



Miljøpakken
– bedre by



[Click or tap to enter a date.](#)

Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan 2022-2029

Kunnskapsgrunnlag for bruk av resterende midler
1.7.2021

Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan 2022-2029

Sammendrag

Formålet med planen

Miljøpakken forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Staten er største finansieringskilde, og krever en langsiktig plan for bruk av midlene.

Langsiktig tiltaksplan (LTP) svarer ut statens krav. LTP skal fungere som kunnskapsgrunnlag ved prioritering av tiltak i Miljøpakken. LTP skal videre synliggjøre konsekvensene av prioriteringer i perioden 2022-2029. I løpet av disse årene må partene i Miljøpakken ta valg med vidtrekkende samfunnsmessige virkninger.

Dette dokumentet:

- Beskriver mål og framtidige utfordringer.
- Viser Miljøpakkens økonomi fram til i dag og for perioden 2022-2029.
- Drøfter ulike scenarioer for bruk av midler som ikke er vedtatt disponert.

Som to vedlegg til slutt finner du en nærmere beskrivelse av gjeldende rammer, forutsetninger og nye aktuelle prosjekt.

Økonomien

Miljøpakkens økonomi er kompleks. Den består på den ene siden av ulike finansieringskilder med varierende grad av binding til type tiltak. På den andre siden finnes flere tiltaksområder med rammeavsetninger hvor det gjenstår å fordele midlene på konkrete prosjekt. Noen midler hører hjemme i byvekstavtalen og skal benyttes i alle fire kommuner. Noe er gamle midler bundet opp i gamle avtaler forut for byvekstavtalen.

Tiltaksområdene

LTP skal ikke avklare alle enkeltprosjekt, men fastsette rammer for tiltaksområdene. Disse områdene er i hovedsak:

- Kollektivtrafikk
- Sykkel
- Gange, trafiksikkerhet og miljø
- Hovedveger og lokale veger

Midler til disposisjon

Kontaktutvalget i Miljøpakken har vedtatt en veiledende utbyggingsplan som forutsetter at ca. 16 mrd. kr. er til disposisjon i årene 2022-2029. Det meste er fordelt på de ulike tiltaksområdene, og en del av beløpet er bundet opp i konkrete prosjekt. Ca. 2,7 mrd. kr. er ikke fordelt. De tiltakene vi ønsker å gjennomføre koster imidlertid mye mer enn 2,7 mrd. kr.

Partene vil stå overfor flere kryssende hensyn når man skal bestemme bruken av disse midlene. Blant kriteriene ved prioritering mellom ulike tiltak er:

- Miljøpakkens mål/måloppnåelse
- samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- framdrift/mulighet for hurtig omsetning av midlene

Tre scenarier 2022-2029

LTP beskriver tre scenarier eller eksempler på fordeling av udisponerte midler. Forenklet:

1. Det udisponerte beløpet fordeles i sin helhet på tiltaksområdene kollektivtrafikk, sykkel og gange/trafiksikkerhet/miljø.
2. Det udisponerte beløpet settes i sin helhet av til vegformål. Da vil Byåstunnelen kunne finansieres i løpet av 2022-2029.
3. En mellomløsning der noe går til veg og noe til de andre tiltaksområdene. En slik modell vil ikke finansiere Byåstunnelen, men den kan åpne for Johan Tillers veg del 2 og/eller Brundalsforbindelsen som også er vegprosjekt uten finansiering.

Byåstunnelen blir et sentralt tema når partene i Miljøpakken skal legge en plan for resten av avtaleperioden. Det er også mulig å omfordele midler internt mellom de "grønne" programområdene av hensyn til måloppnåelse, samfunnsøkonomi og framdrift. Denne drøftingen finner du i kapittel 7: «En plan for bruk av midlene – tre hovedscenarier.»

Veien videre etter 2029

Nasjonal transportplan 2022-2033 åpner for byvekstavtale i fire nye år (2030-2033). Forberedelsene til nye byvekstforhandlinger starter parallelt med behandlingen av den langsiktige tiltaksplanen 2022-2029.

Ny teknologi og pandemi kan endre transportbehovet på måter det er vanskelig å forutsi i dag. Vi trenger en bred analyse for bedre å forstå hvordan etterspørselen etter transporttjenester vil utvikle seg. Slik kunnskap blir viktig før forhandlingene om ny byvekstavtale. Det er en egen oppgave.

Når de finansielle rammebetingelsene eller andre vesentlige forhold endres, er det på tide å revidere tiltaksplanen. Det kan skje når ny byvekstavtale for perioden 2023-2033 er på plass.

Prosessene i forkant av større investeringer i infrastruktur krever tid. Utvelgelsen av prosjekter vil ha stor betydning for hvor godt vi lykkes med å omsette bevilgninger i anlegg. Store mengder ubrukte midler kan begrense muligheten for nye statlige midler i nye forhandlinger.

Innhold

Sammendrag	2
1. Formål med planen.....	4
2. Miljøpakkens økonomi	5
3. Mål og utfordringer.....	9
4. Valg av virkemiddel for å nå målene	10
5. Fordeling av midlene i byvekstavtalen – tidligere vedtak	12
6. Midler til fordeling 2022-2029	12
7. En plan for bruken av midlene – tre hovedscenarier.....	14
8. Politiske prosesser og forberedelse til nye forhandlinger	21
Vedlegg 1: Nærmere beskrivelse av tidligere rammer og forutsetninger for bruk av resterende midler	22
Vedlegg 2: Omtalte prosjekt i byvekstavtalen uten finansiering:	32

1. Formål med planen

Miljøpakken er et samarbeid mellom staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Målet er å sikre en bærekraftig transportutvikling i Trondheimsområdet som også ivaretar nasjonale klimaforpliktelser. Tiltakene rettes spesielt inn mot å unngå vekst i biltrafikken og mot å bedre forholdene for gang-, sykkel- og kollektivtrafikken. Det handler også om å utvikle et mer tjenlig vegnett for biltrafikken.

Den langsiktige tiltaksplanen skal:

- vise hvilke tiltak Miljøpakken prioriterer og hvordan disse tiltakene lar seg finansiere
- svare ut statens krav om å synliggjøre hvordan de statlige midlene blir disponert
- være et hjelpemiddel for kostnadseffektiv og målrettet bruk av ressursene
- vise eventuelle lånebehov og at gjelden vil ligge innenfor garantirammen og la seg nedbetale i perioden

Miljøpakken kan med alle sine midler lett framstå som en nærmest utømmelig kilde – som den finansielle løsningene på de fleste samferdselsutfordringene. Men slik er det ikke. Utfordringene er flere ganger større enn hva vi har å rutte med innenfor alle tiltaksområdene. Manglende utbyggingsplaner bidrar til å skjule denne ubalansen. Hadde vi hatt flere planer, ville vi se at kostnadene for å realisere disse langt overskrider de rammene vi har. Miljøpakken er en gyllen mulighet til å løse de aller viktigste behovene – forbedre noen sykkelruter, noen gangforbindelser, noen kollektivtilbud og finansiere noen vegprosjekt.

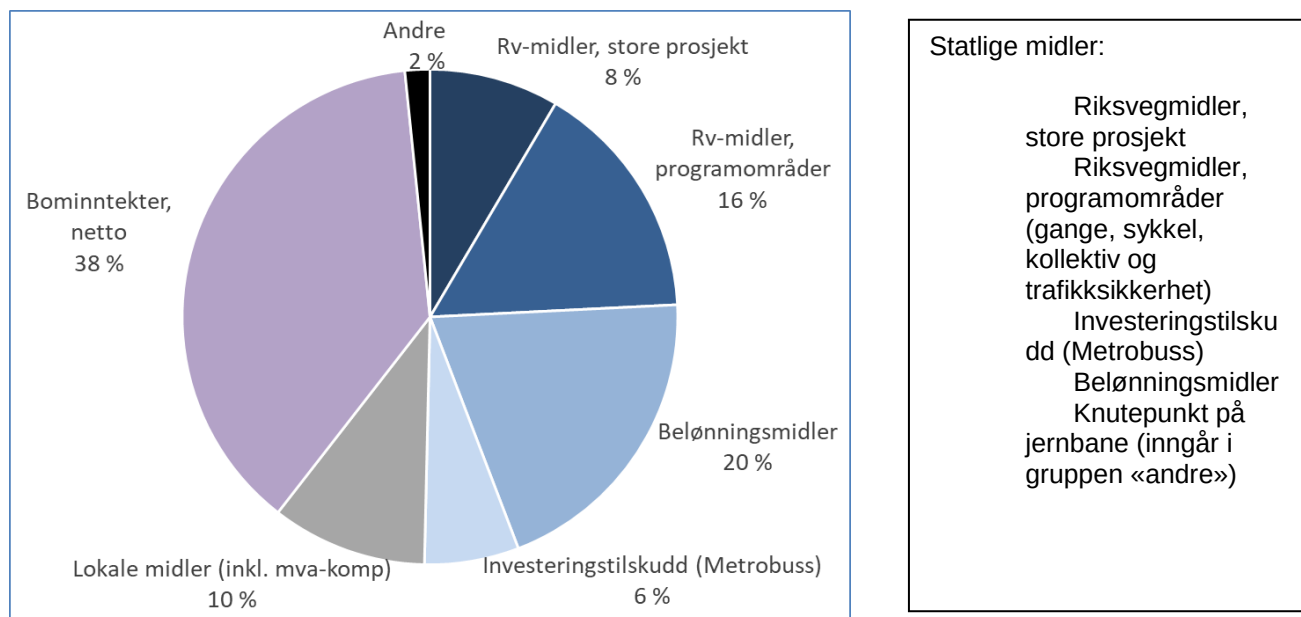
Den langsiktige tiltaksplanen er nødvendig for å synliggjøre betydningen av våre prioriteringer i et lengre perspektiv. Alle midlene har en alternativ bruk, og det er først når vi kjenner denne potensielle bruken at det kan foregå en reell prioritering. Å prioritere noe opp, betyr samtidig å prioritere noe ned. Det gjelder både mellom tiltaksområder og over tid. Planen skal øke bevisstheten om de valgene som foretas.

Planen skal avklare de overordnede rammefordelingene, men ikke alle detaljerte prosjekt innenfor tiltaksområdene. Den gjelder for situasjonen slik vi kjenner den i dag og revideres over tid når det skjer større endringer i forutsetningene, f.eks. etter reforhandling av byvekstavtalen. Den skal være en tjenlig referanseramme for arbeidet med handlingsprogram/årsbudsjetten og viktige beslutninger de nærmeste årene.

2. Miljøpakkens økonomi

Finansieringsrammer 2009 – 2029

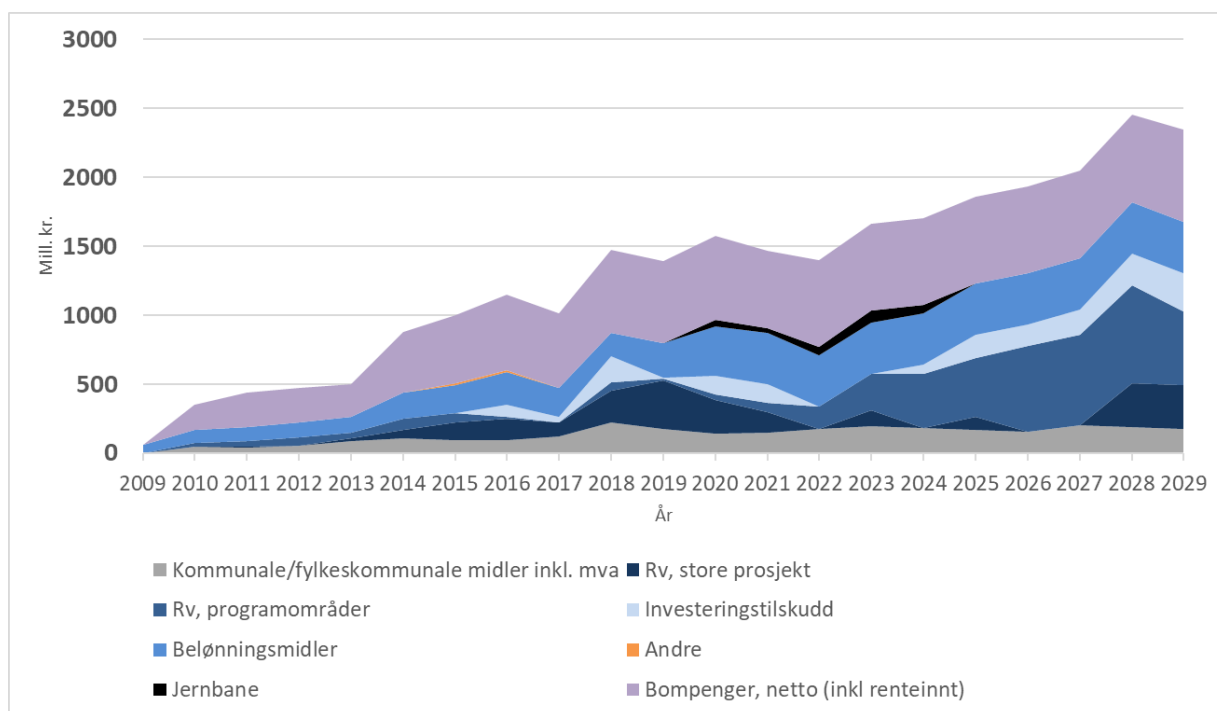
Miljøpakken har historie tilbake til 2009 og omfattet før 2019 bare Trondheim kommune. Store økonomiske ressurser står til disposisjon for å bygge både et avlastende hovedvegnett og utvikle et bedre miljøvennlige transporttilbud (jf. figur 1). Rammene er utvidet flere ganger. Omtrent halvparten av den samlede rammen på ca. 27 mrd. kr er statlige bevilgninger, 38 % er bompenger og 10 % er lokale bevilgninger (inkl. momsrefusjon).



Figur 1: Oversikt over Miljøpakkens finansieringskilder i perioden 2009 – 2029 (statlige midler blå farge)

Den årlige finansieringen framgår av figur 2. Inntektene har økt gradvis fra knapt 500 mill. kr/år de første årene til nærmere 1,5 mrd. kr nå. Mot slutten av perioden ventes inntektene å øke opp mot 2,5 mrd. kr/år. Det er spesielt de statlige midlene som har økt de seneste årene og som fortsatt ventes å øke framover. Dette skyldes i hovedsak to forhold:

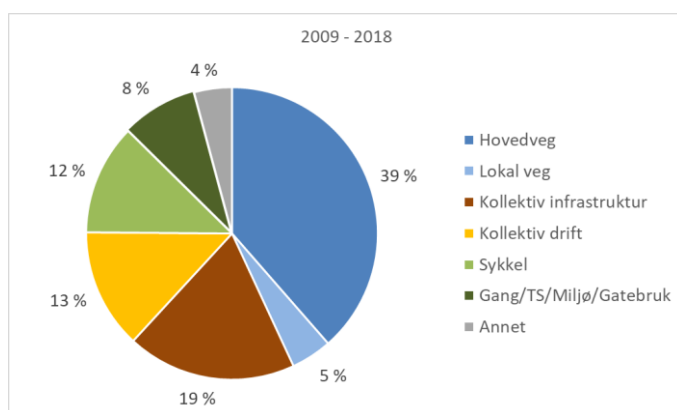
- Statlige rammer har økt gjennom bymiljøavtalen i 2016 og byvekstavtalen i 2019/20. Vi har imidlertid ikke greid å omsette særlig mye av midlene til Metrobuss og programområdetiltak (sykkel-/kollektivtiltak) i disse avtalene. Midlene i bymiljø-avtalen kunne ha vært benyttet fullt ut i perioden 2016 – 2023 og vi kunne også ha vært i gang med prosjekter som finansieres gjennom byvekstavtalen. Disse inntektene vil avhenge av om vi greier å få fram nok byggeklare prosjekter. Her er vi foreløpig på etterskudd og derfor kommer disse prosjektene nå først i siste del av perioden.
- Staten har skjøvet på bevilgningene til Nydalsbrua i Nasjonal transportplan i flere omganger. Prosjektet forskutteres med bompenger, men de statlige bevilgningene ser nå ut til å bli refundert i slutten av perioden (2028-2029).



