6 som prioritert
- Stjørdal stasjon kryssing og Innherredsvegen



# Strekningen RV706 Gildheim-Pirbrua



Bygging  
2025?

Ferdig 2021

Under  
bygging,  
ferdig 2023

Bygging  
2024/2025

Bygging  
2024/2025

Reg.planprosess  
ca 1,5 år

Bygging:  
ca 1-2år avh. av  
kompleksitet



## Teknikk

Spuntgrop, rørpressing og improvisasjon



Statens vegvesen  
Norwegian Public Roads  
Administration



Miljøpakken





## Omlegging av ledninger

# Store kontraster –flytting av hus i trasé.





Statens vegvesen

# Mål i Nasjonal transportplan 2022-2033 (Svv's toppmål)

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

Mer for pengene



Effektiv bruk av  
ny teknologi



Bidra til oppfylling av  
Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte  
og hardt skadde



Enklere reisehverdag og  
økt konkurransevne for  
næringslivet



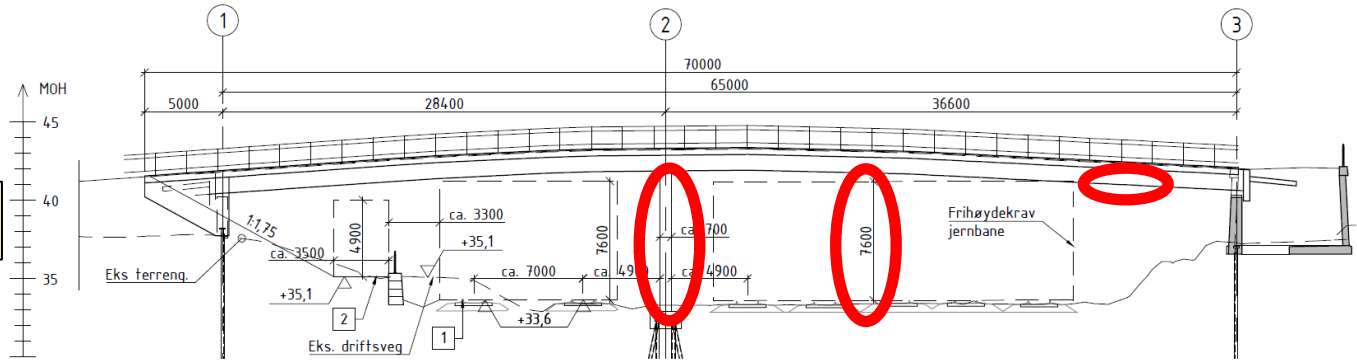
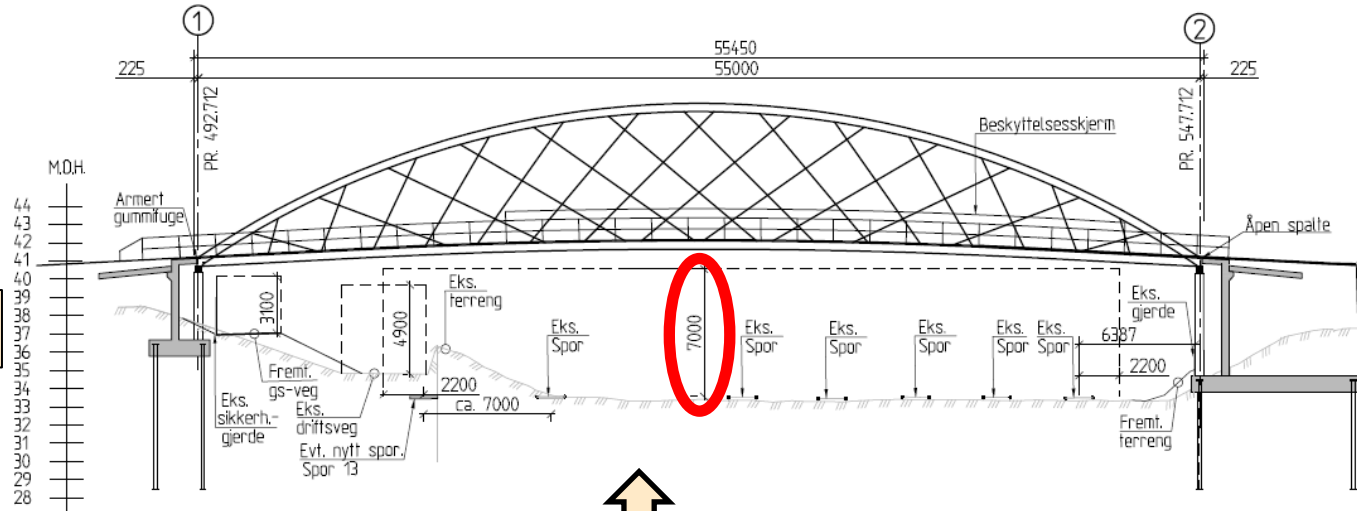
# Fra stålkassebru til bru i aluminium

## Gevinst med aluminium (fysisk):

- 1,5m lavere gir bedre stigningsforhold (fra 7% - 5%)
  - ✓ 1m på stålkasse til overliggende bæring
  - ✓ 0,6m på samordning bane
- Fjerning av søyleleakse i sporområdet
- Sterkt redusert murbehov på sidene
- Heises på plass i ett stykke -gir mindre risiko for redusert togfremføring.

