

## Saksframlegg

---

### Miljøpakken trinn 3

Arkivsak.: 16/14714

---

#### Forslag til innstilling:

Bymiljøavtalens nullvekstmål forplikter lokale myndigheter og staten, og legger føringer for søknad om en Miljøpakkens trinn 3. Bystyret ber rådmannen legge følgende føringer til grunn for videre arbeid med søknaden:

1. Tidshorizonten for Miljøpakkens 10 konkrete mål er snart nådd. Det er behov for å sette nye mål for perioden etter 2018 i tråd med nye føringer, virkemidler og holdnings- og reisevaneendringer.
2. Fordelingen av Miljøpakkens 50 % til veg og 50 % til KSSM tiltak, balanserte investeringsbudsjett, bør vurderes på nytt og sees i sammenheng med nullvekstmålet. Dette gjelder også fordelingen av finansieringen mellom de ulike programområdene.
3. Bystyret ber rådmannen avklare hvordan de nye finansieringskildene i bymiljøavtalen påvirker Miljøpakkens balanserte rammer for bruk med 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM.
4. Bystyret ber rådmannen legge bymiljøavtalen som føring for kommunal planstrategi og for fremtidig byutviklingsavtale. Det legges fram egne saker for dette.
5. Bystyret ber rådmannen utrede mulige restriktive tiltak for personbiltransport, som økning i bomtakstene og utvidelse av bomperioden. Det er også behov for å ta opp til vurdering en revidering av Trondheim kommunes parkeringspolitikk i tråd med målene i bymiljøavtalen. En økning i bominntektene vil samtidig åpne for økt handlingsrom i Miljøpakke trinn 3 som vil benyttes til å gjøre transporten i Trondheim enda mer moderne og miljøvennlig.
6. Klæbus rolle i Miljøpakken må ses i sammenheng med kommunesammenslåingsprosessen. Dette gjelder også utvidelse av Miljøpakkens trinn 3 til å inkludere Fv. 704.
7. Miljøpakkens varighet bør strekke seg til 2029, men det kan også være aktuelt å utvide fram til 2033, dvs. en periode på 15 år fra 2018.

#### Saken gjelder

Bystyret og fylkestinget ba, ved behandling av Miljøpakken trinn 2 i 2012, om at Miljøpakken revideres etter fire år. Partene i Miljøpakken forbereder nå søknad til Stortinget om Miljøpakke trinn 3, som en revisjon og mindre utvidelse av Miljøpakke trinn 2. Før det kan utarbeides et konkret forslag til innhold i en slik søknad må flere overordnede spørsmål avklares. Spesielt gjelder dette politiske mål for Miljøpakke trinn 3, bruk av virkemidler for å nå målene i tråd med overordnede føringer som bymiljøavtalen og de økonomiske rammene for innsatsen i kommende Miljøpakkeperiode i tillegg til fordeling innenfor de enkelte tiltakene som veg, kollektiv, sykkel, gange, trafiksikkerhet og miljø.

## Trondheim kommune

Denne saken har som formål å få politiske føringer på de viktigste spørsmålene som må avklares. Det fremmes i tillegg til bystyrets behandling også en sak for behandling i fylkeskommunen. Samtidig utarbeides notat hos Statens vegvesen og Jernbaneverket. Etter den lokalpolitiske behandlingen vil Miljøpakke trinn 3 behandles i Stortinget og forankres i revisjon av Nasjonal transportplan.

Vedlagte grunnlagsdokument drar opp Miljøpakkens historie, de viktigste utfordringer og muligheter, samt hvilke hovedspørsmål som trenger avklaring i den videre utviklingen av Miljøpakken. Dokumentet har et innledende sammendrag, mens de påfølgende kapitler gir mulighet for fordypning og kunnskap om konkrete problemstillinger og tema. I dette saksfremlegget gjengis ikke grunnlagsdokumentets innhold, men rådmannen vurderer de viktigste spørsmålene og henviser til grunnlagsdokumentet for videre innsikt.

