



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 172 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til Stortingsvedtak)

Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 31. mai 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram eit forslag om delvis bompengefinansiering av trinn 2 av Miljøpakke Trondheim.

Utviklinga av transportinfrastrukturen i Trondheim er basert på prioriteringane i Miljøpakke for transport i Trondheim som blei vedtatt i Trondheim bystyre i 2008. Ved behandlinga av St.prp. nr. 85 (2008-2009), jf. Innst. S nr. 347 (2008-2009), slutta Stortinget seg til det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim. Miljøpakka som er basert på eit forlik mellom seks parti i bystyret, skal løyse utfordringane ved ein kraftig vekst i bilbruken i området, sikre finansieringa av eit avlastande hovudvegssystem rundt det sentrale byområdet og betre framkomsten for andre trafikantgrupper som kollektivtrafikk, gåande og syklande.

Miljøpakka har ti hovudmål. Mellom anna skal CO₂-utsleppa frå transport reduserast med minst 20 pst innan 2018, den delen som reiser med privatbil skal reduserast frå 58 til 50 pst, talet på personar som er plaga av vegtrafikkstøy skal reduserast med 15 pst og talet på trafikkulykker skal reduserast med minst 20 pst.

Dei tiltaka som inngår i miljøpakka, skal bidra til å nå desse måla. I det opphavlege forslaget inn- gjekk fleire tiltak som kravde nærare avklaringar før dei kunne fremjast for Stortinget. Mellom anna

var det forslag om å innføre ei lokal avgift på omsetjing av drivstoff og å ta i bruk bompengar til drift av kollektivtransport. På grunn av at Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ønskte å starte bygginga av dei høgast prioriterte veg- og kollektivprosjekta i pakka så snart som mogeleg, var det viktig å starte bompeng- innkrevjinga. Det vart derfor lagt til grunn at miljøpakka skulle fremjast for Stortinget i to trinn. Tiltak og verkemiddel som blei fremja i trinn 1, jf. St.prp. nr. 85 (2008-2009) og Innst. S nr. 347 (2008-2009), var avklarte i forhold til lovverk og økonomiske rammer. I trinn 2 er det føresett å komme tilbake til dei forholda som kravde meir avklaring, i tillegg til å omtale heilskapen i pakka.

På bakgrunn av dette blei det gjennomført ei tilleggsutgreiing for trinn 2 av miljøpakka, som supplement til tidlegare KVVU og KS1 for vegsystemet på Sluppen i Trondheim. I denne utgreiinga er ulike løysingar for tilleggsfinansiering av miljøpakka vurdert, saman med andre tiltak som kan bidra til å redusere bilbruken i Trondheimsområdet.

2 Trinn 1 – gjennomførte tiltak og effektane av desse

Ved behandlinga av St.prp. nr. 85 (2008-2009) blei ramma for trinn 1 av miljøpakka sett til om lag 4,8

mrd. 2009-kr. Av dette skulle 700 mill. kr finansierast med statlege midlar, 150 mill. kr med kommunale midlar, 75 mill. kr med fylkeskommunale midlar og 3,9 mrd. kr med bompengar. I tillegg har fylkeskommunen/kommunen hatt ein 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet innafor belønningsordninga for betring av kollektivtransport og mindre bilbruk. Bidraget på 370 mill. kr i perioden 2009-2012 kjem i tillegg til midlane frå miljøpakka, men bruken er samordna med tiltaka som inngår i pakka.

Ein stor del av midlane så langt er nytta til to store riksvegprosjekt på E6 og rv 706. Prosjektet rv 706 Dortealyst – Stavne vart opna for trafikk i november 2012, medan prosjektet E6 Sentervegen – Tonstad er planlagt opna for trafikk i oktober 2013. På lokalvegnettet vart prosjektet Øvre Forsøkslia fullført i 2012. I tillegg er det gjennomført ei rekke tiltak innafor programområda. Det er etablert fleire gang- og sykkelvegar og sykkelfelt for å legge til rette for auka sykkelbruk i Trondheim. Vidare er det gjennomført ei rekke kollektivtrafikktiltak, mellom anna innføring av sanntidsinformasjon på fleire haldeplassar, etablering av signalprioritering langs hovudinnfartsårene og tiltak med sikte på universell utforming av haldeplassar. Det er også gjennomført enkelte trafikktryggleikstiltak i Trondheim sentrum.

Som del av mål- og resultatstyringa av miljøpakka er det utvikla indikatorar for å følgje opp dei ti måla for pakka. Desse er i ferd med å bli implementerte. Så langt er det derfor ikkje gjennomført systematiske vurderingar av effektane av miljøpakka. Nokre førebelse resultat ligg likevel føre. Til dømes viser trafikktejingar at det vart ein reduksjon i biltrafikken på om lag 10 pst gjennom bomstasjonsnitte då innkrevjinga starta i 2010. Sidan har det vore tilnærma nullvekst i desse snitte. Vidare har kollektivtrafikken auka med om lag 40 pst sidan 2008. Farten til kollektivtrafikken har auka som følgje av etablering av gjennomgåande kollektivfelt og aktiv signalprioritering. Det er også ein positiv trend for reduksjon av trafikku lykker og utslepp av CO₂ og NO₂. Når målindikatorane er implementerte, skal utviklinga innafor alle ti måla følgjast opp årleg.

3 Miljøpakke Trondheim – samanheng mellom trinn 1 og 2

Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim er ei redusert pakke samanlikna med det opphavlege lokalpolitiske forslaget, mellom anna på grunn av at det

ikkje var lovgrunnlag for å innføre lokal avgift på omsetjing av drivstoff. Vidare var det føresettt statlege løyvingar ut over det som var lagt til grunn i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Trinn 2 inneber i hovudsak ei vidareføring og utviding av trinn 1. I staden for innføring av lokal avgift på omsetjing av drivstoff blir det no foreslått omfattande endringar i innkrevjingsopplegget. Dette vil gi rom for auka satsing både på utbygging av hovudvegssystemet og på tiltak for å legge forholda til rette for kollektivtransporten og gåande og syklande.

I dei lokalpolitiske vedtaka om trinn 2 er det lagt til grunn ei samla finansieringsramme for heile miljøpakka på om lag 9,7 mrd. 2012-kr, inkl. tildelte midlar frå belønningsordninga. Det er føresettt å etablere 16 nye bomstasjonar i tillegg til dei 7 stasjonane som alt er etablerte. Dette vil føre til auka inntekter. Vidare vil det føre til at trafikantane i Trondheim vil betale bompengar i større omfang enn i dag. Det er også foreslått endringar i takst- og rabattsystemet for å gjere bompengesystemet meir akseptabelt for brukarane. Vidare er det foreslått at bompengane også skal kunne nyttast til andre formål enn investeringar i vegnettet. Det er lagt opp til å nytte bompengar til drift av kollektivtransport.

4 Lokalpolitisk behandling

Bystyret i Trondheim kommune vedtok trinn 2 av Miljøpakka Trondheim 26. april 2012. Følgjande vedtak blei fatta (sak 12/8503):

- «1. Trondheim kommune vedtar å søke om endring av innkrevjingssystemet for å finansiere innholdet i Miljøpakkens trinn 2. Det forutsettes at brukerbetaling kommer i tillegg til statlige og ordinære kommunale og fylkeskommunale midler.
2. Miljøpakkens mål og styringssystem videreføres i Miljøpakkens trinn 2. Miljøpakkens hovedrammer med fordeling av halvparten av midlene til vegar og den andre halvparten til kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak videreføres også. Det samme gjelder kravet om at minst 20 % av midlene benyttes til drift eller investeringar i kollektivtrafikk.
3. Innholdet i tilleggsutredningene tas til orientering. De viktigste vegprosjektene sikres finansiering for utbygging innen 2024. Her inngår en forenklet plan for realisering av E6 fram til Jaktøyen, byggingen av ny