## Forskningsformålet:

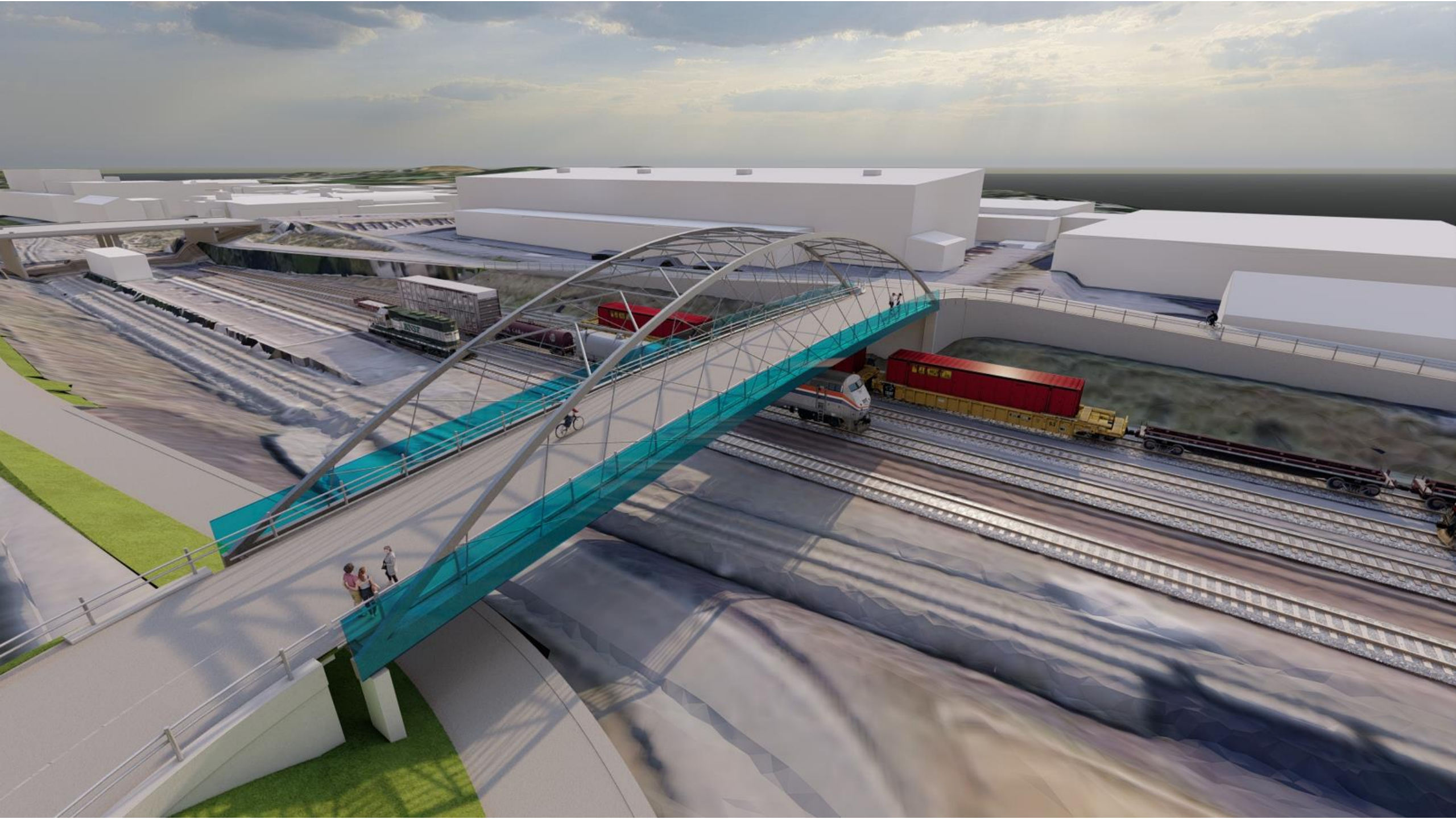
- Forskingen ligger i å **utvikle aluminium som et konkurransedyktig materiale i mange brukonsept.**
- Forskingen ligger også i **utvikling av regelverk** som muliggjør konkurranseutsetting av aluminiumsbruer.
- Det er også et forskningsmål om å **utvikle og prøve ut sveisemetoder på en virkelig konstruksjon, som miljømessig gir reduserte utslipp og er bærekraftig.**
- For å oppnå **kvalitet i forskningen** trenger vi fullskalltesting for verifisering av resultat!
- **Erfaringer fra drift** av brua er også en del av anvendt forskning i dette prosjektet.



Til

Fra











Takk for meg 😊