Figur 2: Samlede inntekter (ca. 27 mrd.kr) fordelt på finansieringskilde og år (statlige midler med blå farge). Løpende kroner fram til 2021 og faste kroner i perioden 2022-2029

Miljøpakken før og etter byvekstavtalen

Miljøpakken hadde opprinnelig en målhorisont fram til 2018. Utgangspunktet var at halvparten av midlene (ekskl. belønningsmidler) skulle benyttes til vegbygging og halvparten til kollektiv, sykkel, trafiksikkerhet og miljø. Avtaleområdet ble utvidet i 2019 med flere kommuner gjennom byvekstavtalen i 2019. Da var bare omtrent en tredjedel av midlene disponert. Disse 7 mrd. kr¹ er fordelt med ca. 44 % til veg, 32 % til kollektivtransport og 20 % til gang, sykkel, trafiksikkerhet og miljø. Posten annet som til sammen utgjør 4 %, gjelder i hovedsak kostnader til informasjon, mobilitetsrådgivning, overordnet planlegging og investering i bomstasjoner.



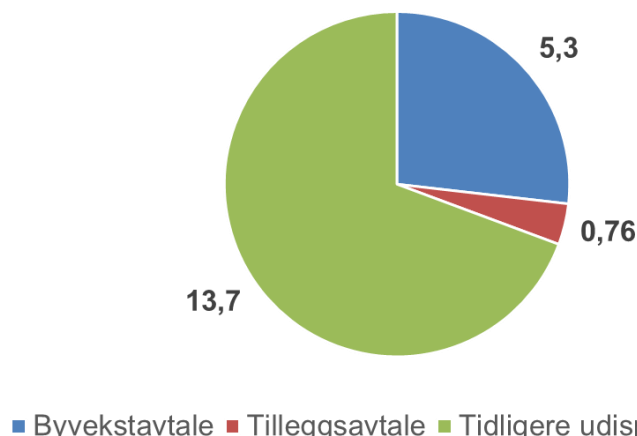
Figur 3: Midler disponert i årene 2009 – 2018 (før byvekstavtale i løpende kr)

De gjenstående midlene gikk inn i byvekstavtalen som fikk en ramme på 20 mrd. kr. Nærmere 14 mrd. kr var midler fra gamle avtaler. Da er også midlene fra tilleggsavtalen i 2020 regnet med. Utvidelsen

¹ Kostnader i løpende kroner. Omfatter her også belønningsmidler (1481 mill. kr).

på ca. 6 mrd. kr er til bruk i alle kommunene i avtaleområdet, mens midlene i de gamle avtalene disponeres av Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten.

Miljøpakken 2019 – 2029 (mill 2020-kr)



25. juni 2019:

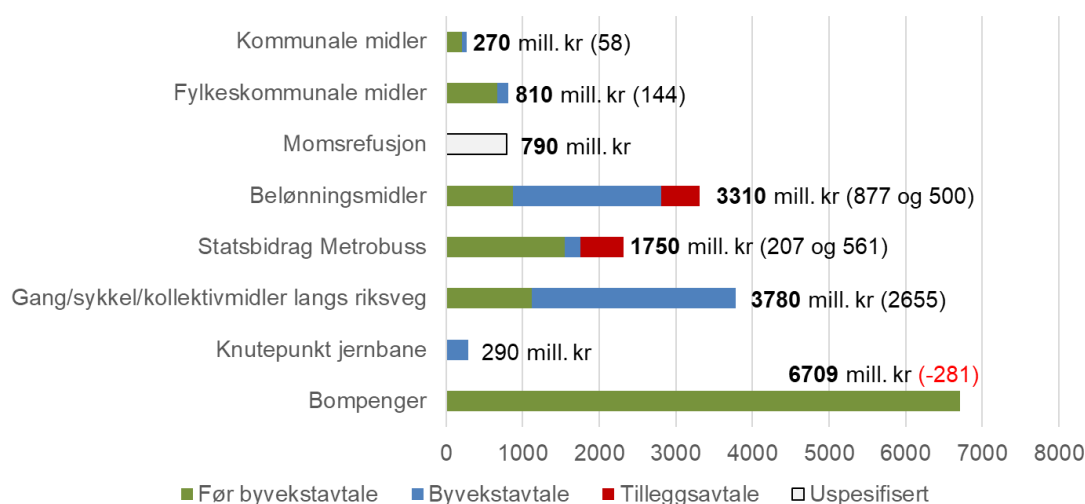
SD og KMD inngikk en byvekstavtale med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik.

2. juli 2020:

Regjeringen gir sin tilslutning til den framforhandlede tilleggsavtalen til byvekstavtalen.

Figur 4: Miljøpakkens finansieringsrammer før og etter byvekstavtale og tilleggsavtale

De nye midlene kom først og fremst i form av belønningsmidler og statlige programområdemidler til gang, sykkel, kollektiv og trafikksikkerhet langs riksveg. Vi fikk reelt sett bare en liten utvidelse av statlige midler til Metrobuss. Halvparten av økningen som framgår av tilleggsavtalen (281 mill. kr) er kompensasjon for å redusere avgiftene i bomsystemet og fører dermed ikke til mer inntekter i Miljøpakken totalt sett.



Figur 5: Midler til disposisjon i ulike avtaler (2020-kr) Totalsummene er uthevet, endring i parentes².

² Midlene til reduserte kollektiv- og bomtakster utbetales som ekstra belønningsmidler. Det samme gjelder for programområdemidler som anvendes på kommunalt eller fylkeskommunalt vegnett.

Stjørdal, Malvik og Melhus

Stjørdal, Malvik og Melhus er enige om å bidra med samme lokale finansiering ut fra folketall som Trondheim og finansierer 1/3 av dette hver. Disse kommunene er sikret en viss andel av midlene i byvekstavtalen og er enige om å benytte like mye av midlene i hver kommune.

Tabell 1: Veiledende rammer i nye kommuner (mill. 2019-kr)

Tiltaksområde	Per år	(2019-2029)	Merknad
Riksveg programområdemidler	38,6	425	Kan anvendes til kollektiv, gange og sykkel med riksvegfunksjon
Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)	27,5	303	Kan anvendes på gang, sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet og støy. I hovedsak investeringer.
Stasjoner og knutepunkt	7,2	77	En omforent og endelig fordeling av midlene vil skje når tiltakene er detaljert og det samlede finansieringsbidrag er klarlagt, herunder midler fra andre aktører
Sum	73,4	805	

Det betyr at Stjørdal, Malvik og Melhus får nærmere 270 mill. kr hver (2019-kr). Finansieringskildene må imidlertid ikke deles likt mellom kommunene, men ut fra hva som er hensiktsmessig for prosjektene. Samlet sett skal alle tre kommuner få like mye hver.

En av postene i tabellen er kanskje litt misvisende kalt «Tiltak på lokalt vegnett». Den finansieres med flere ulike finansieringskilder som har et friere anvendelsesområde, og kan benyttes til mer enn investeringer. Her inngår lokale bevilgninger, belønningsmidler og bompenger. Belønningsmidlene kan benyttes til alle typer tiltak som bidrar til måloppnåelse - ikke bare til infrastrukturtiltak. Bompengene kan benyttes både til infrastruktur og til drift av kollektivtrafikk.

I følge byvekstavtalen har Stjørdal, Malvik og Melhus i tillegg også rett til ordinære investeringsmidler til fylkesveg utenfor regnskapet i Miljøpakken, jf. kapittel 2.9: «Kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er da i tillegg berettiget til å få ordinære investeringsmidler til fylkesveg».

Miljøpakken har gjennom årene benyttet midler til å heve kollektivtilbudet og redusere takstene i nabokommunene (Malvik, Melhus og Skaun). Verdien av Miljøpakkens tilskudd til utvidet bytakst m.m. var beregnet til vel 18 mill. kr i 2013. Vi har ikke tilfredsstillende grunnlag for fastslå verdien i dag, men anslår den kan være i størrelsesorden 150 - 200 mill. kr for Stjørdal, Malvik og Melhus i hele byvekstperioden (før fordeling av midler til takstreduksjon).

3. Mål og utfordringer

Måloppnåelse

Bruken av Miljøpakkens midler skal vurderes i forhold til målene med tiltakene. Byvekstavtalen legger følgende føringer til grunn for prioritering og porteføljestyling:

«Tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring».

Dette tolkes slik at det handler om å velge tiltak som er byggemodne, målrettede, kostnadseffektive og lønnsomme for samfunnet i en større sammenheng.

Det reviderte statlige nullvekstmålet er nå rettet mot å begrense biltrafikken der ulempene er størst, dvs. i de mest sentrale bydelene. Lokale mål peker samtidig mot lavere klimagassutslipp, større bruk av miljøvennlige transportformer, bedre tilgjengelighet, reduserte ulykker og ivaretagelse av nasjonale mål og forskrifter vedrørende luftforurensning og trafikkstøy. Samordnet areal- og transportplanlegging er virkemiddel for å redusere transportbehovet og gjøre det lett å velge miljøvennlige transporttilbud, i alle kommunene, også utenfor Trondheim.

Kravet om porteføljestyling betyr i praksis at det ikke åpnes for å utvide inntektene gjennom større statlige bevilgninger eller økt bominntekt. Økte kostnader i ett prosjekt må dermed tas gjennom å redusere rammene i andre prosjekt. Dette gjelder ikke bare innenfor hvert tiltaksområde, men også mellom tiltaksområder.

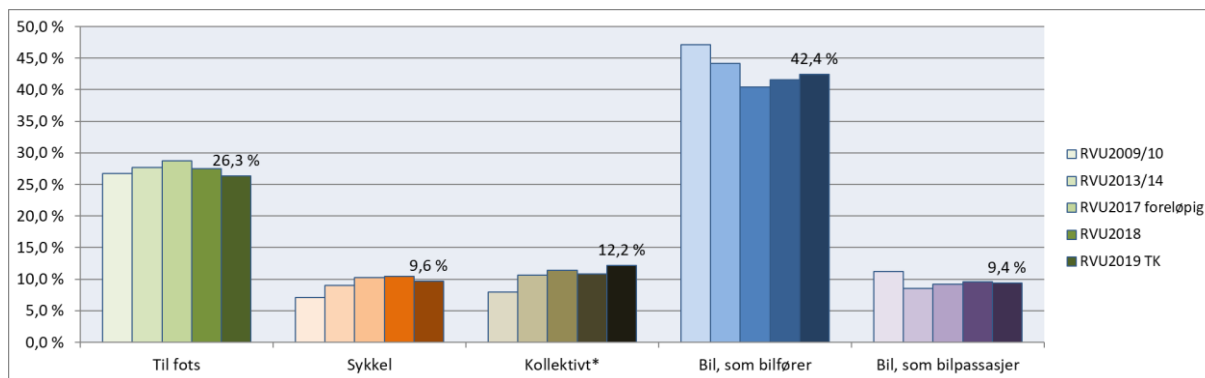
I henhold til tilleggsavtalen kan det derimot være mulig å ta opp spørsmålet om å heve bomtakstene dersom det viser seg aktuelt som tiltak for å sikre nullvekstmålet.

Utsikter og utfordringer:

Tiltaksbehovet vil avhenge av samfunnsutviklingen. Det trengs mer kraftfulle virkemiddel om veksten er stor enn i en situasjon med stagnasjon. Det har vært, og ventes fortsatt, betydelig vekst i Trondheimsområdet. Befolkningsprognosene viser en forventning om 0,9 % årlig vekst i byvekstområdet. Det er litt lavere enn seneste tiår (1,2 %), men like fullt 24 000 nye innbyggere i løpet av en tiårsperiode. Nye innbyggere betyr mer transport.

Det har vært en betydelig overgang til mer miljøvennlig transport i Trondheim. Endringene var markante i første del av miljøpakkeperioden, men er mindre framtrædende i siste halvdel. Mange av Miljøpakkens mål var innfridde ved utgangen av 2018, herunder mål om reduserte klimagassutslipp og redusert bilandel. Bilbruken har økt noe de senere årene før Korona.

Trondheim har knapt 80 % av befolkningen i avtaleområdet og resultatene preger dermed også utviklingen innenfor hele byområdet. Det har vært krav om nullvekst i biltrafikken i Trondheim siden bymiljøavtalen i 2016 og lokale mål om å redusere bilbruken omtrent tilsvarende siden 2008.



Figur 6: Andelen reiser fordelt på ulike transportformer i Trondheim 2009/10 - 2019

Tilsvarende data for Stjørdal, Melhus og Malvik fra 2013/14 og fra 2019 viser at kollektivandelen har vokst betydelig her i denne perioden, men fordi gang- og sykkeltrafikken er redusert, har bilbruken likevel økt.

Koronapandemien skaper usikkerhet om framtidige transportbehov og utvikling. Nedstengningene og begrensningene i sosial kontakt har ført til markante endringer i reiseaktiviteten og i bruken av enkelte transportformer. Den store nedgangen i kollektivreiser er mest merkbar. Atferdsendringene har banet veg og gitt aksept for nye måter å arbeide og samhandle på. Økt bruk av hjemmekontor, digitale møter og netthandel er eksempel på endringer som også ventes å prege reisevanene etter pandemien. Ingen vet per i dag omfanget av dette, men det er rimelig sikkert at vi ikke kommer ut av pandemien på samme sted som vi gikk inn.

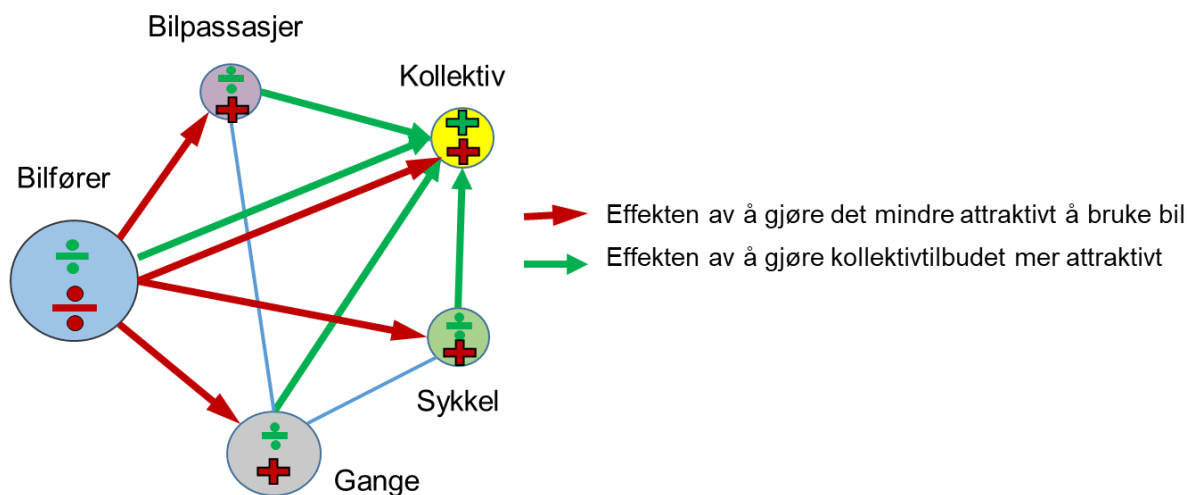
Disse trendbruddene har gitt miljømessige gevinster og betyr også at nullvekstmålet som måles som gjennomsnittet over tre år ikke vil være truet de nærmeste årene.

4. Valg av virkemiddel for å nå målene

Det er et balansert samspill av tiltak som skal gi ønsket måloppnåelsen framover. Mange ulike samfunnshensyn skal ivaretas. Det handler ikke bare om å velge de tiltakene som tydeligst peker mot målet, men en sum av tiltak i porteføljen som samlet sett sikrer ønsket utvikling.

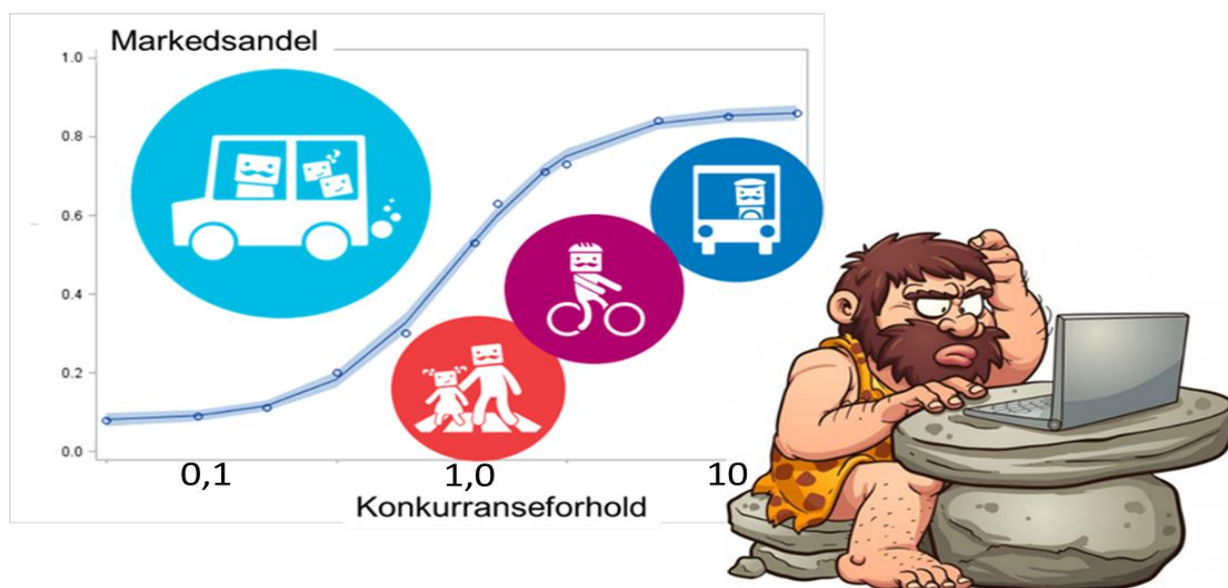
Vi vet rimelig godt hva som virker. Denne kunnskapen har ligget fast i mange tiår og bekreftes fortsatt av nyere studier. Det er de restriktive og dermed upopulære tiltakene som først og fremst begrenser bilbruken. De positive tiltakene rettet mot myke trafikanter og kollektivtrafikk er viktige nok av andre grunner, men reduserer i mindre grad bruken av bil.

- Tiltakene har størst effekt når de rettes direkte mot den transporten de er ment å påvirke. Eksempelvis vil all nedgang i bilbruk etter økning av bensinprisen bidra til mer miljøvennlige transportvaner. Derimot vil bare en liten del av veksten i kollektivtrafikk etter reduserte kollektivtakster være bilbrukere.
- Pakker av tiltak, som både gjør det litt mindre attraktivt å benytte bil og litt mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt, er spesielt gunstige. Dette fordi endringene i konkurranseforholdet mellom bil og mer miljøvennlige transportformer da blir større. Det er også andre begrunnelser for å gjennomføre slike kombinasjonspakker av tiltak. Behovet for å bedre gang-, sykkel- og kollektivtilbudet øker når det gjennomføres restriktive tiltak. Vi har også lettere for å akseptere restriksjoner på ett område når vi samtidig får noe positivt tilbake på et annet.



Figur 7: Virkningen av positive tiltak rettet mot kollektivtrafikk (grønt) og restriktive tiltak rettet mot bil (rødt)

- Tiltakenes effekt avhenger av konkurranseforholdet mellom transportmidlene. Vi velger stort sett det transporttilbudet som framstår som mest attraktivt. Når tilbudene er ganske like, kan selv små endringer gi betydelig effekt. Motsatt har omfattende tiltak liten betydning der forskjellen mellom transporttilbudene fra før er stor. Eksempelvis har bilen i dag et stort konkurransefortrinn til alle reisemål langs Omkjøringsvegen. Motsatt har gang, sykkel og kollektivtransport et betydelig fortrinn for arbeidstakere uten tilgang til egen parkeringsplass i Midtbyen.
- Det handler om å velge tiltak rettet mot de trafikantene som er lettest påvirkelige. Pendlere er generelt mindre følsomme for endringer i tilbudet enn fritidsreisende. Og ungdom er mer prisfølsomme enn voksne. Arbeidsreisene er i stor grad bundet til tid og sted mens fritidsreisende er mer fleksible. Trafikantenes økonomi betyr også noe for prisfølsomheten. Tiltakene bør rettes mot de markedssegmentene hvor de gir effekt og ikke bare framstå som en urimelig belastning.



Figur 8: Tiltakene har størst virkning i likeverdige markedssegment (konkurranseforhold 1,0)

Det blir heldigvis ikke vanskeligere å få effekt av nye tiltak. Bilen har i utgangspunktet en dominerende stilling i de fleste markedene slik at tiltakenes virkning heller kommer lettere etter hvert som bilens

fortrinn utlignes. Nullvekstmålet er ikke oppnåelig uten restriksjoner på bilbruk, men samordnet areal- og transportplanlegging og utbedring av kollektivtilbud og vegnett for fotgjengere og syklistene gjør behovet for restriksjoner mindre.

5. Fordeling av midlene i byvekstavtalen – tidligere vedtak

Staten har stilt krav om at det må foreligge en plan for hvordan midlene i Miljøpakken skal benyttes. Planen skal spesielt vise hvilke tiltak som finansieres med statlige bevilgninger og bompenger. Kontaktutvalget godkjente derfor en foreløpig oversikt basert på tidligere føringer og handlingsprogram i KU-sak 18/20 (jf. tabell 2). Planen er ikke helt utfyllende og inneholder også noen ufordelte ressurser og ufinansierte vegprosjekt. Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen er tidligere vedtatte prosjekt, men det er ingen omforent enighet om å prioritere midler til disse vegprosjektene.

Tabell 2: Veiledende utbyggingsplan etter tilleggsavtale (2020-kr)

Tiltaksområde	Fordeling				
	Mill kr	Andel			
Kollektivtrafikk	7 210	43 %	Veger	1 660	10 %
-Driftstilskudd	2 330	14 %	-E6 sør	110	0,7 %
-Metrobuss ¹⁾	2 100	13 %	-Nydalsbrua	800	4,8 %
-Program kollektiv	1 890	11 %	-Tanem – Tulluan	410	2,5 %
-Annet koll invest	650	3,9 %	-Byåstunnel	0	0 %
-Knutepkt/stasjon	240	1,4 %	-Lokale veger	340	2,0 %
Sykkel	3 320	20 %	Annet	600	3,6 %
-Vinterdrift	100	0,6 %	-Usikkerh. avsetn	460	2,8 %
-Program sykkel	1 830	11 %	-Diverse	140	0,8 %
-Annet sykkelinvest	1 390	8,4 %	Ufordelt	2 890	17 %
Gang/TS/miljø	920	5,5 %	- Byåstunnel		
-Gangtiltak	230	1,4 %	- Brundalsforbindelsen		
-Trafikksikkerhet	450	2,7 %	- Johan Tillers v. del 2		
-Støyttiltak	190	1,1 %	- Knutepunkt Sluppen ²⁾		
-Gatebrukstiltak	50	0,3 %	TOTALT	16 600	100 %

Tilleggsavtalen viser til at det skulle legges fram en revidert utbyggingsplan til lokalpolitisk behandling i 2020. Den langsiktige tiltaksplanen er svar på dette.

6. Midler til fordeling 2022-2029

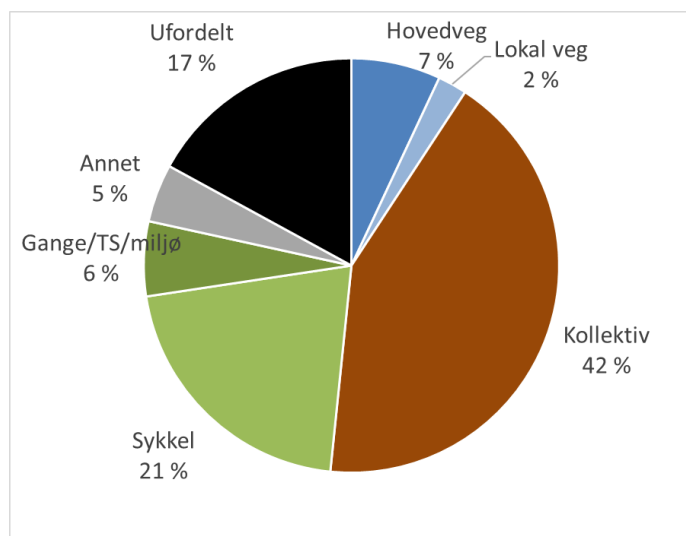
Miljøpakken har etter at tabell 2 ble utarbeidet i 2020 vedtatt ytterligere ett årsbudsjett (2021), vedtatt å justere bominntektene opp til godkjent nivå³ (jf. Prop. 36 S (2017-2018) og prisjustert inntekter og kostnader. Det gjenstår nå 15,9 mrd. kr for tiltak de neste 8 årene.

Gjeldende fordeling mellom tiltaksområder

En oversikt over gjeldende fordeling av midlene i perioden 2022-2029 er vist i figur 9. Den er utarbeidet på følgende grunnlag: Veiledende fordeling godkjent av Kontaktutvalget ved behandling av tilleggsavtalen (tabell 2), handlingsprogram 2021-2023, årsbudsjett 2021 samt andre beslutninger som påvirker framdrift og økonomi. Dette danner utgangspunkt for videre drøfting av hvordan de

³ Utgangspunktet er en gjennomsnittlig inntekt per passering på 8 kr i 2017.

ubenyttede midlene best fordeles og rammebevilgningene eventuelt omdisponeres mellom tiltaksområder.

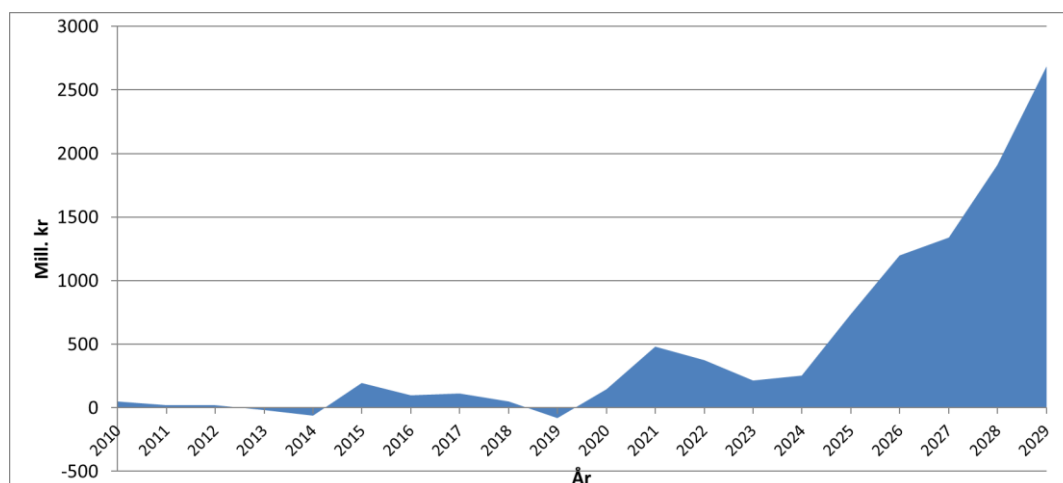


Figur 9: Gjeldende fordeling av rammer for bruk av Miljøpakkens midler 2022-2029

83 % av alle midlene er fordelt på tiltaksområde mens 17 % foreløpig er ufordelt. Mest er fordelt til kollektivtiltak (42 %), dernest sykkel (21 %), mens 9 % er fordelt til veger og 6 % til gang-, sykkel, trafiksikkerhet og miljøtiltak.

Likviditet og lånebehov

Figur 10 viser hvordan Miljøpakkens kapitalbeholdning (likviditet) har vært og hvordan den forventes å utvikle seg videre med de inntektsforutsetningene og forventede kostnadene som vi kjenner per i dag. Det gir samtidig en indikasjon om lånebehov, men det reelle lånebehovet påvirkes også av etterslep i produksjonen og utestående fordringer hos bomselskapets kunder.



Figur 10: Miljøpakkens kapitalbeholdning ut fra kjente inntektsforutsetninger og kostnader

Miljøpakken har hittil ikke hatt reelt lånebehov, og har heller ikke vesentlig behov for lån framover ut fra de disponeringene som foreligger per i dag. Med disse forutsetningene kan forskutteringen av Nydalsbrua gjennomføres uten opptak av lån. Alle midlene er imidlertid ikke fordelt ennå, og det ligger betydelige ufordelte ressurser til disposisjon etter 2024.

Miljøpakken har en godkjent låneramme på 1 mrd. kr med fylkeskommunen og Trondheim kommune som garantister. Dette er midler bompengeselskapet kan låne opp mot tilbakebetaling med bompenger. Det er først aktuelt med låneopptak om vesentlig mer midler disponeres til bruk før 2025.

Ufordelte midler

De ufordelte midlene utgjør 2,7 mrd. kr ved utgangen av 2029 (2021-kr) og stammer i praksis bare fra gamle avtaler mellom Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten forut for byvekstavtalen. Vel halvparten var tidligere avsetninger til Byåstunnelen.

780 mill. kr er riktignok ufordelt i tilleggsavtalen, men Kontaktutvalget har her fordelt 260 mill. kr til Metrobuss og 20 mill. kr som utvidet bidrag til fylkeskommunen (bussdepot), jf. KU-sak 18/20. 500 mill. kr skal benyttes til reduserte kollektivtakster og går dermed indirekte til trafikantene i alle kommunene og blir ikke gjenstand for annen fordeling. Midlene i tilleggsavtalen betraktes som rammebevilgninger for kollektiv, henholdsvis Metrobuss og utvidet driftstilskudd til kollektivtrafikk (takstreduksjon).

Rammeavsetninger

Det er 7 mrd. kr i rammeavsetninger. Avsetningene og forutsetningene for bruken av disse omtales nærmere under de enkelte tiltaksområdene i vedlegg 1. Avsetningene fordeles på prosjekt når disse blir byggemodne.

Alle rammebevilgningene gjelder gang-, sykkel-, kollektiv- eller miljøtiltak. Det er ikke satt av rammebevilgninger til vegformål. Spørsmål om omfordeling av rammeavsetninger berører derfor kun fordelingen mellom ulike miljøvennlige transportformer, ikke fordelingen mellom miljøvennlig transport og vegprosjekt. Det mest av midlene til Stjørda, Malvik og Melhus er ennå rammeavsetninger og inngår i summen foran.

Reforhandling av byvekstavtalen

Vi nærmer oss tidspunktet for reforhandling av byvekstavtalen for en utvidet periode på fire år fram til 2034. Sannsynligvis vil disse forhandlingene kunne starte neste år. Med samme framdrift som sist, landes en ny avtale i 2023. Reforhandlingen kan ut fra forslag til NTP bety betydelig utvidelse av gjeldende økonomiske rammer. Forsinket planavklaringer vedrørende bruken av disponible midler gjør det etter hvert mer sannsynlig at også noen av de tilgjengelige midlene først lar seg realisere etter 2029.

En utvidelse av Miljøpakken fram til 2034 kan tilføre om lag 2,5 mrd. kr i bompenger. Forslaget til NTP 2022 – 2033 signaliserer en videreføring av byvekstavtalene på om lag samme nivå. Det kan gi 3-4 mrd. kr til Trondheimsområdet. Nye prosjekter finansiert med statlige midler til store riksvegprosjekt og ytterligere midler til Metrobuss er da ikke medregnet. Fordelt etter samme fordelingsnøkkel (5/23) gir det 760 mill. kr til Stjørda, Malvik og Melhus.

De reforhandlede midlene skal møte behov for innsats etter 2029 og omtales ikke nærmere her.

7. En plan for bruken av midlene – tre hovedscenarier

Det vi skal oppnå

Hvordan ser vi for oss at Miljøpakkens midler skal benyttes? Planen skal være grunnlaget for våre disposisjoner fram til forhandlingene om en ny byvekstavnale og revideres etter at denne er landet. Litt

forenklet kan vi si at to hovedhensyn skal ivaretas gjennom valg av tiltak i den porteføljestyringen som nå gjennomføres:

- Tiltakene skal være målrettede, kostnadseffektive og lønnsomme for samfunnet.
- Tiltakene skal være gjennomførbare vurdert ut fra planberedskap og kapasitet.

For Miljøpakken har planberedskapen vært, og er fortsatt, i stor grad avgjørende for bruken av midlene. Større fokus på måloppnåelse vil være et argument for å spare midler nå i påvente av at vi får fram planer for tiltak med større nytte senere.

Den samfunnsøkonomiske kalkulasjonsrenten reflekterer at framtidig nytte og kostnader ikke verdsettes like høyt som nytte og kostnader i dag. Nyten av tiltak som kommer raskt, har med andre ord større verdi enn nyten av tilsvarende tiltak som kommer senere i tid. Det er også en risiko for at vi får mindre statlige midler i nye forhandlinger om vi ikke er i stand til å omsette de midlene vi alt har tilgang til. Slik sett kan også dette få betydning for hva vi kan oppnå både på kort og lang sikt. Dette er en begrunnelse for å vri bruken av midler over mot tiltak med mest mulig realistiske framdriftsplaner.

Dette gjelder spesielt bruken av statlige programområdemidler og midler til Metrobuss. Det finnes et stort avklart behov for midler og mange pågående prosjekter for hovedruter og regionale sykkeltilbud i tidlig planfase. Strategisk sett kan det derfor være fornuftig å bruke mer av de statlige programområdemidlene til sykkel. Vi har også relativt store midler til Metrobuss som det er viktig å få disponert før vi går i nye forhandlinger om mer midler.

Vi har udisponerte rammeavsetninger innenfor alle tiltaksområdene bortsett fra vegprosjekt. Det er flere nye vegprosjekt under planlegging, men også her vil det gå noen år før de kan bli byggeklare.

Gang, sykkel, trafiksikkerhet, støyskjerming samt holdeplasser og mindre framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken er mindre omfattende prosjekt som i utgangspunktet kan realiseres raskere. Men også disse prosjektene kan ofte være krevende ut fra knapphet på areal og derav følgende interessemotsetninger. Bruk av midler til bybane, knutepunkt på Sluppen, kollektivfelt langs Omkjøringsvegen og nye Metrobusslinjer m.m. er foreløpig bare på idéstadiet. De vil være svært komplekse og forventes å ta lang tid å utvikle.

Disponering av de ufordelte midlene

Det viktigste spørsmålet gjelder bruken av ufordelte midler. De har en verdi på 2,7 mrd. kr ved utløpet av 2029 noe som tilsvarer 2,4 mrd. kr om de disponeres tidligere i 2026. Bygging av Byåstunnelen er det viktigste politiske temaet. Byåstunnelen er vedtatt av Stortinget, fylkestinget og bystyret og muligens må alle parter også være enige om å ta prosjektet ut av Miljøpakken. Alle parter skal imidlertid også være enige om de økonomiske prioriteringene. Uten avklart finansiering, kan det ikke bygges.

I det følgende skisseres 3 hovedscenarier for å beskrive noen alternative valgmuligheter. Byåstunnelen er prioritert i alternativ 3a og 3b. Vi ser ut fra sammenligning av alternativene hvilke konsekvenser utbygging av Byåstunnelen får for andre formål. Scenariene er bygd opp med utgangspunkt i tre hovedalternativ:

1. GANG/SYKKEL/KOLLEKTIV: Alle ufordelte midler benyttes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, ingen nye midler til vegformål
2. VEG/BYÅSTUNNEL: Alle ufordelte midler benyttes til vegformål, ingen nye midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.
3. KOMBINASJON: Halvparten av de ufordelte midlene benyttes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, den andre halvparten til vegformål.

For hvert av hovedalternativene beskrives to underalternativ:

- Midlene fordeles mellom gang-, sykkel-, og kollektivtiltak proporsjonalt med tidligere fordeling
- En større del av de statlige programområdemidlene benyttes til hovedruter og regionale sykkelruter og mindre til kollektiv infrastruktur.

Tabell 3: Seks alternativ for fordeling av ekstra midler til ulike tiltaksområder (mrd.kr)

Alternativ/ Tiltaksområde	Alt.1: Gang/sykel/kollektiv		Alt.2: Veg/Byåsen		Alt. 3: Kombinasjon	
	Alt. 1a: GSK	Alt 1b: G Sk	Alt. 2a: V	Alt. 2b: gsV	Alt. 3a: gskv	Alt. 3b: GSv
G/S/TS/Miljø	1,2	1,8	0	0,6	0,6	1,2
Kollektiv	1,2	0,6	0	-0,6	0,6	0
Veg	0	0	2,4	2,4	1,2	1,2
Sum	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4

Alternativ 1: Gang/sykel/kollektiv

Her tilføres alle ufordelte midler til gang-, sykkel-, kollektiv-, trafiksikkerhet og miljøtiltak. Det betyr at 84 % av de resterende midlene benyttes til disse formålene og bare 9 % til vegtiltak. Det er flere grunner for å velge en slik strategi:

- Den bygger opp under nullvekstmålet og vil bidra til noe større bruk av disse transportformene. Erfaringsmessig vil bruken av slike virkemiddel alene ikke begrense bilbruken tilstrekkelig, men behovet for restriktive tiltak rettet mot bil vil være mindre når det finnes gode alternative transportformer.
- Nullvekstmålet krever at veksten tas med gang-, sykkel- og kollektivtransport. Derfor må vi forutsette at det treffes nødvendige tiltak som gir en betydelig vekst i disse transportformene framover. Da kreves det utvidede og bedre tilbud for avvikle denne trafikken og sikre trygg og god tilgjengelighet uten bruk av bil.
- Arealbrukspolitikken er en viktig faktor for å bygge et mindre bilavhengig samfunn som skal gi redusert biltrafikk over tid. Når kommunene samler hovedtyngden av nye bosatte i knutepunkt og tettsted, så ligger det også en klar forventning om at gang-, sykkel- og kollektivtilbudet utvikles i disse områdene. Denne utviklingen vil bedre lønnsomheten i våre investeringer etter som det blir stadig flere som drar nytte av tilbudene.

Det er skissert to alternativ for fordelingen av midlene mellom gang-, sykkel-, kollektiv- og miljøtiltak.

Alternativ 1a:

I det første alternativet opprettholdes den fordelingen som ligger i dagens veiledende planer. Det betyr at 50 % av de resterende midlene benyttes til kollektivtrafikk, mens 34 % benyttes til gang, sykkel-, trafiksikkerhet og miljøtiltak. Dette er en økning fra henholdsvis 42 % og 27 % i gjeldende fordeling.

Det er her lagt til grunn en økning av tilskuddet til drift på 740 mill. kr, tilsvarende vel 90 mill. kr per år. Det er en økning av Miljøpakkens bidrag på 34 % og innebærer at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk utvides til 570 mill. kr. Miljøpakken finansierer 360 mill. kr/år og fylkeskommunen 210 mill. kr/år.

Alternativ 1b:

I det andre alternativet reduseres bruken av statlige programområdemidler til kollektivtrafikk med 600 mill. kr til fordel for utvidet satsing på hovedruter og regionale sykkeltilbud. Det medfører at 46 % av de resterende midlene benyttes til kollektivtrafikk og 38 % til gang-, sykkel-, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Dette er begrunnet ut fra følgende:

- Vi har likevel mye midler til bygging av kollektiv infrastruktur. 1,8 mrd. kr er øremerket Metrobuss og 1,6 mrd. kr er til annen kollektiv infrastruktur
- Vi har lite konkrete planer for større kollektivtiltak som er ført langt nok til at det kan være realistisk å omsette mer midler til infrastrukturtiltak før 2030. Bruk av midler til bybane, knutepunkt på Sluppen, kollektivfelt langs Omkjøringsvegen og nye Metrobusslinjer m.m. er foreløpig bare på idéstadiet. De vil være svært komplekse og krevende av mange grunner og ta lang tid å utvikle. Det vil være utfordrende nok å realisere alle Metrobussplanene og omsette andre midler avsatt til investering i kollektivtrafikk.
- Vi er kommet noe lenger med planlegging av hovedruter og regionale sykkeltilbud, selv om det også her gjenstår betydelig arbeid. Det er klarlagt at det finnes et betydelig potensial for forbedring av sykkelruter og at kostnadene for å bygge ut hovednett for sykkel og regionale sykkelruter vil være mange ganger høyere enn de rammebevilgningene som hittil er avsatt. Noen prosjekt er klare for bygging og flere vil kunne byggemodnes i løpet av de nærmeste 3-4 årene. Verdien av tiltakene øker når prosjektene kan gjennomføres tidligere og dette gir samtidig et bedre utgangspunkt for neste forhandling av byvekstavtale.
- De samfunnsmessige gevinstene er størst når flest mulig går eller sykler. Det gjelder både for helsemessige effekter, miljøbelastninger og kostnader. Også kollektivtrafikken vil dra nytte av at folk går og sykler framfor å reise kollektivt fordi det da vil bli mindre behov for kapasitet og reduserte driftskostnader.

Det er her lagt til grunn en økning av tilskuddet til drift av kollektivtrafikk på 440 mill. kr, tilsvarende ca. 55 mill. kr per år. Det er en økning av Miljøpakkens bidrag på 20 % og innebærer at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk utvides til ca. 530 mill. kr. Miljøpakken finansierer 320 mill. kr/år og fylkeskommunen 210 mill. kr/år.

Alternativ 2: Veg/Byåstunnel

Her tilføres alle ufordelte midler til vegformål, det vil i hovedsak si Byåstunnelen. Det betyr at 24 % av de resterende midlene benyttes til vegformål og 69 % til gang-, sykkel, kollektiv-, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Det er flere grunner for å velge en slik strategi:

- Byåstunnelen er en sentral del av den pakkelsen som partene har vært enige om å gjennomføre. Prosjektet er vedtatt i Stortinget, i fylkestinget og i bystyret. Veggen har vært planlagt i mange tiår og ligger forankret i kommuneplanens arealdel. Tunnelen ligger også som forutsetning for valget av løsning for Nydalsbrua.
- Byåstunnelen er en del av det avlastende hovednett for Byåsen som har vært en politisk forutsetning for å bygge ned lokale hovedveger som Bøckmanns veg og Byåsvegen. Tilbudet til fotgjengere og syklistene kan i så fall forbedres og omgivelsenes miljøbelastning reduseres.
- Byåstunnelen reduserer køproblemene på Nordre avlastningsveg og trafikken i Kongens gate.
- Konsekvensanalysene indikerer at Byåstunnelen vil føre til at transportbehovet for alle trafikanter reduseres. Den økte bilbruken veggen fører med seg oppveies av den reduserte distansen bilene kjører. Dette fordi Byåstunnelen vil gi en kortere kjørerute til mange sentrale målpunkt.

- Byåstunnelen åpner for et bedre kollektivtilbud fra Byåsen til viktige arbeidsplassområder på strekningen fra Sluppen til Elgeseter og bedre mulighet for omstigning til kollektivtilbudet i sørøstlige bydeler.

Behovet for midler til Brundalsforbindelsen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen er ennå uklart. Det anses som lite ut fra at det er knyttet rekkefølgebestemmelser til veggen som også fungerer som intern hovedveg i området. Vi antar at dette behovet lar seg dekke innenfor alle de alternativene som her presenteres.

Det er skissert to alternativ for fordelingen av midlene mellom gang-, sykkel-, kollektiv- og miljøtiltak.

Alternativ 2a:

I det første alternativet opprettholdes den fordelingen som ligger i dagens veiledende planer. Det betyr at 42 % av de resterende midlene benyttes til kollektivtrafikk, mens 27 % benyttes til gang, sykkel-, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Dette er det samme som gjeldende fordeling.

Alternativ 2b:

I det andre alternativet reduseres bruken av statlige programområdemidler til kollektivtrafikk med 600 mill. kr til fordel for utvidet satsing på hovedruter og regionale sykkeltilbud. I tillegg omfordeles noen infrastrukturmidler til fordel for økte tilskuddsmidler. Det medfører at 39 % av de resterende midlene benyttes til kollektivtrafikk og 31 % til gang-, sykkel-, trafikksikkerhet og miljøtiltak.

Det er her lagt til grunn en økning av tilskuddet til drift av kollektivtrafikk på 440 mill. kr, tilsvarende ca. 55 mill. kr per år. Det er det samme som beskrevet foran for alternativ 1b.

Begrunnelsen for å omfordele programområdemidler mellom kollektiv og sykkel er også den samme som beskrevet foran under alternativ 1b. Omfordelingen mellom kollektiv og sykkel er den samme (600 mill. kr), men det overføres noe mer programområdemidler (1040 mill. kr). Forskjellen på 440 mill. kr tilbakeføres gjennom tilsvarende reduksjon i andre sykkelinvesteringer og benyttes som nevnt til utvidet tilskudd til drift av kollektivtrafikken.

Alternativ 3: Kombinasjon

Her tilføres halvparten av alle ufordelte midler til gang-, sykkel-, kollektiv-, trafikksikkerhet og miljøtiltak og resten til vegformål. Det betyr at 77 % av de resterende midlene benyttes til disse formålene og 17 % til vegtiltak. Det er flere grunner for å velge en slik strategi:

- Det er et balansert alternativ som delvis tilgodeser både en utvidelse av midlene til vegformål og til økt satsing på gang-, sykkel-, kollektiv-, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Siden en betydelig del av inntektene kommer fra bilistene, blir det enklere å få aksept for tiltakene når også biltrafikantene ser at de får mer igjen.
- Alternativet kan begrunnes ut fra de samme momentene som er beskrevet for alternativ 1 og alternativ 2, men argumentene vil ikke være like tungtveiende.

Sentralt her står spørsmålet om hvordan vi ønsker å benytte midlene til vegformål siden disse ikke tilstrekkelige til å finansiere Byåstunnelen. De kan benyttes til oppstart av bygging av Byåstunnelen i siste del av perioden. Da vil det legges en binding på bruken av midler i neste periode 2030 – 33 og gi føringer for å opprettholde bomsystemet i ytterligere fire år.

Alternativt kan vi velge å realisere et annet og rimeligere vegprosjekt. Midlene anses tilstrekkelig til å finansiere Johan Tillers veg mellom Industrivegen og E6 og muligens også Brundalsforbindelsen videre fra Yrkesskolevegen opp til Jonsvannsvegen. Begge prosjektene har vært en del av

Miljøpakken tidligere og ble tatt ut ved behandling av Miljøpakkens trinn 2 for å finansiere økte kostnader på E6. Begrunnelsen for å finansiere disse alternative vegprosjekter er som følger:

- Johan Tillers veg (del 2) vil gi en alternativ rute for biltrafikken som reduserer gjennomgangstrafikken i Heimdal sentrum. Det letter framkommeligheten for kollektivtrafikk, reduserer miljøproblemene og gjør forholdene for fotgjengere og syklister bedre. Prosjektet lå opprinnelig inne som en del av E6-utbyggingen og ga et betydelig bidrag til samfunnsnyttene i E6-prosjektet.
- Brundalsforbindelsen (del 2) vil avlaste Jakobsivegen og andre lokale veger i bydelen for gjennomgangstrafikk. Jakobsivegen vil kunne få tilbake sin funksjon som boliggate hvor fotgjengere og syklister prioriteres og miljøbelastningene reduseres.

Det er skissert to alternativer for fordelingen av midlene mellom gang-, sykkel-, kollektiv- og miljøtiltak også her.

Alternativ 3a:

I det første alternativet opprettholdes den fordelingen som ligger i dagens veiledende planer. Det betyr at 46 % av de resterende midlene benyttes til kollektivtrafikk, mens 31 % benyttes til gang, sykkel-, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Dette er en økning fra henholdsvis 42 % og 27 % i gjeldende fordeling.

Alternativ 3b:

I det andre alternativet reduseres bruken av statlige programområdemidler til kollektivtrafikk med 600 mill. kr til fordel for utvidet satsing på hovedruter og regionale sykkeltilbud. Det medfører at dagens fordeling av midler til kollektivtrafikk opprettholdes på 42 % mens 34 % avsettes til gang-, sykkel-, trafikksikkerhet og miljøtiltak.

I begge alternativene (alt. 3a og alt. 3b) utvides tilskuddet til drift av kollektivtrafikk med 440 mill. kr, tilsvarende ca. 55 mill. kr per år. Det er det samme som omtalt foran for alternativ 1b og 2b.

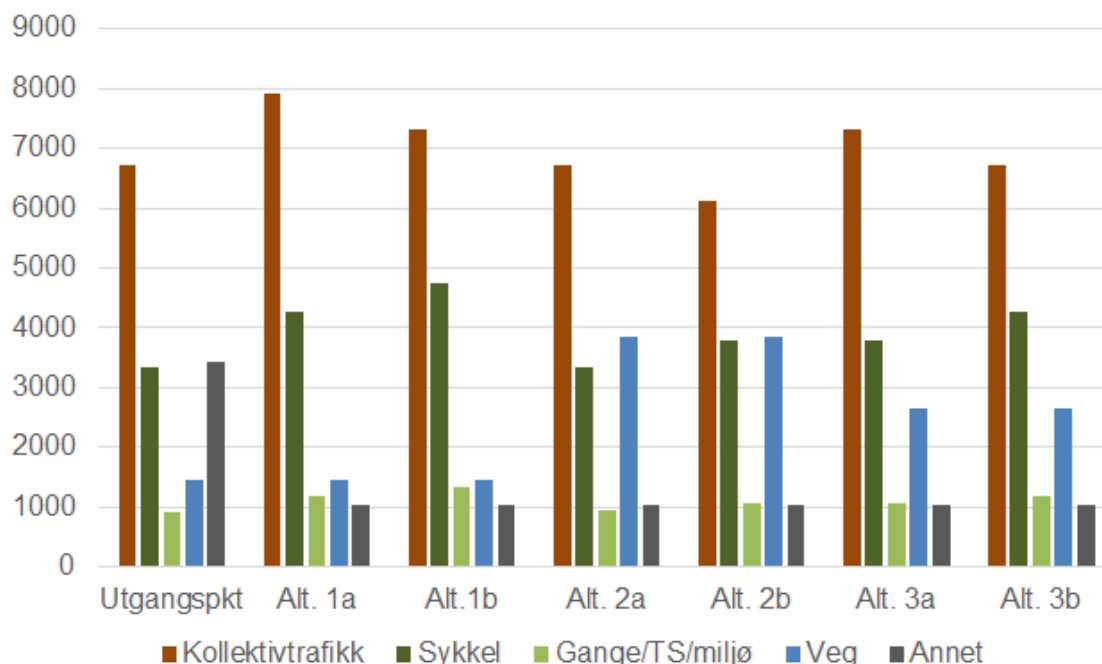
Begrunnelsen for å omfordele programområdemidler mellom kollektiv og sykkel er den samme som beskrevet foran under alternativ 1b. Også her omfordeles 600 mill. kr av programområdemidlene fra kollektiv til sykkel.

Sammenligning av alternativ:

Det finnes mange muligheter for å disponere Miljøpakkens midler og her presenteres bare noen eksempler. Alternativene er først og fremst illustrasjoner av hvilke handlingsrom vi har for å finansiere nye transporttiltak innenfor byvekstområdet i årene fram til og med 2029 - og av hvordan disse mulighetene påvirkes av om vi velger å bygge Byåstunnelen eller ikke.

Handlingsrommene er sammenstilt i figur og nærmere spesifisert i tabell 4. Det er også mange muligheter for fordelingen av midlene innenfor hvert enkelt tiltaksområde som ikke illustreres her. Eksempelene viser en videreføring av gjeldende forholdsmessige fordeling mellom de ulike postene innenfor hvert tiltaksområde.

Alternative handlingsrom



Figur 11: Sammenstilling av alternative handlingsrom

Tabell 4: Illustrasjon av ulike alternativ for disponering av Miljøpakkens midler i årene 2022-2029

Tiltaksområde	Veiledende fordeling		ALT. 1: G/S/KOLLEKTIV				ALT. 2: VEG/BYÅSTUNNEL				ALT. 3: KOMBINASJON			
	Mill kr	Andel	Alt. 1a: GSK		Alt. 1b: GSK		Alt. 2a: gsV		Alt. 2b: V		Alt. 3a: gskv		Alt. 3b: GSv	
Kollektivtrafikk	6732	42 %	7 930	50,0 %	7 330	46 %	6 730	42,4 %	6 130	38,6 %	7 330	46,2 %	6 730	42 %
-Driftstilskudd	2163	14 %	2 900	18 %	2 600	16 %	2 160	14 %	2 600	16 %	2 600	16 %	2 600	16 %
-Metrobuss	1809	11 %	2 100	13 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %
-Program kollektiv	1942	12 %	1 940	12 %	1 340	8,4 %	1 940	12,2 %	900	6 %	1 940	12 %	1 340	8 %
-Annet koll invest	607	3,8 %	730	4,6 %	1330	8,4 %	610	3,8 %	610	3,8 %	730	4,6 %	770	4,9 %
-Knutepkt/stasjon	211	1,3 %	260	1,6 %	250	1,6 %	210	1,3 %	210	1,3 %	250	1,6 %	210	1,3 %
Sykkel	3331	21,0 %	4 270	26,9 %	4 740	29,9 %	3 330	21,0 %	3 800	23,9 %	3 800	23,9 %	4 270	26,9 %
-Vinterdrift	120	0,8 %	150	0,9 %	170	1,1 %	120	0,8 %	120	0,8 %	140	0,9 %	150	0,9 %
-Program sykkel	1825	11 %	1 820	11 %	2 420	15 %	1 820	11 %	2 860	18 %	1 820	11 %	2 420	15 %
-Annet sykkelinvest	1386	8,7 %	2 300	14 %	2 150	14 %	1 390	8,8 %	820	5,2 %	1 840	12 %	1 700	11 %
Gang/TS/miljø	925	5,8 %	1190	7,5 %	1 320	8,3 %	930	5,9 %	1060	6,7 %	1060	6,7 %	1 190	7,5 %
-Gangtiltak	241	1,5 %	310	2,0 %	340	2,1 %	240	1,5 %	280	1,8 %	280	1,8 %	310	2,0 %
-Trafikksikkerhet	406	2,6 %	520	3,3 %	580	3,7 %	410	2,6 %	460	2,9 %	460	2,9 %	520	3,3 %
-Støytillat	199	1,3 %	260	1,6 %	290	1,8 %	200	1,3 %	230	1,4 %	230	1,4 %	260	1,6 %
-Gatebrukstiltak	79	0,5 %	100	0,6 %	110	0,7 %	80	0,5 %	90	0,6 %	90	0,6 %	100	0,6 %
Veger	1463	9 %	1460	9,2 %	1460	9,2 %	3860	24 %	3860	24 %	2660	16,8 %	2 660	17 %
-Byåstunnel	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2400	15 %	2400	15 %	0	0,0 %	0	0,0 %
-Nydalsbrua	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %
-Tanem – Tulluan	354	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %
-Lokale veger	359	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	1560	9,8 %	1560	9,8 %
Annet	718	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %
-Usikkerh. avsetn	472	3,0 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %
-Diverse	246	1,6 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %
Ufordelt	2704	17 %	300	1,9 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %
TOTALT	15873	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %

Forklaring til tabell:

Veiledende fordeling viser dagens utgangspunkt, jf. figur 9. Blå tall viser økte rammer og røde tall viser reduserte rammer. Svarte tall viser uendrede rammer. Den ufordelte rammen på 300 mill. kr i alle nye alternativ er en forenklet måte å begrense den ufordelte rammen til 2,4 mrd. kr, dvs. til en mer realistisk verdi enn om disse midlene først disponeres i 2029.

8. Politiske prosesser og forberedelse til nye forhandlinger

Politiske innspill, samordning og behandling

Det er viktige politiske føringer som nå skal legges. Notatet er første skritt - og grunnlaget for å få fram politiske synspunkt til drøfting mellom partene. Det legges opp til en prosess for behandling av planen i tre trinn:

- Saken sendes på høring for å få politiske innspill til disponering av resterende midler i gjeldende avtaler.
- Innspillene samordnes i programrådet og Kontaktutvalget
- Saken sendes til politisk behandling hos partene

Det er en fordel om den langsiktige tiltaksplanen kan fremmes til behandling parallelt med Handlingsprogram 2022 - 2025 (dvs. i desember 2021). Handlingsprogrammet inneholder parallelle problemstillinger og fordeler rammene for aktiviteten i 4 av de 8 gjenværende årene i planperioden.

Forholdet til byvekstavtalen og neste forhandlingsrunde

Nasjonal transportplan 2022-2033 viderefører satsingen på byvekstavgifter. Den åpner for utvidet statlig finansiering og egenfinansiering i fire nye år. Forberedelsene til nye byvekstforhandlinger starter parallelt med behandlingen av den langsiktige tiltaksplanen 2022-2029. Her legges strategien for hva vi ønsker å oppnå i neste tiår.

Vi er i en brytningstid med mange gjennomgripende utviklingstrekk som kan få stor betydning for transportsektoren, men som det er vanskelig å overskue nå:

- Pandemiens betydning for bruken av hjemmekontor og handlevaner
- Konverteringen fra fossile kjøretøy til elbiler
- Utviklingen av selvkjørende kjøretøy og baksystem
- Utviklingen av digitale kommunikasjonsløsninger for deling og samkjøring.

En bredere analyse av disse faktorene gir større forståelse for hvordan etterspørselen etter transporttjenester vil utvikle seg. Kunnskapen blir et viktig grunnlag for vår strategi for forhandlingene om ny byvekstavgift om ett år eller to.

Når de finansielle rammebetingelsene eller andre vesentlige forhold endres, er det på tide å revidere den langsiktige tiltaksplanen. Arbeidet med neste revisjon av planen kan starte etter at en ny byvekstavgift for perioden 2023- 2033 er på plass om et par år.

Gjennomførbarhet

Prosessene i forkant av større infrastrukturinvesteringer er tunge. Det tar tid fra idéer oppstår til de modnes, utvikles, planlegges og er byggeklare. Den langsiktige tiltaksplanen strekker seg foreløpig fram til 2029 og er hjemlet i gjeldende avtaler. Den skal gi grunnlag for en målrettet bruk og være en referanseramme for bruken av midlene de nærmeste årene.

Trolig har vi ikke mer enn om lag tre år på oss for å få vedtatt de reguleringsplanene som er nødvendige for å gjennomføre prosjekter innen 2029. Det vil bli krevende og utvelgelsen av prosjekter vil være en av de faktorene som får betydning for hvor godt vi lykkes. Det er nærliggende å forvente at store mengder ubrukte midler vil begrense muligheten for påfyll av friske statlige midler i nye byvekstforhandlinger.

Kontaktutvalget ba av den grunn partene tydeliggjøre hva som er mulig å gjennomføre innenfor gjeldende avtale (jf.sak 28/21). Stjørdal og Malvik har utarbeidet gjennomføringsplaner for sine prosjekter som synliggjør hvordan prosjektene kan gjennomføres innen 2029. Statens vegvesen melder at Nydalsbrua ferdigstilles innen 2024 og at det jobbes med planer for å realisere statlig sykkelvegnett gjennom Trondheim innen 2029. Det pekes på utfordringer med å realisere de store beløpene som er satt av til kollektivtiltak i tillegg til Metrobuss. Det anbefales derfor å vurdere å skyve midler fra programområde kollektiv til programområde sykkel hvor behovene anses mer definert.

Vedlegg 1: Nærmere beskrivelse av tidligere rammer og forutsetninger for bruk av resterende midler

Kollektivtrafikk

6730 mill. kr er avsatt til kollektivtiltak. Disse er fordelt med 32 % til forpliktet driftstilskudd, 27 % til Metrobuss, 3 % til jernbaneknutepunkt og 38 % som rammeavsetninger til andre investeringstiltak. Investeringsmidlene er fordelt med ca. 4180 mill. kr til tiltak i Trondheim og 390 mill. kr til tiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus.