Formannskapet behandlet i sitt møte 10.5.2016 en sak om prosessen med Miljøpakke trinn 3 og der grunnlagsdokumentet var lagt ved for å igangsette politiske prosesser og diskusjoner. Kontaktutvalget i Miljøpakken behandlet grunnlagsdokumentet med tilleggsvurderinger i sitt møte 10.5.2016. Rådmannen presenterte også Miljøpakken i formannskapets orienteringsmøte 11.5.2016. Referat fra formannskapsmøtene og kontaktutvalget følger vedlagt.

Formannskapet vedtok 10.5.2016 at prosessen med Miljøpakke trinn 3 skal samkjøres i tid med uttalelse til neste Nasjonale Transportplan (NTP). Frist for innspill til kommende NTP er satt til 1.7.2016. Etter behandling i juni vil neste steg derfor være å forme en søknad om Miljøpakkens trinn 3 som koordineres mot partene i Miljøpakken sine uttalelser til NTP.

Sekretariatet i Miljøpakken sendte grunnlagsdokumentet til nabokommuner og brukerutvalg (ulike interesseorganisasjoner) for høring 13.5.2016 med frist for uttalelse 10.6.2016. Uttalelser til grunnlagsdokumentet vil ettersendes bystyret.

### Bakgrunn

Miljøpakken ble første gang vedtatt i Stortinget for snart syv år siden. Mye av Miljøpakkens suksess tilskrives tydelige mål og stor politisk gjennomføringsvilje og -evne. Miljøpakkens 10 mål som ble lokalt vedtatt i 2008 står fremdeles fast (se grunnlagsdok. kap. 3 s. 15 for gjennomgang). Evaluering av Miljøpakken i 2015 viser god måloppnåelse for de fleste mål.

Mye har skjedd siden Miljøpakken ble etablert. Nye rammebetingelser og føringer har kommet til. Den internasjonale klimaavtalen i Paris er underskrevet av 165 land, og Norges forpliktelser skal nå vedtas i Stortinget. EU har også satt seg ambisiøse klimamål som Norge har ønsker om å følge opp. Ambisjonene vil kreve store endringer for måten vi transporterer oss på i Norge. I tillegg er de lokale ambisjonene for å redusere vårt klimaavtrykk økt betydelig.

Tidligere i år signerte Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune en bymiljøavtale (bystyresak 34/16) for Trondheim med staten. Avtalen forplikter oss til å følge opp nullvekstmålet. Det satses på innføring av superbuss, trinn 1. Det satses på bygging av gang- og sykkelveier og kollektivsatsing langs riksveg, og det er vedtatt en belønningsordning for å sikre nullvekstmålet. Samtidig har Trondheim kommune forpliktet seg til en fortetningspolitikk (*grunnlagsdokumentet kap. 6.2, s. 34*) og å innføre restriktive tiltak for personbiltransporten (*grunnlagsdokumentet kap. 6.3, s. 36 om parkeringspolitikk og kap. 8.1 endring av bomtakstene*) dersom nullvekstmålet ikke nås.

## Trondheim kommune

Folk går, sykler og reiser mer kollektivt, samtidig som klimautslippene fra personbiltransporten ikke lenger øker. Den positive utviklingen vi har hatt med reduksjon i personbiltransporten kan imidlertid se ut til å ha stoppet opp. Biltrafikken økte igjen i 2015 og i første del av 2016. En økning det er mulig å forklare med en økende andel el-biler på veiene, men som ikke er i tråd med bymiljøavtalens mål. Innbyggernes holdning til miljøvennlig transport er endret i positiv retning. En Sentio-undersøkelse offentliggjort i april 2016 viser at innbyggerne i Trondheim har økende aksept for bompengefinansiering og for at bompenger brukes til tilrettelegging for miljøvennlig transport. Folk er også godt fornøyd med transporttilbudet i Trondheim sammenlignet med andre byer (*grunnlagsdokumentet kap. 2.2 s. 13*), og kjø er et mindre problem her enn i andre byer (tidligere NAF undersøkelse).

### Fakta

Miljøpakken er et samarbeid mellom tre parter med mål om nullvekstmål i personbiltransporten, redusert klima- og miljøpåvirkning og forbedring av transporttilbudet for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikanter. Miljøpakken revideres etter fire år. Miljøpakke trinn 3 (MP3) er en revisjon av tidligere Stortingsvedtatte miljøpakker. Store nye prosjekt over 750 millioner kroner som ikke er vurdert i Miljøpakken tidligere, kan ikke vedtas før det er gjennomført en konseptvalgsutredning (KVU) og kan dermed ikke komme til i MP3. Det er planer om å igangsette en slik utredning høsten 2016. Ønsker for større nye investeringer må derfor vente til neste revisjon av Miljøpakken, et trinn 4. Gjennom behandlingen av trinn 3 kan det imidlertid komme innspill til denne prosessen som kan føre til at ønskede tiltak utredes og planlegges.

