

Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret

Møtedato: 29.04.2020

Sak: 63/20

Tittel: **Saksprotokoll - Lokale prioriteringer til Nasjonal transportplan 2022-2033**

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 20/22877

Vedtak:

Bystyret vedtar at følgende prosjekter med begrunnelse spilles inn som lokale prioriteringer på transportområdet til Nasjonal transportplan 2022-2033, i prioritert rekkefølge:

1. Satsning på jernbanen nord for Trondheim
 - a. Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen
 - b. Dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal
 - c. Økt frekvens med 30 minutters frekvens Steinkjer - Støren og 15 minutters frekvens Stjørdal - Melhus.
2. Redusere reisetiden for tog mellom Trondheim og Oslo, gjennom infrastrukturtiltak.
3. Planleggingsmidler til videre arbeid med godsterminal for bane i Trondheimsregionen og utredning av helhetlig kunnskap om bærekraftig godstransport for Trondheim og Trøndelag.
4. Nytt kollektivknutepunkt på Sluppen med E6 Omkjøringsvegen i kulvert, med utredningsmidler for bedre kollektivtransport langs Omkjøringsvegen.
5. Ombygging av rundkjøring på Klett.
6. Økte rammer ved reforhandling av ny byvekstavtale til lokale tiltak for å nå nullvekstmålet. Bystyret er svært skeptiske til innspillet fra Statens vegvesen til Nasjonal transportplan om at byvekstavtalene skal fases ut i 2029. Byvekstavtalene er nødvendige for å sikre nullvekstmålet. Bystyret mener det fortsatt vil være behov for byvekstavgifter etter 2029, for å håndtere veksten i byene og bidra til at flere går, sykler og reiser kollektivt. Byvekstavtalene vil bidra til at vi får et mer effektivt transportsystem, bedre folkehelse, lavere investeringsbehov, smartere arealbruk og at vi når klimamålene vi har satt oss lokalt og nasjonalt. Det er derfor viktig at byvekstavtalene videreføres.
7. Det må i fremtidens NTP legges til rette for gode tverrforbindelse for kollektivtransporten. For Trondheim er disse strekningene viktige:
 - a. Brundalsforbindelsen
 - b. Byåsen tunnel
 - c. Johan Tillers vei
 - d. Strekningen Ila - Rye (inkl Trolla)
8. Trondheim kommune reagerer svært negativt på Jernbanedirektoratet sitt innspill til NTP der det går fram at to tog i timen mellom Steinkjer og Melhus ikke realiseres før tidligst i 2028. Dette er et brudd på Byvekstavtalen og et altfor lavt ambisjonsnivå i forhold til det

TRONDHEIM KOMMUNE

potensialet Trønder- og Meråkerbanen har for klimavennlig persontransport. Handlingsprogrammet danner grunnlag for signert byvekstavtalen der det er et mål at 2 tog i timen skal realiseres innen 2024, dette må gjennomføres.

9. Bystyret mener at det nasjonale målet om 20 % sykkelandel i byområdene bør beholdes, og at staten bør styrke sine bidrag til infrastrukturtiltak slik at flere velger å bruke sykkelen som transportmiddel.

Begrunnelse for prioriteringene

Ad 1) Jernbaneutvikling Trondheimsområdet

Det er et mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Tyngden av befolkningsvekst og pendling i Trondheimsregionen ligger i aksene Melhus – Trondheim – Malvik – Stjørdal. På denne aksene ligger også Trondheim lufthavn Værnes samt St. Olavs hospital og NTNU med bycampus.

NSB og Jernbaneverket har beregnet at trafikkpotensialet på Trønderbanen etter elektrifisering og utbygging av dobbeltspor Trondheim – Stjørdal er et av de største i Norge. Forlengelse av togtilbudet til Melhus/Lundamo har allerede ført til at flere reiser med tog, både arbeidsreiser og fritidsreiser.

Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik, med konsekvensutredning for hele strekningen Trondheim - Stjørdal er vedtatt. Den samfunnsøkonomiske analysen viser en netto nytte på -1,8 milliarder kroner for valgt trasé, lang tunnel mellom Ranheim og Hommelvik. En svært god score for en jernbaneinvestering. Byutredningens trinn 2 for Trondheimsområdet viser at netto nytten kan bli enda bedre ved fortetting rundt knutepunkt langs jernbanen. Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har alle fattet vedtak om fortetting rundt sine knutepunkt. Utbygging av dobbeltspor Trondheim - Stjørdal er vesentlig for å få flere til å reise med kollektivtransport i regionen.

Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er viktig for å få togene til å bli mer miljøvennlige. Jernbanedirektoratet har foreslått å starte med elektrifisering av strekningen Trondheim-Stjørdal/Storlien og å omdisponere midlene som var reservert for elektrifisering mellom Stjørdal og Steinkjer til å øke frekvens til 30 minutters frekvens Melhus - Steinkjer. Elektrifiseringen og 30 minutt frekvens bidrar til klima- og miljømålene, mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og nullvekstmål for personbiltransport i byområdene.

Ad 2) Jernbaneutvikling Trondheim-Oslo

For å øke togets attraktivitet som alternativ for fly og bil mellom Trondheim og Oslo må reisetiden reduseres. Økt andel reisende med tog på denne strekningen bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.

Infrastrukturtiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden for persontogtransport Trondheim - Oslo er også gunstig for å få mer godstransport til Trondheim over fra veg til bane. Investeringene har dermed en nytte for både persontransport og godstransport.

Ad3) Godstransport på bane

Det er et omforent mål om å få mer gods over fra veg til bane. Økt pålitelighet, tilstrekkelig kapasitet for både godstog og persontog, og effektive terminaler er en forutsetning for å lykkes med overføringsmålet. Det er vesentlig at det investeres i infrastruktur på banestrekningen og i godsterminaler.

Strekningstiltak for gods mellom Oslo og Trondheim har i tillegg positiv effekt på reduksjon av reisetid og økt pålitelighet for persontransport på jernbane.

TRONDHEIM KOMMUNE

Flytting av godsterminal fra Brattøra vil frigjøre areal til byutvikling, som bygger opp under nullvekstmålet. Trondheim kommune bidrar aktivt i utvikling av Trondheim S. som knutepunkt. Reguleringsplan for utvikling av knutepunktet Trondheim stasjonscenter er vedtatt.

At ny lokalisering av godsterminal for bane i Trondheimsregionen fortsatt er uavklart, skaper uforutsigbarhet for logistikknæringen og gjør at det fortsatt er behov for godsterminalen på Brattøra. Dagens løsning med to terminaler er uhensiktsmessig og gjør at mer gods enn ønskelig sendes nå på vei. Jernbanedirektoratet har spilt inn en alternativ løsning med utvidet godsterminal på Heggstadmoen. Utredningen som foreligger har vesentlige mangler når det gjelder konsekvenser for støy i bl.a. Heimdal sentrum, trafikk, kostnader, by og regional utvikling. Snarlig avklaring av ny lokalisering godsterminal for bane i Trondheimsregionen er vesentlig, både for byutvikling på Brattøra og overføring av mer gods fra veg til bane.

Ad 4) Byutvikling på Sluppen

En transformasjon på Sluppen vil bidra til at flere i Trondheim kan bo og jobbe sentralt og til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Området er et prioritert byutviklingsprosjekt gjennom Byvekstavtalen. Kommunedelplan for Sluppen, vedtatt 27.2.2020, følger opp Byvekstavtalen og legger til rette for utvikling av kollektivknutepunkt og E6 i kulvert. Tiltakene støtter opp under nullvekstmålet og er en premis for god og arealeffektiv byutvikling. Ved å legge E6 i tunnel får man utløst en omforming av et stort sentrumsnært areal, med et utviklingspotensial for mange tusen boliger og arbeidsplasser.

For å få mest effekt ut av utvikling av et kollektivknutepunkt på Sluppen er det viktig at kollektivtransport langs Omkjøringsvegen bedres. Området fra Sluppen til Lerkendal ligger sør i det prioriterte området for besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Trondheim, som strekker seg fra Nyhavna til Sluppen.

For å øke andel kollektivreiser fra områdene i øst og nordøst i byen, er et godt busstilbud til kollektivknutepunktet på Sluppen via Omkjøringsvegen en viktig supplering til det eksisterende tilbudet som er rettet mot Midtbyen og Gløshaugen.