Driftstilskudd

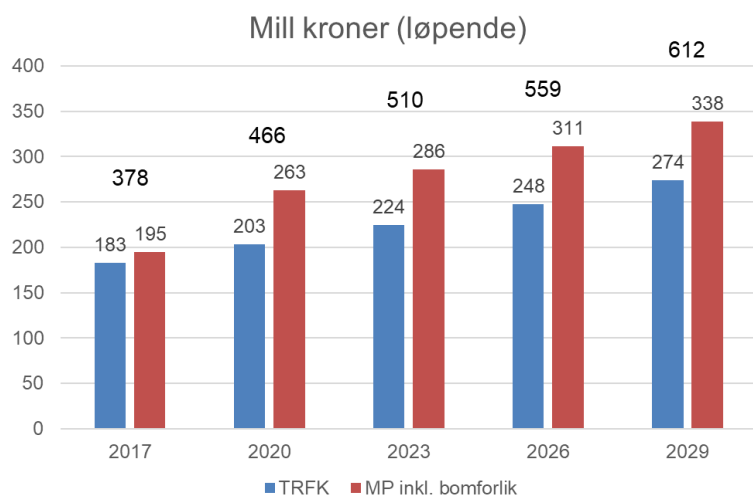
Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ble i 2016 enige om prinsipper for å gi ekstra driftstilskudd fra Miljøpakken til rutetilbudet i Trondheim. Dette ble utvidet til gjelde Stor-Trondheim i byvekstavtalen:

- Statens krav om at fylkeskommunen skal opprettholde sitt driftstilskudd på minst samme nivå som tidligere (nullpunktet) er satt til 178 mill. kr i 2016-kr⁴. Beløpet prisjusteres etter kommunal konsumprisindeks pluss 0,5 %. Sistnevnte for å ivareta betydningen av befolkningsutviklingen.
- Trondheim kommune har godkjent at det benyttes 190 mill. kr i 2016-kr til driftstilskudd per år fra 2020 til 2029. Beløpet prisjusteres etter kommunal konsumprisindeks. Dersom partene er omforente, kan tilskuddet settes høyere. Det ble i 2019 gitt et ekstra tilskudd på 13 mill. kr og tilsvarende 7 mill. kr ekstra i 2020.
- Statlige midler til takstreduksjon er 50 mill. kr/år i 2020-kr og gjelder perioden 2020 – 2029. Disse kommer i tillegg til Miljøpakkens tidligere avtaleforpliktete bidrag⁵.

Figur 11 illustrerer forventet utvikling i løpende kroner av Miljøpakkens og fylkeskommunens tilskudd til drift av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim basert på disse premissene.

⁴ Beløpet ble oppjustert fra opprinnelig 160 mill. kr for rutetilbudet i Trondheim og Klæbu til 178 mill. kr for rutetilbudet i Stor-Trondheim jf. PwC-rapport: Forslag til nullpunkt for bruk av belønningsmidler og bompenger i Stor-Trondheim (2018).

⁵ Prisjusteres av staten.



Figur 11: Avtalt miljøpakketilskudd og fylkeskommunal forpliktelse i Stor-Trondheim (løpende kr)

Med en videreføring på dette nivået, blir Miljøpakkens bidrag til drift av kollektivtilbudet 2160 mill. kr⁶ i årene 2022-29.

Metrobuss

Statlig ramme ble satt til 1754,6 mill. kr i byvekstavtalen i 2019. Dette er et netto bidrag som ikke omfatter refusjon av moms. Staten krevde en nærmere oversikt over bruken av midlene i forhandlingene om tilleggssavtale. Veiledende styringsrammer ble avklart⁷ samtidig som det ble presisert at kostnadsfordelingen mellom de ulike prosjektene håndteres gjennom porteføljestyling innenfor en fast ramme med utgangspunkt i fordelingen i tabell 3.

Tabell 5: Veiledende styringsramme for metrobussprosjektene (2020-kr)

METROBUSS	Statlig tilskudd byvekstavtale	Statlig tilskudd tilleggssavtale	Lokalt bidrag ⁸	Totalt
Dybdahls veg	20,6	0	18,6	39,2
Jonsvannsvegen	49,5	0	48,6	98,1
Høgskoleringen	31,0	0	27,9	58,9
Holdepl/trasé/knutepunkt	340,5	0	285,0	625,5
Kongens gate	187,8	26,7	51,2	265,7
Innherredsvegen	309,6	50,8	97,5	457,9
Olav Tryggvasons gate	123,8	13,6	26,1	163,5
Elgeseter gate	361,2	122,8	235,5	719,5
Nyhavna/Lade	206,4	47,0	90,1	343,4
SUM MILJØPAKKEN	1630,4	260,9	880,6	2771,9
Bussdepot	123,8	19,8	111,5	255,1
SUM BYVEKSTAVTALE	1754,2⁹	280,7	992,1	3027,0

⁶ 2021-kr

⁷ Veiledende prosjektrammer ble avklart gjennom behandling i Kontaktutvalget sak 18/20, men følger ikke som vedlegg til avtalen.

⁸ Inkl. momsrefusjon

⁹ Statlig ramme er i tilleggssavtalen fastsatt til 1754,6 mill. kr i 2020-kr. Avvik i tabell skyldes avrunding.

Kontaktutvalget la til grunn kostnadsbesparende løsninger i den revidert planen for fordeling av midlene mellom ulike prosjekt (jf. KU-sak 17/20). Den statlige andelen dekker her 67 % av totalkostnaden inklusive moms. Miljøpakkens andel finansieres i hovedsak av bompenger og tas innenfor rammene for lokal veg (miljøgate i Elgeseter gate) og kollektivinvesteringer (Metrobuss). Det gjenstår ca. 1810 mill. kr til bevilgning til prosjekt i Miljøpakken i årene 2022-2029.

Byvekstavtalen peker på framtidige behov for bedre forholdene langs eksisterende metrobuslinjer og utvide metrobuss-satsingen.

Tilskudd til bussdepot

Fylkeskommunen fikk i forhandlingene om bymiljøavtale i 2016 aksept for et statlig bidrag på 140 mill. kr til bussdepot (tilsvarer 114,5 mill. kr ekskl. moms). Dette mot at egenandelen dekkes av fylkeskommunen utenfor Miljøpakken. Kontaktutvalget fordelte i tillegg 19,8 mill. kr av midlene fra tilleggsavtalen til bussdepot. Statlig tilskudd til bussdepot utgjør etter dette 152 mill. kr¹⁰ regnet i 2021-kr.

Spørsmålet om mer midler til bussdepot ble drøftet i byvekstforhandlingene. Avtalen viser til at det endelige behovet for depot ikke er avklart, og at det må arbeides videre med en plan for dette fram til neste reforhandling.

Statlige programområdemidler til kollektivtrafikk

Staten har i byvekstavtalen forpliktet seg til å benytte 3686 i 2019-kr til gang- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg. 425 mill. kr er fordelt til Stjørdal, Malvik og Melhus¹¹. Disse midlene kan også benyttes på kommunale og fylkeskommunale veger med riksvegfunksjon eller til anlegg på kommunale og fylkeskommunale veger dersom dette gir høyere samfunnsnytte/måloppnåelse.

Det foreligger ingen helhetlig plan for bruken av disse midlene ennå. Det gjelder i alle kommunene. Halvparten er fordelt til kollektivtrafikk som et utgangspunkt¹². Ingen av disse midlene er ennå benyttet til kollektivtiltak og det gjenstår ca. 1940 mill. kr til bevilgninger i årene 2022-2029.

Det er i forhandlingene om byvekstavtale pekt på behov for tiltak langs riksveg i knutepunkt på Sluppen og til kollektivfelt langs Omkjøringsvegen. Det er også vist til behov for å modernisere Gråkallbanen og vurdere bybane. Dette er alle store komplekse prosjekt som det tar lang tid å utvikle. Det er derfor usikkert om det er mulig å få brukt mye av disse rammeavsetningene på disse prosjektene.

Andre kollektivinvesteringer på kommunal- og fylkeskommunal veg

Prinsippet om å videreføre satsingen på kollektiv-, gang-, sykkel- sikkerhet- og miljøtiltak på om lag samme nivå som tidligere ble lagt til grunn for byvekstforhandlingene. Nivået ble utvidet til å omfatte også nye kommuner. Dette gjelder samlet ramme og det ble ikke tatt stilling til den konkrete fordelingen hvert tiltaksområde. Her tar vi inntil annet er bestemt utgangspunkt i at rammen for hvert enkelt tiltaksområde videreføres på samme nivå som tidligere. For årene 2022-2029 betyr dette knapt 610 mill. kr til kollektiv infrastruktur. (hvorav 520 til Trondheim).

¹⁰ Basert på bymiljøavtalen og oppdaterte kostnadsindekser.

¹¹ Midlene til Stjørdal, Malvik og Melhus er fordelt med 5/23 av utvidelsen av midlene i byvekstavtalen. Trondheim er tidligere tildelt 1 mrd. kr av disse midlene i tidligere bymiljøavtale (2016-kr).

¹² I Stjørdal, Malvik og Melhus skilles det ikke mellom programområdemidler til kollektiv og sykkel. Her er midlene samlet i en felles pott som kommunene disponerer i samråd med staten.

Dette er midler som tradisjonelt har vært brukt til utbedringer for trikken, innfartsparkering, holdeplasser og ulike framkommelighetstiltak. Det foreligger ingen konkrete planer for videre bruk av midlene.

Knutepunkt og stasjoner

Midlene til knutepunkt og stasjoner er 283 mill. kr i byvekstavtalen og fordelt med vel 206 mill. kr til Trondheim sentralstasjon og knapt 77 mill. kr til planskilte tverrforbindelser og utvikling/fortetting av knutepunktene i Melhus, Hommelvik og Stjørdal.

Her gjenstår 211 mill. kr til fordeling i perioden 2022-2029, hvorav 134 mill. kr til Trondheim sentralstasjon.

Sykkel

Miljøpakken bidrar i hovedsak med midler til investeringer i anlegg, men også med noe tilskudd til ekstra vinterdrift av viktige sykkelruter. Om lag 3330 mill. kr er avsatt til kollektivtiltak. Av disse er 55 % midler til kollektivtiltak med riksvegfunksjon eller tiltak på andre hovedruter for sykkel med minst like god nytte. 4 % skal gå til utvidet vintervedlikehold og 42 % til andre infrastrukturtiltak for sykkel. Om lag 3030 mill. kr er til tiltak i Trondheim og 300 mill. kr til tiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus.

Tilskudd til vinterdrift av viktige sykkelruter

Miljøpakken bidrar i 2021 med 15 mill. kr til høyere standard på vinterdrift av viktige sykkelanlegg langs kommunal og fylkeskommunal veg. Staten drifter ytterligere 41 km med samme standard uten at Miljøpakken gir bidrag til dette. Dette forventes videreført senere år. Det er først og fremst belønningsmidler som kan benyttes for å finansiere disse driftskostnadene. Noe kommunale driftsmidler kan også benyttes på kommunale veger. Vi har ikke anledning til å benytte bompenger til drift av veganlegg. Det samlede driftstilskuddet er 120 mill. kr i årene 2022-29.

Det er hittil ikke benyttet ekstra midler til drift av hovedsykkelruter utenfor Trondheim. Regionale ruter driftet av staten har allerede tilfredsstillende standard og ikke behov for ekstra finansiering.

Statlige programområdemidler til gange og sykkel

Den resterende halvpart av de tidligere nevnte programområdemidlene er fordelt til gange og sykkeltiltak. Lite er foreløpig benyttet og det gjenstår 1820 mill. kr til bevilgninger i årene 2021- 2029, hvorav ca. 1600 mill. kr er til bruk i Trondheim og 220 mill. kr til Stjørdal, Malvik og Melhus.

Det pågår et planarbeid for hovedplan sykkel som kan bidra til at nye prosjekt for sykkel kan komme inn på prioriteringslista etter hvert. Det arbeides med flere planer for å bedre det regionale sykkeltilbudet inn mot Midtbyen. I hovedsak er dette anlegg av typen sykkelveg med fortau langs eller i planskilt kryss med E6/riksveg. Lengst er vi kommet med å utarbeide planene for nye anlegg østover mot Malvik. Det er ellers mange planer under prosjektutvikling på tidlig stadium i og utenfor Trondheim. Planene omfatter både sykkelanlegg med riksvegfunksjon og andre viktige sykkelanlegg som kan kvalifisere for finansiering med statlige programområdemidler.

Andre sykkelinvesteringer på kommunal- og fylkeskommunal veg

Ved fordelingen av ressurser som grunnlag for byvekstavtalen ble det lagt til grunn et prinsipp om å videreføre satsingen på kollektiv-, gang-, sykkel- sikkerhet- og miljøtiltak på om lag samme nivå som tidligere fram til 2029, men uten at vi tok stilling til konkrete rammer for hvert tiltaksområde. Nivået ble utvidet til å omfatte også nye kommuner.

Her tar vi inntil annet er bestemt utgangspunkt i at rammen for hvert enkelt tiltaksområde videreføres på samme nivå som tidligere. Det betyr knapt 1390 mill. kr til sykkelinfrastruktur i årene 2022-2029, hvorav om lag 1310 mill. kr til Trondheim og 80 mill. kr til Stjørdal, Malvik og Melhus.

Disse tjener derfor som veiledende rammer innenfor de ulike tiltaksområdene.

Dette er midler som tradisjonelt har vært brukt til ulike anlegg som sykkelfelt, sykkelveger, kryssutbedring, sykkelparkering og planskilte kryss/bruer. Midlene trengs som innledende finansiering av anlegg på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett som finansieres med programområdemidler og til andre sykkelanlegg som ikke kvalifiserer for bruk av statlige midler.

Gange, trafiksikkerhet og miljø

Miljøpakken bidrar med flere tiltak som bedrer forholdene for myke trafikanter m.m. Disse er samlet innenfor fire tiltaksområder: Gangtiltak, trafiksikkerhetstiltak, tiltak mot støy og gatebrukstiltak. Om lag 930 mill. kr er avsatt samlet for disse tiltaksområdene i årene 2022-2029, hvorav 44 % til trafiksikkerhet, 26 % til gange, 22 % til støytiltak og 9 % til gatebrukstiltak. Om lag 850 mill. kr er til tiltak i Trondheim og 80 mill. kr til tiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus.

Gangtiltak

Gangtiltakene er bl.a. rettet mot å tilby raske og enkle forbedringer for fotgjengerne. Snarveger er eksempel på tiltak som vanligvis er enkle å planlegge og bygge. Her gjenstår ca. 230 mill. kr i årene 2022-2029. Andre gangtiltak må ses i sammenheng med bruken av trafiksikkerhetsmidlene og bruken av midler til sykkeltiltak. Nye sykkelveger og broer bygges som sykkelveg med fortau. Nye sykkelfelt frigjør langt på veg fortauene for syklist og bidrar til mindre konflikter mellom fotgjengere og syklist.

Tiltak som fremmer gange vil også kunne finansieres av programområdemidler når de ligger på riksveg. Tiltakene finansieres da innenfor rammene avsatt for sykkel.

Trafiksikkerhet

Hittil har mye av satsingen vært rettet mot tiltak på skoleveg – i hovedsak bygging av fortau eller gang-/sykkelveger. Også ulykkespunkt er i fokus. Det settes også av noe midler hvert år som går til mindre tiltak som skilting, belysning og etablering av fartsdempere på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.

Det gjenstår her knapt 410 mill. kr til bevilgning i årene 2022-2029, hvorav 370 mill. kr til tiltak i Trondheim og 40 mill. kr til tiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus¹³.

Støytiltak

Støyskjermingen består både av tiltak i husfasader og av støyskjermer på bakken. Disse rettes både mot boliger og mot skoler, barnehager og institusjoner.

