



Samferdselsdepartementet  
Pb 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår ref.

Deres ref.

Dato

17.10.2016

## Søknad om utvidet innkrevningstid og økt takst i Miljøpakken i Trondheim

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune søker med dette om å få videreføre bompengeneinnkrevningen i Miljøpakken for transport i Trondheim fram til 2030 med mulighet for ytterligere utvidelse fram til 2033. I søknaden inngår en utvidelse av takstene med to kroner fra 1.1.2018. Dette gir mulighet for lokal medfinansiering i en revidert bymiljøavtale og inndekning av manglende finansiering av tidligere avklarte tiltak. Vi ber om at dette legges til grunn i Nasjonal transportplan 2018 - 29.

Det vises til vedtak fattet i bystyret 16.6.2016 og i fylkesutvalget 27.9.2016 (jf vedlegg). Nedenfor redegjøres for dagens bypakke, planer for videreføring, utvidet finansiering og lokalpolitisk behandling av søknaden.

### Bakgrunn:

#### Miljøpakkens trinn 1

Miljøpakke for transport i Trondheim ble vedtatt lokalpolitisk i bystyret 29.1.2009 og i fylkestinget 25.2.2009. Stortinget behandlet Miljøpakkens trinn 1 i juni 2009, jf St.prp. nr 85 (2008-2009). Trinn 1 omfatter tiltak innenfor en avklart finansieringsramme på totalt 5,35 mrd. kr<sup>1</sup>.

#### Miljøpakkens trinn 2

Miljøpakkens trinn 2 ble vedtatt lokalpolitisk i 2012 og i Stortinget i juni 2013, jf Prop. 172 S (2012-2013). Den totale finansieringsrammen for tiltakene ble hevet til 9,5 mrd kr. Det ble ikke tatt inn nye større prosjekter i Miljøpakkens trinn 2. De økte inntektene skulle gå til å dekke manglende finansiering i trinn 1, økte kostnadsprognoser for hovedvegene og tilsvarende økning av kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak (KSSM), jf. prinsippet om 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM.

#### Bymiljøavtale

Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten undertegnet en bymiljøavtale 12.2.2016 for perioden 2016-2023. Bymiljøavtalen forutsetter nullvekst i personbiltrafikk. Dette har Trondheimsområdet oppnådd når det gjelder perioden 2009/10 til 2013/2014, jf nasjonale reisevaneundersøkelser.

---

<sup>1</sup> Her inngår også 525 mill kr som ble avklart etter at fylkeskommunen fikk overført ansvar for mindre riksveger i 2010. 370 mill kr i belønningsmidler for 2009 – 2012 kommer i tillegg og koordineres med finansieringen av tiltak i Miljøpakken.

Avtalen tilfører totalt 3,74 mrd kr (1,34 mrd kr i belønningsmidler, 1,4 mrd kr i investeringstilskudd til Superbuss og 1 mrd kr i statlig bidrag innenfor programområdetiltak på riksveg). Investeringstilskuddet utgjør inntil 50 %, og den resterende halvdel må finansieres lokalt. De statlige investeringene forplikter Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune til å tilrettelegge for en arealbruk som sikrer trafikkgrunnet i satsingsområdene, eventuelt også innføre restriktive tiltak dersom dette blir nødvendig for å sikre måloppnåelse.

#### **Behov for økt takst og utvidelse av innkrevingsperioden:**

Miljøpakken har en 10-årig målhorisont fram til 2018. Bominntektene varer fram til april 2025 og er et viktig fundament for tiltakene. Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange i et lengre tidsperspektiv enn dagens avtale. Både videre satsing på miljøvennlig transport, fullføring av prosjekter som allerede inngår i pakken, samt behov for bomstasjoner som restriktivt tiltak underbygger behovet for en videreført pakke.

#### Økte rammer til riksvegtiltak

Da Stortinget behandlet NTP 2014-2023 og Miljøpakkens trinn 2 i juni 2013, jf Prop. 172 S (2012-2013), var kostnadsrammene for E6 Tonstad – Melhus og Rv 706 Sluppen – Stavne betydelig utvidet i forhold til det som lå til grunn i de lokalpolitiske vedtakene. Ved endelig behandling av kostnadsrammen i Stortinget etter gjennomføring av KS2 ble kostnadsrammen for E6 prosjektet ytterligere utvidet.