Ad 5) Klettkrysset

Det nye vegsystemet på E6 på Klett ble åpnet i desember 2018. Det ble raskt klart at det er kapasitetsutfordringer med rundkjøringen som binder sammen fv 707 (Klett og Melhus), E39 og rampe fra E6 Trondheim. Trondheim kommune er bekymret for trafiksikkerheten som følge av tilbakeblokkering og kø ut på E6 der fartsgrensen er 100 km. Det kan oppstå farlige situasjoner når trafikken har en hastighet på 100 km/t og tar igjen saktegående kø på vei inn i retardasjonsfeltet. Statens vegvesen har vurdert flere alternative løsninger og er kommet fram til at rundkjøringen må bygges om. Dette prosjektet må ha høy prioritet i NTP, da dagens løsning er uholdbar på et nylig utbygd hovednett.

Ad 6) Økte rammer ved reforhandling av byvekstavtale

Byvekstavtalen er et viktig virkemiddel der lokale parter forplikter seg til å gjennomføre tiltak der de har best måloppnåelse. Byutredning for Trondheimsområdet viser at det er flere måter å oppnå nullvekstmålet. Lokal prioritering av tiltak med best måloppnåelse vurderes å gi god nytteverdi for investeringene, både for store og små tiltak. For å gi lokale partene handlingsrom til å gjennomføre ulike tiltak i kommende 10-års perioden, utover de store investeringene i hovedsykkelvegnett og infrastruktur for kollektivtransport, bør rammene til slike tiltak økes.

TRONDHEIM KOMMUNE

Ad 7) Videre utbygging av kollektivnettet

Trondheim kommune legger opp til en arealutvikling som støtter opp under nullvekstmål og dagens kollektivsystem, med fortetting rundt holdeplasser og knutepunkt. Dagens kollektivnett er i stor grad rettet mot Midtbyen. For å korte ned reisetid med kollektivtransport til forskjellige målpunkt i byen er det behov for gode tverrforbindelser for kollektivtransporten.

Behandling:

Elin Marie Andreassen (FrP) alternativt forslag:

Bystyret vedtar at følgende prosjekter med begrunnelse spilles inn som lokale prioriteringer på transportområdet til Nasjonal transportplan 2022-2033, i prioritert rekkefølge:

1. Ombygging av rundkjøring på Klett.
2. Nytt kollektivknutepunkt på Sluppen med E6 Omkjøringsvegen, med utredningsmidler for bedre kollektivtransport langs Omkjøringsvegen.
3. Planleggingsmidler til videre arbeid med godsterminal for bane i Trondheimsregionen og utredning av helhetlig kunnskap om bærekraftig godstransport for Trondheim og Trøndelag.
4. Det må i fremtidens NTP legges til rette for gode tverrforbindelse for kollektivtransporten. For Trondheim er disse strekningene viktige:
 - a. Brundalsforbindelsen
 - b. Byåsen tunnel
 - c. Johan Tillers vei
 - d. Rassikring Trolla
5. Satsning på jernbanen nord for Trondheim
 - a. Økt frekvens med 30 minutters frekvens Steinkjer - Støren og 15 minutters frekvens Stjørdal - Melhus
 - b. Dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal
 - c. Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen
6. Redusere reisetiden for tog mellom Trondheim og Oslo, gjennom infrastrukturtiltak.
7. Økte rammer ved reforhandling av ny byvekstavtale til lokale tiltak for å nå nullvekstmålet.

Ad 1) Klettkrysset

Det nye vegsystemet på E6 på Klett ble åpnet i desember 2018. Det ble raskt klart at det er kapasitetsutfordringer med rundkjøringen som binder sammen fv 707 (Klett og Melhus), E39 og rampe fra E6 Trondheim. Trondheim kommune er bekymret for trafiksikkerheten som følge av tilbakeblokkering og kø ut på E6 der fartsgrensen er 100 km. Det kan oppstå farlige situasjoner når trafikken har en hastighet på 100 km/t og tar igjen saktegående kø på vei inn i retardasjonsfeltet. Statens vegvesen har vurdert flere alternative løsninger og er kommet fram til at rundkjøringen må bygges om. Dette prosjektet må ha høy prioritet i NTP, da dagens løsning er uholdbar på et nylig utbygd hovednett.