Det gjenstår knapt ca. 200 mill. kr til bevilgning i årene 2022-2029, hvorav 180. kr i Trondheim og 20 mill. kr i Stjørdal, Malvik og Melhus¹⁵.

Gatebrukstiltak

Gatebrukstiltak er midler avsatt for å bedre forholdene i Midtbyen. Tidligere bidrag har gått til Torvet og til Sjøgangen. Forlengelse av gågata i Thomas Angells gate er også finansiert med disse midlene.

¹³ I Stjørdal, Malvik og Melhus er disse midlene ikke fordelt på tiltaksområder. Vi synliggjør likevel hvor stor andel av rammen som er øremerket kommunene utenfor Trondheim, men det ligger ingen føringer om at de bør benyttes innenfor dette tiltaksområdet. De inngår i «tiltak på lokalt vegnett», jf. tabell 1.

Det gjenstår ca. 80 mill. kr til bevilgning i årene 2022-2029.

Vegprosjekt

Miljøpakken finansierer også byggingen av lokale veger og hovedveger. Hovedvegene er spesifisert som egne prosjekt, mens lokale veger er samlet under ett tiltaksområde. Rammene for vegprosjekt ble ikke utvidet i Miljøpakkens trinn 3 annet enn med nye midler til bygging av andre del av Fv 704 Tanem og Tulluan. Det er i årene 2022 – 2029 satt av 1460 mill. kr til følgende prosjekt/tiltaksområder:

- Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger (51 %)
- Fv 704 Tanem – Tulluan (24 %)
- Lokale veger (25 %)

Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger:

Prosjektet er nå påbegynt. Det er hittil bevilget ca. 660 mill. kr til prosjektet og avsatt ytterligere 750 mill. kr i årene 2022 -2024. Miljøpakken forskutterer arbeidet og dekker rentekostnadene etter oppstart. Statlig tilbakebetaling skjer i henhold til forslag til NTP tidligst i årene 2028 og 2029.

Fv 704 Tanem – Tulluan:

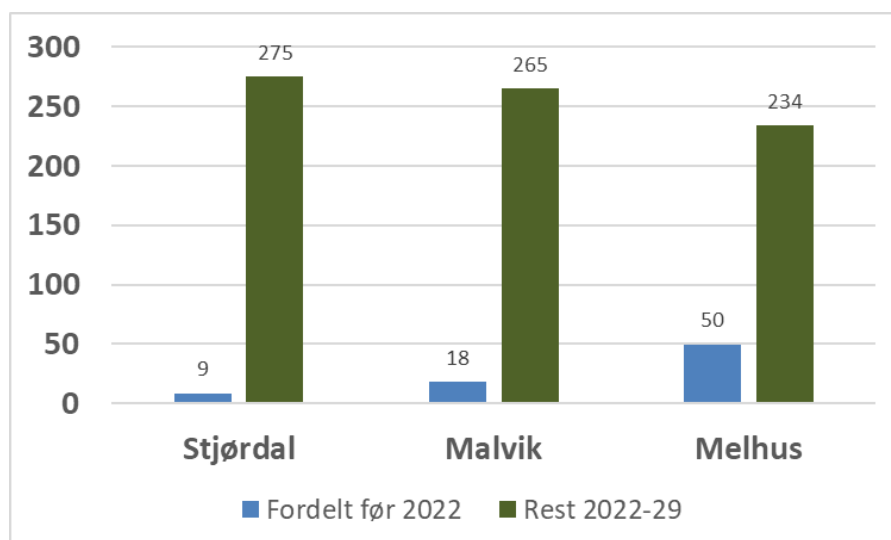
Prosjektet er under planlegging med sikte på byggestart i år. Det er hittil bevilget vel 90 mill. kr og satt av vel 350 mill. kr til bevilgninger i årene 2022 – 2024.

Lokale veger:

Alle midlene er i praksis disponert, og det er ikke satt av nye midler. Rammen på 335 mill. kr for årene 2022 – 2029 er disponert til miljøgate i Elgeseter gate og skal benyttes som egenandel til Metrobuss.

Utenfor Trondheim

Det er foreløpig få prosjekter med bevilgning utenfor Trondheim. Det er hittil fordelt 77 mill. kr og det gjenstår 774 mill. kr for årene 2022 – 2029. Kostnadsrammene er lik i alle kommunene¹⁴.



¹⁴ Fordelte midler regnes i løpende kroner, mens framtidig midler regnes i faste kroner (2021-kr). Den prisjusterte verdien vil være lik selv om det opptrer mindre variasjoner i totalsummen mellom kommunene.

Figur 12: Fordelte og gjenværende midler i Stjørdal, Malvik og Melhus. Fordelte midler i løpende kroner og resterende midler i 2021-kr.

Stjørdal

Det er fordelt lite midler ennå, og det er foreløpig ikke utarbeidet forslag til disponering av framtidige midler. Også andre finansieringskilder er aktuelle for realisering av tiltakene enn de 275 mill. kr som stilles til disposisjon gjennom Miljøpakken.

Utvikling av kollektivknutepunktet ved Stjørdal stasjon er viktig. Tiltaket består av mange element, blant annet ny bussterminal og kryssing av jernbanen for gående og syklende. Sanering av planovergang på Innherredsvegen og flytting av veggen øst for jernbanen er et annet tiltak. Det har betydning for trafiksikkerheten for alle trafikanter. Andre tiltak som kan være aktuelle for finansiering gjennom Miljøpakken er:

- Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppe
- «Park & ride» på sentrale steder i Stjørdal kommune
- Gang- og sykkelveg langs Ringvegen (fra E14 til Husbyvegen)
- Nytt kryss ved Ole Vig videregående skole/Ringvegen
- Tilrettelegging og utbedring for rute 601

Arbeidet er i startfasen og vurdering av kostnader skal gjøres i prosjektutviklingsfasen. Ambisjonen, som også vedlagte tabell viser, er å gjennomføre alle prosjektene innen 2029.

Tabell 6: Oversikt over framdriften for prosjekt som er aktuelle for gjennomføring i Stjørdal kommune

Prosjektdata		Faser i utbygging									
Prosjektnavn	Vegeier	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Merknad
GS-veg fv 6804 Ringvegen ved kryss E14	Stj.kom. Staten	Prosjektutv.	Detalj-planl.	Detalj-planl.	Utbygging	Utbygging					Samarbeidsprosjekt flere aktører
Kryss fv 6804 Ringvegen X Ole Vig vg skole	TRFK	Prosjektutv.	Detalj-planl.	Utbygging							Utbygging
Prosjektavklaring Stjørdal stasjon	Stj.kom. SVV Bane NOR	Prosjektutv.									Samarbeidsform etablert mellom aktørene
Områderegulering Stjørdal stasjon		Detalj-planl.	Detalj-planl.	Detalj-planl.	Utbygging	Utbygging	Utbygging				
Mindre trafikktekniske tiltak	Stj.kom.	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Årlig bevilgning 500 000 for små tiltak som kan ha en forenklet gjennomføring utenfor standard prosjektstyringsprosedyre i MP
Sykkelfelt sentrum	Stj.kom.	Utbygging									Etablering av sykkelfelt i Stokkmovegen, mellom Kjøpmannsgata og Ole Vigs gate
Sykkelparkering	Stj.kom.	Prosjektutv.	Utbygging								Vurderer områder i sentrumsnære strøk
Opphøyde gangfelt	Stj.kom.	Utbygging									Kjøpmannsgt 2. stk. Stokkmovegen 2 stk. og Stokkanvegen 3 stk.
Sykkelfelt Ole Vigs gate	Stj.kom.	Utbygging									Igangsetting: vår 2021
Tilrettelegging og utbedring stoppesteder for lokalbuss rute 601	Stj.kom. TRFK	Prosjektutv.	Detalj-planl.	Utbygging							Eventuell utvidelse av kollektivtilbudet vil forandre investeringer i stoppesteder mm. Dette søkes løst innen utvidet tilbud kan settes i drift.
Gang- og sykkelbro over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppe	Stj.kom.	Prosjektide	Prosjektutv								Krever noe mer ideutvikling
Park & Ride	Stj.kom.	Prosjektide	Prosjektutv								

Malvik

En foreløpig sammenstilling av prosjekter som er aktuelle for gjennomføring i avtaleperioden viser en total kostnad på vel 300 mill. kr på tidlig stadium. Det er mer enn de gjenværende 265 mill. kr som er til disposisjon gjennom Miljøpakken (jf. figur 12). Det vil være aktuelt å vurdere rimeligere løsninger og muligheter for annen tilleggsfinansiering. Det kan være usikkerhet omkring gjennomføringen av enkeltprosjekt og oversikten er ment som utgangspunkt for diskusjon.

Tabell 7: Oversikt over prosjekt som kan være aktuelle for gjennomføring i Malvik kommune

Tiltak	Tiltaks-type	Fase	Status plan	Kostnad Mill. kr.	Merknad
P & R Hommelvik	Kollektiv	Prosjekt-utvikling	Årsbudsjett og H-prog MP	2	Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig etat
Jernbaneknutepunkt Hommelvik	Kollektiv	Prosjekt-idé		26,3	Bane NOR
Totalt kollektiv				28,3	
G & S langs Granholtvegen/Ålivegen	Sykkel	Detalj-plan	Årsbudsjett og H-prog MP	7,8	
G & S fra Fv. 950/Liavegen til E6	Sykkel	Detalj-plan	Årsbudsjett i MP	6	
G & S fv. 950 over Homla	Sykkel	Prosjekt-utvikling	Årsbudsjett og H-prog i MP	45	Framdrift i prosjektet må avklares i samarbeid med TRFK
G & S langs Markabygdvn, fra Saksvikkorsen/Trh grense og Gullhaugvegen	Sykkel	Prosjekt-idé	Spilt inn til H-prog i MP	20	Framdrift i prosjektet må avklares i samarbeid med TRFK
Gang- og sykkelveg mellom Smiskaret og Sveberg	Sykkel	Prosjekt-idé	Spilt inn til H-prog i MP	5	
Totalt sykkel				83,8	
Nytt vegkryss og miljøgate Vikhammer	Trafikk-sikkerhet	Prosjekt-utvikling Reg. plan igangsatt	Årsbudsjett i MP	79	Samordnes med bygging av ungdomsskole etter ny 4-felts E6. Ansvarlig etat må avklares med TRFK.
Fortau langs Fagottvegen	Trafikk-sikkerhet	Detaljplan legging	Årsbudsjett og H-prog i MP	13	
Fortau langs Saksvikkorsen	Trafikk-sikkerhet	Detaljplan legging	Årsbudsjett og H-prog i MP	3	
Sikker kryssing over fv. 950 og Jernbane til Midtsandtangen friluftsområde	Trafikk-sikkerhet	Prosjekt-utvikling	Årsbudsjett og H-prog i MP	87,5	Framdrift i prosjektet må avklares i samarbeid med TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak	Trafikk-sikkerhet		Løpende	5	Årlig bevilgning på 0,5 mill. ?
Fortau langs deler av Fagottvegen og Vikhammeråsvegen	Trafikk-sikkerhet	Prosjekt-idé	Spilt inn til H-prog i MP	7	
Totalt trafikk-sikkerh.				194,5	
Sum totalt				306,6	

Sykkelprosjektene står for 27 % av kostnadene med gang-og sykkelveg over Homla som det største prosjektet. Trafikksikkerhetstiltakene utgjør 63 % av kostnadene og her er nytt vegkryss/miljøgate på Vikhamar samt sikker kryssing av Fv 950 ved Midtsandtangen største prosjekt. Kostnadene for kollektiv utgjør 9 %, vesentlig jernbaneknutepunkt i Hommelvik.

Tabell 8: Oversikt over prosjekt som kan være aktuelle for gjennomføring i Malvik kommune

Prosjektdata		Faser i utbygging									
Prosjektnavn	Vegeier	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Merknad:
GS-veg Granholtvegen-Ålvegen	Mal.kom	Utbygging	Utbygging								Oppstart utbygging planlagt 1. kv. 2021
P & R Hommelvik *)	TRFK	Detaljplanl.	Utbygging								Området er regulert for formålet av MK på et tidligere stadium. Fylkeskommunen kjører prosjektet i samarbeid med Nye Veier.
Fortau langs Saksvikkorsen	Mal.kom	Detaljplanl.	Utbygging								Prosjektutvikling utført i 2020. Klart for oppstart detaljplanlegging med regulering 2021.
Fortau langs Fagottvegen. **)	Mal.kom		Detaljplanl.	Utbygging							Regulert gjennom sentrumsplanen og detaljprosjektert i 2020 gjennom miljøpakken.
Fortau langs nedre del av Fagottvegen mot Vikhammersvegen. **)	Mal.kom	Prosj.utvikl.	Detaljplanl.	Utbygging							Må prosjektutvikles med en mulighetsstudie i 2021. Videre framdrift vil være avhengig av resultatet av prosjektutviklingsfasen.
GS-veg Smiskaret-Sveberg	Mal.kom	Prosj.utvikl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Utbygging						Tildelt 500 000 for prosjektutvikling i 2021
GS-veg Markabygdvegen *)	TRFK	Prosj.utvikl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Utbygging					Tildelt 500 000 for prosjektutvikling i 2021
GS-veg langs FV950 over Homla *)	TRFK	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Utbygging					Prosjektutvikling utført i 2020 har resultert i flere mulige utbyggingsalternativer.
Sikker kryssing over fv. 950 og Jernbane til Midtsandtangen (friluftsområde *)	TRFK	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.		Utbygging					Prosjektutvikling utført i 2020. 1 mill. innvilget for detaljprosjektering i 2021. ***)
Nytt vegkryss og miljøgate Vikhammer *)	TRFK	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Detaljplanl.	Utbygging	Utbygging					Regulering igangsatt. Samordnes med utbygging av ny ungdomsskole på Vikhammer. ***)
GS-veg Fv950 Liavegen til E6 *)	Staten						Prosj.utvikl.	Detaljplanl.	Utbygging		Det er godkjent midler for prosjektutvikling. Ikke søkt om midler for videre arbeid i 2021. Skyves ut i tid p.g.a. utbygging av E6.
Knutepunkt jernbane Hommelvik				Prosj.utvikl.	Detaljplanl.	Utbygging					Det legges til grunn at midlene utbetales før 2025
Mindre trafikktekniske tiltak	Mal.kom	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Utbygging	Årlig bevilgning på 500 000 for små tiltak som får en forenklet gjennomføring.

Tabell 1. Status og planlagt gjennomføring på prosjektene i Miljøpakken

Sum

Det vurderes å være mulig å gjennomføre prosjektene innen 2029. Der Trøndelag fylkeskommune eller Statens vegvesen er vegeiere, er tidsplanen kommunens forslag overfor dem

Melhus

Kollektivprosjektene står for 7 % av kostnaden hvorav det meste er ferdigstilt. Gang- og sykkeltiltak utgjør resterende 93 % hvorav bru over Gaula er det klart største prosjektet.

Kostnaden for fem aktuelle prosjekter er på tidlig stadium anslått til 190 mill. kr. Fem andre prosjekt er ennå ikke er kostnadsvurdert. Melhus har 234 mill. kr til disposisjon gjennom Miljøpakken i årene 2022 – 2029. Det kan være usikkerhet omkring gjennomføringen av enkeltprosjekt og oversikten er ment som utgangspunkt for diskusjon.