Størrelsen på de statlige midlene er de samme som i det lokalpolitiske forslaget, men rammene for bruk av bompenger er høyere. Omregnet til 2016-kr har Stortinget godkjent om lag 800 mill kr mer i bompenger til E6 Tonstad – Melhus og vel 300 mill kr mer i bompenger til Rv 706 Sluppen – Stavne. Konsekvensene av økningen av bompenger til riksveg er ikke synliggjort i Prp. 172 S (2012-2013). Konsekvensene vil enten være redusert omfang av andre tiltak i Miljøpakken eller behov for utvidet finansiering. Utvidelse av dagens bominnkreving er nødvendig for å opprettholde Miljøpakkens forventede aktivitet.

Utbyggingen av E6 Tonstad – Melhus er i gang. Det er gitt en styringsramme på 2,5 mrd kr for parsellen mellom Sentervegen og Jaktøien. Hovedanbud er innhentet, og det forventes at kostnaden vil holde seg innenfor denne rammen. Dette innebærer en bompengebrauk som ligger 500 mill kr høyere enn det som var forventet da bystyret og fylkestinget behandlet Miljøpakkens trinn 2. Planlegging av Sluppen bru pågår. Her er det anslått behov for 330 mill kr mer i bompenger enn det som ble lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen i 2012. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) og vi må ta høyde for at kostnadene kan bli høyere. Det samlede behovet for ekstra bompenger til riksvegene kan ut fra dette bli 800 – 1000 mill kr.

#### Nytt anbud på drift av kollektivtrafikk medfører økte økonomiske forpliktelser

Utbyggingen av Superbuss skal sammen med annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet. Dette har både en investeringsmessig og en driftsmessig kostnad. Nytt anbud for kollektivtrafikken gjelder for årene 2019 – 2029 og gir driftsøkonomiske konsekvenser i hele perioden – også for årene etter 2024.

Lokalt forventes det at staten sikrer finansieringen av de tilbudsutvidelsene som følger av nullvekstmålet, for eksempel over rammetilskuddet til fylkeskommunen eller gjennom belønningsordningen. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå

nullvekstmålet skal finansieres, vil kommunen, fylkeskommunen og staten via Miljøpakkesamarbeidet ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd.

Belønningsmidlene gir i dag et betydelig økonomisk tilskudd til drift av kollektivtrafikk. Det årlige tilskuddet gjennom Miljøpakkesamarbeidet planlegges trappet opp etter behov fra 110 mill kr i 2015 til om lag 190 mill kr årlig i 2020. Behovet vil vokse ytterligere i tråd med trafikkveksten. Fylkeskommunen binder seg snart til et tilbud på drift av kollektivtrafikk som varer fem år ut over dagens bompengerperiode. Denne opptrappingen gir et udekket tilskuddsbehov i årene fram til nytt rutebud utløper i 2029.

Noe av dette lar seg finansiere innenfor rammene i Miljøpakkens trinn 2 og avklarte midler i bymiljøavtalen, men det gjenstår et restfinansieringsbehov for de fem siste årene som krever utvidet finansiering. Inntil vi vet om finansieringen av disse kostnadene kan dekkes på annen måte, må Miljøpakken ha en beredskap for å kunne dekke kostnader i størrelsesorden 900 – 1100 mill kr med bompenger.

#### Bymiljøavtalen reforhandles

Gjeldende avtale gjelder fra 2016 – 2023 basert på innholdet i Miljøpakkens trinn 2 og NTP 2014 – 2023. Det er forutsatt at avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan og Samferdselsdepartementet har åpnet for at dette kan skje etter at NTP 2018-29 er lagt fram til neste vår/sommer. Planen har en planhorisont til 2030 og går dermed lengre enn Miljøpakken og bomsystemet i Miljøpakken som varer til april 2025.

Det statlige investeringstilskuddet til Superbuss på 50 % av kostnadene forutsetter et tilsvarende lokalt bidrag. Det lokale bidraget for årene etter 2023 må sikres gjennom en utvidelse av bompengerperioden. Gitt samme utbyggingstakt som i dagens avtale representerer dette et lokalt finansieringsbehov på 175 mill kr årlig, summert til 1050 mill kr over fem år. Videreføring av dagens belønningsordning er en forutsetning for at en lokalt kan frigjøre tilstrekkelig bompenger til bruk som egenandel i dette spleiselaget.