- Sluppen bru og en ettløps tunell med rundkjøring i fjell mellom Sluppen og Munkvoll.
4. Det avsettes midler for å fornye trikketra- seen mellom St. Olavs gate og Ila, samt ut- videlse av Kollektivknutepunkt Prinsens gate til St. Olavs gate nærmest mulig Kongens gate for trikken.
 5. Bominntektene kan benyttes til drift av kollektivtransport og gang- og sykkelveger når det kan dokumenteres at disse midlene kommer ut over dagens nivå på kommunale og fylkeskommunale bevilgninger.
 6. Bystyret legger til grunn følgende økonomiske rammer og tidsplan for gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2:

Tabell 4.1 Finansieringsplan (lokalt vedtak)

INNTEKTER																	
Finanskilde/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum)
Lokale midler (kom+fylkeskom)	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20		280
Bomavgift	206	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	68	4054
NTP-midler	30	50	60	60	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	130		1730
Ekstra fylkesveg- midler	35	35	35	35	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45		635
Miljøavgift/ utvidet inn- krevingssystem					230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	58	2588
Belønningsmid- ler/Statlige kollektivmidler	95	105	110														370
Sum brutto inn- tekt	381	475	490	380	705	705	705	705	705	705	705	705	705	705	695	125	9656

Inntektene fra bomsnitt i Klæbu kommer i tillegg med ca 15 mill. kr per år, totalt ca 170 mill. kr.

Tabell 4.2 Tidsplan for bruk av drifts-og investeringsmidler (lokalt vedtak)

KOSTNADER																		
Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum	
E6 sør Tonstad - Senterv.	6	65	127	162	60												420	Sum
E6 sør Sentervn - Sandmoen		4	9	10	60	130	130	47									390	E6
E6 sør Sandmoen - Klett		4	15	21	70	230	180	60									580	
E6 sør Klett-krysset							40	80	100	80							300	
E6 sør Tonstad - Sandmoen restarb				15	55	30											100	
E6 sør Klett - Jaktøyen							40	70	90	50							250	
E6 sør Gang/ sykkelveg																	0	2040
Marienburg - Stavne	11	25	109	95													240	Sum
Sluppen bru - Stavne									30	30							60	
Sluppen bru m/tilknytn						60	130	130	30								350	650
Byåsen tunnel										20	170	200	250	250	60		950	950
Elgeseter gate					30	100	100	70									300	Sum
Forsøkslia Selsbakk	20	5	6														31	Lokal

Tabell 4.2 Tidsplan for bruk av drifts-og investeringsmidler (lokalt vedtak)

KOSTNADER																	
Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Brundalsforbindelsen						25	50										75
Johan Tillers veg					10	50											60
Øvrige lokalveger			20														20
Gatebrukstiltak Midtbyen	13	15	10	5	10	12	10	10	10	5							100
Hovedvegnett sykkel, inkl 130 mill drift	41,5	52	60	90	165	135	80	80	76,5	90	90	90	90	80	80		1300
Nye gangveger					5	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15		150
Trafikksikkerhet	8,5	30	30	35	35	35	40	40	40	40	40	35	35	35	21		500
Støytiltak		1	12	12	12	12	11	10	15	20	20	20	20	20	15		200
Kollektivtrafikk drift	71	59	60	60	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1005
Kollektivtiltak investering	77	109	60	60	65	66	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1025
																	2030

- a. Bystyret ber om at brukerbetalingen og de offentlige bidragene anvendes mest mulig kostnadseffektivt. Utgangspunktet er å få gjennomført flest mulig prosjekter raskest mulig. Det vil derfor i mange tilfeller være uaktuelt å velge de dyreste og mest omfattende løsningene. Det skal planlegges og bygges med sikte på å få anlegg med god standard som sikrer framkommelighet og høy trafikksikkerhet.
- b. Bystyret viser til at kostnadsanslagene på E6 sør-utbyggingen har økt vesentlig siden Miljøpakke Trondheim ble vedtatt. Bystyret legger derfor en forenklet planløsning for E6 sør-utbyggingen jf. tabell 5 til grunn, og ber samtidig om at det vurderes ytterligere forenkling av Klett-krysset for å redusere kostnader. Miljøpakkens styringsgruppe tar endelig stilling til utforming av krysset når nye planer foreligger. Det er samtidig planlagt å lånefinansiere en forsert utbygging av prosjektet. Eventuelle besparelser kan bidra til å dekke rentekostnader ved forsering. Trafikksikkerhet og jordvern må vektlegges i det videre arbeidet med prosjektet.
- c. Lånefinansiering er aktuelt også for andre prosjekter. Beslutningen tas etter en vurdering av nytte av tidligere ferdig-
- stillelse, rentekostnader og besparelser ved mer rasjonell utbygging.
- d. Sluppen bru med tilhørende kollektivknutepunkt må bygges så tidlig som mulig og prioriteres foran tilførselsveiene. Samtidig må Sluppen – Stavne utbedres som 2-felts vei etter en forenklet løsning. Brua må bygges slik at mest mulig av tilstøtende veinett kan brukes uten vesentlige ekstrakostnader.
- e. Elgesetergata skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høye miljøstandarder. Bystyret vil vedta en plan for hvordan Elgeseter gate kan utvikles til en miljøgate uten dagens trafikk- og miljøproblemer. Utbyggingen skal muliggjøre langt tettere kontakt mellom øst- og vestsiden av gata. I saken vil mulig tunnelloøsning for næringstransport og privatbiler på hele eller deler av strekningen Byporten – Lerkendal – Samfunnet vurderes sammen med mulig park&ride. Målet er å tilrettelegge for et urbant gate- og bomiljø med parklignende anlegg, småbutikker og restauranter på bakkenivå. Private interesser kan være aktuelle bidragsyttere i dette prosjektet ved at eiendomsverdier øker.

Superbusstrase for kollektivtrafikk vil være en viktig del av Elgesetergate. Bystyret ønsker å framskynde arbeidet med dette og øker derfor avsetningene

til formålet i miljøpakken. I tillegg til at rammen økes til om lag 300 millioner fra veibudsjettet, vil det være naturlig å bruke midler fra kollektivinvesteringer i pakken og mulig nye belønningsmidler. Midlene i miljøpakken framskynes slik at de kan disponeres med oppstart allerede i 2014. Dette med tanke på å få til en samfinansiering av tiltak med belønningsmidler. Bystyret åpner også for en femdoblet takst for tungrafikk i Elgesetergate for å lede denne trafikken utenom området og redusere behov for avbøtende tiltak. Dette vil samlet bli et stort løft for miljøsituasjonen i en av byens mest belastede gater miljømessig.

- f. Gatebruksplanens forutsetninger om stenging av Sandgata endres. Midlertidig tiltak med kollektivfelt vestover i Kongens gate gjøres permanent. Kongens gate og Sandgata beholdes som parvis envegsregulerte gater for biltrafikk med ett kjørefelt inn mot byen i Kongens gate og ett kjørefelt ut av byen i Sandgata.
- g. Rammen for Brundalsforbindelsen reduseres til 75 mill. kr. Strekningen mellom Omkjøringsvegen og Yrkesskolevegen/ Hørlocks veg flyttes fram med byggestart i 2015. Vestre del av Johan Tillers veg mellom Industrivegen og Heimdalsvegen bygges ut i 2015. Ny vegforbindelse til Romolslia på Selsbakk tas ut av Miljøpakkens trinn 2.
- h. Bystyret viser til at sykkel har en høy andel av transportarbeidet i Trondheim, 8% i 2009. Bystyret vil slå fast at det er et mål å øke andelen gående og syklende ytterligere, og øker rammen til sykkeltiltak ut over rådmannens forslag.

Bystyret vil behandle en samlet plan for sykkel- og gangtrafikken i Trondheim. Bystyret forutsetter at det er sykkelveinettet i Midtbyen og de bynære områder (eksempelvis i 5 km omkrets av sentrum) som i hovedsak prioriteres først. For gående er det Midtbyen og de bynære områdene innefor om lag 2 km omkrets som skal prioriteres. Det er stort behov for trafikksikkerhetstiltak for gående og syklistene rundt skoler, spesielt på fv 707 og i området rundt uni-

versitet. Dette gis prioritet når enkeltprosjekter i planen skal bestemmes.