Siden Miljøpakke trinn 2 ble vedtatt er finansieringsforutsetninger endret og planer justert. Stortinget har hevet rammene for riksvegprosjektene (E6 og Rv 706) uten at dette er kompensert gjennom høyere statlige bevilgninger. Miljøpakken er fremdeles ikke fullfinansiert for alle tiltak, selv ikke med bymiljøavtalens betydelige økning i finansieringsrammen. I trinn 3 må partene avklare hvordan dette håndteres, og om noen prosjekt ikke lengre ønskes prioritert og/ eller om det kan være rom for nye prosjekter.

Miljøpakkens styringsgruppe (kontaktutvalget) bestilte i sitt møte 14.4.2016 noen alternative vurderinger:

- a) synliggjøre noen ulike rammer for satsing på kollektivtrafikk, herunder betydningen av ekstra statlig tilskudd etter 2018
- b) vise noen eksempel på utvidede bomtakster/bomperioder
- c) vise noen alternativ for nye/utvidede prosjekter

Miljøpakkens sekretariat ble i kontaktutvalgets møte 10.5.2016 bedt om å gi en enkel fremstilling av dette. Modellene vil bli ettersendt til bystyret når de foreligger.

Miljøpakken har så langt hatt to rammebetingelser for bruken av pengene:

- Halvparten skal gå til hovedveg og halvparten til KSSM-tiltak (miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og miljø).
- Minst 20 % av midlene skal benyttes til kollektivtiltak (eksklusive belønningsmidler).

Det er ulike oppfatninger om investeringstilskuddet og programområdetiltakene i bymiljøavtalen skal inngå i denne fordelingen eller betraktes som øremerket og komme i tillegg. Kravet om at 20 % av Miljøpakken skal gå til kollektivtrafikk ivaretas dersom investeringstilskuddet regnes som en del av Miljøpakken, men ikke dersom et regnes utenfor (*grunnlagsdokumentet kap. 5,1 s. 28-30, og vedlegg 3*).

## Trondheim kommune

Miljøpakken har klare mål om betydelig kollektivtrafikkvekst. Siden oppstarten har veksten vært på ca. 10 % i snitt årlig pga bedre materiell, frekvens, kundevennlighet, samt innføring av bomavgifter og reduserte kollektivtakster. I 2014- 2015 har veksten vært lavere og nede i 3,5 % samtidig som kollektivtakstene er økt. Det koster å lykkes med kollektivsatsingen. Pris pr nye passasjer anslås til ca. kr. 13-15. Hvordan økte driftsutgifter skal dekkes er ikke endelig avklart i bymiljøavtalen. Her framgår en forventning til statlig finansiering samtidig som partene i Miljøpakken er garantister for dekking av omforente ekstra driftsutgifter knyttet til superbussinnføring. Hvor store ekstra driftsutgifter som følger av superbussinnføringen er ikke endelig avklart. Forventede utgifter for alternative superbusskonsept utredes i rutestrukturprosjektet i tillegg til at rådmannen 13.5.2016 bestilte en analyse i regi av Urbanet analyse. Analysen vil ettersendes. Endelig svar har vi først når anbudene er kjent.

I gjeldende handlingsprogram for Miljøpakken er det understreket at de samlede prosjektkostnadene ikke kan løses uten en utvidelse av rammene. Finansieringsutfordringer som ikke er løst omfatter blant annet Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen, Reppe – Vikåsen, større kollektivknutepunkt (blant annet Sluppen og øst i byen) og økte driftsutgifter til kollektivtransport, både "superbusstilbud" og andre tilbud.

MP3 kan øke finansieringsrammen, og det kan gjøres økonomiske omprioriteringer som endringer i tiltak ved å ta bort tidligere prioriterte prosjekt eller legge til nye (under 750 million kroner), endringer i finansieringsfordelingen, endringer i inntektene fra bomsystemet fra ca 2018 samt en utvidelse av Miljøpakkeperioden til eksempelvis 2033. Tiltak og innsatsområder som kan vurderes:

- Tidligere vedtatte tiltak i Miljøpakkens trinn 1 som ble tatt ut i trinn 2 (eks. Nedre Forsøkslia og tilknytning Johan Tillers veg til E6).
- Økt innsats når det gjelder drift kollektivtrafikk
- Satsing på utvidelse av superbussnett og nye knutepunkt, også med kobling til jernbane
- Økt innsats når det gjelder sykkeltiltak og MP nyeste satsing gåtiltak
- Økt satsing når det gjelder reiserådgivning og holdningsskapende arbeid.
- Økt innsats når det gjelder tiltak mot støy
- Økt satsing på trafiksikkerhetstiltak
- Satsing innenfor områder som næringstransport
- Utprøving av ny teknologi og satsinger innenfor det grønne skiftet.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Miljøpakken gir ikke direkte økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Dersom vi ikke lykkes med nullvekstmålet i bymiljøavtalen, vil det imidlertid stilles krav til restriktive tiltak som kan få økonomiske ringvirkninger. Et slikt tiltak kan være å redusere antall parkeringsplasser som gir kommunen reduserte inntekter.

Det kan også bli krav om tiltak for å sikre en arealbruk som bygger opp under investeringene i kollektivtilbudet. For å få til dette kreves at kommunen har kapasitet til å innta en offensiv rolle i planlegging og gjennomføring av utviklingen av byen, spesielt rundt kollektivknutepunkt og holdeplasser.

### Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Miljøpakken har som overordnet mål å redusere byens påvirkning for klima og det ytre miljø.

## Trondheim kommune

### Rådmannens vurdering og konklusjon

Hovedspørsmål til diskusjon og for avklaring:

#### 1. **Nullvekstmålet:** *Hvordan skal vi sikre fortsatt positiv trafikkutvikling i tråd med nullvekstmålet?*

Flere Trondheimere har gått over til å gå, sykle og velge kollektivtransport. Vi ser også at holdningene endres i retning av mer miljøvennlig transport og større aksept for bompengefinansiering, også av miljøvennlige transporttiltak.

I senere tid har takstene på kollektivtrafikk økt samtidig med at nye veger bygges. Dette vil gjøre det lettere å bruke bil. Vi har også en arealplan for Trondheim der tidligere års fortettingsstrategi er supplert med nye store utbyggingsområder hvorav mer enn 50 % ligger i byens periferi, og lite sentralt i forhold til etablert og planlagt framtidig kollektivnett. Samlet kan dette skape utfordringer med å nå nullvekstmålet satt i bymiljøavtalen.

Grunnlagsdokumentet reiser flere tema som mulige svar på utfordringen med å nå nullvekstmålet. Dette inkluderer omprioritering av finansieringsfordelingen til transporttiltak, med større vekt på KSMM tiltak og innføring av restriktive tiltak for personbiltrafikken slik Bymiljøavtalen forplikter om vi ikke lykkes med nullvekstmålet. I tillegg ser vi også store endringer rundt oss både i teknologiutvikling og nye forretningsmodeller, som Miljøpakken tidligere ikke har rettet vesentlig fokus mot.

Rådmannen anbefaler en føre- var holdning der det legges opp til endringer i måten vi fordeler Miljøpakkens midler, da vi allerede ser tendens til økt personbiltransport. I tillegg bør diskusjonen om restriktive tiltak også igangsettes slik at vi er klare for innføre av tiltak om disse viser seg nødvendige.

#### 2. **Nye mål:** *Hvor ambisiøse mål skal vi ha når Miljøpakkens målhorisont utløper i 2018 - er det behov for å endre, justere eller tilføye nye mål?*

Miljøpakkens mål var relativt ambisiøse for sin tid i 2008. Måloppnåelsen har så langt vært god på mange områder (evaluering av Miljøpakken 2015). Rådmannen mener det bør gjøres en vurdering av om målene for perioden etter 2018 skal bli mer ambisiøse, jfr nye internasjonale klimaforpliktelser, større ambisjoner om bedre byluft og forpliktelser bymiljøavtalen gir lokale myndigheter.

I tillegg til behovet for større klimaambisjoner bør målene også vurderes fordi:

- Flere mål kun gjelder fram til 2018
- Ett av målene kun omhandler Trondheim kommune og ikke alle partenes interne klimapåvirkning
- Bymiljøavtalen stiller krav til vår arealpolitikk. Kommunens planstrategi skal behandles høsten 2016. Bymiljøavtalens mål, tiltak i pakke MP3 og kommunens arealplanlegging må ses i sammenheng. Vi kan gjennom vår arealpolitikk redusere transportbehovet (kap. 6 s. 33-35) og bør stille spørsmål om ambisjonsnivået MP har for arealplanlegging i tråd med nullvekstmålet?
- Vi mangler konkrete mål for næringstransporten?
- Bør parkeringspolitikken også målsettes? I Bymiljøavtalen vil vi måles på kommunens parkeringspolitikk. Arbeidsreiser kan ofte enklest endres til miljøvennlige reiser. Antall parkeringsplasser, maksimaltid for parkering og avgiftsstørrelse er de viktigste virkemidlene sammen med bedre tilrettelegging for gange, sykkel- og kollektivtransport (kap 6.3 s. 36).
- Målene er nødvendigvis ikke i tråd med visjoner og mål i vedtatte strategier, som sykkelstrategiens mål om å doble andelen syklende og doble antall sykkelparkeringsplasser for å sikre at vi når visjonen om å være Norges beste sykkelby.

## Trondheim kommune

- Vi mangler mål knyttet til nye virkemidler som kan bidra til å redusere klimaavtrykket.
- For eksempel har vi nå til behandling en egen gåstrategi uten å ha et eget mål for vår gåsatsing. Vårt mål for sykkel-satsingen omhandler penger som skal brukes og er ikke en ambisjon om å øke vår transport over mot sykkel.
- Vi er midt inne i en formidabel teknologiutvikling innenfor transportløsninger, men har ingen mål om å ta i bruk ny teknologi. Vi ser også nye forretningsmodeller som delingsøkonomien som åpner for nye og også miljøvennlige løsninger, uten å ha vurdert om Miljøpakken bør forholde seg til disse. Bør Miljøpakken ha en rolle i det grønne teknologiske skiftet? Bør vi spesielt se på dette i kunnskapsaksen og i bycampus?
- Bymiljøavtalen stiller krav til at transport og regionutvikling må ses i sammenheng. Å se areal- og transportutviklingen i en regional sammenheng vil være viktig framover. Ved revisjon av bymiljøavtalen vil avtalen kunne gjelde for byregionen, det samme bør være tilfellet for en revidert byutviklingsavtale.

### 3. **Gjennomføringsevne:** *Hvordan sikrer vi tilfredsstillende finansiering, planavklaring og gjennomføringsevne slik at vi kan realisere tiltakene i tråd med forventningene?*

MP3 kan øke finansieringsrammen gjennom økte bompengeneinntekter eller utvidet periode. I tillegg til å sikre tilfredsstillende finansiering av ønskede tiltak, kan dette også gi mulighet for å ta inn andre tiltak som kan bygge opp under målene. Grunnlagsdokumentet kap. 8 viser muligheter for hvordan inntekstrammene kan økes. Miljøpakkens kontaktutvalg har bedt om å få konkrete forslag til ulike finansieringspakker til sitt ekstramøte. Rådmannen vil ettersende disse når de er klare.

For å sikre tilfredsstillende gjennomføringsevne i Trondheim kommune har rådmannen innført nye rutiner for gjennomføring av prosjekter i Miljøpakken i kommunen; Prosjektledelse A-Å. I tillegg vil superbussplanleggingen og utbyggingen etableres som en felles prosjektorganisasjon med eget prosjektkontor der partenes prosjektmedarbeidere sitter samlet, for å sikre god informasjonsflyt og gjennomføringsevne. Det vurderes om flere miljøpakkensatsinger skal gjennomføres tilsvarende.

I Trondheim kommune styrkes kompetansen og gjennomføringskraften ved at flere stillinger er utlyst. Rådmannen har et mål om å redusere sårbarheten i organisasjonen ved å ha minst to medarbeidere innenfor hver av Miljøpakkens hovedsatsingsområder; gange, sykkel, kollektiv, reiserådgivning og vei/gateplanlegging.

### 4. **Fordeling 50 % veg/ 50 % KSSM** (kollektiv, sykkel, gange, trafiksikkerhet, miljø) *Hvilke betingelser skal gjelde for fordelingen av midler mellom veger og KSSM-tiltak i bymiljøavtalen/trinn 3?*

I diskusjonen om MP3 kan det vurderes om man skal endre på, eller gå bort fra tidligere overordnede rammer for fordeling av penger. Eventuelt nye målformuleringer for Miljøpakken må avspeiles i fordelingen av ressurser til innsatsområdene.

Det må avklares hvordan de nye finansieringskildene i Bymiljøavtalen påvirker Miljøpakkens balanserte rammer for bruk med 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM. Dagens 50 % - 50 % praksis innebærer at en økning på vegsiden må kompenseres med tilsvarende økning av KSSM-tiltak, og motsatt. Det stilles spørsmål om Bymiljøavtalen derfor frigjør mer bompenger som kan benyttes til veg – og om dette er i samsvar med intensjonen (*Grunnlagsdokumentet s. 32*) da Bymiljøavtalens finansiering hadde intensjon om å øke satsingen på KSSM tiltak.

Fordelingen 50 % - 50 % var ambisiøs for sin tid. En nylig gjennomført Sentio undersøkelse viser som nevnt at Trondheimernes holdninger til bompenger og bompengenes finansiering av miljøvennlig transport har endret seg, og at 76 % mener det er riktig å bruk bompenger til KSSM tiltak. Det kan samtidig også stilles spørsmål ved om en 50 % - 50 % fordeling er i tråd med de ambisiøse klimaforpliktelsene vi har, og om de vil bidra til at nullvekstmålet i Bymiljøavtalen nås.

## Trondheim kommune

Dette er en grunnleggende avklaring som er helt avgjørende for bruken av midler i Miljøpakken framover.

### 5. **Prioriteringer veg/KSSM**

*Hvilke tiltak og virkemidler bør inkluderes i trinn 3 eller trinn 4?*

*Hvordan skal finansieringen fordeles på de ulike programmene?*

En utvidet Miljøpakke, med økte finansieringsrammer kan gi mulighet for å ta inn andre tiltak som kan bygge opp om reviderte mål, så fremt de er under kravet til konsekvensutredning (750 millioner kroner).

Grunnlagsdokumentets kap. 4 presenterer en oversikt over fordeling av de ulike prosjekt- og programområder. Kollektivtiltak utgjør 36 % av totalkostnadene fra 2009-2015. Store vegprosjekt utgjør 30 %, sykkelveier 18 %, miljø- og trafikkikkerhet 8 % og lokale veier utgjør 4 % av totalkostnadene. Er dette ønsket fordeling også fremover i MP3?

Det bør vurderes om alle tidligere vedtatte prosjekt fortsatt er aktuelle å videreføre inn i tiltakslisten for MP 3. En rekke tiltak er ikke fullfinansiert i dagens handlingsprogram MP2 (*grunnlagsdokumentet kap. 7*). Tilsvarende finnes også tiltak fra MP1 som er tatt ut av ulike årsaker. I forbindelse med MP3 bør det forestas en vurdering av disse, med tanke på å ta de inn igjen. I tillegg er byen under utvikling, og nye utbyggingsområder på for eksempel Sluppen eller samlokalisering av et bycampus bør føre til nye prioriteringer som tidligere ikke har vært inne til vurdering. Miljøpakken har en ny gåstrategi som legger opp til å opparbeide et nettverk av gangveier og snarveier for å gjøre gange mer attraktivt. Sykkelstrategien er ikke gjennomført, og Trondheim har fremdeles potensial til å øke sin sykkelandel. Nytt er også at Superbuss (buss for bane) og Jernbane kom inn i MP gjennom Bymiljøavtalen. Frem til reforhandling av bymiljøavtalen i 2018 ligger all finansiering av jernbanetiltak utenfor avtalen. På side 3 i saksfremlegget foreslår en rekke tiltak som bør vurderes.

