

Forslag fra Geir Waage (Ap), Knut Fagerbakke (SV), Marte Løvik (Sp), Geirmund Lykke (KrF), Yngve Brox (H), Jan Bojer Vindheim (MDG), Arne Byrkjeflot (R), Jon Gunnes (V):

1. Trondheim kommune vedtar å søke om endring av innkrevingssystemet for å finansiere innholdet i Miljøpakkens trinn 2. Det forutsettes at brukerbetaling kommer i tillegg til statlige og ordinære kommunale og fylkeskommunale midler.
2. Miljøpakkens mål og styringssystem videreføres i Miljøpakkens trinn 2. Miljøpakkens hovedrammer med fordeling av halvparten av midlene til vegger og den andre halvparten til kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak videreføres også. Det samme gjelder kravet om at minst 20 % av midlene benyttes til drift eller investeringer i kollektivtrafikk.
3. Innholdet i tilleggsutredningene tas til orientering. De viktigste vegprosjektene sikres finansiering for utbygging innen 2024. Her inngår en forenklet plan for realisering av E6 fram til Jaktøyen, byggingen av ny Sluppen bru og en ettløps tunell med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll.
4. Det avsettes midler for å fornye trikketraseen mellom St. Olavs gate og Ila, samt utvidelse av Kollektivknutepunkt Prinsens gate til St. Olavs gate nærmest mulig Kongens gate for trikken.
5. Bominntektene kan benyttes til drift av kollektivtransport og gang- og sykkelveger når det kan dokumenteres at disse midlene kommer ut over dagens nivå på kommunale og fylkeskommunale bevilgninger.
6. Bystyret legger til grunn følgende økonomiske rammer og tidsplan for gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2:

Finansieringsplan

INNETEKTER																	
Finanskilde/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum)
Lokale midler (kom+fylkeskom)	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20		280
Bomavgift	206	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	68	4054
NTP-midler	30	50	60	60	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	130		1730
Ekstra fylkesvegmidler	35	35	35	35	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45		635
Miljøavgift/ utvidet innkrevingsystem					230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	58	2588
Belønningsmidler/ Statlige kollektivmidler	95	105	110														370
Sum brutto inntekt	381	475	490	380	705	705	705	705	705	705	705	705	705	705	695	125	9656

Inntektene fra bomsnitt mot Klæbu kommer i tillegg med ca 15 mill kr per år, totalt ca 170 mill kr .

Tidsplan for bruk av drifts- og investeringsmidler

KOSTNADER																	
Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
E6 sør Tonstad - Senterv.	6	65	127	162	60												420
E6 sør Sentervn - Sandmoen		4	9	10	60	130	130	47									390
E6 sør Sandmoen - Klett		4	15	21	70	230	180	60									580
E6 sør Klettkrysset							40	80	100	80							300
E6 sør Tonstad - Sandmoen restarb				15	55	30											100
E6 sør Klett - Jaktøyen							40	70	90	50							250
E6 sør Gang/sykkelveg				Kostnad under sykkel													0
Marienburg - Stavne	11	25	109	95													240
Sluppen bru - Stavne								30	30								60
Sluppen bru m/tilknytn						60	130	130	30								350
Byåsen tunnel										20	170	200	250	250	60		950
Elgeseter gate					30	100	100	70									300
Forsøslia Selsbakk	20	5	6														31
Brundalsforbindelsen						25	50										75
Johan Tillers veg					10	50											60
Øvrige lokalveger			20														20
Gatebrukstiltak Midtbyen	13	15	10	5	10	12	10	10	10	5							100
Hovedvegnett sykkel, inkl 130 mill drif	41,5	52	60	90	165	135	80	80	76,5	90	90	90	90	80	80		1300
Nye gangveger					5	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15		150
Trafikksikkerhet	8,5	30	30	35	35	35	40	40	40	40	40	35	35	35	21		500
Støytiltak		1	12	12	12	12	11	10	15	20	20	20	20	20	15		200
Kollektivtrafikk drift	71	59	60	60	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1005
Kollektivtiltak investering	77	109	60	60	65	66	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1025
																	2030

Differansen mellom summen i finansieringsplanen og prosjektoversikten er beregnet realkostnadsvekst (ca 600 mill kr), beregnede rentekostnader (ca 400 mill kr), innkrevingskostnader (ca 200 mill kr) og et mindre beløp til overordnet planlegging.