Ad 2) Byutvikling på Sluppen

En transformasjon på Sluppen vil bidra til at flere i Trondheim kan bo og jobbe sentralt og til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Området er et prioritert byutviklingsprosjekt gjennom Byvekstavtalen. Kommunedelplan for Sluppen, vedtatt 27.2.2020,

TRONDHEIM KOMMUNE

følger opp Byveksttalen og legger til rette for utvikling av kollektivknutepunkt og E6 i kulvert. For å få mest effekt ut av utvikling av et kollektivknutepunkt på Sluppen er det viktig at kollektivtransport langs Omkjøringsvegen bedres. Området fra Sluppen til Lerkendal ligger sør i det prioriterte området for besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Trondheim, som strekker seg fra Nyhavna til Sluppen. For å øke andel kollektivreiser fra områdene i øst og nordøst i byen, er et godt busstilbud til kollektivknutepunktet på Sluppen via Omkjøringsvegen en viktig supplering til det eksisterende tilbudet som er rettet mot Midtbyen og Gløshaugen.

Ad 3) Godstransport på bane

Det er et omforent mål om å få mer gods over fra veg til bane. Økt pålitelighet, tilstrekkelig kapasitet for både godstog og persontog, og effektive terminaler er en forutsetning for å lykkes med overføringsmålet. Det er vesentlig at det investeres i infrastruktur på banestrekningen og i godsterminaler. Strekningstiltak for gods mellom Oslo og Trondheim har i tillegg positiv effekt på redusering av reisetid og økt pålitelighet for persontransport på jernbane. Flytting av godsterminal fra Brattøra vil frigjøre areal til byutvikling, som bygger opp under nullvekstmålet. Trondheim kommune bidrar aktivt i utvikling av Trondheim S. som knutepunkt. Reguleringsplan for utvikling av knutepunktet Trondheim stasjonscenter er vedtatt. At ny lokalisering av godsterminal for bane i Trondheimsregionen fortsatt er uavklart, skaper uforutsigbarhet for logistikknæringen og gjør at det fortsatt er behov for godsterminalen på Brattøra. Dagens løsning med to terminaler er uhensiktsmessig og gjør at mer gods enn ønskelig sendes nå på vei. Jernbanedirektoratet har spilt inn en alternativ løsning med utvidet godsterminal på Heggstadmoen. Utredningen som foreligger har vesentlige mangler når det gjelder konsekvenser for støy i bl.a. Heimdal sentrum, trafikk, kostnader, by og regional utvikling. Snarlig avklaring av ny lokalisering godsterminal for bane i Trondheimsregionen er vesentlig, både for byutvikling på Brattøra og overføring av mer gods fra veg til bane.

Ad 4) Videre utbygging av kollektivnettet

Trondheim kommune legger opp til en arealutvikling som støtter opp under nullvekstmål og dagens kollektivsystem, med fortetting rundt holdeplasser og knutepunkt. Dagens kollektivnett er i stor grad rettet mot Midtbyen. For å korte ned reisetid med kollektivtransport til forskjellige målpunkt i byen er det behov for gode tverrforbindelser for kollektivtransporten.

Ad 5) Jernbaneutvikling Trondheimsområdet

Det er et mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Tyngden av befolkningsvekst og pendling i Trondheimsregionen ligger i aksene Melhus – Trondheim – Malvik – Stjørdal. På denne aksene ligger også Trondheim lufthavn Værnes samt St. Olavs hospital og NTNU med bycampus. NSB og Jernbaneverket har beregnet at trafikkpotensialet på Trønderbanen etter elektrifisering og utbygging av dobbeltspor Trondheim – Stjørdal er et av de største i Norge. Forlengelse av togtilbudet til Melhus/Lundamo har allerede ført til at flere reiser med tog, både arbeidsreiser og fritidsreiser.

Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik, med konsekvensutredning for hele strekningen Trondheim - Stjørdal er vedtatt. Den samfunnsøkonomiske analysen viser en netto nytte på -1,8 milliarder kroner for valgt trasé, lang tunnel mellom Ranheim og Hommelvik. En svært god score for en jernbaneinvestering. Byutredningens trinn 2 for Trondheimsområdet viser at netto nytten kan bli enda bedre ved fortetting rundt knutepunkt langs jernbanen. Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har alle fattet vedtak om fortetting rundt sine knutepunkt. Utbygging av dobbeltspor Trondheim - Stjørdal er vesentlig for å få flere til å reise med kollektivtransport i regionen.