Tabell 9: Oversikt over prosjekt som kan være aktuelle for gjennomføring i Melhus kommune

Tiltak	Tiltaks-type	Fase	Status plan	Kostnad mill. kr	Merknad
Pendlerparkering på Ler	Kollektiv knutepunkt	Ferdigstilt	Årsbudsjett i MP	6,8	
Jernbaneundergang bredde	Kollektiv knutepunkt	Ferdigstilt	Årsbudsjett i MP	5,4	
Omlegging skysstasjonen	Kollektiv knutepunkt (også TS)	Prosjekt - utvikling		2	Ikke behandlet politisk, innspill til årsbudsjett 2021
P-anlegg for biler og sykkel i sentrum	Kollektiv knutepunkt	Prosjekt-idé	Lokpolitisk prioritert i områdeplan sentrum		Høy måloppnåelse for miljøpakken
Mini-metro i Melhus sentrum	Kollektiv knutepunkt	Prosjekt-idé	Lokalpolitisk prioritert i innspill H-prog MP		
Totalt kollektiv				14++	
Gang sykkelbro E6	Gange og sykkel	Under bygging	Årsbudsjett i MP	25,9	
Gang sykkelbro over Gaula	Gange sykkel	Prosjekt-utvikling	Handlingprogram miljøpakken	150	
Gang- og sykkelveg Monsstuflata - Gimsvegen	Gange sykkel	Prosjekt-utvikling	Handlingprogram miljøpakken		
Prosjekt snarveier	Gange sykkel	Prosjekt-idé	Ingen		Ikke behandlet politisk
Prosjekt sykkelveger	Gange sykkel	Prosjekt-idé	Ingen		Ikke behandlet politisk
Totalt gang og sykkel				176+++	
Sum totalt				190+++ +	

Andre kostnader

Andre kostnader utgjør nærmere 720 mill. kr i årene 2022-29. Kostnadene består av en usikkerhetsavsetning på ca. 470 mill. kr for å ivareta at kostnadene erfaringsmessig blir noe høyere når tiltakene gjennomføres i framtida, bl.a. som følge av nye krav og retningslinjer. Det er videre ca. 130 mill. kr til administrasjon og koordineringsarbeid og nærmere 90 mill. kr til informasjon og mobilitetsrådgivning. 20 mill. kr er avsatt til evaluering og framskaffelse av trafikkdata. Foreløpig er det bare satt av noen få millioner til prosjekter innen innovasjon og næringstransport.

Vedlegg 2: Omtalte prosjekt i byvekstavtalen uten finansiering:

Vedtatte prosjekt

Det er to tidligere vedtatte vegprosjekt i Miljøpakken hvor utbygging ikke er finansiert:

- Byåstunnelen
- Brundalsforbindelsen, del 1

Byåstunnelen:

Prosjektet har lang historie og var i sin tid en del av Trondheimpakken og ligger inne i kommuneplanens arealdel. Miljøpakken har hittil benyttet 24 mill. kr til planlegging av Byåstunnelen. Det østre tunnelpåslaget bygges nå sammen med Nydalsbrua, og har en kostnad på om lag 50 mill. kr. Det er gjort relativt grundige kostnadsanslag etter anslagsmetoden. Det foreligger også trafikk- og nytte kostnadsberegninger. Kostnadene for toløps tunnel var beregnet til 1,5 – 1,7 mrd. kr i 2016. Det tilsvarer 1,8 – 2,0 milliarder i 2021-kr.

Trafikken er beregnet til 15 000 kjøretøyer/døgn i tunnelen i år 2030. Tunnelen åpner for nytt kollektivtilbud fra Byåsen ned til Sluppen og videre inn Holtermannsvegen og/eller Omkjøringsvegen. Det vil bli mindre biltrafikk på store deler av Byåsen og derfra sørover til Tillerbyen, samt i Midtbyen og i østlige bydeler fram til Leangen. Det ventes også noe mer trafikk mellom Munkvoll og Kyvannet, langs Omkjøringsvegen, på Selsbakk, i Holtermannvegen og søndre del av Elgeseter gate.

Beregningene viser marginal overføring av trafikk til bil fra gang, sykkel og kollektivtrafikk. Fordi mange bilturer blir kortere, reduseres likevel transportbehovet for alle trafikantgrupper. Nullvekstmålet ivaretas, og det ventes stor trafikanntyte for bilister og kollektivtrafikanter. Nytteten er likevel ikke stor nok til å gi positiv samfunnsnytte.

Bygging av Byåstunnelen har vært en politisk forutsetning for å begrense biltrafikk og prioritere fotgjengere og syklistene i andre veger på Byåsen, slik som Bøckmannsvegen og Byåsvegen. Den har også betydning for hvilke løsninger som velges i Kongens gate og redusere køproblemene på Nordre avlastningsveg.

Brundalsforbindelsen, del 1:

Brundalsforbindelsen har også lang historie og har vært regulert som vegforbindelse mellom Omkjøringsvegen og Jonsvannsvegen siden midten av 60-tallet. Miljøpakken startet planlegging i 2011, men arbeidet ble stilt i bero etter ønske om å se vegen i sammenheng med nye planer for boligbygging og et midlertidig sykehjem i traséen. Det er hittil benyttet 10 mill. kr til planlegging.

Ved revisjon av porteføljen ble den søndre delen av traséen tatt ut i Miljøpakkens trinn 2. Nå inngår bare forbindelsen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen/Hørløcks veg i Miljøpakken. Det er nylig vedtatt en detaljreguleringsplan for vegen og avsatt midler til videre planlegging. Planen inneholder også kollektivfelt. Det er vanskelig å anslå Miljøpakkens kostnader. Kostnadsanslag for tidligere løsningen planlagt i 2014 var ca. 200 mill. kr (2021-kr). I planen inngår nå Brundalsforbindelsen som en del av den interne infrastrukturen i området, med rekkefølgekrav for ekstern finansiering.

Trafikken på Brundalsforbindelsens del 1 ble i 2012 beregnet til i størrelsesorden 9 000 – 10 000 kjøretøyer/døgn og opp mot 16 000 i år 2040. Vegen åpner for forlengelse av metrobusslinje S2 fra Strindheim via IKEA til Brundalen. Den vil avlaste trafikken i bydelen, spesielt gamle E6 på Skovgård og nedre del av Jakobslivegen/Hørløcks veg.

Prosjekt som lå inne i Miljøpakken tidligere:

I Miljøpakkens trinn 2 ble deler av Johan Tillers veg og Brundalsforbindelsen tatt ut av porteføljen:

- Johan Tillers veg del 2 er en planlagt forbindelse mellom avslutningen av del 1 i Industrivegen og nybygd kryss på E6 (Hårstadkrysset). Prosjektet lå inne som en del av E6 sør i Miljøpakkens trinn 1. Vegvesenet arbeidet med en reguleringsplan for bygging av en miljøkulvert for strekningen, men arbeidet ble stilt i bero i 2013 som følge av manglende finansiering.

Fylkeskommunen fikk bestilling på arbeid med å utrede alternative løsninger på nytt i 2018. Programrådet godkjente et forprosjekt for å utrede tre alternativ i desember 2020. Trafikken på Johan Tillers veg er beregnet til 13 000 kjøretøy per døgn og ventes å bety en stor avlastning for gjennomgangstrafikken i Heimdal sentrum med positive virkninger for metrobussenes framkommelighet. Kostnadene er for de tre alternativene anslått til 250-, 560- og 720 mill. kr (2021-kr). Usikkerhet er +/- 40 %.

Utbyggingen av godsterminal på Heggstadmoen legger opp til at atkomsten til terminalen i hovedsak foregår via kryss med E6, men vil i noe grad også kunne føre til mer trafikk gjennom Heimdal sentrum. Dette forsterker betydningen av Johan Tillers veg og kan kanskje også åpne for noe ekstern delfinansiering.

- Brundalsforbindelsens del 2 mellom Yrkesskolevegen og Jonsvannsvegen ble tatt ut av Miljøpakken av finansielle grunner i Miljøpakkens trinn 2. Også denne delen av vegen inngår i detaljreguleringsplanen som kommer til behandling før sommeren. Tidlige kostnadsvurderinger viste at kostnadene var omtrent i samme størrelsesorden som for del 1, dvs. om lag 200 mill. kr. Kostnadene er foreløpig usikre, og for deler av vegen er det rekkefølgekrav knyttet til videre utvikling av boligområdet på Granås.
- Rv 706 Sivert Dahlens veg – Dorthelyst var opprinnelig en del av prosjektet Sluppen/Oslovegen som ble tatt ut i Miljøpakkens trinn 2. Den ble senere tatt inn med utelukkende statlig finansiering som del av prosjektet «Nydalsbrua med tilknytninger», men på nytt tatt ut som følge av behov for kostnadsreducerende tiltak i dette prosjektet. Etter ferdigstillelsen av Nydalsbrua vil denne strekningen framstå som den eneste som ikke er ombygd på vestsiden av elva.
- Planskilt Klettakryss lå opprinnelig inne i E6 Jaktøya - Tonstad, men ble erstattet av en rundkjøring grunnet manglende finansiering. Rundkjøringen har vist seg å ha kapasitetsmessige utfordringer og som nå utbedres. En fullverdig løsning som kan takle videre trafikkvekst forutsetter bygging av planskilt kryss.

Nye prosjekt i Trondheim som er omtalt i byvekstavtalen

Byvekstavtalen viser til en del nye prosjekt som kan planlegges inn mot neste revisjon av avtalen. Prosjektene beskrives her i det følgende som eksempel på noen andre prosjekt som det kan være aktuelt å vurdere med tanke på bruken av ufordelte midler. Her nevnes kun investeringsprosjekter i Trondheim siden de ufordelte midlene er gamle midler som stammer fra tiden før byvekstavtalen.

1. Knutepunkt Sluppen. Et knutepunkt for vegsystemene for alle trafikanter på Sluppen der E6/biltrafikken ledes i kulvert gjennom området og inn på Omkjøringsvegen. Dette er et stort byutviklingsprosjekt med en anslått kostnad på 2,6- og 4,4 mrd. kr (2021-kr) avhengig av løsningsvalg. Kommunedelplan ble behandlet i Bystyret i 2020 og samferdselsprinsippene av formannskapet i 2019. Det kan eventuelt finansieres gjennom et spleiselag med statlige

programområdemidler¹⁵ og riksvegmidler for store vegprosjekt, bompenger og eksterne grunneierbidrag.

2. Kollektivtrafikken langs Omkjøringsvegen. Omkjøringsvegen har til tider kapasitetsproblemer, spesielt i Sluppenområdet. Det ventes at vegvesenet starter ombygging med sikte å bedre framkommeligheten i løpet av året. Hvilke tiltak som eventuelt kan bli aktuelle på lengre sikt er uvisst og vil være svært krevende og kostbart å gjennomføre, f.eks. vegutvidelse til 6 felt hvorav 2 kollektivfelt, prioritering av kollektivtrafikken innenfor dagens 4 felt eller nye hovedruter for å ta en framtidig trafikkvekst.
3. Hovedruter sykkel. Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel med riksvegfunksjon. Gjennom tilleggsavtalen er det senere avklart at midlene også kan benyttes til lokale hovedruter dersom det kan dokumenteres at dette gir like høy måloppnåelse eller samfunnsnytte. Det arbeides med mange planer på tidlig stadium, men lite prosjekter er ennå tilstrekkelig planavklart. Det foreligger ingen samlet behovsanalyse for hovedruter for sykkel, men gapet mellom ambisjonene og dagens situasjon, representerer svært store investeringsbehov, vesentlig større enn det som er forutsatt innenfor byvekstavtalen.
4. Forbedringstiltak eksisterende metrobuslinjer. Tiltak for ytterligere forbedring av framkommelighet, holdeplasser og omstigningspunkt langs eksisterende metrobuslinjer inklusive ny holdeplass på Granåsen, videre utbygging sørover fra Elgeseter gate til Omkjøringsvegen og bedre trasé langs Haakon VII's gate.
5. Framtidig utvikling av metrobuss-systemet med utbygging av metrobusstraséen, forlengelse av endepunkt for eksisterende linje fra Strindheim til Dragvoll og planlegging av nye linjer. Her foreligger ikke konkrete planer, men sistnevnte er omtalt i trafikkvurderingene for østområdene.
6. Nytt bussdepot skal bygges i østlige bydeler. Staten har tidligere gitt tilskudd til bussdepot gjennom byvekstavtalen. Fylkeskommunen har finansiert egenandelen, men har reist spørsmål om byggingen av bussdepot i øst kan være et Miljøpakkeprosjekt. Uavhengig av hvem som dekker lokal egenandel, viser byvekstavtalen til behovet for en plan for avklaring av spørsmålet om bussdepot til neste reforhandling.
7. Ila – Flakk – Klett. Erstatning for rasfarlig veg, etablering av gang- og sykkelveg på fv. 715 Ila – Flakk, samt ny veg Flakk – Klett. Miljøpakken har bevilget midler til oppstart av innledende arbeid med planavklaring i 2020. Svært omfattende prosjekt med svært høye og ennå uavklarte kostnader og gjennomføringsplaner.
8. Modernisering av Gråkallbanen. Miljøpakken har siden 2010 finansiert oppgradering av banens infrastruktur med til sammen 250 mill. kr. Behovet for utskifting av vognmateriell nærmer seg. Fylkeskommunen og kommunen har startet et arbeid med å se hvilke strategier som bør legges til grunn for videre satsing. Det er foreløpig avklart at teknologien for førerløs drift ikke er moden for å implementeres på en bane som Gråkallbanen. Det jobbes videre med å få innsikt i nødvendige investeringer i sporinfrastruktur og nytt vognmateriell.
9. Bybane/bytog. Det er utredet mange forslag om utvidelse av Gråkallbanen, nye bybaner og bytog i Trondheim uten at det er landet et samlende konsept. Det foreligger også enkelte lokalpolitiske vedtak om mer langsiktige intensjoner for nye baneløsninger. Miljøpakken utredet en mulighetsstudie for bybane i Trondheim i 2010 og en utredning av en ny stamrute øst i Trondheim med ulike alternativ for enten buss eller trikk-/banebetjening av østlige bydeler i 2012.

¹⁵ Må avklares med staten om det er aksept for å benytte programområdemidler i kombinasjon med midler til store riksvegprosjekt. Tradisjonelt ville hele utbyggingen vært definert som et stort prosjekt i riksvegsammenheng.

10. Midler til drift av kollektivtrafikk. Partene skal i henhold til byvekstavtalen kartlegge behovet for midler til drift av kollektivtrafikk og arbeide aktivt for å effektivisere driften. I henhold til gjeldende avtaler er Miljøpakkens bidrag innenfor byvekstområdet ca. 270 mill. kr i 2021, inklusive refusjon av kostnadene til reduserte takster. Dette bidraget gjelder tilskudd til driften av kollektivtrafikken i alle fire kommuner og ikke bare i Trondheim.

Fylkeskommunen arbeider med mobilitetsplaner for å bedre tilbudet i Stjørdal, Malvik og Melhus etter at disse kommunene kom med i byvekstavtalen. Disse vil øke behovet for driftstilskudd innenfor byvekstområdet med ca. 55 mill.kr/år. Siden alle midlene i byvekstavtalen alt er fordelt mellom kommunene, vil gjennomføring enten kreve bidrag fra aktuell kommune eller bruk av ufordelte midler.