- Bystyret ber om at brukerbetalingen og de offentlige bidragene anvendes mest mulig kostnadseffektivt. Utgangspunktet er å få gjennomført flest mulig prosjekter raskest mulig. Det vil derfor i mange tilfeller være uaktuelt å velge de dyreste og mest omfattende løsningene. Det skal planlegges og bygges med sikte på å få anlegg med god standard som sikrer framkommelighet og høy trafikksikkerhet.
- Bystyret viser til at kostnadsanslagene på E6 sør-utbyggingen har økt vesentlig siden Miljøpakke Trondheim ble vedtatt. Bystyret legger derfor en forenklet planløsning for E6 sør-utbyggingen jf. tabell 5 til grunn, og ber samtidig om at det vurderes ytterligere forenkling av Klettkrysset for å redusere kostnader. Miljøpakkens styringsgruppe tar endelig stilling til utforming av krysset når nye planer foreligger. Det er samtidig planlagt å lånefinansiere en forsert utbygging av prosjektet. Eventuelle besparelser kan bidra til å dekke rentekostnader ved forsering. Trafikksikkerhet og jordvern må vektlegges i det videre arbeidet med prosjektet.
- Lånefinansiering er aktuelt også for andre prosjekter. Beslutningen tas etter en vurdering av nytte av tidligere ferdigstilling, rentekostnader og besparelser ved mer rasjonell utbygging.
- Sluppen bru med tilhørende kollektivknutepunkt må bygges så tidlig som mulig og prioriteres foran tilførselsveiene. Samtidig må Sluppen – Stavne utbedres som 2-felts vei etter en forenklet løsning. Brua må bygges slik at mest mulig av tilstøtende veinett kan brukes uten vesentlige ekstrakostnader.
- Elgesetergata skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høye miljøstandarder. Bystyret vil vedta en plan for hvordan Elgeseter gate kan utvikles til en miljøgate uten dagens trafikk- og miljøproblemer. Utbyggingen skal

muliggjøre langt tettere kontakt mellom øst- og veststsiden av gata. I saken vil mulig tunnelløsning for næringstransport og privatbiler på hele eller deler av strekningen Byporten – Lerkendal – Samfunnet vurderes sammen med mulig park&ride. Målet er å tilrettelegge for et urbant gate- og bomiljø med parklignende anlegg, småbutikker og restauranter på bakkenivå. Private interesser kan være aktuelle bidragsytere i dette prosjektet ved at eiendomsverdier øker.

Superbusstrase for kollektivtrafikk vil være en viktig del av Elgesetergate. Bystyret ønsker å framskynde arbeidet med dette og øker derfor avsetningene til formålet i miljøpakken. I tillegg til at rammen økes til om lag 300 millioner fra veibudsjettet, vil det være naturlig å bruke midler fra kollektivinvesteringer i pakken og mulig nye belønningsmidler. Midlene i miljøpakken framskyndes slik at de kan disponeres med oppstart allerede i 2014. Dette med tanke på å få til en samfinansiering av tiltak med belønningsmidler. Bystyret åpner også for en femdoblet takst for tungtrafikk i Elgesetergate for å lede denne trafikken utenom området og redusere behov for avbøtende tiltak. Dette vil samlet bli et stort løft for miljøsituasjonen i en av byens mest belastede gater miljømessig.

- f) Gatebruksplanens forutsetninger om stenging av Sandgata endres. Midlertidig tiltak med kollektivfelt vestover i Kongens gate gjøres permanent. Kongens gate og Sandgata beholdes som parvis envegsregulerte gater for biltrafikk med ett kjørefelt inn mot byen i Kongens gate og ett kjørefelt ut av byen i Sandgata.
- g) Rammen for Brundalsforbindelsen reduseres til 75 mill kr. Strekningen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen/ Hørlocks veg flyttes fram med byggestart i 2015. Vestre del av Johan Tillers veg mellom Industrivegen og Heimdalsvegen bygges ut i 2015. Ny vegforbindelse til Romolslia på Selsbakk tas ut av Miljøpakkens trinn 2.
- h) Bystyret viser til at sykkel har en høy andel av transportarbeidet i Trondheim, 8% i 2009. Bystyret vil slå fast at det er et mål å øke andelen gående og syklende ytterligere, og øker rammen til sykkeltiltak ut over rådmannens forslag.