TRONDHEIM KOMMUNE

Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er viktig for å få togene til å bli mer miljøvennlige. Jernbanedirektoratet har foreslått å starte med elektrifisering av strekningen Trondheim-Stjørdal/Storlien og å omdisponere midlene som var reservert for elektrifisering mellom Stjørdal og Steinkjer til å øke frekvens til 30 minutters frekvens Melhus - Steinkjer. Elektrifiseringen og 30 minutt frekvens bidrar til klima- og miljømålene, mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og nullvekstmål for personbiltransport i byområdene.

Ad 6) Jernbaneutvikling Trondheim-Oslo

For å øke togets attraktivitet som alternativ for fly og bil mellom Trondheim og Oslo må reisetiden reduseres. Økt andel reisende med tog på denne strekningen bidrar til reduksjon av klimagassutslipp. Infrastrukturtiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden for persontogtransport Trondheim - Oslo er også gunstig for å få mer godstransport til Trondheim over fra veg til bane. Investeringene har dermed en nytte for både persontransport og godstransport.

Ad 7) Økte rammer ved reforhandling av byvekstavtale

Byvekstavtalen er et viktig virkemiddel der lokale parter forplikter seg til å gjennomføre tiltak der de har best måloppnåelse. Byutredning for Trondheimsområdet viser at det er flere måter å oppnå nullvekstmålet. Lokal prioritering av tiltak med best måloppnåelse vurderes å gi god nytteverdi for investeringene, både for store og små tiltak. For å gi lokale partene handlingsrom til å gjennomføre ulike tiltak i kommende 10-års perioden, utover de store investeringene i hovedsykkelvegnett og infrastruktur for kollektivtransport, bør rammene til slike tiltak økes.

Erling Moe (V) alternativt forslag på vegne av H, V, PP:

Bystyret vedtar at følgende prosjekter med begrunnelse spilles inn som lokale prioriteringer på transportområdet til Nasjonal transportplan 2022-2033, i prioritert rekkefølge:

1. Ombygging av rundkjøring på Klett.
2. Satsning på jernbanen nord for Trondheim/ i Trondheimsregionen for å legge til rette for effektiv og klimavennlig transport.
 - a. Økt frekvens med 30 minutters frekvens Steinkjer - Støren og 15 minutters frekvens Stjørdal - Melhus innen 2024, i henhold til byvekstavtalen.
 - b. Elektrifisering/ utslippsfri teknologi Trønder- og Meråkerbanen
 - c. Dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal
3. Redusere reisetiden for tog mellom Trondheim og Oslo, gjennom infrastrukturelt tiltak.
4. Planleggingsmidler til videre arbeid med godsterminal for bane sør for Trondheim, og utredning av helhetlig kunnskap om bærekraftig godstransport for Trondheim og Trøndelag.
5. Nytt kollektivknutepunkt på Sluppen med E6 Omkjøringsvegen i kulvert, med utredningsmidler for bedre kollektivtransport langs Omkjøringsvegen.
6. Forlenge byvekstavtalene også ut over 2029, med økte rammer for å sikre lavere utslipp og nullvekstmålet. Trondheim og nabokommunene vil fortsette å vokse, det er derfor nødvendig med tiltak for å sikre et effektivt transportsystem og smartere arealbruk, der flere kan gå, sykle og reise kollektivt.
7. Gode tverrforbindelse for kollektivtransporten i Trondheim. Disse strekningene er viktige:
 - a. Brundalsforbindelsen
 - b. Byåsen tunnel

TRONDHEIM KOMMUNE

- c. Johan Tillers vei
- d. Rassikring Trolla

Begrunnelse for prioriteringene

1. Klettkrysset

Det nye veisystemet på E6 på Klett ble åpnet i desember 2018. Det ble raskt klart at det er kapasitetsutfordringer med rundkjøringen som binder sammen fv 707 (Klett og Melhus), E39 og rampe fra E6 Trondheim. Trondheim kommune er bekymret for trafiksikkerheten som følge av tilbakeblokkering og kø ut på E6 der fartsgrensen er 100 km. Det kan oppstå farlige situasjoner når trafikken har en hastighet på 100 km/t og tar igjen saktegående kø på vei inn i retardasjonsfeltet. Statens vegvesen har vurdert flere alternative løsninger og er kommet fram til at rundkjøringen må bygges om. Dette prosjektet må ha høy prioritet i NTP, da dagens løsning er uholdbar på et nylig utbygd hovednett.