#### Nødvendig å videreføre satsingen på gang- og sykkeltrafikk

Det har skjedd et trendbrudd i transportbruken i Trondheim. Reisevaneundersøkelsene i 2009/-10 og 2013/-14 viser en reell nedgang i bilbruken og stor vekst i bruken av mer miljøvennlige transportformer. Nærmere 60 % av tilveksten har kommet som gang- eller sykkeltrafikk. Gang- og sykkeltrafikken har en viktig rolle framover. Videre utbygging av attraktive og sikre ruter krever at planlagt investeringstakt opprettholdes og helst utvides. Dette gir fortsatt løpende investeringer etter at dagens bomsystem utløper i april 2025. Det innebærer et utvidet finansieringsbehov på 1300 – 1400 mill kr fram til 2030.

#### Fv 704 Tanem - Tulluan

Klæbu og Trondheim kommune har vedtatt kommunesammenslåing fra 1.1.2020. Bominntektene fra to av Miljøpakkens bomstasjoner går i dag uavkortet til utbygging av Fv 704 fra Trondheim til Klæbu. Første etappe Sandmoen – Tanem er avklart med byggestart i 2017. Andre etappe Tanem – Tulluan er ikke finansiert. Kommunene planlegger å benytte engangs tilskuddsmidler til kommunesammenslåing som bidrag i finansieringen av andre byggetrinn. Fylkeskommunen og kommunen er enige om å ta andre byggetrinn inn i Miljøpakken og restfinansiere utbyggingen ved

bruk av bominntekter. Basert på foreliggende kostnadsoverslag forventes et utvidet bompengenebehov på om lag 400 – 500 mill kr.

#### Utbredelse av elbil/nullutslippskjøretøy

Bruken av elbil har hatt en gledelig økning i senere år. Drøyt 6 % av trafikken gjennom Miljøpakkens bomstasjoner er nå nullutslippskjøretøy. Vi har samtidig lyktes med å holde biltrafikkveksten nede slik at vi reelt sett har hatt nullvekst fram til nå. Nullutslippskjøretøyene representerer dermed et årlig inntektsbortfall på om lag 30 mill kr årlig.

Det kan bli snarlige endringer i regelverket om fritak for bomavgift ved bruk av nullutslippskjøretøy. Trolig trengs det likevel en rabatt for nullutslippskjøretøy for å opprettholde insitamentet for videre overgang til slike kjøretøy i tråd med landets internasjonale klimaforpliktelser. Det kan dempe inntektsbortfallet noe avhengig av hvor stor rabatt som gis. Fortsetter veksten av nullutslippskjøretøy, fortsetter likevel inntektsreduksjonen selv med innføring av rabatterte avgift på nullutslippskjøretøy. Dette krever høyere takst for andre kjøretøy om inntektene skal opprettholdes.

Det er for tidlig å fastslå hvor stort det samlede inntektsbortfallet vil være. I våre inntektsanslag har vi forutsatt en inntektsreduksjon på 500 mill kr i perioden. Fortsetter utviklingen i dagens tempo samtidig som det innføres halv avgift på nullutslippskjøretøy i 2020, blir inntektsreduksjonen fort større. Skal vi nå internasjonale miljøforpliktelser, må innfasing av nullutslippskjøretøy skje raskere med derav følgende større inntektsreduksjon. Dette er forhold vi vil komme tilbake til i revidert bymiljøavtale når de økonomiske konsekvensene er bedre kjent.

#### Andre kostnader

Forlenget innkrevingsperiode betyr også økte rentekostnader og kostnadsvekst som ikke kompenseres gjennom prisindeksen på inntektssiden. Samlet beløper dette seg til om lag 150 mill kr i perioden.

### **Samlet finansieringsbehov**

Tabell 1: Økte kostnader og inntektsbortfall i perioden 2016 – 2029

<b>Økte kostnader</b>	<b>2016 - 2024</b>	<b>2025 - 2029</b>	<b>2016 - 29</b>
Økt bruk av bompenger til riksveg	800-1000 mill kr		800-1000 mill kr
Bompenger til drift av kollektivtrafikk		900-1100 mill kr	900-1100 mill kr
Egenandel ved utbygging av superbuss etter 2023		300-400 mill kr	300-400 mill kr
Videreført lokal satsing på KSSM etter 2024		1300-1400 mill kr	1300-1400 mill kr
Andre byggetrinn Fv 704 Tanem – Tulluan	400-500 mill kr		400-500 mill kr
Andre kostnader		150 mill kr	150 mill kr
<b>Sum</b>	<b>1200-1500 mill</b>	<b>2650-3050mill</b>	<b>3850-4550 mill</b>

## Inntekter ved økt takst og utvidet innkrevingsperiode

### Økte takster

Økning av takstene i bomstasjonene er både et virkemiddel for å begrense trafikkveksten og en inntektskilde. Takstøkning på 2 kr per passering forventes å gi om lag 2 % reduksjon av trafikken og og vel 100 mill kr i inntektsvekst fra 1.1.2018, tilsvarende vel 1,2 mrd kr fram til 2030.

### Utvidet innkrevingsperiode

Utvidelse av innkrevingsperioden fra april 2015 ut 2029 (4,75 år) forventes å gi en inntektsvekst på om lag 2,8 mrd kr

### Lokal finansiering

Videreføring av kommunale bidrag gir en samlet inntekt på ca 90 mill kr. Tilsvarende vil det fylkeskommunale bidraget gi vel 300 mill kr over fem år. Samlet momskompensasjon fra kommunen og fylkeskommunen forventes å utgjøre ca 50 mill kr. Samlet lokalt bidrag utgjør dermed om lag 440 mill kr i perioden 2025 - 29.

Tabell 2: Utvidet inntektsgrunnlag for å kompensere økte kostnader og inntektsbortfall

Inntektskilde	2018 - 2024	2025 - 2029	Totalt
Økt takst	700 mill kr	500 mill kr	1200 mill kr
Utvidet innkrevingsperiode		2510 mill kr	2510 mill kr
Utvidet lokal finansiering		440 mill kr	440 mill kr
<b>Sum</b>	<b>700 mill kr</b>	<b>3450 mill kr</b>	<b>4150 mill kr</b>

### **Videreføring av statlige bidrag**

Nullvekstmålet forutsetter videre statlig finansiering av gang-, sykkel- og kollektivtiltak i en revidert bymiljøavtale for perioden 2024 - 29.

### Belønningsmidler

Videreføring av ordningen med belønningsmidler er avgjørende for finansieringen av kollektivtrafikken. Det årlige grunnbeløpet på 170 mill kr i perioden 2016 - 2023 utgjør 1020 mill kr for perioden 2024 - 29.

Belønningsmidlene benyttes helt eller delvis til drift av kollektivtrafikk og vil redusere behovet for å benytte bompenger til dette. Mer bompenger kan i så fall benyttes som lokal egenandel ved tildeling av statlig investeringstilskudd. Dette er forhold som fastlegges nærmere i revidert bymiljøavtale fra 2018.

### Investeringsstilskudd til superbuss

Videre kollektivsatsing forutsetter ytterligere investeringer i superbustilbudet også etter 2023. Det vil ut fra gjeldende prinsipp om 50 % tilskudd være på samme nivå som den lokale egenandelen på 1050 mill kr nevnt foran. Dette statlige investeringstilskuddet kommer i tillegg til inntektene som er omtalt foran.

### Statlig bevilgninger over programområdene

I gjeldende bymiljøavtale inngår en statlig bevilgning på 1 mrd kr til programområdetiltak på riksveg. Dette er investeringer til kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak. En videreføring over fem år fram til 2030 utgjør 625 mill kr. På tilsvarende måte som for investeringstilskuddet kommer slike statlige øremerkede midler i tillegg til inntektene foran.

### **Innspill fra kommuner i regionen**

Innspill fra kommuner i Trondheimsregionen er gjengitt i vedlegg 3. De peker blant annet på at takstene i interne bompunkt og på bygrensa bør være like, samt at Miljøpakken bør finansiere billigere kollektivtrafikk og flere KSSM- tiltak i nabokommunene.