Det er ikke et prinsipp at vei og sykkel felt må bygges i samme trase.

Ved å stenge enkelte bolig-gater for gjennomkjøring for biler, kan vi også oppnå bedre forhold for de syklende og gående. Byåsen tunnel vil åpne for å omdisponere trafikkareal fra vei til gang- og sykkel. Dette vil åpne for nye og bedre sykkel-løsninger.

Det er positivt at midler fra belønningsordningen nå også kan benyttes til gang- og sykkeltiltak.

Tilleggsutredningen fokuserer sterk på økt vintervedlikehold. Bystyret ser behovet for bedret vintervedlikehold, men mener utvidelsen av sommer-sesongen for større brukergrupper også må tillegges stor vekt.

- i. Andelen gående må økes for å nå Miljøpakkens mål. Spesielt i sentrumsnære områder må det planlegges tiltak både på investerings- og driftssiden. Tiltakene må legge til rette slik at folk kan gå til og fra arbeid og skolen. Trygghet, trivsel og framkommelighet er stikkord for utforming av gode tiltak for å øke denne transportformens andel.
- j. En andel av pakkens støymidler vurderes overført til gangveier. Dette ses i forbindelse med Handlingsplanen mot støy som legges fram i 2013. Støyskjerming i forbindelse med de enkelte prosjektene må legges inn i og belastes det enkelte prosjektet.
- k. Den positive utviklingen for kollektivtransporten må fortsette og kollektivandelen øke vesentlig også i kommende fireårsperiode. Pris, frekvens og reisetid må fastsettes slik at flest mulig velger å reise kollektivt.

Det blir viktig å sikre midler til å øke tilbudet slik at en kan møte økt etterspørsel. Miljøpakken skal bidra til dette. Det er viktig å opprettholde god komfort og lave priser, spesielt på flerreise-kortene (periodekort).

For å redusere reisetiden er det viktig å fjerne flaskehals for kollektivtransporten og etablere en enda sterkere prioritering av kollektivtransporten i kryssene. Stadig mindre billettsalg om bord bidrar til redusert holdeplass-

opphold og kortere reisetid. I den forbindelse vurderes kontantfrie bybuss.

Det opprettes kollektivknutepunkt med gode forhold for omstigning mellom sentrumsrettede kollektivruter og tverrforbindelser på Sluppen i sør og på Strindheim/ Rotvoll i øst. Dette vil åpne for bedre kollektivtilbud langs Omkjøringsveien, bedre sammenheng mellom ulike ruter og legge til rette for en fremtidig kollektivring. Byåsen tunnel vil åpne for en ytterligere utvidelse av kollektivtilbudet øst/vest.

1. For de større og mer langsiktige utviklingstiltakene for byens kollektivtransport, vises til bystyrets vedtak fra 19.05.2011.

Det viktigste elementet i kollektivsatsingen skal være et høystandard busstilbud med høy framkommelighet (Superbuss) og frekvens på hovedrutene, miljøvennlig og universelt utformet materiell, separat trase på sentrale deler av strekningen, oppgradering og universell utforming av holdeplasser rute for rute og ytterligere utvikling av informasjonsstandarden.

Utredning av ny trase for bane eller buss til Valentinlyst, Brøset og Dragvoll/Brundalen inkludert tunnel under Tyholt er igangsatt. Bystyret forventer en statlig medfinansieringsordning som muliggjør realisering av slike prosjekt.

7. Innkrevningssystemet utvides med bompunkter tillagt punkter på Byåsen jf. kartvedlegg med forklaring. Punktet på E6 Klett flyttes i retning Sandmoen, punktet Kroppan flyttes sørover mot Tonstad. Snittene blir da som følger:

Tidsrommene 7:00 – 9:00 og 15:00 – 17:00 (mandag – fredag) regnes som rush-tid. Det legges til grunn uendret takstnivå for lette kjøretøy i dagens bompunkt, unntatt Kroppan. Det legges til grunn at takstnivået i nye bompunkt og Kroppan blir 8 kr uten rabatt i rushtidene og 8 kr med 20 % rabatt utenfor rushtidene. Takstnivået er i 2012-kr og forutsettes regulert årlig.

Trondheim kommune viser til henstilling fra Klæbu kommune om etablering av bompunkter på fv 885 og fv 704. Bystyret vedtar å etablere bompunkter på fv 885 og fv 704 som en del av Miljøpakkens innkrevningssystem. Bommenes plassering framgår av kart som følger saksframlegget.

Bommene vil i første omgang hindre omkjøring i Åsvegen. Nettoinntektene fra disse to bompunktene skal gå som bidrag til finansiering av ny fv 704 fra det tidspunktet Klæbu kommune og fylkeskommunen har vedtatt finansieringen av prosjektet. Prosjektet er ikke en del av Miljøpakken, men bruken av bompengene rapporteres gjennom Miljøpakken. Taksten settes som for E6 sør og Være.

8. Følgende prinsipper legges til grunn for takstfastsettelsen:
 - a. Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
 - b. Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene enn ellers på dagen.
 - c. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst i bompunktene Sluppen bru og Osloveien, tredobbel takst i alle øvrige bompunkter unntatt Holtermanns veg. I punktet Holtermanns veg betales femdobbel takst for tunge kjøretøy. Takstene fastsettes fortrinnsvis innenfor bompengeregulverket, alternativt innenfor vegprisingsregulverket dersom det er nødvendig. Hensikten er å oppnå takster for tungtrafikken som gir redusert behov for tiltak for å redusere miljøbelastninger i sentrumsområdet.
 - d. Det gis følgende rabatter:
 - 10 % for trafikanter med autopassbrikke i eksisterende bompunkter unntatt Kroppan
 - 20% for trafikanter med autopassbrikke som passerer nye bompunkter og Kroppan utenfor rushtidene.
 - Ved passering av flere bompunkter i samme innkrevningssnitt betales bare i første bompunkt.
 - Ved passering av både bomsnitt ved Sluppen og Kroppan, og tilsvarende for kombinasjonen Bøckmanns vei og Sluppen, betales bare for Sluppen.
9. Det innføres en maksimal grense for hvor mange passeringer av Miljøpakkens bompunkter det skal betales for. Maksimaltaket settes til 110 passeringer hver måned, likevel slik at nivået vurderes og fastlegges endelig sammen med takstene.
10. Ordningen med fritak for beboere på Være og Klett videreføres i Miljøpakken trinn 2.
11. Bystyret ber om at bomselskapet gis anledning til å prisjustere bomtakstene årlig. Det

- forutsettes at takstene reguleres årlig med KPI, minimum med 2,5%.
12. Bystyret ber om at det åpnes for låneopptak for bomselskapet på inntil 1 mrd kr for gjennomføring av prosjekter innenfor Miljøpakken, basert på garantier fra Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.
 13. Det detaljerte innholdet i Miljøpakken forutsettes justert ved rullering av 4-årige handlingsplaner. Miljøpakke 3 behandles i Trondheim kommune vinteren/våren 2016 i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.
 14. Trondheim kommune initierer en avklaring av nasjonal politikk knyttet til å etablere bompunkter inn mot parkeringsplasser ved avlastningssentra der parkering er privatrettslig regulert, før neste rullering av Nasjonal transportplan.
 15. Trondheim kommune ber om at statlige myndigheter vurderer muligheten for å endre regelverket slik at det blir mulig å innføre ulikt maksimaltak, målt i kroner, for lette og tunge kjøretøy.
 16. I finansieringsplanen forutsettes økte bidrag fra kommunen, fylkeskommunen og staten. Bystyret vil framheve at alle parter i pakken må yte mer for å få realisert de mange viktige prosjektene og for å møte befolkningsutviklingen. Det blir spesielt viktig i en situasjon hvor bidraget fra brukerne av veinettet økes vesentlig. Det er avgjørende for å holde rentekostnadene nede, og framdriften for prosjektene oppe, at staten bidrar til pakkens prosjekter også tidlig i planperioden.»