2. Jernbanesatsing Melhus-Stjørdal og Støren-Steinkjer

Det er et mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Tyngden av befolkningsvekst og pendling i Trondheimsregionen ligger i aksene Melhus – Trondheim – Malvik – Stjørdal. På denne aksene ligger også Trondheim lufthavn Værnes samt St. Olavs hospital og NTNU med bycampus. NSB og Jernbaneverket har beregnet at trafikkpotensialet på Trønderbanen etter elektrifisering og utbygging av dobbeltspor Trondheim – Stjørdal er et av de største i Norge. Forlengelse av togtilbudet til Melhus/Lundamo har allerede ført til at flere reiser med tog, både arbeidsreiser og fritidsreiser.

Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen - Hommelvik, med konsekvensutredning for hele strekningen Trondheim - Stjørdal er vedtatt. Den samfunnsøkonomiske analysen viser en netto nytte på -1,8 milliarder kroner for valgt trasé, lang tunnel mellom Ranheim og Hommelvik. En svært god score for en jernbaneinvestering. Byutredningens trinn 2 for Trondheimsområdet viser at netto nytten kan bli enda bedre ved fortetting rundt knutepunkt langs jernbanen. Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har alle fattet vedtak om fortetting rundt sine knutepunkt. Utbygging av dobbeltspor Trondheim - Stjørdal er vesentlig for å få flere til å reise med kollektivtransport i regionen.

Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen/ utslippsfri teknologi er viktig for å få togene til å bli mer miljøvennlige. Jernbanedirektoratet har foreslått å starte med elektrifisering av strekningen Trondheim-Stjørdal/Storlien og å omdisponere midlene som var reservert for elektrifisering mellom Stjørdal og Steinkjer til å øke frekvens til 30 minutters frekvens Melhus - Steinkjer. Elektrifiseringen og 30 minutt frekvens bidrar til klima- og miljømålene, mål om å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og nullvekstmål for personbiltransport i byområdene.

3. Jernbane i Trondheimsregionen og nordover

For å øke togets attraktivitet som alternativ for fly og bil mellom Trondheim og Oslo må reisetiden reduseres. Økt andel reisende med tog på denne strekningen bidrar til reduksjon av klimagassutslipp. Infrastrukturtiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden for persontogtransport Trondheim - Oslo er også gunstig for å få mer godstransport til Trondheim over fra veg til bane. Investeringene har dermed en nytte for både persontransport og godstransport.

4. Godstransport på bane

Det er et omforent mål om å få mer gods over fra veg til bane. Økt pålitelighet, tilstrekkelig kapasitet for både godstog og persontog, og effektive terminaler er en forutsetning for å lykkes med overføringsmålet. Det er vesentlig at det investeres i infrastruktur på banestrekningen og i

TRONDHEIM KOMMUNE

godsterminaler. Strekningstiltak for gods mellom Oslo og Trondheim har i tillegg positiv effekt på redusering av reisetid og økt pålitelighet for persontransport på jernbane. Flytting av godsterminal fra Brattøra vil frigjøre areal til byutvikling, som bygger opp under nullvekstmålet. Trondheim kommune bidrar aktivt i utvikling av Trondheim S. som knutepunkt. Reguleringsplan for utvikling av knutepunktet Trondheim stasjonscenter er vedtatt. At ny lokalisering av godsterminal for bane i Trondheimsregionen fortsatt er uavklart, skaper uforutsigbarhet for logistikknæringen og gjør at det fortsatt er behov for godsterminalen på Brattøra. Dagens løsning med to terminaler er uhensiktsmessig og gjør at mer gods enn ønskelig sendes nå på vei. Jernbanedirektoratet har spilt inn en alternativ løsning med utvidet godsterminal på Heggstadmoen. Utredningen som foreligger har vesentlige mangler når det gjelder konsekvenser for støy i bl.a. Heimdal sentrum, trafikk, kostnader, by og regional utvikling. Snarlig avklaring av ny lokalisering godsterminal for bane i Trondheimsregionen er vesentlig, både for byutvikling på Brattøra og overføring av mer gods fra veg til bane.

