

## Saksframlegg

---

### Miljøpakken - Søknad om gjennomføring av trinn 2

---

Arkivsak.: 12/8503

---

#### Forslag til vedtak/innstilling:

- Trondheim kommune vedtar å søke om endring av innkrevningssystemet for å finansiere innholdet i Miljøpakkens trinn 2. Det forutsettes at brukerbetaling kommer i tillegg til statlige og ordinære kommunale og fylkeskommunale midler.
- 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.
- 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 ett-løps tunell med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll.
- Det avsettes midler for å realisere den vedtatte forlengelsen av trikken fram til Prinsens gate, samt nødvendige midler for å utbedre trikketraseen.
- Bominntektene kan benyttes til drift av kollektivtransport og gang- og sykkelveger når det kan dokumenteres at disse midlene kommer som tillegg ut over dagens nivå
- Bystyret legger til grunn følgende økonomiske rammer og tidsplan for gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2.....  
Prioritering og kostnadsrammer for prosjekter og innsatsområder framgår av tabell i Bystyrets møteprotokoll.
- Innkrevningssystemet utvides med bomstasjoner som vist på kart i Bystyrets møteprotokoll. Det etableres bomstasjoner på Fv 704 på Torgård og Fv 885 sør for Tillerbruvegen dersom dette vedtas av Klæbu kommune.
- Det detaljerte innholdet i Miljøpakken forutsettes justert ved rullering av 4-årige handlingsplaner.
- Takstene vedtas endelig ca ½ år før oppstart. Følgende prinsipper legges til grunn:
  - Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
  - Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene enn ellers på dagen. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst.
  - Det gis følgende rabatter:
    - 20 % for trafikanter med avtale med Trøndelag Bomveiselskap
    - 10 % for alle andre trafikanter som benytter autopassbrikke
    - Ved passering av flere bomstasjoner i samme innkrevingsnett betales bare i første bomstasjon
- Det innføres en maksimal grense for hvor mye hvert enkelt kjøretøy må betale for alle passeringer i Miljøpakkens bomstasjoner i løpet av en måned. Dette taket fastlegges i

## Trondheim kommune

forbindelse vedtak av takstene og reguleres i samsvar med takstjusteringene.

- Ordningen med fritak for beboere på Være og Klett videreføres i Miljøpakkens trinn 2
- Bystyret ber om at Bomveiselskapet gis anledning til å prisjustere bomtakstene årlig i samsvar med Anleggsindeksen. Også kommunale, fylkeskommunale og statlige bidrag prisjusteres etter Anleggsindeksen.

## BAKGRUNN

### Miljøpakkens trinn 1

Bystyret vedtok 24.04,08 Trondheim kommunes miljøpakke for transport basert på et forlik mellom 6 partier i bystyret. Dette er en konkret og ambisiøs plan med 10 definerte mål om å redusere personbiltrafikk, klimautslipp og bidra til en mer miljøvennlig byutvikling. Senere har flere partier sluttet seg til samarbeidet slik at det nå er et meget bredt flertall bak planene.

Miljøpakken består både av en tiltakspakke med virkemidler innenfor ulike sektorer og et forslag til finansieringsløsning som omfatter både offentlige bevilgninger og brukerfinansiering. Samlet sett tilfredsstillende pakken Veglovens krav til helhetlige bompakker. Dette åpner for at inntektene også kan benyttes til drift av kollektivtrafikk.

Den totale kostnadsrammen var anslått til om lag 7 mrd. kr fordelt med halvparten til vegformål og halvparten til kollektiv-, miljø- og trafiksikkerhetstiltak. Stortinget behandlet Miljøpakkens trinn 1 i juni 2009 (i St.prp.nr 85 (2008-2009)). Trinn 1 omfatter en avklart økonomisk ramme på totalt 5,5 mrd. kr. I inntektsprognosene på 7 mrd. kr ligger det i tillegg inne en forventning om ytterligere 600 mill. kr fra staten (Nasjonal transportplan) og 900 mill. kr som var forutsatt dekket av miljøavgift på drivstoff. I tillegg er det tatt inn et krav om at minst 20 % av inntektene skal gå til finansiering av drift/ investering for kollektivtrafikk.

Den planlagte drivstoffavgiften er mindre aktuell, og det forutsettes nå at bompenginntektene skal dekke ytterligere 900 mill. kr. Siden Miljøpakkens trinn 1 ble vedtatt, har kostnadsanslagene for de store vegprosjektene økt. Det samme ser vi for andre utbyggingsprosjekt som sykkel- og kollektivtiltak. Dette aktualiserer spørsmålet om at vi enten må redusere innholdet i Miljøpakken eller skaffe mer inntekter.

### Belønningstilskudd

23. juni 2009 inngikk Samferdselsdepartementet, kommunen og fylkeskommunen en fireårig avtale som samlet gir et tilskudd på 370 mill. kr i perioden 2009 - 2012. Belønningstilskuddet kommer i tillegg til finansieringsrammen i Miljøpakken, men tiltakene er integrert og styres på samme vis.

### Utviklingstrekk

31.mars 2010 ble bompenginnkrevingssystemet i Trondheim satt i drift. Systemet består av tre bompengesnitt med i alt 7 bompunkt. Bruttoinntekter fra bompenginnkrevingen er 272 mill. kr per år. Innkrevingskostnadene er 10 - 12 mill. kr, slik at nettoinntektene på årsbasis er som forventet, ca. 260 mill. kr/år.

Det er i 2010 og 2011 startet opp flere prosjekter i Miljøpakken. Vegprosjektene E6 sør Tonstad-Sentervegen og Sluppen- Osloveien er i gang med planlegging, grunnverv og også bygging. I Midtbyen er det iverksatt trafikkreguleringer i tråd med Gatebruksplanen. Sykkel-,

## Trondheim kommune

trafiksikkerhets- og kollektivtiltak er også i gang, likeledes driftstiltak for kollektivtrafikken via Belønningsordningen<sup>1</sup>.

Våren/ sommeren 2010 ble Nordre Avlastingsveg åpnet, og det er også igangsatt anleggsarbeider på E6 i østre deler av Trondheim som preger trafikkbildet. De foreløpige effektene på trafikken er i hovedtrekk:

- Kollektivtrafikken økte med 11 % i Trondheim og 25 % i Trondheimsregionen i 2011. Etter at kollektivfeltene ble innført som det første tiltaket i Miljøpakken sommeren 2008, er trafikken økt med vel 30 % i Trondheim og 50 % i Trondheimsregionen. Og veksten fortsetter i 2012.
- Biltrafikk over de tre bomsnittene er i gjennomsnitt redusert med ca 10 % etter at bomstasjonene åpnet i 2010.
- Framkommeligheten for kollektivtrafikken er betydelig forbedret, spesielt i sentrale deler av byen. Også hastigheten for biltrafikken har gått betydelig opp etter bomstasjonene og åpningen av Nordre avlastningsveg.

### Utfordringer

Selv om utviklingen har vært svært positiv, gjenstår fortsatt store utfordringer. Befolkningsveksten er høy. Fortsetter den i samme takt, blir vi 30 000 nye innbyggere i Trondheim bare i løpet av 10 år. I tillegg har vi ambisiøse mål om fortsatt å redusere andelen som benytter personbil. Skal vi lykkes med det, må langt mer transport foregå til fots, med sykkel eller kollektive transportmiddel. Dette vil kreve en fortsatt satsing på både positive og restriktive virkemidler.

### SAMMENDRAG AV TILLEGGSUTREDNINGENS HOVEDRAPPORT

Stortinget stilte ved behandlingen av Miljøpakkens trinn 1 krav om ytterligere utredninger som grunnlag for behandling av trinn 2. Utredningene skulle fokusere på konkrete kollektiv-, sikkerhets og miljøprosjekt og vurdere tiltakene i forhold til kostnader, gjennomføring og nytte. Det ble videre bedt om en avklaring av muligheten for å øke den økonomiske rammen, herunder spesielt ordningen med miljøavgift på drivstoff. Trinn 2 skal også gi en oversikt over helheten i pakken og vise hvilke drifts- og investeringstiltak som forutsettes finansiert av bompenger.

Statens vegvesen overleverte tilleggsutredningene til samferdselsministeren 20. februar i år. De består av en hovedrapport "Miljøpakke Trondheim - Tilleggsutredning trinn 2" og fem delrapporter. Hovedrapporten følger som vedlegg. I dette saksframlegget henvises det til figurer, tabeller og annen informasjon som står i hovedrapporten. De fem delrapportene omhandler temaene: Kollektivtransport, sykkel, trafiksikkerhet, støy og innkrevingsssystem. I tillegg foreligger det et notat som omtaler forholdet til nytt logistikknutepunkt. Både hovedrapporten, delrapportene og notatet finnes på Miljøpakkens hjemmeside: (<http://miljopakken.no>)

Tilleggsutredningene danner utgangspunkt og handlingsrom for tiltakene i Miljøpakkens trinn 2. Her følger et kort utdrag fra de viktigste delene av hovedrapporten. Det er Statens vegvesen som er faglig ansvarlig for innholdet i tilleggsutredningene og for anbefalingene i rapportene.

### Kollektivtrafikk

---

<sup>1</sup> Belønningstilskudd er nyttet både for å finansiere driftstiltak til buss og tilskudd til trikk i påvente av at vedtak om Miljøpakkens trinn 2 skal gi adgang til å bruke bommidler til driftstiltak. Dette har medført at flere av tiltakene i avtalen med staten om belønningstilskudd er utsatt, men vil bli finansiert over Miljøpakken i neste omgang.

## Trondheim kommune

I tilleggsutredningene pekes det på et finansieringsbehov på 9,4 – 10,5 mrd. kr totalt innenfor bompengerperioden på 15 år. Mer enn to tredjedeler er knyttet til en eventuell investering i bybane. Vegvesenet anbefaler ikke bruk av ytterligere midler til utvikling av skinnegående transport. Den vedtatte forlengelsen av trikken fram til Prinsenkrysset er heller ikke med i anbefalingen. 60 % av rammen foreslås til driftstiltak og 40 % til investeringer. Med utvidet ramme<sup>2</sup> foreslås mer driftstilskudd og mer penger til framkommelighetstiltak (bygging av bussveg/tunell til Tyholt).