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

Det er ikke et prinsipp at vei og sykkel felt må bygges i samme trase.

Ved å stenge enkelte bolig gater for gjennomkjøring for biler, kan vi også oppnå bedre forhold for de syklende og gående. Byåsen tunnel vil åpne for å omdisponere trafikkareal fra vei til gang- og sykkel. Dette vil åpne for nye og bedre sykkel løsninger.

Det er positivt at midler fra belønningsordningen nå også kan benyttes til gang- og sykkeltiltak.

Tilleggsutredningen fokuserer sterk på økt vintervedlikehold. Bystyret ser behovet for bedret vintervedlikehold, men mener utvidelsen av sommersesongen for større brukergrupper også må tillegges stor vekt.

- i) Andelen gående må økes for å nå Miljøpakkens mål. Spesielt i sentrumsnære områder må det planlegges tiltak både på investerings- og driftssiden. Tiltakene må legges til rette slik at folk kan gå til og fra arbeid og skolen. Trygghet, trivsel og framkommelighet er stikkord for utforming av gode tiltak for å øke denne transportformens andel.
- j) En andel av pakkens støy midler vurderes overført til gangveier. Dette ses i forbindelse med Handlingsplanen mot støy som legges fram i 2013. Støyskjerming i forbindelse med de enkelte prosjektene må legges inn i og belastes det enkelte prosjektet.
- k) Den positive utviklingen for kollektivtransporten må fortsette og kollektivandelen øke vesentlig også i kommende fireårsperiode. Pris, frekvens og reisetid må fastsettes slik at flest mulig velger å reise kollektivt.

Det blir viktig å sikre midler til å øke tilbudet slik at en kan møte økt etterspørsel. Miljøpakken skal bidra til dette. Det er viktig å opprettholde god komfort og lave priser, spesielt på flerreisekortene (periodekort).

For å redusere reisetiden er det viktig å fjerne flaskehals for kollektivtransporten og etablere en enda sterkere prioritering av kollektivtransporten i kryssene. Stadig mindre billettsalg om bord bidrar til redusert holdeplassopphold og kortere reisetid. I den forbindelse vurderes kontantfrie bybusser.

Det opprettes kollektivknutepunkt med gode forhold for omstigning mellom sentrumsrettede kollektivruter og tverrforbindelser på Sluppen i sør og på Strindheim/ Rotvoll i øst. Dette vil åpne for bedre kollektivtilbud langs Omkjøringsveien, bedre sammenheng mellom ulike ruter og legge til rette for en fremtidig kollektivring. Byåsen tunnel vil åpne for en ytterligere utvidelse av kollektivtilbudet øst/vest.

- l) For de større og mer langsiktige utviklingstiltakene for byens kollektivtransport, vises til bystyrets vedtak fra 19.05.2011.

Det viktigste elementet i kollektivsatsingen skal være et høystandard busstilbud med høy framkommelighet (Superbuss) og frekvens på hovedrutene, miljøvennlig og universelt utformet materiell, separat trase på sentrale deler av strekningen, oppgradering og universell utforming av holdeplasser rute for rute og ytterligere utvikling av informasjonsstandarden.

Utredning av ny trase for bane eller buss til Valentinlyst, Brøset og Dragvoll/Brundalen inkludert tunnel under Tyholt er igangsatt. Bystyret forventer en statlig medfinansieringsordning som muliggjør realisering av slike prosjekt.

- 7. Innkrevningssystemet utvides med bompunkter tillagt punkter på Byåsen jf. kartvedlegg med forklaring. Punktet på E6 Klett flyttes i retning Sandmoen, punktet Kroppan flyttes sørover mot Tonstad. Snittene blir da som følger:

Tidsrommene 7:00 – 9:00 og 15:00 – 17:00 (mandag – fredag) regnes som rushtid. Det legges til grunn uendret takstnivå for lette kjøretøy i dagens bompunkt, unntatt Kroppan. Det legges til grunn at takstnivået i nye bompunkt og Kroppan blir 8 kr uten rabatt i rushtidene og 8 kr med 20 % rabatt utenfor rushtidene. Takstnivået er i 2012-kr og forutsettes regulert årlig.