Fylkestinget i Sør-Trøndelag fylkeskommune behandla saka 25. april 2012 (sak 34/12). Det blei då fatta same vedtak som av kommunen med følgende unntak:

- «– I pkt. 6 har fylkeskommunen vedteke følgende overskrift for den andre tabellen:
«Tidsplan for bruk av drifts- og investeringsmidler – med forbehold om endringer i rekkefølge innenfor rammen»
- I pkt. 6 k) har fylkeskommunen i tillegg tatt inn følgende:
«Etablere terminal på Tiller for bedre korrespondanse mellom region- og bybuss og busser i Sørbyen.»
- I pkt. 12 har fylkeskommunen fatta følgende vedtak:
«Fylkestinget ber om at det åpnes for låne-

opptak inntil 1,5 mrd kroner for bomselskapet for gjennomføring av prosjekter innenfor Miljøpakken, basert på garantier fra Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Sør-Trøndelag fylkesting vedtar å stille garanti for inntil 1 – en – milliard kroner av et låneopptak begrenset oppad til 1,5 milliarder kroner.»

- I tillegg har fylkeskommunen fatta følgende vedtak:

17. Framkommlighetstiltakene i rutestrukturprosjektet prioriteres opp, og sees også i sammenheng med nye belønningssmidler.

Dette gjelder spesielt:

- Styrking av indre ringrutetrase; Lerkendal - Eberg - Strindheim - Bromstad - Lade.

- Forlengelse av kollektivbuen fra Ila til Munkvoll og fra Sluppen til Tiller/Heimdal. I dette ligger kontinuerlig kollektivfelt til/fra Tillerterminalen for å tilrettelegge for en signatur Superbussrute.

Vedlikeholdet av kollektivtraseene må prioriteres høyere, med særlig vekt på kollektivbuen.

18. Det må vurderes alternative planprosesser og organiseringer for å fremskynde viktige prosjekter, som for eksempel Sluppen bru.

19. Prosjektet Tonstad - Jaktøyen må søkes fremskyndet og utbygges i et helhetlig løp så effektivt som mulig.

20. Det må sees på muligheter for at Miljøpakken kan bidra til utvidelser og evt. etablering av flere Park & Ride-plasser i og utenfor Trondheim. Dette som et ledd i å ytterligere øke bruken av kollektivtilbudet i Trondheimsregionen.

21. Fylkestinget forventer at Staten bidrar i større grad med utbygging av E 6 Sør.

22. Fylkestinget finner det helt nødvendig med økt statlig medfinansiering av kollektivtrafikken i byområdene, og det må avklares hvordan belønningsordningen vil videreføres og hvordan den kan brukes til å finansiere deler av kollektivsatsingen i pakken.»

I nabokommunane Klæbu, Malvik, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun og Stjørdal har det vore misnøye med dagens innkrevjingssystem. Misnøya er i hovudsak knytt til fordeling av den

økonomiske belastninga mellom trafikantane i nabokommunane til Trondheim og trafikantane i Trondheim. Vidare er det misnøye med at endra køyremønster for å unngå å betale bompengar har ført til auka trafikk i nokre område, spesielt i Røddeområdet (Åsvegen i Melhus).

Noko av grunnen til dette er at innkrevjings-systemet for trinn 1 blei utforma med utgangspunkt i at det også var planlagt å innføre lokal avgift på omsetjing av drivstoff i Trondheim. Dette hadde innverknad på plasseringa av bomstasjonane og dermed også på fordeling av bompengebelastninga. I samband med utgreiinga av trinn 2 blei nabokommunane bedt om å komme med forslag til endringar. Det kom inn mange ulike forslag til endring av innkrevjingsopplegget, i tillegg til forslag om betring av kollektivtilbodet og framskunda utbygging av vegnettet.

Forslaget til revidert innkrevjingsopplegg som er vedtatt av bystyret og fylkestinget, kjem innvendigane frå nabokommunane i møte på ein del punkt. Mellom anna er det foreslått å etablere fleire bomstasjonar i Trondheim, noko som vil føre til at trafikantane i Trondheim vil betale bompengar i større omfang enn i dag.

5 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Miljøpakke Trondheim omfattar vidare utbygging av eit avlastande hovudvegssystem rundt Trondheim og av E6 sør for Trondheim. I tillegg er det lagt opp til å gjennomføre tiltak for å legge forholda til rette for kollektivtransport og gåande og syklande, samt tiltak for å fremje trafikktryggleik og miljø. Trinn 2 er i hovudsak ei vidareføring av prosjekt og tiltak som inngår i trinn 1. Dei viktige prosjekta og tiltaka i forslaget er:

E6 Jaktøya – Tonstad

Utbygging av E6 på delstrekninga Sentervegen – Tonstad inngår i trinn 1 av miljøpakka, og prosjektet er planlagt opna for trafikk i oktober 2013.

Vidare utbygging av E6 til firefelts veg frå Jaktøya til Sentervegen er prioritert innafor trinn 2. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på om lag 2,5 mrd. kr for prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen. Det er prioritert 1,2 mrd. kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjektet, fordelt med 900 mill. kr i første fireårsperiode og 300 mill. kr i siste seksårsperiode.

Rv 706 Sluppen – Stavne

Utbygging av rv 706 på delstrekninga Dortealyst – Stavne inngår i trinn 1 av miljøpakka, og prosjektet blei opna for trafikk i november 2012.

Vidare utbygging av rv 706 mellom Sluppen og Stavne, inkl. ny Sluppen bru, er prioritert innafor trinn 2. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på om lag 830 mill. kr for prosjektet rv 706 Sluppen – Stavne. Det er prioritert 420 mill. kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjektet i siste seksårsperiode.

Tiltak på det lokale vegnettet

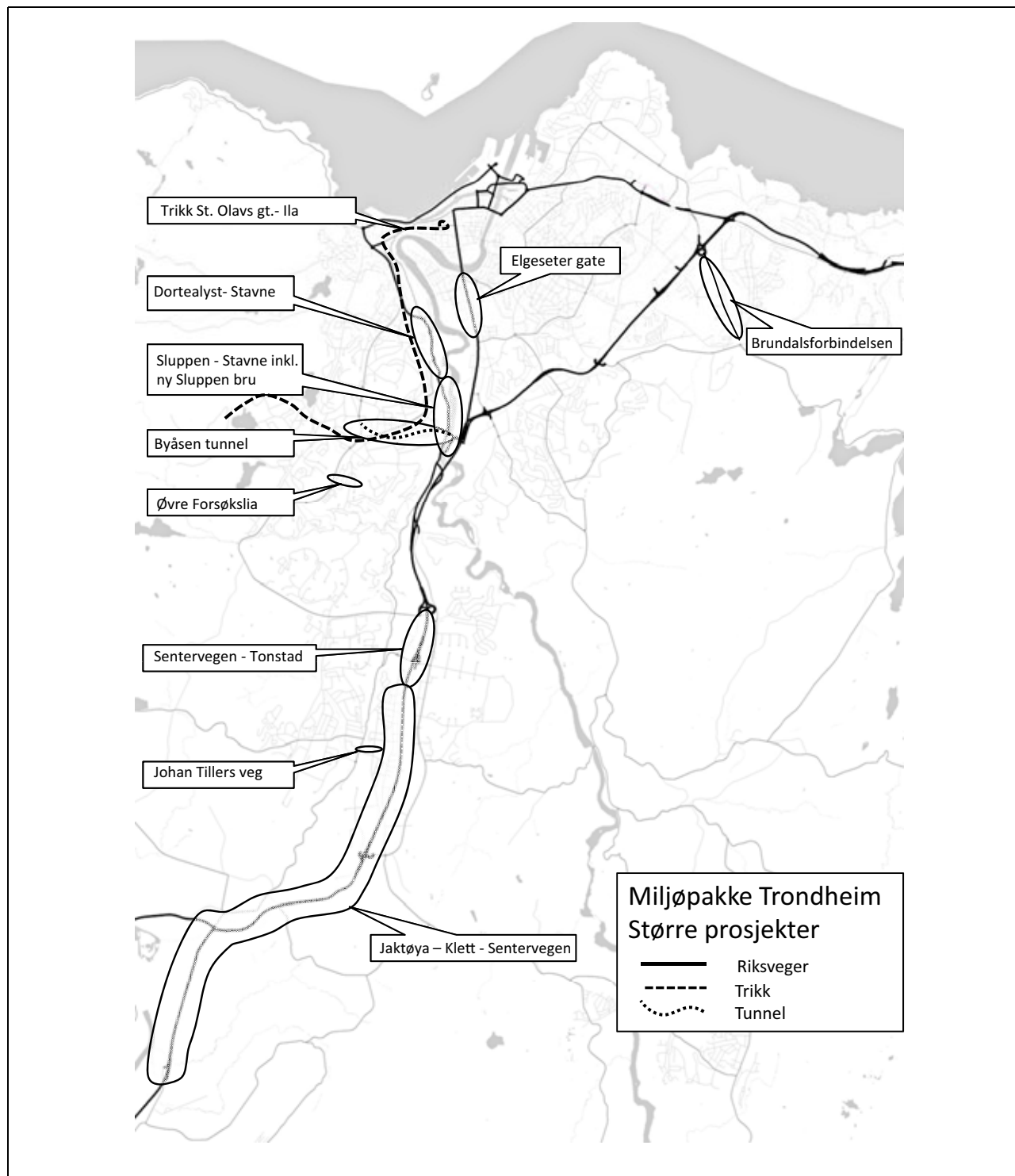
Det største prosjektet på det lokale vegnettet er Byåsen tunnel. Tunnelen som skal gå frå ny Sluppen bru til Munkvoll, vil vere eit viktig element i det avlastande vegnettet i Trondheim. Vidare inngår Brundalsforbindelsen som er eit nytt vegsamband mellom Omkøyringsvegen og Yrkesskulevegen i Brundalen. Denne vil avlaste Jakobslivegen og bustadane i tilknytning til denne. Andre aktuelle prosjekt på det lokale vegnettet er mellom anna ombygging av vestre del av Johan Tillers veg.