**Tabell 1: Finansieringsbehov og forslag til finansieringsrammer for kollektivtiltak**

Tiltak	Finansieringsbehov (mill. kr)	Ramme (mill. kr)	Utvidet ramme (mill. kr)
Høystandard busskonsept	100 – 1000	200	200
Framkommelighetstiltak	310	125	225
Holdeplass og knutepunkt (universell utforming)	450 – 560	260	260
Trikk	370	12	12
Bybane	7200	0	0
Driftstilskudd	930 – 1080	900	1050
<b>Totalt</b>	<b>9400 – 10 500</b>	<b>1500</b>	<b>1750</b>

Belønningstilskuddet er ikke en del av Miljøpakken, men inngår likevel i finansieringen av prosjektene på linje med andre finansieringskilder. I perioden 2009 – 2012 utgjør det 370 mill. kr. Med samme omfang kan Belønningstilskudd bety en ytterligere utvidelse av totalrammen på 1,1 mrd. kr i resten av planperioden. Vi vet ikke hvor lenge ordningen med Belønningstilskudd blir videreført i sin nåværende form, men det er sterke forventninger om at en eller annen ordning med statlige tilskudd til kollektivtrafikk i storbyene vil bli videreført. Det er derfor gode muligheter for at den reelle rammen for kollektivtiltak vil være vesentlig høyere enn det som framgår av tabellen.

### Høystandard busskonsept

Høystandard busstrase innenfor sentrale bydeler (Kollektivbuen): Signalprioritering i lyskryss, egne felt på strekninger med framkommelighetsproblemer, høy standard på holdeplass med god informasjon og enhetlig design, effektivt billetteringssystem, gode omstigningsmuligheter og høyt nivå på vedlikehold av holdeplass, fortau og trasé. Det kreves store investeringer for å etablere planskilte kryssløsninger.

### Framkommelighetstiltak

Kollektivfelt og bussveger planlegges også utenfor Kollektivbuen, bl.a. langs rute 5 mellom Elgeseter og Moholt og mellom Reppe og Vikåsen. Ny stamrute utredes østover mot Valentinlyst.

### Holdeplass og knutepunkt

Universell utforming av holdeplasser og utvikling av knutepunkt med innfartsparkering er i gang. Det er fortsatt stort behov, spesielt utenfor Trondheim. I Trondheim planlegges nytt holdeplassområde i Prinsenkrysset, det utredes terminal på Tiller og omstigningspunkt på Sluppen.

### Trikk

Det er et betydelig etterslep på vedlikeholdet av trikketraséen. Kostnadene ble i 2008 anslått til ca 90 mill. kr. Det samme koster videre oppgradering for å heve standarden og møte krav om universell utforming. Den vedtatte forlengelsen av trikken fram til Prinsenkrysset koster minst 40 mill. kr og forlengelsen videre fram til Piren ytterligere 155 mill. kr.

<sup>2</sup> De rammene som benyttes i tilleggsutredningene harmonerer noenlunde med en totalramme på 7 mrd.. kr. Utvidet ramme er som et eksempel å regne som ikke er forankret i noen konkrete utbyggingsrammer.

## Trondheim kommune

### Bybane

Det er utredet muligheter for en bybane langs Kollektivbuen. To andre bylinjer er også vurdert. Det ses nærmere på en mulig buss- eller baneløsning i tunell mellom Midtbyen og Valentinlyst/Dragvoll. Bystyret har ved behandling av sak om det overordnede kollektivsystemet i byen (19.05.2011) anbefalt at kollektivsatsingen nå baseres på et høystandard busstilbud.

### Driftstilskudd

Det er allerede benyttet betydelige midler fra Belønningstilskuddet for å finansiere utvidet rutetilbud, bruk av miljøvennlige busser og takstreduksjoner. En videreføring av tilskuddet på dagens nivå, innebærer en årlig kostnad på 60 – 70 mill. kr.

### **Sykkel**

I tilleggsutredningene pekes det på et finansieringsbehov på 1,7 – 1,9 mrd. kr totalt innenfor bompengerperioden på 15 år. Innenfor rammen på 1000 mill. kr foreslås det meste (83 %) benyttet til utbyggingen av hovedvegnettet for sykkel. 14 % av rammen foreslås benyttet til utvidet drift og vedlikehold. Utvidet ramme foreslås benyttet til høystandard sykkelveg.

**Tabell 2: Finansieringsbehov og forslag til finansieringsrammer for sykkeltiltak**

<b>Tiltak</b>	<b>Finansieringsbehov (mill. kr)</b>	<b>Ramme (mill. kr)</b>	<b>Utvidet ramme (mill. kr)</b>
Sammenhengende hovednett	1100	630	630
Høystandard sykkelveg	350 - 550	-	100
Sykkelanlegg E6 sør	200	200	200
Mindre sykkeltiltak	40	30	30
Driftstilskudd sykkel	210	140	140
<b>Totalt</b>	<b>1700 – 1900</b>	<b>1000</b>	<b>1100</b>

### Sammenhengende hovednett

Utvikling av 15 hovedruter på til sammen 10 mil som binder bydelene sammen. Arbeidet er i gang, men mange av rutene er ennå i en tidlig planfase. Det etableres atskilte løsninger for syklistene (sykkelveg/-felt) i områder med mye gangtrafikk og biltrafikk.

### Høystandard sykkelveg

Utvikling av et spesielt godt tilbud "ekspressveg" for hurtig sykling over lengre avstander der syklistene kan holde høy hastighet. Det krever traseer med god geometrisk utforming og små høydeforskjeller som er atskilt fra bil- og gangtrafikk. Kryssing skjer planskilt eller i kryss hvor syklistene er prioritert. Mulighetene for å etablere slike ruter, bl.a. langs jernbanen, utredes.

### Sykkelanlegg E6 sør

Traseen for E6 sør er av topografiske grunner ikke særlig velegnet for sykkeltrafikk. Innfartsåren for syklistene bygges langs Heimdalsvegen, men som en del av E6-utbyggingen.

### Mindre sykkeltiltak

Diverse tiltak som trafikkregulering og sykkelparkering m.m. innenfor en årlig ramme på 2 mill. kr.

### Driftstilskudd sykkel

Det foreslås nærmere 10 mill. kr per år i driftstilskudd til sykkel. Det meste er avsatt til å heve standarden på drift og vedlikehold av sykkelrutene, spesielt vinterdriften, men også noe til en utvidelse av bysykkelordningen, til informasjon og til holdningsskapende arbeid.

### **Gangtrafikk**

Miljøpakkens arbeidsutvalg har anbefalt at det opprettes ei samarbeidsgruppe for gangtrafikk for

## Trondheim kommune

å øke fokus på forholdene for fotgjengere. En viktig oppgave består i å arbeide for mest mulig korte og sammenhengende tilbud for fotgjengere (snarveger), bl.a. ved arealplanlegging. Det er også viktig å være pådrivere for å utvikle en aktiv lokal gåkultur gjennom holdningskapende arbeid opp mot skolene, som f.eks. gåbuss<sup>3</sup>. Tilleggsutredningene inneholder ingen forslag til rammer for disse aktivitetene, men anbefaler at det avsettes midler dersom Miljøpakkens totalramme utvides.

### Trafikksikkerhet

Det totale finansieringsbehovet er ikke kjent. Innenfor rammen på 400 mill. kr foreslås 96 % benyttet til fysiske tiltak, og 4 % som driftstilskudd. Utvidet ramme er fordelt på tilsvarende vis.

**Tabell 3: Forslag til finansieringsrammer for trafikksikkerhetstiltak**

Tiltak trafikksikkerhet	Finansieringsbehov (mill. kr)	Ramme (mill. kr)	Utvidet ramme (mill. kr)
Utbedring av ulykkespunkt	-	110	130
Gangfeltsikring	-	35	40
Andre fysiske trafikksikkerhetstiltak	-	240	310
Driftstilskudd trafikksikkerhet	-	15	20
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>400</b>	<b>500</b>

#### Utbedring av ulykkespunkt

Ulykkespunktene framgår av ulykkesstatistikken, men detaljert planlegging av tiltak gjenstår.

#### Gangfeltsikring

Sikring av gangfelt på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Planlegging starter med gangfelt på trafikkerte skoleveger.

#### Andre fysiske trafikksikkerhetstiltak

Omfatter tiltak av ulik type og omfang som bygging av fortau og gangveger, etablering av trafikklys, trafikkregulering og ombygging av kryss. Mange tiltak på skoleveg er under regulering og snart klare for utbygging. Gatebruksplanen for Innherredsvegen forventes også å kreve tiltak ut over det som E6 øst-prosjektet planlegger å finansiere.

#### Driftstilskudd

Det foreslås avsatt 1 mill. kr per år til utvidet brøyting og rydding av skoleveger.

### Gatebruk/støy

Det totale finansieringsbehovet er ikke kjent. Innenfor rammen på 300 mill. kr foreslås en tredjedel til gatebrukstiltak i Midtbyen og to tredjedeler til støyskjerming. Det er pekt på utvidet behov for vedlikehold av støyskjermer, men ikke foreslått midler til dette.

**Tabell 4: Forslag til finansieringsrammer for støy- og miljøtiltak**

Gatebruk/støy	Finansieringsbehov (mill. kr)	Ramme (mill. kr)	Utvidet ramme (mill. kr)
Gatebrukstiltak i Midtbyen	-	100	100
Støyskjerming	-	200	300
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>300</b>	<b>400</b>

#### Gatebrukstiltak i Midtbyen

<sup>3</sup> Foreldre og andre familiemedlemmer veksler på å følge barna til skolen i stedet for å transportere dem med bil.

## Trondheim kommune

Midlene benyttes til gjennomføring av tiltakene i gatebruksplanen for Midtbyen og kommer i tillegg til finansieringen innenfor programområdene for kollektivtrafikk, sykkel og trafikksikkerhet. 20 mill. kr benyttes som delfinansiering av gangforbindelsen over jernbanen til Brattøra. Kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset, miljøgate i Olav Tryggvasons gate, Sandgata kanalpark og utvidelse av gågatenettet er noen av de andre prosjektene i gatebruksplanen.

### Støyskjerming

Det planlegges gjennomført ulike tiltak for å redusere støynivået i de mest trafikkerte gatene i byen. Ny handlingsplan som grunnlag for prioritering av enkeltprosjekter er under utarbeidelse. Tiltakene vil i hovedsak bestå av bygging av skjermer og vuller langs vegnettet og fasadetiltak på enkeltstående hus, spesielt i bygatene.

### **Tiltak for å begrense biltrafikk**

Bomsystemet og forbedringen av kollektivtilbudet har allerede resultert i en merkbar reduksjon i biltrafikken. Utbyggingen av hovedvegnettet vil erfaringsmessig føre til mer biltrafikk på grunn av større kapasitet og kortere kjøretid. Den generelle samfunnsutviklingen (økonomisk vekst, økt bilhold m.m.) og befolkningsveksten trekker også i retning av mer biltrafikk. Samferdselsdepartementet har derfor bedt om at en i arbeidet med Miljøpakkens trinn 2 utreder ytterligere tiltak for å begrense biltrafikken.

### Betalingsystem

Brukerbetaling i form av bomavgift, kjøprising eller lignende kan være effektive virkemiddel for å begrense trafikk, kø og miljøproblem. Tidsdifferensierte avgifter er innført i 6 av 7 bomstasjoner i Miljøpakken. Trafikantene betaler da mer i de periodene av døgnet hvor vegsystemet er hardest belastet. Resultatet er redusert biltrafikk, høyere kjørehastighet og mindre behov for tiltak. Videreutvikling av betalingsystemet inngår i Miljøpakkens trinn 2.

### Avlastende vegnett

Lokale veger som Byåstunellen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg, bygges bl.a. for å kunne redusere gjennomgangstrafikk og de miljø- og trafikksikkerhetsproblemene som følger med denne trafikken. Restriksjoner på avlastet vegnett er nødvendig for å sikre disse gevinstene og for å hindre at biltrafikken totalt sett øker. Sterk prioritering av gang-, sykkel- og kollektivtrafikk kan begrense biltrafikken.

### Parkering

Tilgang til gratis parkering har svært stor betydning for bilbruken. Trondheim har lenge benyttet parkeringspolitikken aktivt for å regulere bilbruken. Etter Statens vegvesens mening er parkeringsnormene fortsatt romslige og de anbefaler at en arbeider med å redusere antallet avgiftsfrie parkeringsplasser innenfor Kollektivbuen – både på offentlig veggrunn og ved offentlige institusjoner.

En innkrevingsløsning med bompunkt kan benyttes som erstatning for parkeringsavgift i avlastningssentrene og inngår som ett av alternativene til videreutvikling av betalingsystemet i Miljøpakken.

### Mobilitetsplanlegging

Dette er planer for tiltak i bedrifter og institusjoner. De omfatter et sett av virkemidler for å støtte og endre adferd og holdninger i retning av mer bærekraftige transportløsninger. Eksempel er: reiseplaner for ansatte/elever, samkjøring, bilkollektiv, hjemmearbeid, videomøter, konkurranser og kampanjer. Det kan også være ordninger hvor arbeidsgiverne tilbyr økonomisk kompensasjon til alle ansatte og tar betalt for parkering. Det betyr at arbeidstakerne selv velger om de vil betale for parkeringsplass eller velge andre transportformer.

## Trondheim kommune

### Godsterminalprosjektet

Stedsvalg for et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen er ikke avklart. Ingen av konseptene vil redusere behovet for de store vegprosjektene i Miljøpakken. Behovet for utbygging av E6 sør forsterkes om knutepunktet lokaliseres i sør. Det forutsettes at godsterminalprosjektet selv dekker nødvendige kostnader for bygging/utbedring av vegtilknytningen til eksisterende riksveg.

### E6 sør: Jaktøyen – Klett - Sandmoen – Tonstad

Kostnadene for utbygging av den regulerte planløsningen er vesentlig høyere enn det som var forutsatt ved behandling av Miljøpakkens trinn 1. Samlet kostnad uten Johan Tillers veg, Sentervegens forlengelse og gang-/sykkelforbindelsen til Klett er anslått til 2,45 mrd. kr. Det er derfor sett på mulighetene for å redusere omfang og kostnad gjennom å forenkle planløsningene og utsette utbyggingen av de minst betydningsfulle elementene. Utbyggingen av første etappe Tonstad – Sentervegen er i gang innenfor en kostnadsramme på 420 mill. kr. Tabell 5 viser opprinnelige kostnader og vurderte innsparingsmuligheter.

Tabell 5: Opprinnelige kostnadstall og vurderte innsparingsmuligheter for delparseller på E6

Strekning	Kostnad for reg. løsning (mill. kr)	Mulig besparelse (mill. kr)	Tidligst ferdig	Forenkling
Tonstad - Sentervegen	695	175	2013	Store deler av restarbeidene i nord utsettes/utgår
Sandmoen – Klettkrysset	655	75	2016	Beholder mesteparten av Sandmokrysset
Sentervegen - Sandmoen	393	?	2016	Enklere kryss med Johan Tillers veg
Jaktøyen - Klettkrysset	271	20	2016	Noe forenkling
Klettkrysset	443	140	2017	Ny løsning
Totalt	2457	410		

### Rv 706: Stavne – Sluppen – Selsbakk

Første etappe av Oslovegen mellom Marienborg og Dorthealyst er under bygging med en kostnad på 240 mill. kr. Ulik standard og ulike løsninger er vurdert for den resterende strekningen. Det er vedtatt en strategisk kommunedelplan som avklarer prinsipløsningen. Kostnadene er beregnet til 690 mill. kr slik at totalkostnaden blir 930 mill. kr. Andre alternativ er langt dyrere. Det forutsettes at en ny Sluppen bru plasseres høyt nok til at en framtidig løsning med bygging av et kollektivlokk over E6 lar seg realisere.

Byggingen av Sluppen bru må ses sammen med planene for Byåstunellen. Det ses på løsningsalternativer for Byåstunellen som kan få konsekvenser for planene for Sluppen bru og Oslovegen. Ingen av variantene i sammensetningen av en totalpakke omfatter ombygging av hele Oslovegen innenfor Miljøpakkens tidsperspektiv.

### Byåstunellen

Det er i løpet av 2011 gjennomført en verdianalyse for denne øst/vest-forbindelsen mellom Byåsen og Omkjøringsvegen. Målet har vært å finne løsninger som tilfredsstillende grunnleggende behov innenfor en kostnadsramme som lar seg finansiere helt eller trinnvis i Miljøpakken. Verdianalysen har vist en rekke alternative utbyggingsmuligheter for både hovedtunellen, tilknytningen i Sluppenområdet og tilknytningen på Byåsen. Den videre planlegging samordnes.

Utbyggingen av de to prosjektene kan skje trinnvis innenfor ulike kostnadsrammer. Det vil



## Trondheim kommune

imidlertid være vesentlig rimeligere å bygge elementene samlet enn å bygge elementene enkeltvis over tid. En minimumsvariant med ett tunelløp antas å koste ca 800 mill. kr for Byåstunellen og 500 mill. kr for Sluppen bru. Med to tunelløp og tre utløp på Byåsen antas tunellen å koste ca 1,4 mrd. kr. Det kan også benyttes mer ressurser på byggingen av Sluppen bru/Oslovegen som beskrevet foran.

### Lokale veger

Det har skjedd visse endringer i innholdet i denne gruppen underveis. Det skyldes for det meste omgrupperinger ved at "bussvegen" mellom Reppe og Vikåsen er tatt inn som kollektivtiltak og at Sentervegens forlengelse og Johan Tillers veg er overført til lokale hovedveger fra E6 sør-prosjektet. I tillegg er Ranheimsvegen tatt ut siden den er finansiert utenfor Miljøpakken.

#### Øvre Forsøkslia (Kystad – Rydningen)

Vegen er nå åpnet og får navnet Kystadlia. Det gjenstår noe arbeid som tas til våren og når grunnverv er avklart.

#### Nedre Forsøkslia (Romolslia)

Ny trase på strekningen fra Bjørndalen fram til kryss med Romolslia. Kostnadsanslag foreligger ikke, men det er antydning i størrelsesorden 20 mill. kr.

#### Brundalsforbindelsen

Vegen skal gå fra Omkjøringsvegen ved IKEA til rundkjøring på Jonsvannsvegen øst for Dragvoll. Arbeid med reguleringsplan pågår. Flere alternativ og trinnvis utbygging vurderes. Det foreligger gamle kostnadstall på 80 mill. kr, men det er sannsynlig at kostnadene kan bli vesentlig høyere.

#### Johan Tillers veg

Vegen går fra E6 ved fjernvarmeanlegget på Tiller fram til rundkjøring i Heimdalsvegen ved Katteskogen. Traseen er lagt i betongkulvert (tunell) mellom E6 og Industrivegen. Den går videre i åpen trase gjennom industriområdet og under jernbanen fram til Heimdalsvegen. Reguleringsplan blir klar til behandling i løpet av våren. Kostnadene forventes å bli vesentlig høyere enn foreliggende anslag på 250 mill. kr.

Den nybygde Smedbrua som er planlagt bare for fotgjengere og syklist, skal stenges for biltrafikk når vestre del av Johan Tillers veg mellom Industrivegen og Heimdalsvegen ferdigstilles.

#### Sentervegens forlengelse

I forbindelse med E6 bygges Sentervegen fram til Vestre Rosten. Prosjektet omfatter videre forlengelse fram til rundkjøring i John Aas veg. Kostnadene er anslått til 20 mill. kr.

#### Elgeseter gate:

Det er tidligere foreslått benyttet ca 250 mill. kr til tiltak i Elgeseter gate. Gata blir en fylkesveg når ny Sluppen bru og Oslovegen ferdigstilles. Det foreligger imidlertid ingen konkrete planer for tiltak, men Elgeseter gate er en viktig trase for utviklingen av et høyverdig busstilbud. Bystyret har bedt Rådmannen utrede hvordan Elgeseter gate kan utvikles til en miljøgate uten dagens trafikk- og miljøproblemer. Ambisjonene går ut over dagens miljøpakke og omfatter bl.a. en tunelløsning for næringstransport og privatbiler på strekningen fra Byporten til Samfundet.

### Helhetlige planer

Miljøpakken har en del forutsetninger for fordelingen av ressursene som ligger faste. Halvparten av rammen skal gå til utbygging av vegnettet og den andre halvparten til kollektiv-, sikkerhets- og miljøtiltak. Det er også en forutsetning at kollektivmidlene (eksklusive Belønningstilskudd) skal utgjøre 20 % av totalrammen. Disse fordelingene er oppfylt i alle eksemplene på helhetlige utbyggings- og finansieringsplaner som beskrives i tilleggsutredningene.

## Trondheim kommune

Vegprosjektene kan ikke gjennomføres som planlagt innenfor Miljøpakkens opprinnelige kostnadsramme på grunn av økte kostnader. Flere prosjekter må enten reduseres i omfang/standard eller utsettes dersom den økonomiske rammen ikke økes. Av den grunn er det vist ulike handlingsrom som illustrerer konsekvensene av:

- å beholde den opprinnelige rammen og redusere prosjektomfanget
- å utvide den opprinnelige rammen med 1,2 mrd. kr
- å utvide den opprinnelige rammen med 1,8 mrd. kr
- å utvide den opprinnelige rammen med 3,5 mrd. kr og forlenge innkrevingsperioden fram t.o.m. 2028.

Nærmere oversikt over alternativene framgår av tabeller på side 40 – 44 i tilleggsutredningen.

### Alternativ A: Opprinnelig ramme og innkrevingsperiode:

Finansieringsrammen er 7 mrd. kr eksklusive Belønningstilskudd og krever en økning av bominntektene på 80 mill. kr/år. Det forutsetter videre at Staten bevilger ytterligere 600 mill. kr.

Her kan følgende kombinasjon av tiltak la seg finansiere:

- E6 kan bygges med redusert standard fram til Klett, men uten nytt Klettkryss. Sluppen bru bygges, men bare med mindre utbedringer i Oslovegen. Byåstunellen bygges med ett-løps tunell og kun ett utløp på Byåsen. I tillegg benyttes 480 mill. kr til utbygging av lokale vegprosjekt.
- Det benyttes totalt 1,62 mrd. til investering og drift av kollektivtrafikk
- Det benyttes 910 mill. kr til sykkeltiltak (inkl. Heimdalsvegen)
- Rammen for trafikksikkerhetstiltak er 430 mill. kr, støytiltak 200 mill. kr og gatebrukstiltak i Midtbyen 100 mill. kr.

### Alternativ B1/B2: Rammeøkning på 1,2 mrd. kr innenfor opprinnelig innkrevingsperiode

Finansieringsrammen er 8,2 mrd. kr eksklusive Belønningstilskudd og krever en økning av bominntektene på 165 mill. kr/år. Det forutsetter videre at Staten bevilger ytterligere 820 mill. kr.

Her kan følgende kombinasjon av tiltak la seg finansiere:

- Veg alternativ B1 eller B2:
  - B1: E6 kan bygges med redusert standard fram til Jaktøyen, men med et svært forenklet Klettkryss. Sluppen bru bygges, men bare med noe utbedring i Oslovegen. Byåstunellen bygges med ett-løps tunell og to utløp på Byåsen. I tillegg benyttes 480 mill. kr til utbygging av lokale vegprosjekt.
  - B2: Forsert utbygging av E6 uten forenklinger helt fram til Jaktøyen. Sluppen bru bygges med delvis ny trase for Oslovegen. Byåstunellen bygges ikke. I tillegg benyttes 480 mill. kr til utbygging av lokale vegprosjekt.
- Det benyttes totalt 1,83 mrd. kr til investering og drift av kollektivtrafikk
- Det benyttes 1,15 mrd. kr til sykkeltiltak (inkl. Heimdalsvegen)
- Rammen for trafikksikkerhetstiltak er 480 mill. kr, støytiltak 210 mill. kr og gatebrukstiltak i Midtbyen 120 mill. kr.

### Alternativ C1/C2: Rammeøkning på 1,8 mrd. kr innenfor opprinnelig innkrevingsperiode

Finansieringsrammen er 8,8 mrd. kr eksklusive Belønningstilskudd og krever en økning av bominntektene på 210 mill. kr/år. Det forutsetter videre at Staten bevilger ytterligere 940 mill. kr.

Her kan følgende kombinasjon av tiltak la seg finansiere:

- Veg alternativ C1 eller C2:
  - C1: Samme omfang av hovedveger og lokalveger som i B1, men med forsert

## Trondheim kommune

- utbygging av E6.
- C2: Samme omfang av hovedveger og lokalveger som i B1, men uten forsert utbygging av E6. E6 bygges med høyere standard og med et mer omfattende Klettkryss. Byåstunellen bygges med ett-løps tunell og tre utløp på Byåsen.
- Det benyttes totalt 1,97 mrd. kr til investering og drift av kollektivtrafikk
- Det benyttes 1,24 mrd. kr til sykkeltiltak (inkl. Heimdalsvegen)
- Rammen for trafikksikkerhetstiltak er 580 mill. kr, støytiltak 210 mill. kr og gatebrukstiltak i Midtbyen 130 mill. kr.

### Alternativ D: Rammeøkning på 3,4 mrd. kr og utvidet innkrevingsperiode fram t.o.m. 2028

Finansieringsrammen er 10,4 mrd. kr eksklusive Belønningstilskudd og krever en økning av bominntektene på 165 mill. kr/år. Det forutsetter videre at Staten bevilger ytterligere 1,24 mrd. kr, fylkeskommunen 160 mill. kr og kommunen 40 mill. kr. Alternativet illustrerer en situasjon der en stort sett følger alternativ B1 fram til 2024 og så fortsetter samarbeidet om utbyggingen i fire år til.

Her kan følgende kombinasjon av tiltak la seg finansiere:

- E6 bygges som i B1, men med unntak av et mer omfattende Klettkryss som forskyver ferdigstillelsen av strekningen Jaktøyen – Klett med ett år.
- Etter 2025:
- Ferdigstilling av restarbeider for E6 mellom Sentervegen og Klett
  - Ekstra tunelløp i Byåstunellen og ett ekstra utløp på Byåsen
  - Utbedring av Oslovegen med direkte tilknytning til Byåstunellen.

I tillegg benyttes 550 mill. kr til utbygging av lokale vegprosjekt.

- Det benyttes totalt 2,22 mrd. kr til investering og drift av kollektivtrafikk.
- Det benyttes 1,45 mill. kr til sykkeltiltak (inkl. Heimdalsvegen)
- Rammen for trafikksikkerhetstiltak er 640 mill. kr, støytiltak 290 mill. kr og gatebrukstiltak i Midtbyen 140 mill. kr.

### Sammenstilling

Hovedtrekkene i alternativene er sammenstilt i oversikten i tabell<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Kommentarene til ”Tilknytning til Oslovegen” er oppdatert etter at tilleggsutredningen ble ferdigstilt.

## Trondheim kommune

Tabell 6: Sammenstilling av illustrerte utbyggingsalternativ

Tiltak	Alt A	Alt B1	Alt B2	Alt C1	Alt C2	Alt D
Bomavgift/år	+80 mill	+165 mill	+ 165 mill	+210 mill	+210 mill	+165 mill
Bomperiodens avslutning	mars -25	mars -25	mars -25	mars -25	mars -25	des -28
E6 Tonstad - Klett	Forenklet	Forenklet	Som plan	Forenklet	Forenklet	Som plan
Klettkruss	Nei	Forenklet	Som plan	Forenklet	Ny plan	Ny plan
Klett - Jaktøien	Nei	2022	2017	2017	2022	2025
Framdrift E6 (Ferdig til Klett)	Balansert (2019)	Balansert (2019)	Forsert (2017)	Forsert (2017)	Balansert (2019)	Balansert (2019)
Sluppen bru	2016	2016	2016	2016	2016	2016
Oslovegen	Utbedring	Utbedring	Delvis ny	Utbedring	Utbedring	Delvis ny
Byåstunell	Ett løp	Ett løp	-	Ett løp	Ett løp	To løp
Antall utløp på Byåsen	1	2	-	2	3	3
Tilknytning til Oslovn	Nei	Indirekte	-	Indirekte	Indirekte	Ja
Total ramme hovedveg	2,89 mrd	3,43 mrd	3,43 mrd	3,76 mrd	3,76 mrd	4,37 mrd
Ramme lokal veg	480 mill	480 mill	480 mill	480 mill	480 mill	530 mill
Total ramme kollektiv	1,62 mrd	1,83 mrd	1,83 mrd	1,97 mrd	1,97 mrd	2,22 mrd
Total ramme annet	1,64 mrd	1,96 mrd	1,96 mrd	2,16 mrd	2,16 mrd	2,52 mrd

### Utvikling av bompengerevningssystemet

Miljøpakken bomsystem med tidsdifferensierte takster tilfredsstillende kravene for å kunne benytte bominntekter til drift av kollektivtrafikk. Nabokommunene har imidlertid vært misfornøyde med utformingen av dagens innkrevingssystem. De ønsker redusert innkreving på bygrensa gjennom å legge ned bomstasjoner, etablere timesregel<sup>5</sup>, rabatt for trafikanter som også betaler bompenger i E39s bomstasjoner, lavere rushtidstakst, gratis på kveldstid og i helgene og utvidet innkreving i Trondheim. Det har også vært misnøye med at flere bilister kjører via Åsvegen i Melhus for å slippe å betale bomavgift.

Tilsynelatende synes det som om mange er enige i at det ønskes et mer rettferdig innkrevingssystem. Det er imidlertid ulike oppfatninger av hva som er rettferdig. Her argumenteres det både med at trafikantene bør betale i forhold til hvor stor nytte de får av ny veg, og med at alle helst bør bidra like mye.

#### Takstjusteringer

Den enkleste måten å øke inntektene på er å heve takstene. Inntektene kan økes med totalt 900 mill. kr ved å øke takstene med 34 %, dvs. til 13,40 kr utenfor rush og til 26,80 kr i rushtiden. Alternativt kan en heve takstene på E6 på Kroppan opp mot det samme nivået som i de andre stasjonene.

#### Utvidelse av dagens innkrevingssystem

Dagens innkrevingssystem består av tre bomsnitt. Litt forenklet kan en si at trafikantene betaler når de passerer kommunegrensa i sør, når de krysser elva og når de krysser kommunegrensa i øst. Det er vist tre eksempel på hvordan det kan etableres et fjerde snitt slik at byen i prinsippet deles i tre soner: Trondheim sør, Byåsen/Sentrum, Trondheim øst. De tre eksemplene er:

<sup>5</sup> Med timesregel betales det bare for første bompasering i løpet av en time.

## Trondheim kommune

- Ytre: Bomstasjonene plasseres på Leirbrua (Granåsen) og langs innsiden av Omkjøringsvegen
- Midtre: Bomstasjonene plasseres nord for Bøckmanns veg og på østsiden av Strindvegen, Dybdals veg, Kong Øysteins veg og Bromstadvegen
- Indre: Bomstasjonene plasseres langs Kollektivbuen (Ila, Byporten, øst for Elgeseter gate/Innherredsvegen og Lade)

Bomstasjonene kan kombineres på noe ulike vis. De kan omfatte hovedvegnettet E6 øst-Nordre avlastningsveg, eller la denne hovedruten være avgiftsfri. Med fast takst uten rabatt som på Kroppan (5 kr) ligger inntekspotensialet på 130 – 160 mill. kr/år.

Et fjerde alternativ består i å legge bomstasjoner rundt avlastningssentrene Lade/Leangen og Tillerbyen. Her er det mest praktisk å kreve betaling bare en veg. Med fast takst uten rabatt (10 kr) er inntekspotensialet ca 100 mill. kr/år. Denne løsningen kan også kombineres med en av de tre eksemplene med et fjerde snitt slik at byen deles i 5 soner, hvorav avlastningssentrene utgjør de to siste.

### Justering av dagens innkrevningssystem

Det er også stilt ulike spørsmål om mindre justeringer av dagens system:

- To nye stasjoner for å begrense gjennomkjøring i Åsvegen. Bomstasjonene gir et lite inntektsbidrag (ca 5 mill. kr/år), men er viktige for å unngå omkjøring av bomstasjonene.
- Rabatt for E39-trafikken på E6 Klett (50 %) reduserer inntekten med ca 12 mill. kr/år.
- Flytting av bommen på Klett ved Statoil til østsiden av Klett sentrum og Ringvålvegen gir omtrent samme inntekt som i dag.
- Nye stasjoner ved Leirbrua eller Kongens gate gir henholdsvis 26- og 33 mill. kr/år med samme takst som på bygrensa, og 13- og 16 mill. kr/år med samme takst som på Kroppan.
- Gratis passering på kveldstid og i helgene som i Trondheimpakken gir ca 100 mill. kr/år i redusert inntekt.
- Timesregel i dagens bomsystem gir ca 32 mill. kr/år i redusert inntekt. Effekten av timesregelen i et utvidet bomsystem gir større inntektsbortfall. Kan kreve inntil 70 – 90 % høyere grunntakst.
- To nye stasjoner for å generere inntekter til ny Fv 704 i samarbeid med Klæbu kommune (Torgård og Bratsberg) kan gi ca 14 mill. kr/år i ekstra inntekt med samme takst som på bygrensa.

### Nye sonebaserte system

Tilleggsutredningen beskriver også to nye bomsystem som det ikke anbefales å gå videre med.

- Om lag 60 bomstasjoner i et finmasket nett som deler byen i 7 soner som kan gi en inntekt på fra 150 – 1750 mill. kr/år avhengig av takstpolitikk
- Teknisk samordning av offentlig avgiftsparkering og avgiftene i bomsystemet i Miljøpakken som kan gi 80-200 mill. kr/år i ekstra inntekt.

## **FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023**

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen la den 29. februar i år fram transportetatens faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen for Nasjonal transportplan. Planen er på høring og skal behandles av Stortinget i vårsesjonen 2013.

## Trondheim kommune

Hovedpunktene som berører Miljøpakken:

- E6 sør, Jaktøyen – Klett – Sentervegen, foreslås med 840 mill. i statlige midler pluss 1260 mill. kr i bompenger i perioden 2018-23, forutsatt økning i planrammen på 20 %. Økes planrammen med 45 %, prioriteres prosjektet i perioden 2014 – 2017.
- E6 Sluppen – Stavne ligger inne i planteknisk ramme med 300 mill. kr i statlige midler pluss 400 mill. kr i bompenger i perioden 2018-23.
- Programområdene (sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet m.m.) er ikke konkretisert på dette stadiet, men ut fra omtalen bør det bli vesentlig satsing. (I NTP 2010 – 19 lå det inne 200 mill. kr til Miljøpakken i perioden 2014 -19.

Transportetatene anbefaler bypakker med samordnende tiltak på tvers av forvaltningsnivåene. De foreslår at staten delfinansierer konkrete kollektivprosjekter gjennom øremerkede tilskudd til investeringer og delvis gjennom økte rammetilskudd for å dekke økte driftstilskudd.

### MILJØPAKKENS TRINN 2

Saksframlegget og Bystyrets vedtak skal danne grunnlag for Trondheim kommunes søknad om endringer i bominnkrevingsystemet. Her er det nødvendig å ta stilling til:

- Tidsplan for bruk av drifts- og investeringsmidler
- Finansieringsplan
- Utforming av bomsystem
- Takstpolitikk og rabatter
- Håndtering av kostnadsoverskridelser og inntektsbortfall
- Drifting av bomsystem
- Styringssystem

Mange av de praktiske sidene er avklart i Miljøpakken og kan videreføres. De fire første punktene er viktige nå, og henger nøye sammen. Utforming av bomsystem og takstpolitikk er det viktigste grunnlaget i finansieringsplanen, og finansieringsplanen må harmonere med planen for utbygging og bruk av driftsmidler.

### Drifts- og investeringsmidler

Tilleggsutredningene beskriver drifts- og investeringsbehov i de enkelte sektorer. De inneholder forslag til rammer for investeringer i hovedveger, lokale veger og sykkelveger, samt forslag til investeringer i kollektiv-, miljø- og trafiksikkerhetstiltak. Også forslag til bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk og gang- og sykkelanlegg er omtalt. Rådmannen er i hovedsak enig i disse forslagene og mener at de viktigste vegparsellene bør sikres finansiering fram til 2024. Investeringsrammen bør være så høy at eventuell kostnadsvekst og inntektsbortfall lar seg håndtere uten å true de høyest prioriterte prosjektene.

Erfaringene viser så langt at også utbyggingskostnadene for kollektiv-, sykkel- og sikkerhetsanleggene blir vesentlig høyere enn hva de innledende kostnadsoverslagene viste. Utvidelsen av kostnadsrammen for vegprosjektene gir som en følge av rammebetingelsen om halvparten til veg og halvparten til kollektiv, sikkerhet og miljø, tilsvarende utvidelse av disse kostnadsrammene.

### Hovedveger

Rådmannen mener det er viktig å realisere ny 4-felts veg på E6 helt fram til Jaktøyen. Reduksjon av kostnad gjennom forenklinger av Klett-krysset m.m. er mulig om nødvendig. Det er også viktig

## Trondheim kommune

å få på plass en ny Sluppen bru. Forenklet utbedring av Oslovegen bør gjennomføres dersom det ikke er penger til å bygge ny Osloveg videre til Stavne. Det tredje viktige vegprosjektet er Byåstunellen. Første skritt bør være å bygge en ett-løps tunell med to utløp (tilknytninger) på Munkvoll. Det er senere mulig å bygge ett ekstra tunelløp og et tredje utløp fra tunellen på Ferstad.

### Lokale veger

Kostnadstallene for lokale vegprosjekt er foreløpig usikre. Tiltakene i Elgeseter gate må avklares nærmere. For Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg vil grunnlaget bli vesentlig bedre når pågående reguleringsplanlegging er ferdig. På kort sikt er det etter Rådmannens vurdering viktigst å prioritere:

- vestre del av Johan Tillers veg mellom Industrivegen og Heimdalsvegen slik at også Smedbrua kan få sin tiltenkte funksjon for fotgjengere og syklister
- Sentervegens forlengelse mellom Vestre Rosten og John Aas veg
- første etappe av Brundalsforbindelsen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen/Hørløcks veg
- nedre del av Forsøkslia fram til Romolslia

Det er også viktig å ha ressurser til tiltak i Elgeseter gate.

### Kollektivtrafikk

Rådmannen er med noen unntak enig i forslagene til bruk av midler til kollektivtiltak. Ett av unntakene er trikken. Trikken er vedtatt forlenget inn i Prinsenkrysset, men vegvesenet foreslår ingen midler til dette. Videre drift av trikken krever som minimum at en også tar igjen etterslepet på vedlikehold. Derfor foreslår Rådmannen at det settes av 100 mill. kr til investeringer i trikken. Det er ikke tilstrekkelig til også å gjennomføre fornyelse.

Rådmannen mener også at rammen for generelle framkommelighetstiltak bør utvides betraktelig. Realisering av kollektivfelt/bussveger langs rute 5 er spesielt viktig. Viktige anlegg langs Høgskoleringen og Jonsvannsvegen vil kreve betydelige ressurser. Rådmannen foreslår derfor at rammen til framkommelighetstiltak utvides til 300 mill. kr.

Viktig er også satsingen på et høystandard busstilbud i sentrale deler av byen (superbuss). Etableringen av et kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset er første skritt i den retning. Pågående utredningsarbeid vil danne handlingsrom for langsiktig utvikling. Det er gledelig at forslaget til Nasjonal transportplan signaliserer vilje til å gå inn med øremerkede midler til ekstraordnære tiltak i storbyene. Storstilt satsing på superbuss og buss- eller banetunell til Tyholt vil være avhengig av slike midler.

### Sykkel

Rådmannen er stort sett enig i tilleggsutredningens prioriteringer m.h.t. bruk av ressurser til sykkel. Det er viktig å få på plass et godt hovednett for syklister, herunder også ekspressveger for sykkel på innfartene fra sør og øst. Innsatsen bør konsentreres om å ferdigstille og markere helhetlige rutetilbud framfor spredte enkeltprosjekter. Totalrammen for sykkelsatsingen bør heves, bl.a. som en følge av at Heimdalsvegen nå er tatt inn i rammen for sykkelprosjektene. Rådmannen foreslår at det benyttes 1,2 mrd. kr til sykkel i planperioden.

### Gangtrafikk

Rådmannen er enig i at det bør jobbes systematisk med å utvikle snarveger og nye attraktive gangtilbud og foreslår at det settes av 100 mill. kr til dette arbeidet i planperioden.

### Trafikksikkerhet

Rådmannen er stort sett enig i forslaget om bruk av ressurser til trafikksikkerhet. Det er en rekke

## Trondheim kommune

behov for nye fortau i eldre bydeler, og det vil nok være behov for mer ressurser enn opprinnelig forventet også til andre trafikkikkerhetstiltak. Av den grunn anbefaler Rådmannen at en minst bør legge den utvidede kostnadsrammen på 500 mill. kr til grunn.

Rådmannen er enig i at det i prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal er avsatt for lite ressurser til finansiering av tiltak i gatebruksplanen for Innherredsvegen. På nåværende tidspunkt bør det likevel ikke øremerkes trafikkikkerhetsmidler fra Miljøpakken til bruk i dette prosjektet. Det er avsatt 30 mill. kr til gatebruksplantiltak i E6-prosjektet. Prosjektet har hatt en positiv inntekts- og kostnadsutvikling. Derfor har prosjektet utvidet planområdet med sikte på mulig videre utbygging av Omkjøringsvegen og Håkon den 7. gate. Rådmannen mener at prosjektet må ta et større økonomisk ansvar for realiseringen av gatebruksplanen før det er aktuelt å vurdere bruk av midler fra Miljøpakken til slike formål.

### Støy

Rådmannen er enig i forslaget til bruk av støymidler. Planleggingen av støytiltak er kommet relativt kort slik at en på nåværende tidspunkt ikke ser behov for å utvide planrammen.

### Drifts- og investeringsplan

Tabell 7 viser et forslag til en tidsplan for bruk av de beskrevne drifts- og investeringsmidlene. Eksemplet viser en balansert plan hvor investeringen er fordelt over tid slik at Miljøpakken ikke pådrar seg vesentlige kapitalkostnader. Miljøpakken har så store årlige inntekter at rasjonell utbygging av store prosjekter kan gjennomføres uten omfattende lånefinansiering.

Tabell 7: Eksempel på tidsplan for bruk av drifts- og investeringsmidler<sup>6</sup>

Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sum	
E6 sør Tonstad - Senterv.	6	65	127	162	60											420	Sum E6
E6 sør Sentervn - Sandmoen						50	150	150	50							400	
E6 sør Sandmoen - Klett							80	150	220	110	20					580	
E6 sør Klett-krysset											70	150	80			300	
E6 sør Tonstad - Sandmoen restarb				15	55	30										100	
E6 sør Klett - Jaktøyen												70	130	50		250	
E6 sør Gang/sykkelveg				Kostnad under sykkel												0	2050
Marienborg - Stavne	11	25	109	95												240	Sum
Sluppen bru - Stavne								30	30							60	
Sluppen bru m/tilknytn						70	150	100	30							350	
Byåsen tunnel										20	170	250	250	200	60	950	950
Elgeseter gate													30	150	20	200	Sum Lokal veg
Forsøkslia Selsbakk	20	5	6								19					50	
Brundalsforbindelsen												70	80			150	
Johan Tillers veg							60									60	
Øvrige lokalveger			20													20	480
Gatebrukstiltak Midtbyen	13	15	10	30	20	12										100	100
Hovedvegnett sykkel, inkl 130 mill drift	41,5	52	60	90	160	130	80	80	66,5	80	80	70	70	70	70	1200	1200
Nye gangveger					5	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100	100
Trafikkikkerhet	8,5	30	30	35	35	35	40	40	40	40	40	35	35	35	21	500	500
Støytiltak		1	12	12	12	12	11	10	15	20	20	20	20	20	15	200	200
Kollektivtrafikk drift	71	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	950	Sum
Kollektivtiltak investering	77	109	60	55	55	51	60	60	65	65	65	60	60	60	60	970	1920

Det er likevel ønskelig at bomvegselskapet får anledning til låneopptak for å utligne behov for lånefinansiering i kortere perioder. Tidsplanen i tabellen gir behov for et låneopptak på nærmere 400 mill. kr i kortere perioder mot slutten av perioden. Det er imidlertid kostbart å pådra seg lån tidlig som en drar med seg gjennom hele utbyggingsperioden.

Tilleggsutredningen viser eksempel på forsert vegutbygging (B2 og C1). Kapitalkostnadene er i disse eksemplene i størrelsesorden 300 – 350 mill. kr i perioden. Dette kan dekkes inn gjennom å utvide inntektene med ca 30 mill. kr/år eller ved å ta andre prosjekter ut av pakken. Dette må ses

<sup>6</sup> Planen inneholder både Miljøpakkens midler og Belønningstilskudd for perioden 2009 – 12 (370 mill kr). Den inneholder også 40 mill kr som ble benyttet til drift av kollektivtiltak i 2009 og 3,5 mill kr som ble benyttet til investeringstiltak for kollektivtrafikk samme år.



## Trondheim kommune

opp mot tidsgevinstene for de mest presserende utbyggingsbehovene:

- E6 står ferdig til Sandmoen ett år tidligere (åpnes i 2016)
- E6 står ferdig til Klett 2-3 år tidligere (åpnes i 2016)

Klettkrysset kan bygges to år tidligere og ny 4-felts veg mellom Klett og Jaktøyen kan ferdigstilles fem år tidligere.

### Bruk av bompenger til drift

Stortinget har i prinsippet godkjent at inntektene i Miljøpakken kan benyttes til drift av kollektivtransport, men har bedt om nærmere avklaring og behandling i Miljøpakkens trinn 2. Tilleggsutredningene dokumenterer betydningen av å benytte mer driftsmidler både for å bedre kollektivtilbudet og for å bedre tilbudet for fotgjengere og syklistene. Rådmannen anbefaler derfor at inntektene i Miljøpakken kan benyttes til drift av kollektivtransport og gang- og sykkelanlegg når det kan dokumenteres at de kommer som et tillegg ut over dagens nivå.

### **Finansieringsplan**

Miljøpakken er et forpliktende samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet. Alle finansieringsplanene i tilleggsutredningen er basert på at statlige NTP-midler utgjør samme andel av totalrammen som i de opprinnelige finansieringsplanene (19 %). Med utgangspunkt i de ambisjonene som er lagt til grunn i tabell 7 blir finansieringsbehovet i Miljøpakken som vist i tabell 8. Tiltakene har en samlet ramme på vel 9 mrd. kr. Miljøpakken uten Belønningstilskudd har en ramme på 8,67 mrd. kr.

Hvor mye bompenger som skal kreves inn i et revidert bomsystem vil avklares i den politiske prosessen. Det er her lagt til grunn et utvidet behov for bompenger på 200 mill. kr/år i perioden.

**Tabell 8: Forslag til finansieringsplan**

Finanskilde/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sum)
Lokale midler (kom+fylkeskom)	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	225
Bomavgift	206	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	4054
NTP-midler	30	50	60	60	100	120	120	120	130	130	135	140	140	140	140	1615
Ekstra fylkesvegmidler	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	525
Miljøavgift/ utvidet innkrevingsssystem					200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2250
Belønningsmidler/ Statlige kollektivmidler	95	105	110													370
<b>Sum brutto inntekt</b>	<b>381</b>	<b>475</b>	<b>490</b>	<b>380</b>	<b>620</b>	<b>640</b>	<b>640</b>	<b>640</b>	<b>650</b>	<b>650</b>	<b>655</b>	<b>660</b>	<b>660</b>	<b>660</b>	<b>660</b>	<b>9039</b>

Finansieringsrammen er noe høyere enn rammen for drifts- og investeringstiltak på 8,15 mrd. kr. Det er to grunner til dette: Den ene er at det er lagt inn en forventning om at kostnadsutviklingen erfaringsmessig øker raskere enn prisindeksen som regulerer inntektene. Den andre grunnen er at en også må dekke kostnadene til etablering og drift av bomsystemet. De årlige driftskostnadene ligger i dagens system i underkant av 5 %.

For å oppfylle disse forpliktelsene, må Staten bidra med nærmere 1 mrd. kr ekstra. Det totale NTP-bidraget blir da nærmere 1,5 mrd. kr i perioden 2014 - 2024. Tilsvarende må bompengesystemet utvides slik at inntektene økes med nærmere 2,3 mrd. kr. Det tilsvarer en ekstra inntekt på 200 mill. kr/år i perioden 2014 – 2024. Rådmannen legger dette inntektsnivået til grunn for den videre drøfting av behovet for nye bomstasjoner og takster.

Rådmannen anbefaler at en søker å løse nødvendig finansieringsbehov uten å utvide planperioden på nåværende stadium. Erfaringsmessig vil det dukke opp nye behov for investeringer over tid. Derfor står en bedre rustet til å foreta slike valg på et senere tidspunkt.

### **Utvidelse av dagens innkrevingsystem**

## Trondheim kommune

Etter Rådmannens vurdering er det mer aktuelt å utvide dagens bomssystem enn å etablere noen av de nye bomsystemene som er vist i tilleggsutredningen. Etableringen av et fjerde bomsnitt (i tillegg til de tre vi har fra før) harmonerer godt med intensjonene bak miljøavgiften på drivstoff. Miljøavgiften skulle sikre at flere enn de som trafikkerer de nye vegprosjektene, og slik sett får direkte nytte av de nye vegprosjektene, også bidro i finansieringen. Løsningen ivaretar i så måte også innvendingene fra nabokommunene mot at Trondheims beboere bidrar i for liten grad i finansieringen

Det er etter Rådmannens vurdering ikke store forskjeller mellom de tre variantene for nye bomsnitt. De kan også kombineres på ulike vis. Indre snitt berører i størst grad Midtbyen. Her har en fra før parkeringsregulering og bedre styring med trafikkutviklingen. Midtre snitt splitter i noe større grad funksjonelle byområder, men gir også høyest inntekt. Kombineres ytre snitt med midtre snitt på Byåsen, blir bydelene som avgrenses av bomsnittene mer jevnbyrdige og inntektene høyere.

Handel er en økende kilde til bilbruk. Veksten skjer i hovedsak utenfor Midtbyen hvor handelen er svært bilbasert. Tilleggsutredningen inneholder et alternativ med bomstasjoner rundt avlastningssentrene på Tiller og Lade/Leangen. Bomavgiften blir i så måte en slags parkeringsavgift og et virkemiddel for å styre bilbruken. Den samsvarer med Miljøpakkens ambisjoner om å gjøre Trondheim til en pilotkommune for tiltak som kan gjøre nærhandel mer attraktiv på bekostning av kjøpesenter i avlastningssentrene.

Løsningen er imidlertid ikke uproblematisk. Den ene utfordringen er å finne løsninger som ikke samtidig rammer beboere i de samme områdene. Den andre er å likebehandle forretningene slik at ikke noen blir liggende innenfor bomstasjonene og andre utenfor.

### Justering av dagens innkrevingsystem

#### Åsvegen

Plasseringen av dagens bomstasjoner har ført til økt trafikk i Åsvegen i Melhus kommune. Tilleggsutredningen viser hvordan dette kan forhindres ved bygging av to nye bomstasjoner.

En av bomstasjonene i Åsvegen kan alternativt plasseres på Torgård på Fv 704 til Klæbu. Klæbu kommune har planer om å bygge ny veg, og en vesentlig del av finansieringen vil være bompenger. Det er av flere grunner uhensiktsmessig å ta Fv 704 inn i Miljøpakken. Det vil gjøre det nødvendig å endre rammebetingelsene mht hvor stor del av pakken som går til ulike formål, styringen kompliseres og kostnadssprekk på Fv 704 vil kunne få konsekvenser for innholdet i Miljøpakken. Det kan derimot etableres et samarbeid hvor Miljøpakken bygger bomstasjonen i forbindelsen med utvidelsen i Trinn 2.

Miljøpakken kan også plassere en bomstasjon på Fv 885 sør for Tillerbruvegen og dermed hindre den omkjøringen som ellers vil komme på Fv 885 om det plasseres bomstasjon på Torgård. Klæbu kommune vil nå behandle problemstillingen i Kommunestyret. Bystyret i Trondheim tar stilling til spørsmålet dersom Klæbu kommune ber om at Miljøpakken etablerer disse bomstasjonene.

#### Klett

Tilleggsutredningene har sett på mulighetene for å ta bort bomstasjonen på Fv 706 på Klett. Bomstasjonen kan ikke tas ned uten at det settes opp nye bommer for å hindre at trafikantene kjører gratis forbi bommen på E6 via Heimdalsvegen eller langs andre ruter. Bomstasjonen kan erstattes med en bomstasjon i Heimdalsvegen og ytterligere en eller to bommer i Ringvålvegen/-Smistadgrenda. Bominntektene blir omtrent som før. Forskjellen er at trafikantene til/fra Fosen slipper avgift, men dette oppveies av at trafikken mellom Klett og byen betaler tilsvarende mer.

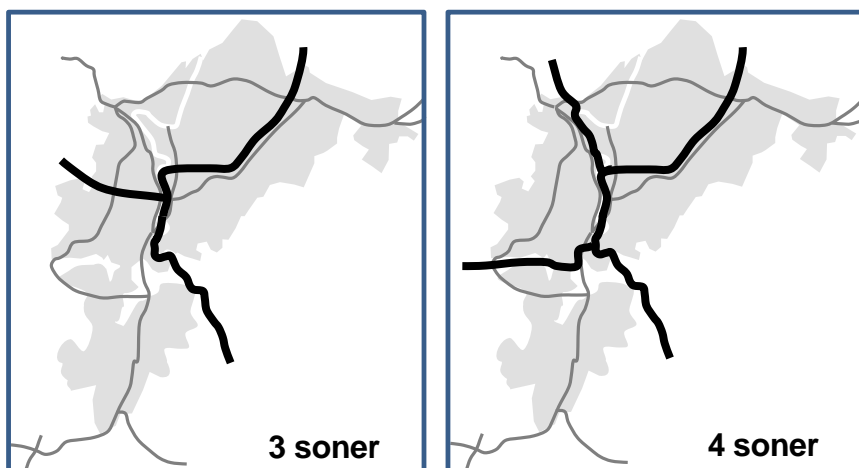
#### Byåsen

## Trondheim kommune

Dagens bomsnitt langs elva og Byåsen er ikke helt tett. Det er mulig å kjøre gratis mellom Heimdal og Byåsen over Leirbrua, og mellom Byåsen og Midtbyen/østlige bydeler via Kongens gate og Nordre avlastningsveg. En ny bomstasjon i Kongens gate vil begrense unødig trafikk gjennom Midtbyen. En bomstasjon på Leirbrua vil begrense unødig trafikk her. Behovet for disse løsningene må ses i sammenheng med eventuelt valg av et fjerde bomsnitt som diskutert foran.

### Oversiktlighet

Det er gunstig at bomsystemet framstår som oversiktlig for trafikantene. Dagens system er noe komplisert både på grunn av ulike takster og ulik tidsdifferensiering og på grunn av visse omkjøringsmuligheter. Det fjerde bomsnittet kan med 14 nye bomstasjoner, og de 7 eksisterende, dele byen inn i tre eller fire soner og slik sett framstå oversiktlig rent visuelt (figur 1).



Figur 1: Soneinndeling ved etablering av nytt bomsnitt

Med tre soner danner Midtbyen og de sentrale områdene rundt en felles sentrumssone. Heimdal, Tillerbyen og søndre del av Byåsen danner en sone i sør, mens områdene sør og øst for Omkjøringsvegen danner en sone i øst.

Alternativet med fire soner består av like mange bomstasjoner, men her er de tre bomstasjonene i Gamle Osloveg, Byåsvegen og Bøckmannsvegen byttet ut med en på Leirbrua, en i Kongens gate og en på Nordre avlastningsveg. Da finnes det ikke lenger gratis omkjøringsmuligheter mellom Heimdal og søndre Byåsen og gjennom Midtbyen. Byåsen splittes ikke av bomstasjoner og inntektsgrunnlaget blir noe høyere.

Begge prinsippene vil kunne danne relativt funksjonelle og oversiktlige bomsystem. Rådmannen har derfor valgt å ta med begge prinsippene inn i den videre drøfting av takster og rabatter.

### Takstpolitikk og rabatter

Bomstasjonene på Klett og Være berører relativt lange reiser med pendling over kommunegrensa. Trafikantene på E6 og på Oslovegen/Sluppen bru vil også få direkte nytte av de nye hovedvegene som bygges. De nye bomstasjonene som foreslås, ligger mer sentralt. De vil ikke bare berøre trafikantene på arbeidsreiser, men også i flere andre sammenhenger. Her vil trafikantene ikke ha direkte nytte av nye hovedveger.

Dette er argumenter for å opprettholde praksis med to ulike takstnivå. Selv med halv takst, representerer de nye bommene i Trondheims sentrale bydeler vesentlig mer inntekt enn hva miljøavgiften på drivstoff var forutsatt å innbringe. Settes avgiften lik i alle stasjonene, blir andelen som Trondheims beboere bidrar med ennå høyere. Samtidig blir bomsystemet mer

## Trondheim kommune

oversiktlig.

### Gratis passering kveld/helg

Den tidligere bomringen i Trondheim hadde gratis passering på kvelden, om natta og i helgene. En slik utvidet tidsdifferensiert takst antas å redusere inntektene i dagens bomsystem med ca 100 mill. kr/år. I et utvidet bomsystem (+ 200 mill. kr/år) reduseres da inntektene med ca 170 mill. kr/år. Det er derfor en svært kostbar løsning som vil kreve et helt annet takstnivå enn i dagens bommer.

### Tidsdifferensiering

Miljøpakken har med ett unntak innført tidsdifferensierte satser. Den tidligere bomringen hadde også tidsdifferensierte satser med høyere takst i rushtidene. Forskjellen er imidlertid større i Miljøpakken enn i bomringen.

Bruken av tidsdifferensierte satser er begrunnet ut fra at det er trafikantene i rushtiden som belaster vegsystemet sterkest, og som bidrar til køproblemer. Det er derfor ikke urimelig at disse trafikantene bidrar til finansieringen av tiltak i større grad enn trafikantene på andre tider av døgnet. Statlige myndigheter vektlegger sterkt bruken av denne typen virkemiddel som slik sett gir Trondheim gode argumenter i kampen om NTP-midler og Belønningstilskudd. Rådmannen anbefaler at denne ordningen videreføres.

### Timesregel

Den tidligere bomringen hadde en timesregel som medførte at trafikantene maksimalt betalte for en passering i løpet av en time. Dette er også en vanlig rabattordning i andre bomringer. Rabatten har sin logiske begrunnelse i at den skal fange alle trafikantene som passerer ett eller flere bomsnitt. Den skal sikre mot urimelige utslag som følger av at enkelte trafikanter har reisemål som gjør det praktisk å velge ruter som passerer flere bomstasjoner på turen. Tilsvarende reduseres belastningen for korte turer (hente/bringe barn osv) der samme bomstasjon passerer tur/retur innenfor en time.

Timesregelen er av flere grunner mindre hensiktsmessig i Miljøpakkens bomsystem. Miljøpakkens bomsystem består av tre bomsnitt som vurderes utvidet til fire. Bilistene belastes etter "forbruk" i hvert snitt som passerer, og i begge retninger. Det gis ikke rabatt ved passering av flere snitt. Ulike takster gjør også timesregelen mer komplisert fordi en ikke uten videre bare kan ta betalt for første passering dersom denne stasjonen er rimeligere enn den neste bomstasjonen.

I Miljøpakkens bomsystem praktiseres i dag timesregelen isolert i hvert av de tre bomsnittene<sup>7</sup>. Innføring av en generell timesregel for alle dagens tre bomsnitt er beregnet å gi et inntektsbortfall på vel 30 mill. kr/år. Med innføringen av flere bomstasjoner blir inntektsbortfallet langt større. Det skyldes at mange av turene gjennom de nye bomstasjonene allerede passerer en av de etablerte bomstasjonene. Tilleggsutredningen viser at timesregelen medfører at grunntaksten må økes med 70 – 90 % i de nye bomstasjonene for å kompensere inntektsbortfallet i et alternativ med bomstasjoner både i et nytt midtre snitt og rundt avlastningssentrene.

### Maksimaltak

Innføringen av et maksimaltak er en annen måte å sikre seg mot at enkelte trafikanter blir urimelig mye belastet. Formannskapet ba høsten 2011 om en vurdering av en slik løsning. Maksimaltaket kan knyttes til en øvre begrensning av hvor mange passeringer det betales for i løpet av en måned, eller til en maksimal belastning i kroner. Det siste er å foretrekke i en situasjon med ulike takster i bomstasjonene.

Det er i dagens bomstasjoner et øvre tak på 90 passeringer per måned i hvert av bomsnittene.

---

<sup>7</sup> Unntaket er bomstasjonene på Kroppan som har fast takst 5 kr uten rabatt etter vedtak i Stortinget.

## Trondheim kommune

Intensjonen var at dette skulle gjelde for samlet antall passeringer i alle tre bomsnittene, men det lot seg ikke implementere tidsnok til at det kom med i Miljøpakkens trinn 1. Med 90 passeringer i rushtid, tilsvarer dette et øvre tak på 1440 kr per måned. Med alle passeringene utenfor rushtid, tilsvarer taket 720 kr per måned.

Fordelen med et maksimaltak framfor en timesregel er at den gir mulighet til å gi rabatt bare til de trafikantene som belastes mye. Med timesregelen går en stor del av rabatten til mange trafikanter med få turer. Maksimaltaket gir også god styring med hvor høy belastning de enkelte trafikantene kan utsettes for. Rådmannen anbefaler at det innføres et maksimaltak som er gjeldende for alle passeringer i Miljøpakkens bomstasjoner. Rådmannen vil i så fall se nærmere på en slik løsning når rammene for en justering av bomsystemet er avklart. Her legges det foreløpig til grunn at 5 % av inntektene i bomsystemet benyttes til å finansiere et maksimaltak.

### Spesiell rabatt for E39

Nabokommunene i vest har etterlyst en spesiell rabatt for trafikantene som må betale avgift også på E39. Bystyret vedtok derfor at disse trafikantene skulle få en rabatt i bomstasjonen på Klett i Miljøpakkens trinn 1. Dette lot seg av praktiske grunner ikke implementere fordi det ville ha forsinket åpningen av bomstasjonene. Gjennom samordning av avtalene i E39, Miljøpakken og E6 øst, tilbys nå i stedet alle trafikantene med avtale i en av disse prosjektene en rabatt på 20 % i alle Miljøpakkens bomstasjoner.

Det vil være teknisk mulig å få på plass en utvidet rabattordning i Miljøpakkens trinn 2. En rabatt på 50 % antas å gi et inntektsbortfall på 12 mill. kr/år, hvorav i hvert fall halvparten må dekkes av Miljøpakken<sup>8</sup>. Begrunnelsen for en slik særordning blir imidlertid noe svakere dersom det nå etableres nye bomstasjoner i et fjerde bomsnitt langs Omkjøringsvegen. Det blir da flere trafikanter som passerer flere bomsnitt, og også trafikanter på E6 øst som blir berørt av et nytt bomsnitt i Trondheim.

### Fritaksordning

Noen beboere på Være og Klett har i dag en særordning med fritak for passering av denne bomstasjonen fordi det ikke er mulig å nå skole og andre nærservicetilbud i egen kommune uten å passere bomstasjonen. Situasjonen for disse beboerne endres ikke med forslagene til utvidelse av bomsystemet. Lignende situasjoner kan imidlertid til dels oppstå også for andre beboere etter etablering av nye bomstasjoner. Disse vil imidlertid ikke bli like berørte som beboerne på Være og Klett. Det er etter Rådmannens vurdering lite sannsynlig at Samferdselsdepartementet vil akseptere en utvidelse av særordningen for beboerne på Være og Klett i retning av en mer generell fritaksordning.

Andre behov eller ønsker om fritak for spesielle kjøretøy eller brukergrupper er regulert gjennom lovverket og implementert i dagens bomsystem.

### Takstnivå

Takstene avhenger av ønsket inntektsnivå, trafikkgrunnet i bomstasjonene og rabattordningene. I det følgende illustreres et forventet takstnivå gitt et utvidet inntektsbehov på 200 mill. kr/år, et bomsystem med tre eller fire soner som beskrevet foran, og en rabatt på 5 % pga maksimaltak. Øvrige rabatter opprettholdes som før. Endelige vedtak om takster fastlegges endelig ca et halvt år før åpningen av bomstasjonene, dvs. før sommeren 2013.

---

<sup>8</sup> Halvparten av inntektsbortfallet vil i utgangspunktet falle på Miljøpakkens bomstasjoner. Det øvrige inntektsbortfallet vil komme på bomstasjonene på E39 og inndekningen her må avklares nærmere.

Tabell 9: Takstnivå med ulike bomsystem og takstprinsipp

Bomsystem/ Taksprinsipp	Byområdet inndelt i 3 bomsoner				Byområdet inndelt i 4 bomsoner			
	Takst i eksist. bom (kr)		Takst i ny bom + Kroppan (kr)		Takst i eksist. bom (kr)		Takst i ny bom + Kroppan (kr)	
	Rush	Utenfor R	Rush	Utenfor R	Rush	Utenfor R	Rush	Utenfor R
Halv avgift i nye bomstasjoner + Kroppan	24,2	12,1	12,1	6,05	23	11,5	11,5	5,75
Uforandret i eksist. bom unntatt Kroppan	20	10	13,4	6,7	20	10	12,5	6,25
Lik avgift i alle bommer	15	7,5	15	7,5	14,3	7,15	14,3	7,15

Inntektsberegningene er gjennomført i nært samarbeid med Statens vegvesen Region midt. De er basert på de samme beregningsmessige forutsetningene som ble benyttet ved etableringen av bomsystemet i Miljøpakkens trinn 1. Det forventes at den samlede trafikken gjennom nye og eksisterende bomstasjoner reduseres med 6-7 %. I samsvar med Miljøpakkens mål legges det ikke til grunn trafikkvekst i perioden. Det er viktig å prisjustere takstene årlig.

### Miljøpakkens styringssystem

Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Den formelle styrings- og beslutningsmyndigheten i Miljøpakken ligger i dag i de vanlige kommunale, fylkeskommunale og statlige organer.

#### Organisering

Kontaktutvalget er styringsgruppe og koordinerer arbeidet i Miljøpakken, herunder også bruken av Belønningstilskudd. Kontaktutvalget forbereder og samordner saker for politisk behandling. Ordfører, fylkesordfører og Vegdirektør er representert i Kontaktutvalget. Kommunen ved ordføreren leder styringsgruppen.

Den faglige ledelsen utøves av de tre etatenes administrative ledelse gjennom møter i Prosjektrådet og deltagelse i møtene Kontaktutvalget. Under styringsgruppen er Miljøpakken organisert med et sekretariat, Arbeidsutvalget, som leder og koordinerer den praktiske gjennomføringen av Miljøpakken med kommunen som prosjektleder.

Samarbeidet mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og 9 nabokommuner foregår i Trondheimsregionen. Dette er et politisk forum der ordfører, rådmann og politisk opposisjon møtes for å drøfte og koordinere planer og spørsmål av regional karakter.

#### Porteføljestyling

Miljøpakken har en tidsramme fram til 1. april 2025 og må nødvendigvis være robust nok til å kunne takle endringer underveis. Kostnadsvekst, inntektsbortfall og endrede behov kan endre forutsetningene. Transportetatens forslag til NTP 2014 – 2023 anbefaler at det etableres porteføljestyling av bypakker. Det innebærer at gjennomføringen er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres ut fra mål, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarhet. Det innebærer også at det kan skje omprioriteringer innenfor pakken om situasjonen krever det.

Rådmannen anbefaler at lokale myndigheter gis anledning til å justere det detaljerte innholdet i Miljøpakken innenfor gitte hovedrammer gjennom rulleringen av 4-årige handlingsplaner.

### Bomvegselskap

Trøndelag Bomveiselskap har i dag ansvaret for finansieringen av Miljøpakken. Det forutsettes at

## Trondheim kommune

denne ordningen opprettholdes og at Trøndelag Bomveiselskap gis anledning til låneopptak for å finansiere planlegging og gjennomføring av Miljøpakken innenfor den garantirammen som Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune stiller.

Bomvegselskapene har anledning til å justere bomtakstene i tråd med utviklingen av konsumprisindeksen etter godkjenning fra vegvesenet. Andre reguleringer krever godkjenning fra Vegdirektoratet. Erfaringsmessig stiger anleggskostnadene raskere enn konsumprisindeksen. Rådmannen foreslår derfor at Bomveiselskapet får anledning til å prisjustere bomtakstene årlig i samsvar med anleggsindeksen, og at også kommunale, fylkeskommunale og statlige investeringer prisjusteres etter anleggsindeksen.

### Konklusjon

Rådmannen mener det nå foreligger et godt grunnlag for å søke om gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2 og anbefaler at Trondheim kommune vedtar å søke om endring av innkrevningssystemet for å finansiere innholdet i pakken.

Rådmannen foreslår at Miljøpakkens mål og styringssystem opprettholdes og videreføres i Miljøpakkens trinn 2. Det samme gjelder Miljøpakkens hovedrammer med fordeling av halvparten av midlene til veger og den andre halvparten til kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak. 20 % av midlene benyttes til drift eller investeringer i kollektivtrafikk.

Rådmannen er stort sett enig i de fleste forslagene til bruk av investeringsmidler i tilleggsutredningene. De viktigste vegprosjektene bør 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 ett-løps tunell med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll.

Rådmannen mener det må avsettes midler for å realisere den vedtatte forlengelsen av trikken fram til Prinsens gate, samt nødvendige midler for å utbedre trikketraseen. Det foreslås også at bominntektene kan benyttes til drift av kollektivtransport og gang- og sykkelveger når det kan dokumenteres at disse midlene kommer som tillegg ut over dagens nivå. Det detaljerte innholdet i Miljøpakken forutsettes justert ved rullering av 4-årige handlingsplaner.

Det foreligger etter Rådmannens vurdering flere mulige utvidelser av bomsystemet som ivaretar mål og intensjoner på en god måte. Rådmannen har pekt på mulighetene for å etablere et nytt bomsnitt vest for Omkjøringsvegen og på Byåsen. Rådmannen anbefaler at en søker å løse nødvendig finansieringsbehov uten å utvide planperioden på nåværende stadium og viser eksempel på en utbyggingsplan som lar seg finansiere gjennom å utvide bominntektene med 200 mill. kr årlig.

Bystyrets vedtak må vise detaljert hvor de ulike bomstasjonene plasseres. Utbyggingsplanen må vise hvilke prosjekter/innsatsområder som prioriteres og en tidsramme for investeringene innenfor ulike sektorer over tid. Rådmannen anbefaler at det etableres bomstasjoner på Fv 704 på Torgård og på Fv 885 sør for Tillerbruvegen dersom dette vedtas av Klæbu kommune.

Takstene vedtas endelig ca ½ år før oppstart. Følgende prinsipper anbefales lagt til grunn:

- Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
- Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene enn ellers på dagen. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst.
- Det gis følgende rabatter:
  - 20 % for trafikanter med avtale med Trøndelag Bomveiselskap
  - 10 % for alle andre trafikanter som benytter autopassbrikke
  - Ved passering av flere bomstasjoner i samme innkrevingsnett betales bare i første

## Trondheim kommune

### bomstasjon

Rådmannen anbefaler at det innføres en maksimal grense for hvor mye hvert enkelt kjøretøy må betale for alle passeringer i Miljøpakkens bomstasjoner i løpet av en måned. Dette taket fastlegges i forbindelse vedtak av takstene og reguleres i samsvar med takstjusteringene. Ordningen med fritak for beboere på Være og Klett foreslås videreført

Rådmannen anbefaler at Bomveiselskapet får anledning til å prisjustere bomtakstene årlig i samsvar med Anleggsindeksen. Også kommunale, fylkeskommunale og statlige bidrag bør prisjusteres etter Anleggsindeksen.

Rådmannen i Trondheim, 14.03.2012

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Henning Lervåg  
prosjektleder

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg: Miljøpakke Trondheim - Tilleggsutredning trinn 2