### **Lokalpolitisk behandling**

Trondheim bystyre behandlet spørsmålet om utvidet innkrevingsperiode og økt takst 16.6.2016. Sør-Trøndelag fylkesting behandlet spørsmålet samme dag i forbindelse med høringsuttalelse til NTP 2018 – 29 og ga videre fylkesutvalget fullmakt til å behandle saken videre. Fylkesutvalget behandlet saken 27.9.2016. De relevante vedtakene framgår av vedlegg 1 og 2. Både fylkesutvalget og bystyret har i tillegg også gitt enkelte føringer for arbeidet med revisjon av Miljøpakkens mål og innhold som starter i tilknytning til byutredningen for Trondheimsområdet i 2017.

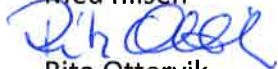
Innenfor rammene av vedtakene i bystyrets punkt 1, 2, 3, 10, 11, og 12 og fylkesutvalgets punkt 1, 4, 5, 6 og 8 har vi utformet følgende omforente søknad:

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune søker med dette om å få videreføre bompengeneinnkrevningen i Miljøpakken for transport i Trondheim:

1. Vedtatte mål og tiltak i Miljøpakkens trinn 1 og 2 videreføres. Den vedtatte bymiljøavtalens mål legges til grunn for det videre arbeidet med Miljøpakken. Prosessen med utforming av nye mål og tiltak igangsettes tidlig i 2017 slik at en grundig politisk behandling kan finne sted.
2. Det er nødvendig at satsingen for å ivareta nullvekstmålet har et bærekraftig fundament som sikrer finansiering av drift av kollektivtilbudet og investeringer til gang, sykkel og kollektivtiltak. Trondheim kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune søker om å få utvide innkrevningstiden i bomstasjonene fram til 2030 og om å få øke takstene med to kroner per passering fra 2018.
3. Fylkesveg 704 til Klæbu, del 2: Tanem – Tulluan inkluderes i Miljøpakken.
4. Tilskudd til drift av kollektivtrafikk trappes opp etter behov til 190 mill kr i 2020. Økning av driftstilskuddet gjennom Miljøpakkesamarbeidet forutsetter at fylkeskommunens tilskuddsnivå til rutetilbudet i Trondheim og Klæbu opprettholdes på dagens nivå: 160 mill kr i 2016 og deretter årlig indeksring (jf NOTAT sak 16/8403, 16. juni, Trondheim bystyre) og forlenges tilsvarende som forlengelsen av Miljøpakken. Kollektivområdet må sikres tilstrekkelige rammer i Miljøpakken til at nullvekstmålet kan oppnås.

- 
5. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres, vil kommunen, fylkeskommunen og staten via Miljøpakkesamarbeidet ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd.

Med hilsen



Rita Ottervik

Ordfører



Tore Sandvik

Fylkesordfører

Kopi med vedlegg:  
Statens vegvesen,  
Region midt,  
Postboks 2525,  
6404 Molde

---

**Vedlegg 1: Trondheim kommune vedtok følgende i bystyret 16. juni 2016:**

Bystyret ber rådmannen legge følgende føringer til grunn for videre arbeid med søknaden:

- 1. Bystyret stadfester at vedtatte mål og tiltak for Miljøpakken trinn 1 og 2 videreføres. Den vedtatte Bymiljøavtalens mål legges til grunn for videre arbeid med Miljøpakken, og gjennomføres som del av Miljøpakken. Bystyret ber rådmannen utarbeide en forespørsel om endringer i finansiering og gjennomføring av Miljøpakken i tråd med dette vedtaket innen 1. juli.**
- 2. Trondheim kommune søker om å få utvide innkrevingsperioden med 5 år til 2029 med mulighet til utvidelse frem til 2033, og om å få øke grunntaksten i bompunktene med to kroner pr. passering fra 2018. Miljøpakkens takst- og rabattstruktur videreføres som i dag. Samtidig søkes det om å innlemme deler av bomstasjonen på Ranheim i Miljøpakken og ta inn deler av inntektene når dagens prosjekt på E6 er ferdig finansiert.**
- 3. Tidshorisonten 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. Bystyret ber rådmannen om å legge frem en sak med nye mål før utgangen av 2016.**
4. Målene i Miljøpakken skal være førende for prioriteringer i budsjettet. Dette gjelder også fordelingen av finansieringen mellom de ulike programområdene.
5. Bystyret ber rådmannen avklare hvordan de nye finansieringskildene i bymiljøavtalen påvirker Miljøpakkens balanserte rammer for bruk med 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM-tiltak.
6. Bystyret ber rådmannen legge bymiljøavtalen som føring for kommunal planstrategi og for fremtidig byutviklingsavtale. Det legges fram egne saker om dette.
7. Bystyret ber rådmannen utrede mulige restriktive tiltak for personbiltransport. Det er behov for å ta opp til vurdering en revidering av Trondheim kommunes parkeringspolitikk i tråd med målene i bymiljøavtalen. Bystyret ønsker at det legges spesielt vekt på tiltak som reduserer bruk av bil til og fra jobb.
8. Planlegging og utredning av kollektivknutepunkt på Sluppen med Omkjøringsveien i kulvert skal igangsettes. Finansiering av dette i samarbeid med private og offentlige grunneiere skal inngå i utredningen. Saken legges frem for bystyret innen august 2017. Bystyret forventer statlig medfinansiering av ny løsning for omlegging av E6 på Sluppen og kollektivknutepunkt.
9. Det skal settes fortgang i arbeidet med gang- og sykkelvei, særlig i tilknytning til skoler og idrettsanlegg. Vedtatt gåstrategi og sykkelstrategi samt trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune skal legges til grunn for videre arbeid. Bystyret søker om å få bruke statlige bevilgninger til sykkel på alle veistrekninger på en hensiktsmessig og effektiv måte uavhengig av hvem som eier veien.
- 10. Fylkesvei 704 til Klæbu, del 2: Tanem – Tulluan, inkluderes i Miljøpakken.**
- 11. Drift av kollektivtrafikken trappes opp til 190 millioner kroner årlig fra 2020. Samlet blir dette 2,46 milliarder som overføres fra Miljøpakken til kollektivtrafikken i Trondheim i perioden 2016-2029.**
- 12. En økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk i Trondheim fra Miljøpakken forutsetter at fylkeskommunen opprettholder dagens støttenivå, anslått til 160 millioner som justeres med prisindeks og befolkningsutvikling. Bystyret delegerer til Rådmannen å inngå en avtale med Sør-Trøndelag Fylkeskommune om nivået for dagens støttenivå og fremtidige overføringer. Bystyret ber også staten sørge for en videre opptrapping av driftstilskudd til kollektivtrafikk i Trondheim, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.**
13. Rammen for Byåsentunnelen settes til 1,7 milliarder og påbegynnes 2021.  
Bystyret ber staten i sin byutredning (eventuelt en konseptvalgutredning, KVV) utrede og kvalitetssikre langsiktige løsninger for kollektivtrafikk i Trondheim, inkludert mulighetene for en framtidig bybane. Denne legges til grunn for videre planlegging.



---

**Vedlegg 2: Sør-Trøndelag fylkeskommune vedtok følgende i fylkesutvalget 27.9.2016:**

- 1. Fylkesutvalget er enig i Trondheim Bystyres sitt vedtak om at vedtatte mål for Miljøpakken trinn 1 og 2 videreføres til 2030 med mulighet til utvidelse frem til 2033 og at andre byggetrinn av Fv 704 til Klæbu tas inn i Miljøpakken. Den vedtatte Bymiljøavtalens mål legges til grunn for det videre arbeidet med Miljøpakken.**
2. Fylkesutvalget mener at bilrelaterte tiltak i Miljøpakken i sin helhet ikke må overstige 50 % av Miljøpakkens egne midler. Statlige midler som tilføres Miljøpakken skal benyttes til de formål Staten har tildelt de for, og skal ikke inngå i 50/50-fordelingen. Dette må også gjelde for midlene i Bymiljøavtalen.
3. Dagens porteføljestyingsprinsipp må endres til å være avgrenset innenfor hvert transportområde. Det må foreligge omforente prioriteringslister, der det klart fremkommer rekkefølgen på tiltak som prioriteres og tiltak som vil bli kuttet ved kostnadsoverskridelser innenfor hvert område. Det vil si at overforbruk på f.eks et vegprosjekt bare kan salderes mot tiltak på veg. Bruk av porteføljestyingsprinsippet må synliggjøres og være sporbart.
- 4. Tidshorizonten for Miljøpakkens 10 konkrete mål er snart nådd. Fylkesutvalget deler Trondheim Bystyre sitt syn på at Miljøpakkens eksisterende mål videreføres inntil 2018. Prosessen med utforming av nye mål fra 2018 må igangsettes tidlig i 2017, slik at en grundig politisk behandling av nye føringer kan finne sted.**
- 5. Fylkesutvalget forutsetter at avtalen om fylkeskommunalt tilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim på 160 mill. kr. i 2016 og deretter årlig indeksering (jfr NOTAT sak 16/8403, 14. juni, Trondheim bystyre) forlenges tilsvarende som forlengelsen av Miljøpakken til 2030. Vi forutsetter også at Stortingets klare vedtak om at 20 % av Miljøpakkens egne midler skal gå til kollektivtrafikken gjennomføres, og at den systematiske underfinansieringen som til nå har funnet sted, blir dekket inn.**
- 6. Fylkesutvalget forutsetter at kollektivområdet sikres tilstrekkelige rammer i Miljøpakken til at nullvekstmålet kan oppnås.**
7. Fylkesutvalget forutsetter at tiltaksplanen for superbuss revideres for å sikre prioritet for driftskritiske tiltak og at prioriteringen underlegges politiske behandling.
- 8. Det er nødvendig at den planlagte utviklingen av kollektivtrafikken har et bærekraftig finansielt fundament. Fylkesutvalget aksepterer Trondheim bystyre sitt vedtak om å legge en takstøkning på kr. 2,- pr. passering til grunn for en søknad om et 3. trinn for Miljøpakken. For å oppnå ønsket effekt i henhold til 0-vekstmålet, må nivå og omfang av takstøkning på ulike bompengepunkter vurderes helhetlig. Det er ikke en forutsetning at alle bompengepunkter øker likt.**
9. Fylkesutvalget forutsetter at Byanalysen vurderer flere transportmuligheter enn dagens i et langsiktig perspektiv. Bystyrets vedtatte bybaneutredning samt vurdering side 5 av 5 av togets rolle kan være viktige elementer i en slik analyse. I tillegg må Byanalysen inkludere behov og utfordringer for næringstransport/godstransport.
10. Fylkesordfører gis mandat til å forhandle med de andre partene i Miljøpakken om innholdet i en felles søknad om trinn 3 med dette som Sør-Trøndelag Fylkeskommunes grunnlag. Utkast til søknad legges frem for politisk behandling.

### Vedlegg 3: Innspill fra kommuner i Trondheimsregionen

Et grunnlagsdokument for revisjon av Miljøpakken er sendt på høring til kommuner i Trondheimsregionen 13.05.2016 med frist for innspill 10.06.2016. Følgende innspill er kommet:

#### Melhus kommune (uttalelse datert 06.06.2016):

”Vi stiller oss positiv til at miljøpakken utvides med fokus på tiltak knyttet til knutepunktet mellom jernbane og buss, på Melhus skysstasjon. Vi ser at det kan/vil være behov for bomtakstøkning. Vi minner om at Melhus tidligere har uttalt at det er ønske om like bomtakster i Trondheim by og inn mot Melhus/nabokommunene, etter byrdefordelingsprinsippet.

Nullvekstmålet kan lettere oppnås gjennom økt innsats på drift kollektivtrafikk og sykkeltiltak internt i pendlerkommunene/Melhus og ikke kun i Trondheim. Dette hjelper på å få ned bilandelen inn mot Trondheim, og dessuten skape et bedre ytre miljø, og legge til rette for bedre folkehelse, også for befolkningen i pendlerkommunene/Melhus. Økte ressurser på informasjon og kampanjer for å øke kollektivandelen (buss og tog) og sykkelandelen hos pendlere kan også få ned bilandelen fra nabokommunene/Melhus inn mot Trondheim.

Vi viser til kommunens tidligere uttalelser, blant annet til miljøpakkens handlingsprogram, og gjentar at Melhus kommune spesifikt ønsker seg følgende gjennom miljøpakken:

- Nytt parkeringsanlegg i Melhus sentrum
- Ferdigstillelse av Bike & Ride i Melhus sentrum
- Innfartsparkering på Kvål
- Gang- og sykkelvei langs FV 736 (Åsvegen) Kvammen - Rødde
- En felles billettløsning for buss og tog
- Takstsone Stor-Trondheim utvides til å omfatte hele Melhus kommune