Trondheim kommune viser til henstilling fra Klæbu kommune om etablering av bompunkter på fv 885 og fv 704. Bystyret vedtar å etablere bompunkter på fv 885 og fv 704 som en del av Miljøpakkens innkrevningssystem. Bommens plassering framgår av kart som følger saksframlegget. Bommene vil i første omgang hindre omkjøring i Åsvegen. Nettoinntektene fra disse to bompunktene skal gå som bidrag til finansiering av ny fv 704 fra det tidspunktet Klæbu kommune og fylkeskommunen har vedtatt finansieringen av prosjektet. Prosjektet er ikke en del av Miljøpakken, men bruken av bompengene rapporteres gjennom Miljøpakken. Taksten settes som for E6 sør og Være.

8. Følgende prinsipper legges til grunn for takstfastsettelsen:

- a) Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
- b) Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene enn ellers på dagen.
- c) Tunge kjøretøy betaler dobbel takst i bompunktene Sluppen bru og Osloveien, tredobbel takst i alle øvrige bompunkter unntatt Holtermanns veg. I punktet Holtermanns veg betales femdobbel takst for tunge kjøretøy. Takstene fastsettes fortrinnsvis innenfor bompengeregelverket, alternativt innenfor vegpriseringsregelverket dersom det er nødvendig. Hensikten er å oppnå takster for tungtrafikken som gir redusert behov for tiltak for å redusere miljøbelastninger i sentrumsområdet.
- d) Det gis følgende rabatter:
 - 10 % for trafikanter med autopassbrikke i eksisterende bompunkter unntatt Kroppan
 - 20% for trafikanter med autopassbrikke som passerer nye bompunkter og Kroppan utenfor rushtidene.
 - Ved passering av flere bompunkter i samme innkrevingsnitt betales bare i første bompunkt.
 - Ved passering av både bomsnitt ved Sluppen og Kroppan, og tilsvarende for kombinasjonen Bøckmanns vei og Sluppen, betales bare for Sluppen.

9. Det innføres en maksimal grense for hvor mange passeringer av Miljøpakkens bompunkter det skal betales for. Maksimaltaket settes til 110 passeringer hver måned, likevel slik at nivået vurderes og fastlegges endelig sammen med takstene.

10. Ordningen med fritak for beboere på Være og Klett videreføres i Miljøpakken trinn 2.

11. Bystyret ber om at bomselskapet gis anledning til å prisjustere bomtakstene årlig. Det forutsettes at takstene reguleres årlig med KPI, minimum med 2,5%.

12. Bystyret ber om at det åpnes for låneopptak for bomselskapet på inntil 1 mrd kr for gjennomføring av prosjekter innenfor Miljøpakken, basert på garantier fra Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.
13. Det detaljerte innholdet i Miljøpakken forutsettes justert ved rullering av 4-årige handlingsplaner. Miljøpakke 3 behandles i Trondheim kommune vinteren/våren 2016 i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.
14. Trondheim kommune initierer en avklaring av nasjonal politikk knyttet til å etablere bompunkter inn mot parkeringsplasser ved avlastningssentra der parkering er privatrettslig regulert, før neste rullering av Nasjonal transportplan.
15. Trondheim kommune ber om at statlige myndigheter vurderer muligheten for å endre regelverket slik at det blir mulig å innføre ulikt maksimaltak, målt i kroner, for lette og tunge kjøretøy
16. I finansieringsplanen forutsettes økte bidrag fra kommunen, fylkeskommunen og staten. Bystyret vil framheve at alle parter i pakken må yte mer for å få realisert de mange viktige prosjektene og for å møte befolkningsutviklingen. Det blir spesielt viktig i en situasjon hvor bidraget fra brukerne av veinettet økes vesentlig. Det er avgjørende for å holde rentekostnadene nede, og framdriften for prosjektene oppe, at staten bidrar til pakkens prosjekter også tidlig i planperioden.