### 6. **Arealbruk:** *Hvordan skal vi gjennom formelle krav eller markedsmessige prinsipper sikre en byutvikling som bygger opp under det kollektive transporttilbudet?*

Strategi for arealutvikling er vist i kommuneplanens arealdel (KPA) og ytterligere spisset i Bymiljøavtalen. Videre vil arealutvikling være del av kommende KVVU for Byanalyse i NTP.

Siste rullering av KPA åpner for utvidede utbyggingsmuligheter, noe som vil stille ekstra krav til KSSM satsing i dette området samt restriktive tiltak for å nå nullvekstmålet.

I Kommunal Planstrategi vil Rådmannen foreslå prioritering av planarbeid for bystyreperioden 2016-2019. Den blir lagt frem høsten 2016. Her vil strategier for en arealutvikling som imøtekommer nullvekstmålet omtales.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har også invitert til en prosess for å utvikle byutviklingsavtaler med staten for å konkretisere arealbruken i byområdene med bymiljøavtale.

Rådmannen legger ikke opp til en diskusjon om føringer for kommunal planstrategi i denne saken, eller til diskusjon om en fremtidig byutviklingsavtale. Det legges frem egne saker for dette.

### 7. **Restriktive tiltak:** *Hvilke konsekvenser får nye rammebetingelser og prioriteringer for behovet for bominntekter og trafikkregulering?*

Miljøpakken har hatt ambisiøse mål, men ikke full finansiering av allerede prioriterte tiltak.

Framover heves ambisjonen for å redusere personbiltransporten. Med dette kreves nødvendigvis også større investeringer i KSSM tiltak. Grunnlagsdokumentet vurderer handlingsrommet ved utvidet takstnivå (kap 9.2) og utvidet innkrevingsperiode (kap. 9,3). Takstøkning bør vurderes utfra behovet for finansiering, men også behovet for å begrense biltrafikken.

## Trondheim kommune

Bymiljøavtalen stiller krav til innføring av restriktive tiltak dersom vi ikke lykkes med å nå nullvekstmålet i personbiltransporten. Nullvekstmålet kommer ikke av seg selv, men er et ambisiøst mål når Trondheims befolkning øker. Erfaringsmessig er de restriktive tiltakene mest effektive. Spesielt gjelder dette parkeringspolitikken (antall plasser og avgiftsnivå) og bomtakster.

Det er behov for å få utredet et samlet areal- og transportsystem for Trondheim gjennom en KVVU eller byanalyse. Dette bør samkjøres med kommunens behov for å utarbeide en strategi for byutvikling som også nedfeller prinsipper for framtidig transportsystem. I den forbindelse vil det være aktuelt å vurdere en gjennomgang av parkeringspolitikken og parkeringsrestriktive tiltak. Rådmannen mener parkeringspolitikken bør legges frem til politisk vurdering som del av en byanalyse eller KVVU for Trondheim, og ses i lys av Bymiljøavtalen.

### 8. **Klæbus rolle:** Hva betyr trinn 3, og eventuell kommunesammenslutning i Trondheimsregionen for finansieringsbidraget til Klæbu kommune, til nabokommuner og for Miljøpakken?

Inntekter fra to bomstasjoner går til finansiering av Fv. 704 mellom Sandmoen og Tulluan. Prosjektet har økte kostnader og inntektene fra bomstasjonene strekker ikke til for å finansiere hele prosjektet. Et sentralt spørsmål er om Fv. 704 skal ses på som utenfor Miljøpakken eller integreres i MP3.

Klæbu ønsker at utvidet finansiering vurderes i MP3. MP2 vurderte ulempene ved å inkludere Fv. 704 til å være større enn fordelene. Fordelingen mellom veg og KSSM måtte endres, det ville føre til en mer komplisert styring med enda en aktør og en eventuell kostnadssprekk ville få konsekvenser for innholdet i Miljøpakken. Derfor tok Miljøpakken kun ansvar for etablering av bompunktene.

Det er et mål om kommunesammenslåing mellom Klæbu og Trondheim, og Fv. 704 vil da bli del av et større Trondheim. Rådmannen mener at en utvidet finansiering og inkludering i MP3 bør ses i en slik sammenheng. Tilsvarende kan også senere sammenslåingsprosesser med andre nabokommuner få betydning for Miljøpakkens innhold og finansiering. En reforhandling av bymiljøavtalen kan gjelde for hele Trondheimsregionen, og en MP3 vil dermed også kunne få et utvidet geografisk omfang og inkludere hele byregionen.

### 9. **Varighet for Miljøpakkens trinn 3?**

Anbudsperioden for rutestruktursatsingen er satt til 2029. Like lenge kan Miljøpakkens økonomiske forpliktelser være dersom Staten ikke tar ansvaret for disse. Dette er fire år lengre enn Miljøpakkens vedtatte bomperiode. I rutestrukturen ligger også superbussene som er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet i Bymiljøavtalen. Rådmannen mener at dette tilsier at Miljøpakkeperioden også bør strekke seg minst til 2029, men det kan også være aktuelt å utvide fram til 2033 (15 år fra 2018).

## Konklusjon

Bymiljøavtalens nullvekstmål forplikter lokale myndigheter og staten, og legger føringer for Miljøpakkens trinn 3.

- Vi har forpliktet oss til et nullvekstmål i personbiltransporten. Vi ser nå en tendens til økning i personbilbruken. Rådmannen anbefaler derfor en føre- var holdning og mener flere politiske diskusjoner bør igangsettes for å vurdere flere endringer i Miljøpakke trinn 3.
- Målhorisonten for Miljøpakkens 10 konkrete mål er snart nådd, og rådmannen mener det er behov for å sette nye mål for perioden etter 2018 i tråd med nye føringer, virkemidler og holdnings- og reisevaneendringer.
- Mulige handlingsrom i Miljøpakke trinn 3 er under utredning av Miljøpakkens sekretariat. Det



## Trondheim kommune

er mulig å inkludere nye prosjekt med kostnadsramme under 750 million, og som ikke utløser en KVV. Større prosjekt kan i trinn 3 utredes og planlegges for å inngå i Miljøpakkens trinn 4.

- Rådmannen vil sammen med partene i Miljøpakken avklare hvordan de nye finansieringskildene i bymiljøavtalen påvirker Miljøpakkens balanserte rammer for bruk med 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM.
- Den 50 % - 50 % balanserte investeringsbudsjettet var ambisiøs for sin tid. Med nye mål for Miljøpakken bør fordelingen vurderes på nytt. Fordelingen av finansieringen mellom de ulike programområdene bør også vurderes.
- Rådmannen legger ikke opp til en diskusjon om føringer for kommunal planstrategi i denne saken, eller til diskusjon om en fremtidig byutviklingsavtale. Det legges frem egne saker for dette.
- Rådmannen ser behov for å utrede mulige restriktive tiltak som økning bomtakstene og utvidelse av bomperioden. Det er også behov for å ta opp til vurdering en revidering av Trondheim kommunes parkeringspolitikk i tråd med målene i Bymiljøavtalen.
- Rådmannen mener Klæbus rolle i Miljøpakken bør ses i sammenheng med prosessen for kommunesammenslåing. Dette gjelder også utvidelse av MP3 til å inkludere Fv. 704.
- Rådmannen mener at Miljøpakkeperioden bør strekke seg til minst til 2029, men det kan også være aktuelt å utvide fram til 2033 (15 år fra 2018). Dette med bakgrunn i den nye rutestrukturen som vil ha varighet til 2029, der bymiljøavtalens superbuss inngår.

Rådmannen i Trondheim, 19.5.2016

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Heidi Fosslund  
programleder Miljøpakken

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:

Vedlegg 1. Miljøpakkens trinn 3, april 2016. Grunnlagsdokument utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat med noen innspill fra partene.

Vedlegg 2. Bymiljøavtalen, signert 26.2.2016. Behandlet i bystyret i mars 2016.

Vedlegg 3. Føringer for bruk av midler til kollektivtrafikk innenfor Miljøpakkens trinn 2. Notat fra Sør-Trøndelags fylkeskommune, 22.2.2016

Vedlegg 4. KVV bystruktur og transportsystem. Vurdering av behov for konseptutvalgsutredning (KVV) for Trondheimsområdet. Notat til Miljøpakkens kontaktutvalg (styringsgruppe), 14.4.2016

Vedlegg 5. Referat fra Formannskapet 10.5.2016.

Vedlegg 6. Foreløpig (ikke godkjent) referat fra Miljøpakkens kontaktutvalg 10.5.2016