Kollektivtrafikktiltak

Det er føresett ei sterk satsing på kollektivtrafikktiltak. Arbeidet med å fjerne flaskehalsar for kollektivtransporten vil bli vidareført, mellom anna gjennom etablering av kollektivfelt og tiltak for prioritering av kollektivtransporten i kryssområde. I tillegg er etablering av nye samt oppgradering av eksisterande knutepunkt og haldeplassar med universell utforming og sanntidsinformasjon prioriterte tiltak. Det mest omfattande enkeltprosjektet er ombygging av Elgeseter gate til ei effektiv og attraktiv kollektivgate (superbusstrase) med høg miljøstandard. Det er også lagt opp til å fornye trikketraseen mellom St. Olavs gate og Ila.

I dei lokalpolitiske vedtaka om trinn 2 er det føresett å nytte om lag 65 mill. kr per år av bompengedraget til drift av kollektivtransporten i Trondheim. Mellom anna er det planlagt å nytte bompengar til å utvide busstilbodet. Trondheim har i dag eit system med 5 stambussruter, der alle rutene har eit 10-20-minuttars rutetilbod i rushet føremiddag og kveld. Ei utviding frå 5 til 8 stambussruter vil føre til at bussane i dei tre hovudinnfartsinnfartsårene til Trondheim vil komme med jamn frekvens i rushperiodane.

Det er også planlagt å nytte bompengar til å vidareføre to takstendringar som blei gjennom-



Figur 5.1 Oversiktskart større prosjekter trinn 1 og 2.

førte i 2011. Endringane inneber at periodekort-takstane er reduserte med om lag 15 pst for alle trafikantar. Vidare er einheitstakstområdet som tidlegare omfatta Trondheim kommune, utvida til også å omfatte store delar av nabokommunnane. Fram til no er takstendringane finansierte med midlar frå belønningsordninga.

Tiltak for gåande og syklende

Det er lagt opp til ei sterk satsing på tiltak for gåande og syklende. Vidare utbygging av eit samanhengande sykkelvegnett er viktig for å få fleire til å sykle. Tiltak i Midtbyen og andre sentrumsnære område skal i hovudsak prioriterast

først. I tillegg er det lagt opp til å prioritere tiltak rundt skular og i universitetsområde.

I dei lokalpolitiske vedtaka om miljøpakke 2 er det også lagt opp til å nytte om lag 10 mill. kr per år av bompengedraget til drift av hovudsykkelvegnettet. Samferdselsdepartementet har tatt dette ut av pakka, jf. omtale i kapittel 6 og kapittel 10.

Andre tiltak

Innafor trinn 2 er det også føresett midlar til trafikktryggleikstiltak og støytaktak. Vidare er det føresett midlar til tiltak for å følgje opp gatebruksplanen for Midtbyen.

6 Bruk av bompengar

Det er opna for at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport som del av ein plan for eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) og Innst. O. nr. 26 (2007-2008). I forarbeida til lova er det sett som krav at ei rekke føresetnader skal vere oppfylte før ei slik bompengepakke blir lagt fram for Stortinget. Mellom anna er det krav om at det skal ligge føre ei framstilling av heilskapen i pakka som gjer det tydeleg korleis trafikk- og miljøutfordringane skal handterast på kort og lang sikt. I denne framstillinga må det vere definert klare mål for kva ein skal oppnå i det området som bompengepakka omfattar. Det må mellom anna vere dokumentert ein samanheng mellom verknader på dei miljø- og trafikkutfordringane som skal løysast, og dei tiltaka som blir foreslått. Bruk av bompengar til drift av lokal kollektivtransport skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over fylkeskommunen sitt budsjett. Det blir såleis lagt til grunn at fylkeskommunen sine løyvingar til kjøp av kollektivtrafikk blir halde på minst same nivå som i dag. I tillegg må det vere utarbeidd ein strategi for handtering av driftsoppgåvene etter opphøyr av bompengefinansieringa, og det må gå fram kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Det må også vere laga eit opplegg for å rapportere om måla for bompengepakka blir nådde.

Bompengar til drift av kollektivtransporten i Trondheim er planlagt nytta til å utvide busstilbodet og til å finansiere alt gjennomførte takstendringar. Ei grov vurdering tilseier at utviding av superbusstilbodet frå 5 til 8 ruter kan føre til ein auke på mellom 1,4 og 2,1 mill. passasjerar per år. Vidare er det venta at dei gjennomførte takstre-

duksjonane vil føre til ein auke på om lag 0,5 mill. passasjerar per år. Bruk av bompengar til å auke driftstilskotet til kollektivtransporten i Trondheim er følgeleg venta å føre til ein vesentleg vekst i talet på passasjerar.

I dei lokalpolitiske vedtaka om Miljøpakke Trondheim trinn 2 er det også lagt opp til å nytte bompengar til drift av hovudsykkelvegnettet. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering må slik bruk av bompengar sjåast i samanheng med generell bruk av bompengar til drift og vedlikehald av vegnettet. Ein slik utvida bruk ville innebære ei utvikling der bompengar får preg av å vere ei permanent avgift. Samferdselsdepartementet meiner dette ville vere uheldig og ønskjer derfor ikkje å bruke bompengar til drift og vedlikehald.

7 Styringsmodell for Miljøpakke Trondheim

I arbeidet med gjennomføring av Miljøpakke Trondheim er det behov for gode prosessar mellom transportetatane, statlege og lokale styresmakter for å sikre eit godt opplegg for prioritering av prosjekt og tiltak i samsvar med overordna mål og tilgjengeleg finansiering. Det er derfor etablert eit kontaktutval som har som oppgåve å sjå til at prioriteringane er i tråd med desse føringane. I kontaktutvalet møter Trondheim kommune v/ ordføraren, Sør-Trøndelag fylkeskommune v/fylkesordføraren og Statens vegvesen v/assisterande vegdirektør. Ordføraren i Trondheim leiar utvalet.

Det er lagt opp til at miljøpakka skal styrast gjennom porteføljestyling der mål- og resultatstyring er ein viktig del. Porteføljestyling inneber at prosjekt og tiltak blir prioriterte på bakgrunn av fleire kriterium. I tillegg til mål og resultat blir det lagt vekt på samfunnsøkonomi, planstatus, disponible midlar og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Porteføljestylinga er dynamisk, og prioriteringane kan endre seg over tid. For å få eit godt grunnlag for å vurdere behovet for endringar i prioriteringane, vil det bli årlege rapporteringar på mål og resultat. Eit sett med indikatorar for alle ti måla for miljøpakka er utvikla og under implementering. Desse vil bli ein del av mål- og resultatstyringssystemet for Miljøpakke Trondheim.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at kontaktutvalet arbeider kontinuerleg med å vidareutvikle mål- og resultatstyringssystemet, slik at det blir mogeleg å følgje opp resultatata av pakka på ein betre måte. Dersom det blir aktuelt å inngå ein bymiljøavtale mellom staten og Trondheim kom-

mune, kan det bli nødvendig å tilpasse mål- og resultatstyringa til dei krava som vil bli stilt til slike avtalar.

8 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Miljøpakke Trondheim trinn 1 er basert på innkrevjing av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Det er lagt til grunn same finansiering av trinn 2. Då arbeidet med miljøpakka starta opp, var det ønske om å ta i bruk lokal avgift på omsetjing av drivstoff for å finansiere tiltak i miljøpakka. Kommunane rundt Trondheim har ikkje gått inn for ei slik ordning. I tillegg vil inntektene frå ei slik ordning i Trondheim åleine bli låge. Det er derfor valt å ikkje gå vidare med dette.

8.1 Lokalt forslag til finansieringsplan

Ved den lokalpolitiske behandlinga av trinn 2 vart det lagt til grunn samla finansieringsramme for Miljøpakke Trondheim trinn 1 og 2 omrekna til 2013-prisnivå som vist i tabell 8.1. Tala inkluderer ikkje kompensasjon for auka meirverdiavgift som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

Finansieringa så langt (før 2014) har vore om lag som føresett ved den lokalpolitiske behandlinga.

8.2 Statlege midlar

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn til saman 1 630 mill. 2013-kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjekta E6 Sentervegen – Tonstad, E6 Jaktøya – Sentervegen og rv 706 Sluppen – Stavne, fordelt med 910 mill. kr i perioden 2014-2017 og 720 mill. kr i perioden 2018-2023. Inkl. statlege løyvingar før 2014 gir dette eit samla statleg bidrag til Miljø-

pakke Trondheim på om lag 1 830 mill. 2013-kr. Dette er inkl. om lag 520 mill. kr i kompensasjon for auka meirverdiavgift som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

I tillegg kjem statlege midlar til tiltak innafør programområda. Omfanget av slike tiltak i perioden 2014-2017 vil bli nærare avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Vidare kan det bli aktuelt med midlar innafør ramma til heilskaplege bymiljøavtalar og frå belønningsordninga. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til det statlege bidraget til Miljøpakke Trondheim når det ligg føre nærare avklaringar. Den statlege kompensasjonen for auka meirverdiavgift er dessutan avhengig av omfanget på bompengar til riksveginvesteringar.

8.3 Fylkeskommunale og kommunale midlar

Dei lokalpolitiske vedtaka inneber at Trondheim kommune og Sør Trøndelag fylkeskommune vil bidra med til saman 940 mill. 2013-kr til miljøpakka. Dette er ein vesentleg auke samanlikna med det som blei lagt til grunn i trinn 1. Det meste av auken er fylkeskommunale midlar.

8.4 Bompengar og bompengoopplegg

Eksisterande innkrevjingssystem omfattar 7 bomstasjonar som er plasserte i tre ulike snitt i Trondheim; søndre, midtre og nordre/austre snitt. Alle stasjonane har innkrevjing heile døgnet og i begge retningar. Ved passering av fleire bomstasjonar i same innkrevjingssnitt skal det berre betalast i første bomstasjon. I stasjonen på Kroppanbrua på E6 er det flat takst på 5 kr for lette køyretøy. I dei andre stasjonane er takstane 20 kr i rushtida og 10 kr resten av døgnet. Rushtida er to timar om morgonen (kl. 07-09) og to timar om ettermiddagen (kl. 15-17). Tunge køyretøy betalar dobbel takst. Vidare er det timesregel for reiser innafør det enkelte snitt, med unntak av

Tabell 8.1 Mill. 2013-kr

	før 2014	2014-2017	etter 2018	sum
Statlege midlar	200	580	990	1 770
Fylkeskommunale/kommunale midlar	200	270	470	940
Bompengar ¹	1 040	2 040	3 710	6 790
Belønningsmidlar	380			380
Sum	1 820	2 890	5 170	9 880

¹ Ekskl. nettoinntekter frå bomstasjonane mot Klæbu kommune.

i stasjonen på Kroppanbrua. I stasjonen på Kroppanbrua blir det heller ikkje gitt rabatt ved bruk av brikke. I dei andre stasjonane er det 20 pst rabatt ved bruk av brikke.

Plassering av bomstasjonar

Det er lagt opp til at det skal etablerast 16 nye bomstasjonar. Eksisterande bomstasjonar blir oppretthaldne, men to av stasjonane vil bli flytta. Det nye systemet vidarefører prinsippet i eksisterande innkrevjingssystem med eitt snitt i sør, eitt i midt og eitt i nord/aust. Snittet i sør blir utvida med to ny stasjonar medan det midtre snittet blir utvida med 14 nye stasjonar. Figur 8.1 gir ei samla oversikt over plasseringa av dei 23 bomstasjonane:

- 1 Malvikvegen (Være)
- 2 Rv 706 Sluppen bru
- 3 Rv 706 Osloveien, Sluppen bru sør
- 4 Fv 901 Leirfossen (Fossestuvegen)
- 5 E6 Klett
- 6 Fv 707 Klett
- 7 Ranheimsvegen ved Rotvoll
- 8 E6/rv 706 vest for Omkjøringsvegen
- 9 Haakon VII's gate vest for Omkjøringsvegen
- 10 Landbruksvegen ved IKEA
- 11 Tungavegen sør for Bromstadvegen
- 12 Brøsetvegen nord for Jonsvannsveien
- 13 Jonsvannsveien vest for Omkjøringsvegen
- 14 Torbjørn Bratts veg nord for Omkjøringsvegen
- 15 Bratsbergvegen nord for Omkjøringsvegen
- 16 Tempevegen nord for Sluppenvegen
- 17 Holtermannsvegen nord for Omkjøringsvegen
- 18 Bøckmans veg nord for Svalevegen
- 19 Byåsvegen sør for Havstadvegen
- 20 Gamle Oslovei nord for Skavlandsveg
- 21 Fv 885 ved Tillerbrua
- 22 Fv 704 Torgård
- 23 E6 Tonstad

Flytting av eksisterande bomstasjon på E6 ved Klett mot sør (nr. 5) og etableringa av den eine nye bomstasjonen i sør mot nabokommunen Klæbu (nr. 22) har som formål å hindre uønska trafikk i Åsvegen i Melhus kommune. Stasjonane på Byåsen (nr. 18, 19 og 20) vil føre til at det ikkje lenger blir mogeleg å unngå å betale bompengar ved å køyre fv 812 via Granåsen.

Nettoinntektene frå dei to bomstasjonane mot Klæbu (nr. 21 og 22) er føresett å inngå som dele av finansieringa av ny fylkesveg tyil Klæbu.

Forholdet til andre bompengeprojekt i Trondheimsområdet

Det er i dag bompengeskjening på E39 i Skaun knytt til OPS-prosjektet E39 Øysand – Thamshavn, som vart opna for trafikk i 2005. Dei nye bomstasjonane knytt til miljøpakka vil ikkje påverke E39-prosjektet sidan det berre blir ei mindre takstjustering i eksisterande bomstasjon på E6 på Klett (nr. 5).

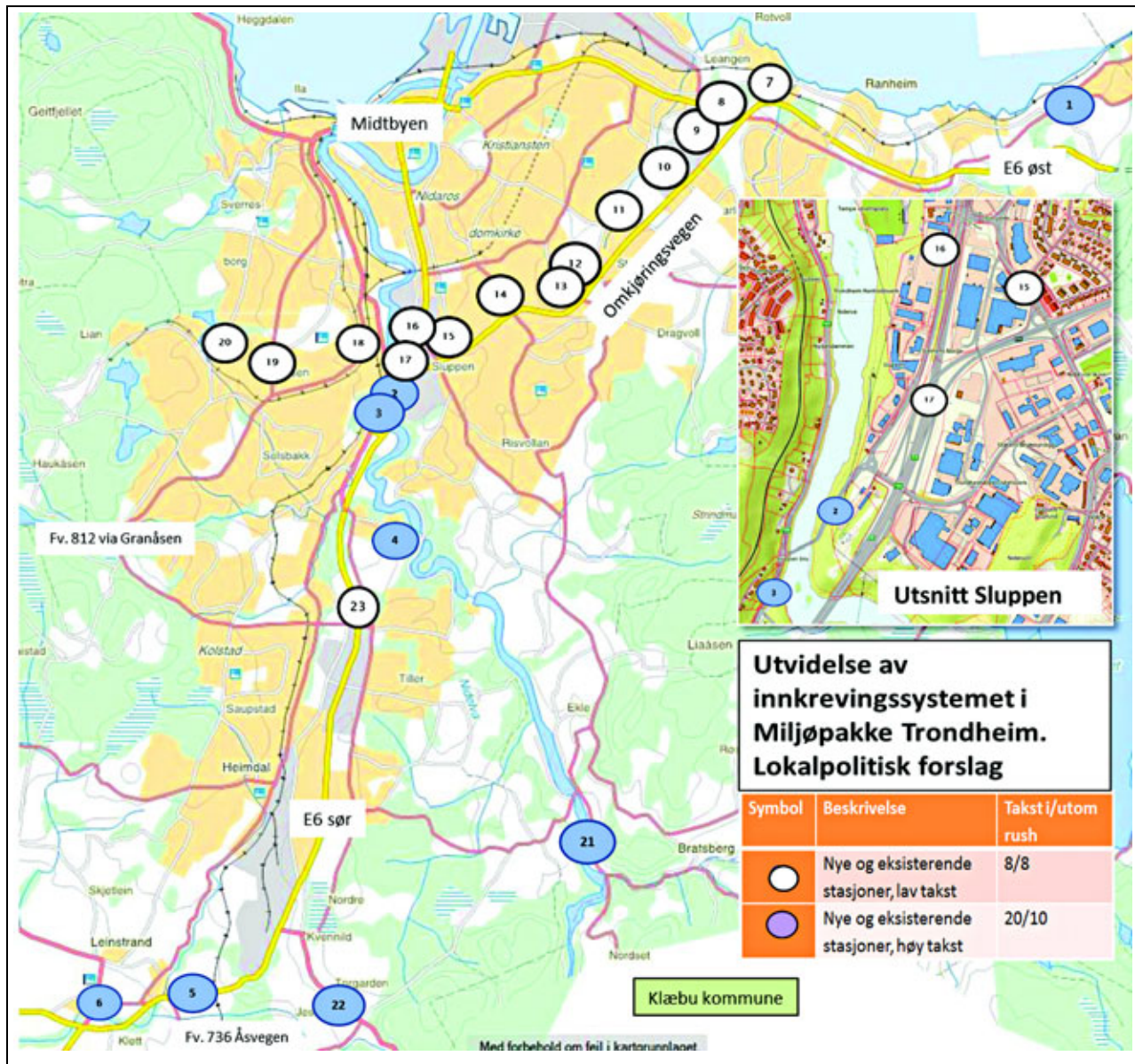
Vidare er det bompengeskjening på E6 ved Ranheim knytt til prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal som mellom anna omfattar pågåande utbygging på strekninga Nidelvbru – Grillstad. Det kjem ein ny bomstasjon på E6/rv 706 mellom Omkøringsvegen og Gildheim (nr. 8), men dette vil ikkje påverke E6-prosjektet. Trafikantar som passerer begge stasjonane, får imidlertid auka kostnader.

Takst- og rabattsystem

Som i trinn 1 er det er lagt til grunn parallellinnkrevjing i automatiske, ubemanna bomstasjonar med innkrevjing heile døgnet og i begge retningar. Bomstasjonane er baserte på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar. Betaling av bompengar vil skje gjennom bruk av elektronisk brikke eller ved etterskottsvis fakturering.

I tråd med vedtaka i Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune er det lagt til grunn følgjande takst- og rabattsystem:

- I 6 av dei eksisterande bomstasjonane (nr. 1-6) og dei to nye bomstasjonane mot Klæbu (nr. 21 og 22) er det føresett takstar på 20 kr for lette køyretøy i rushtida og 10 kr resten av døgnet. Trafikantar med brikke får 10 pst rabatt heile døgnet. I dei to nye bomstasjonane mot Klæbu er det føresett 20 pst rabatt utanom rushtida.
- I eksisterande bomstasjon på E6 på Kroppanbrua, som skal flyttast til Tonstad (nr. 23), og dei 14 andre nye bomstasjonane (nr. 7-20) er det føresett takstar på 8 kr for lette køyretøy heile døgnet. I rushtida blir det ikkje gitt rabatt ved bruk av brikke. Resten av døgnet får trafikantar med brikke 20 pst rabatt.
- Tunge køyretøy betalar som hovudregel tredobbel takst. I bomstasjonane på Sluppen bru og i Oslovegen (nr. 2 og 3) er det imidlertid føresett dobbel takst, medan det i bomstasjonen i Holtermannsvegen (nr. 17) er det føresett femdobbel takst.
- Det er lagt til grunn at det skal betalast for maksimum 110 passeringar per måned.



Figur 8.1 Miljøpakke Trondheim trinn 2 – forslag til plassering av bomstasjoner

- Ved passering av fleire bomstasjoner i same innkrevningssnitt skal det berre betalast i første bomstasjon.
- Ordninga med fritak for bebuarane på Være og Klett blir vidareført. Ordninga omfattar i dag 234 husstandar på Være og 65 på Klett. Totalt er det fritak for 490 køyretøy, noko som gir eit årleg inntektsbortfall på om lag 2 mill. kr.

I lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at takstane blir regulerte årleg i tråd med konsumprisindeksen, men minimum med 2,5 pst. Samferdselsdepartementet føreset at justeringar i bompengetakstane ikkje skal overstige prisstiginga, i tråd med takstretningslinjene.

Det foreslåtte takst- og rabattsystemet er svært komplekst. Forslaget er imidlertid ein viktig føresetnad for lokal semje om eit opplegg som er venta å ha store positive effektar i forhold til både trafikk og miljø. I tillegg vil det kunne gi nyttige erfaringar i forhold til det arbeidet som er varsla i Meld. St. 26 (2012-2013) om eit nytt felles regelverk for trafikkbetaling i by.

Trafikkgrunnlag

Innleiingsvis i arbeidet med trinn 1 av miljøpakka blei det gjennomført transportmodellutrekningar. Same modell er tidlegare brukt i liknande analyser for Trondheim. Dei utrekna trafikkstraumane

avveik noko frå registrerte trafikketal og erfaringar med verknadane av bomstasjonane i den tidlegare Trondheimpakka. Resultata blei derfor primært nytta til å vurdere faren for trafikklekkasje og omkøyning langs alternative ruter.

Trafikk- og inntektsprognosane for trinn 2 tek utgangspunkt i trafikketal, takstar og rabattar i dei aktuelle bomstasjonane. Basert på erfaringsdata for trafikkavising som funksjon av effektiv passeringsskostnad, er det lagt til grunn 2 pst reduksjon per takstkrone for takstar mellom 1 og 5 kr og 1 pst reduksjon per takstkrone for takstar over 5 kr. Dette samsvarar godt med verknaden av bomstasjonane i den tidlegare Trondheimpakka. Vidare er data henta frå tidlegare bomringsystem, trafikk-teljingar og reisevaneundersøkingar. Dei trafikk- og inntektsutrekningane som er gjort, samsvarar totalt sett godt med faktiske resultat etter at bomstasjonane i trinn 1 blei sette i drift i 2010.

Det er ikkje lagt til grunn trafikkvekst i innkrevjingsperioden. Dette er i samsvar med målet om at den delen av trafikken som reiser med privatbil, skal reduserast.

Andre føresetnader

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Innkrevjingsperiode: 15 år rekna frå 2010.
- Gjennomsnittleg inntekt per passering: 7,10 kr.
- Trafikkgrunnlag: ÅDT på om lag 230 000 køyretøy etter etablering av dei nye bomstasjonane.
- Årleg trafikkvekst: 0 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: om lag 55 mill. kr etter etablering av dei nye bomstasjonane.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er dei samla bompengeinntektene berekna til om lag 7,9 mrd. kr i 2013-prisnivå. Takstane som er lagt til grunn er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka (herunder rabattar og fritaksordningar). Trafikkvurderingane som er gjort i etterkant er, saman med det faktum at ein lokalt har operert med ei blanding av brutto- og netttotal, hovudårsaka til at potensialet for bompengeinntektene i denne proposisjonen er høgare enn det som ligg til grunn for dei lokalpolitiske vedtaka. For perioden 2010 – 2013 er dei faktiske bompengeinntektene lagt til grunn (2013 er stipulert som for 2012). I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er om lag 200 mill. kr føresetta å inngå som del av finansieringa av ny fyl-

kesveg til Klæbu, som kjem i tillegg til pakka. Vidare er det rekna med om lag 100 mill. kr til etablering av nye bomstasjonar og nytt innkrevjingsutstyr, om lag 350 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 750 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet. Denne føresetnaden inneber at om lag 6,5 mrd. kr av dei pårekna bompengemidlane kan nyttast til investeringar og drift av kollektivtransporten knytt til Miljøpakke Trondheim.

På grunn av det komplekse takst- og rabattsystemet er det knytt uvisse til overslaget for innkrevjingskostnader.

Som følgje av målet om å redusere personbiltrafikken, er det ikkje lagt til grunn trafikkvekst. Dette inneber at trafikkvurderinga blir vurdert som relativt robust. Bompengepakker er dessutan meir fleksible enn enkeltprosjekt, og omfanget av utbygginga må tilpassast dei økonomiske rammene, jf. også kapittel 7.

Det tek noko tid å lage spesifikasjonar av eit så komplekst bompengeplegg som det er gjort framlegg om i denne saka. Det tek også noko tid frå leverandørane er valt til alt utstyret er levert, montert og testa. Innkrevjinga er føresetta starta opp så snart det er praktisk mogeleg å få innkrevjingsutstyret på plass.

9 Garanti

Som det går fram av kapittel 4, har Sør-Trøndelag fylkeskommune i møte i fylkestinget 25. april 2012 gått inn for at det blir opna for eit låneopptak på inntil 1,5 mrd. kr for gjennomføring av prosjekt og tiltak innafor Miljøpakke Trondheim, basert på garantiar frå Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Fylkeskommunen fatta vidare vedtak om fylkeskommunal garanti på inntil 1 mrd. kr. Trondheim kommune har i sitt vedtak i møte i bystyret 26. april 2012 lagt til grunn lånefinansiering av inntil 1 mrd. kr, men har ikkje tatt stilling til storleiken på den kommunale garantien. Dette inneber at kommunen og fylkeskommunen sine vedtak om lån og garanti ikkje er samanfallande.

Samferdselsdepartementet legg til grunn eit maksimalt låneopptak på 1,0 mrd. kr. Samferdselsdepartementet føreset at fordelinga av garantiar blir endeleg avklara mellom Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune før låneopptak. Fylkeskommunal garanti skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet, medan kommunal garanti skal godkjennast av fylkesmannen. Kommunal- og regionaldepartemen-

tet si førehandsvurdering er at fylkeskommunen sin garanti kan godkjennast. Kommunal- og regionaldepartementet vil ta endeleg stilling til godkjenning av garantivedtaket etter at Stortinget har behandla saka. Garantistane sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst og ei forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.

10 Samferdselsdepartementet si vurdering

Trinn 1 av miljøpakka har vore vellykka ved at biltrafikken gjennom bomstasjonsnitta vart redusert med om lag 10 pst då innkrevjinga starta i 2010. Samstundes har kollektivtrafikken auka med om lag 40 pst sidan 2008. Ved at Samferdselsdepartementet har støtta kommunen og fylkeskommunen gjennom ein 4-årig avtale innafor belønningsordninga har det blitt ein samordna innsats for redusert biltrafikk og auka kollektivtrafikk. Gjennom trinn 2 ønskjer Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen å forsterke arbeidet for redusert biltrafikk og auka kollektivtrafikk og auka sykkelbruk, i tråd med klimaforliket. Trinn 2 er basert på eit forlik mellom åtte parti i bystyret.

Trinn 2 inneheld mange store prosjekt som ikkje har endeleg godkjende reguleringsplanar. Det er derfor viktig for Samferdselsdepartementet å understreke at prosjekta må prioriterast etter eit system for porteføljestyling, slik at gjennomføringa av Miljøpakke Trondheim blir i samsvar med overordna mål og tilgjengeleg finansiering.

Framtidig styringsmodell for miljøpakka må tilpassast resultatene av regjeringa sitt arbeid med å vurdere kva modellar som bør leggest til grunn for heilskaplege bymiljøavtalar.

Deler av bompenginntektene er planlagt nytta til drift av kollektivtrafikk. Vilkår for dette er omtala i kapittel 6.

I dei lokalpolitiske vedtaka om Miljøpakke Trondheim trinn 2 er det også lagt opp til å nytte bompengar til drift av hovudsykkelvegnettet. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering må slik bruk av bompengar sjåast i samanheng med generell bruk av bompengar til drift og vedlikehald av vegnettet. Ein slik utvida bruk ville innebære ei utvikling der bompengar får preg av å vere ei permanent avgift. Samferdselsdepartementet

meiner dette ville vere uheldig og ønskjer derfor ikkje å bruke bompengar til drift og vedlikehald.

Dei nye bomstasjonane som blir etablerte som følge av trinn 2, vi gi ei meir rettferdig fordeling av bompengebelastninga. Dette ser Samferdselsdepartementet på som svært viktig. Tidsdifferensiering av takstane inneber at dei trafikantane som belastar vegsystemet mest, må betale mest. Dette gir også ei meir rettferdig fordeling av belastninga, i tillegg til at det har ein viss trafikkregulerande effekt.

Det er lagt opp til eit komplekst takst- og rabattsystem i pakka.

Etter at det nye bompengesystemet har vore i drift i eitt år, skal det gjennomførast ei evaluering for å vurdere om bompengeneinnkrevjinga og bruken av bompengemidlane er innretta slik at det samsvarar med nytteprinsippet. Dette gjeld mellom anna særleg i tilhøvet mellom Trondheim og omliggande kommunar.

I lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at takstane blir regulerte årleg i tråd med konsumprisindeksen, men minimum med 2,5 pst. Samferdselsdepartementet føreset at justeringar i bompengetakstane ikkje skal overstige prisstigninga, i tråd med takstretninglinjene.

Samferdselsdepartementet viser til at det i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er lagt til grunn til saman 1 630 mill. kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjekta E6 Sentervegen – Tonstad, E6 Jaktøya – Sentervegen og rv 706 Sluppen – Stavne. I tillegg kjem statlege midlar til tiltak innafor programområda. Vidare kan det bli aktuelt med statlege midlar innafor ramma til heilskaplege bymiljøavtalar og frå belønningsordninga. Departementet må derfor komme tilbake til det statlege bidraget til Miljøpakke Trondheim når det ligg føre nærare avklaringar. Den statlege kompensasjonen for auka meirverdiavgift er dessutan avhengig av omfanget på bompengar til riksveginvesteringar.

11 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.