#### Klæbu kommune (uttalelse datert 09.06.2016):

Vi viser til e-post av 13.05.2016 og grunnlagsdokument for Miljøpakken trinn 3, samt byutviklingskomiteens innstilling til bystyret. Av innstillingen framgår bl.a. at Klæbus rolle i Miljøpakken må ses i sammenheng med kommunesammenslåingsprosessen. Dette gjelder også utvidelse av trinn 3 til å inkludere fv. 704. Fv. 704 Sandmoen-Tulluan vil gi tilgang til regionalt viktige næringsområder på Tulluan, avsatt i Interkommunal arealplan (IKAP), og til store massetak langs Vassfjellet. Prosjektet vil også bidra til bedre trafikkikkerhet, at hensynet til boliger og nærmiljø blir ivaretatt, og legge til rette for sykling og en mer effektiv bussforbindelse.

I sak til Fylkestinget 15.06.2016 er det i tillegg til utbygging av strekningen Røddekrysset- Tanem forutsatt at rundkjøring i Røddekrysset tas med, og at det avsettes midler til gang- og sykkelveg Sandmoen-Røddekrysset. Det legges til grunn at toppdekke til «park and ride»- anlegg på Tanem finansieres av Miljøpakken.

I det videre arbeid må oppmerksomheten rettes mot regulering og fullfinansiering av strekningen Tanem-Tulluan. Intensjonsavtalen som er inngått mellom Trondheim kommune og Klæbu kommune om kommunesammenslåing, har framhevet fv. 704-prosjektet som en sentral felles satsing. Her framgår bl.a. at *«Kommunene har som mål å innlemme Fv 704 i Miljøpakken ved en sammenslåing og arbeide for en fullfinansiering av prosjektet.»*

#### Stjørdal kommune (uttalelse datert 09.06.2016):

1. Stjørdal må innlemmes på linje med øvrige nabokommuner i det felles virkemiddelet av investeringer til og drift av kollektivtrafikken under Miljøpakken. Lokaltaksten for kollektivtrafikk i Trondheim må også omfatte Stjørdal.

2. Under forutsetning av at Stjørdal innlemmes, støtter Stjørdal en videreføring av Miljøpakke Trondheim til et trinn 3 med den mål- og virkemiddeldiskusjon som foreligger.
3. Man ser det som avgjørende at nullvekstmålet for biltrafikken i Trondheim ivaretas som forutsetning for en fornyet avtale mellom Trondheim og staten. Som virkemiddel må det satses ytterligere på å gjøre alternativene til bil attraktive og samtidig vurdere realøkning og samordning av bomsatsene i planområdet.
4. Stjørdal Kommune finner - og legger til grunn at det ikke eksiterer noen motstrid mellom miljøpakken og planlagte og høyst ønskede investeringer langs E6 nord og sør for Trondheim.

**Skaun kommune (uttalelse datert 10.06.2016):**

1. Skaun kommune slutter seg til en **videreføring av Miljøpakkens to rammebetingelser**. Det framgår der at halvparten skal benyttes til hovedveg og halvparten til KSSM-tiltak, samt at minst 20% skal benyttes til kollektivtiltak (ekskl. belønningsmidler).
2. Skaun kommune mener det bør vurderes å innføre **lik bompengetakst for alle bompunkt** innenfor pakken. Dette er beregnet å kunne gi en samlet økt inntekt på kr 1,4 mrd. og en trafikkreduksjon på ca 4%. En forlengelse av innkrevingsperioden kan vurderes.
3. Kommunen mener det bør vurderes å øke takstene (bytakst) for å sikre større egenfinansieringsevne i Miljøpakken.
4. Kommunen er skeptisk hvorvidt det er hensiktsmessig og riktig å legge **bymiljøavtalen** inn i Miljøpakken. Dette kan vurderes på nytt dersom Trondheim kommunes nabokommuner vurderes tatt inn i avtalen ved neste revisjon.
5. **Tiltak som foreslås tatt ut og inn i pakken**. Når det gjelder tiltak som kan og bør vurderes tatt ut av Miljøpakken for å sikre en bedre balanse mellom den økonomiske rammen og finansieringsbehov, foreslås Byåsentunnelen tatt ut. Når det gjelder nye tiltak, foreslås det en ytterligere styrking av innsatsen for drift av kollektivtrafikk, for sykkel- og gangtiltak samt for trafiksikkerhetstiltak. Satsing på superbuss og nye knutepunkt kan vurderes tatt inn som nye tiltak.