5. Byutvikling på Sluppen

En transformasjon på Sluppen vil bidra til at flere i Trondheim kan bo og jobbe sentralt og til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Området er et prioritert byutviklingsprosjekt gjennom Byvekstavtalen. Kommunedelplan for Sluppen, vedtatt 27.2.2020, følger opp Byvekstavtalen og legger til rette for utvikling av kollektivknutepunkt og E6 i kulvert.

Tiltakene støtter opp under nullvekstmålet og er en premiss for god og arealeffektiv byutvikling. Ved å legge E6 i tunnel får man utløst en omforming av et stort sentrumsnært areal, med et utviklingspotensial for mange tusen boliger og arbeidsplasser. For å få mest effekt ut av utvikling av et kollektivknutepunkt på Sluppen er det viktig at kollektivtransport langs Omkjøringsvegen bedres. Området fra Sluppen til Lerkendal ligger sør i det prioriterte området for besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Trondheim, som strekker seg

fra Nyhavna til Sluppen. For å øke andel kollektivreiser fra områdene i øst og nordøst i byen, er et godt busstilbud til kollektivknutepunktet på Sluppen via Omkjøringsvegen en viktig supplering til det eksisterende tilbudet som er rettet mot Midtbyen og Gløshaugen.

6. Forlenge byvekstavtalene med økte rammer

Byvekstavtalen er et viktig virkemiddel der lokale parter forplikter seg til å gjennomføre tiltak der de har best måloppnåelse. Byutredning for Trondheimsområdet viser at det er flere måter å oppnå nullvekstmålet. Lokal prioritering av tiltak med best måloppnåelse vurderes å gi god nytteverdi for investeringene, både for store og små tiltak. For å gi lokale partene handlingsrom til å gjennomføre ulike tiltak i kommende 10-års perioden, utover de store investeringene i hovedsykkelvegnett og infrastruktur for kollektivtransport, bør rammene til slike tiltak økes.

7. Gode tverrforbindelse for kollektivtransporten i Trondheim

Trondheim kommune legger opp til en arealutvikling som støtter opp under nullvekstmål og dagens kollektivsystem, med fortetting rundt holdeplasser og knutepunkt. Dagens kollektivnett er i stor grad rettet mot Midtbyen. For å korte ned reisetid med kollektivtransport til forskjellige målpunkt i byen er det behov for gode tverrforbindelser for kollektivtransporten.

Arve Sletten (R) alternativ forslag til pkt 7b:

Bystyret ønsker ikke å prioritere utbygging av Byåsen tunnel. Innstillingens punkt 7b strykes.

Marte Løvik (Sp) alternativ forslag til pkt 7d på vegne av Sp, Ap, SV, MDG:
Strekningen Ila - Rye (inkl Trolla)

TRONDHEIM KOMMUNE

Geirmund Lykke (KrF) alternativt forslag

1. Ombygging av rundkjøring på Klett.

(Innstillingas pkt 5 flyttes opp til å bli pkt 1 (med høyeste prioritet). Pkt 2-4 forskyves ned en plass.)

Votering:

Andreassens forslag fikk 4 stemmer (4FrP) og falt.

Moes forslag fikk 20 stemmer (14H, 3V, 3PP) og falt.

Innstillingen unntatt pkt 7 ble vedtatt mot 4 stemmer (4FrP).

Innstillingen pkt 7a og 7c ble vedtatt mot 7 stemmer (7MDG).

Ved alternativ votering mellom innstillingen pkt 7b og Slettens forslag ble innstillingen vedtatt mot 21 stemmer (8SV, 7MDG, 4R, 1KrF, 1Uavh) avgitt for Slettens forslag.

Ved alternativ votering mellom innstillingen 7d og ble Løviks forslag enstemmig vedtatt.

Lykkes forslag fikk 30 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3V, 3PP, 1KrF) og falt.

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift