

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Bystyret  
**Møtedato:** 08.02.2007  
**Sak:** 12/07

---

**Resultat:** Behandlet

**Arkivsak:** 05/9739  
**Tittel:** TRANSPORTPLAN FOR TRONDHEIM 2006-15

## Behandling:

**Harald Berg (FrP)** tok opp sine forslag fra byutviklingskomiteen 11.01.2007:

1. Olav Tryggvasons gate og Prinsens gate opprettholdes som dagens ordning
2. Vegstrekningen fra Elgeseter gate over Elgeseter bru, samt vegstrekningen fra Prinsenkrysset forbi St. Olavs Hospital, oppretthodes som dagens ordning
3. Det innføres to kollektivfelt fra rundkjøringen ved Nedre Elvehavn mot sentrum til eksisterende kollektivfelt
4. I den videre planlegging må torvet kunne åpnes for trafikk ved eventuelle trafikale behov
5. Ytterligere parkeringsrestriksjoner og fartsrestriksjoner innføres ikke
6. Det legges inn en etappevis oppgradering av gang- og sykkelveger i takt med areal- og reguleringsplaner, separate gang- og sykkelveger legges ikke inn
7. Bystyret avviser innføring av bompenger, vegprising, rustidsavgift, gjennomkjøringsavgift og lokal bensinavgift i Trondheim
8. Stimulering av økt bruk av parkering i Midtbyen på tider av dagen og dager i uken når belegget er lavt, gjennom å sette parkeringsavgiften ned med 30 % i disse periodene, samt innføring av gratis parkering etter klokken 14. 00 på lørdager og klokken 18. 00 på hverdager
9. Rådmannen bes fremme en sak for bystyret med sikte på å øke antall tilgjengelige parkeringsplasser i Midtbyen. Økningen konsentreres om flere parkeringsplasser under gatenivå og i garasjehus i Midtbyen
10. Bystyret ber rådmannen se på muligheten for en oppgradering av Team Trafikks bussrute 12 til å gjelde *hver* dag i uken
11. Bystyret ber rådmannen lage en utredning gjennom en konsekvensutredning i samarbeid med Trondheim kommune, NSB og bedriftene på industriområdet på Heimdal, for å pense togvogner med containere direkte til industriområdet og eventuelt utvide konseptet
12. Strategien for areal- og transportpolitikken i Trondheim for 2006 – 2015 ,hovedvegnett og enkeltprosjekt, finansieres i sin helhet med statlige midler
13. Bystyret ber om at det utredes en forbedret vegforbindelse Ila – Flakk som mulig alternativ for å oppnå tilsvarende effekt som ønsket gjennom byferjeprosjektet. Utredningen bør spesielt ta høyde for en bedret ferjekapasitet Flakk – Rørvik og mulige løsninger helt eller delvis i form av tunnel på strekningen Ila – Flakk.
14. Bystyret fastholder målsettingen om å flytte godsterminalen fra Brattøra. Bystyret ber om at det utredes framtidig lokalisering av terminalfunksjonene, både innenfor og utenfor kommunen. Utredningen bør ta høyde for samfunnsøkonomiske gevinster i form av etablering av ny infrastruktur
15. Bystyret ønsker å få vurdert transportbehovet opp mot mulige avlastningstiltak av veinettet i Trondheim i form av en ytre ringvei

16. Omkjøringsveien ferdigstilles mellom Tunga og Grilstadtunnelen snarest for å øke trafiksikkerheten og fremkommeligheten
17. Bystyret ber om at Trondheim kommune tar initiativ og stiller seg positiv til anleggelse av en motorvei klasse A i hele regionen fra Nord til Sør. Dette anses å kunne halvere transportkostnadene, bedre trafiksikkerheten og gi store miljøgevinster
18. Bystyret ber om at det nedfelles klare prinsipper for å skille mellom bolig og næringsvirksomhet i kommuneplanarbeidet. Prinsippene skal innebære ekspansjons- og buffersoner i tilknytning til industriområder og de viktigste tilførselsveiene
19. Bystyret ber om at det vurderes økt tilgjengelighet og lavere pris i parkeringshusene i byen for å stimulere til økt bruk av parkeringshus
20. Trondheim byutviklingspolitikk videreføres. Dette innebærer en utvidet og mer fleksibel bystruktur, samt lokalisering av virksomheter som tar hensyn til alle transportbehov
21. Hovedvegnettet rundt Midtbyen og sørover fullføres i sin helhet med statlig finansiering. Dette er viktig for å kunne videreføre byutviklingen
22. I byområdet satses det på en sikker og effektiv transport, som på sikt også vil innebære en bedring i kollektivtilbudet
23. Det legges til rette for en effektiv næringstransport. Dette innebærer en velfungerende terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon
24. Piggdekkavgiften avvikles i sin helhet fra og med vintersesongen 2007 –2008
25. Bystyret ber rådmannen utrede en økonomisk analyse for en tilskuddsordning på 1000 kroner per vedovn for kjøp av piperenser i Trondheim kommune

**Harald Berg (FrP)** foreslo følgende tillegg:

Bystyret ber rådmannen iverksette tiltak for å minimalisere bruken av salt på vinterveiene i Trondheim kommune, og heller gå over til vannbasert sandstrøing, som er effektivt og forurensner mindre.

**Frank Jenssen (H)** fremmet følgende merknad pva H og Ap:

Bystyret ønsker å bidra til en raskest mulig ferdigstilling av et sammenhengende og funksjonelt hovedveisystem i Trondheim. I tillegg til eksisterende veier og pågående byggeprosjekter innebærer dette i første rekke:

- realisering av et nytt vei- og kryssystem ved Sluppen bro, samt å koble dette sammen med Nordre Avlastningsvei gjennom en opprusting av Osloveien
- og fullføring av en ny (4-felts) E6 Sør fra Tonstad til Melhus.

Bystyret vedtar ifm denne saken en fremdrift i utbyggingen av disse viktige veiene som innebærer følgende ambisjon for ferdigstilling av pågående og nye hovedveier i Trondheim:

- 2009:** Nordre Avlastningsvei åpnes.
- 2010:** Ny E6 mellom Tonstad og nytt Tillerkryss v/ Senterveien
- 2011:** Nytt veisystem ved Sluppen på plass, inklusive en oppgradert Oslovei frem til påkobling Nordre Avlastningsvei.
- 2011-12:** Ny E6 Øst mellom Nyhavna og Grilstad, i tunnel under Møllenberg.
- 2012:** Resten av ny E6 over Heimdalsmyra frem til Melhus ferdigstilles.

Bystyret vil også vurdere en ny forbindelse mellom Byåsenområdet og det nye veisystemet på Sluppen, og ber rådmannen bidra til at ulike alternativer for dette utredes.

Bystyret vil også understreke at både innbyggere og næringsliv i landsdelen er avhengig av at det både i Trondheim og ellers bygges ut et skikkelig hovedveinett. Dette innebærer at Trondheim

kommune kommer til å fortsette å støtte opp i arbeidet for en fullverdig E6 i hele Sør-Trøndelag, opprustning av E39 til Møre og Romsdal samt viktige næringslivsårer som RV 714 til Hitra/Frøya og RV 715 på Fosen og togforbindelse til Steinkjer.

Bystyret står fast ved at det er statens ansvar å finansiere statens egne veier, men tar til etterretning at staten forutsetter lokal medfinansiering i forbindelse med bygging av nye hovedveier. Derfor har Trondheim kommune frem til utgangen av 2005 akseptert egenbetaling i form av bomring for å få realisert viktige vei- og miljøprosjekt i byen, og fremdeles vil det i mange år bli innkrevd bompenger for å kunne fullføre E6 Øst-utbyggingen. Likevel er det flere viktige veiprojekt som gjenstår og som det vil ta mange tiår å realisere dersom staten skal fullfinansiere veiene.

Bystyret mener hensynet til miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet tilsier at det er tvingende nødvendig å fullføre utbyggingen av hovedveinettet i Trondheim, og er av den grunn villig til å vurdere kommunal forskuttering av viktige veiprojekt, i tillegg til bidrag fra private aktører og klart avgrenset brukerfinansiering. Bystyret vil likevel arbeide for at staten tar en så stor del av kostnaden som mulig for de veiene staten har ansvar for. Vedtaket i denne saken skisserer nærmere hvilke premisser som fra bystyrets side ligger til grunn for videre fremdrift i utbyggingen av de viktigste hovedveiene i Trondheim.

**Frank Jenssen (H)** foreslo pva H og Ap:

Bystyret ber rådmannen iverksette et samarbeid med Statens Vegvesen, Næringsforeningen i Trondheim og andre for å realisere en fremskyndet hovedveiutbygging i Trondheim i tråd med de premisser som følger under, og legge frem egne saker for beslutning etter hvert som det blir nødvendig:

#### Sluppen/Osloveien:

1. Bystyret vil bidra til en raskest mulig ferdigstilling av nytt og effektivt veisystem ved Sluppen/Sluppen bro. For å få tilstrekkelig effekt av dette behøves også en opprustning av Osloveien frem til påkobling med Nordre Avlastningsvei.
2. Bystyret ber om at planleggingen gjennomføres slik at anleggsstart kan skje i 2009, med ferdigstilling i 2011.
3. Bystyret ber Storting og regjering bidra til at dette prosjektet defineres som en del av det statlige stamveinettet, og at staten dermed bidrar med finansiering på vanlig måte. Ordfører, formannskap og øvrig politisk ledelse bes igangsette arbeid, også sammen med andre aktører, for å bidra til dette.
4. Bystyret har følgende premisser for å akseptere at brukerbetaling kan tas i bruk for å realisere dette viktige veiprojektet:
  - det skal være punktfinansiering, dvs. en eller noen få bomstasjoner som skaffer inntekter til dette avgrensede prosjektet
  - kun de som benytter veien skal betale
  - veien skal være tatt i bruk før innkreving starter, dvs ingen bomstasjoner før tidligst senhøstes 2011
  - at bomstasjon(e) fjernes umiddelbart når veiprojektet er nedbetalt.

Med et slikt opplegg vil det også eksistere omkjøringsmuligheter for de som ønsker å unngå å betale bompenger.

### E6 Sør i Trondheim:

5. Bystyret vil bidra til en raskest mulig ferdigstilling av ny E6 fra Tonstadkrysset til Melhus.
6. Bystyret ber om at planleggingen gjennomføres slik at ferdigstilling for første del, dvs. fra Tonstad til nytt Tillerkryss v/ Sentervegen, kan fullfinansieres og åpningen fremskyndes til 2010 (dvs byggestart i 2009). Bystyret er villig til å bidra til å forskuttere bygging av denne etappen i samarbeid med private interessenter, det vises til brev fra Næringsforeningen i Trondheim av 3. januar 2007 om "Tilbud om å betale for fremskyndet byggestart av Tillerkrysset på E6-Sør" hvor flere bedrifter er villig til å stille med betaling av rentekostnader for å fremskynde bygging.
7. Planlegging og gjennomføring av resten av E6 Sør til Melhus forutsettes gjennomført innen utgangen av 2012.
8. Bystyret forutsetter at den statlige andelen til E6 Sør som er skissert i Nasjonal Transportplan økes, og vil be om at det igangsettes et arbeid for å sikre økt statlig finansiering. Rådmannens forslag om å fjerne statlige midler fra E6 Sør avvises.
9. I tillegg til statlig finansiering, kommunal forskuttering og næringslivets direkte medvirkning, kan bystyret akseptere delvis brukerbetaling, under forutsetning av:
  - at bominnkreving skjer sør for dagens Klettakryss
  - at innkreving starter tidligst når første etappe av E6 Sør er ferdigstilt og resten av anleggsarbeidet har kommet godt i gang.

### **Kristen Mo (H)** foreslo alternativ til innstillingen pkt 7:

At elektriske drevne, gass, propan eller hybridbusser overtar kollektivtrafikken i Midtbyen og i Elgeseter gate. Dette tas inn i konsesjonskravene.

### **Kristen Mo (H)** tok opp følgende forslag fra byutviklingskomiteens møte 11.01.2007:

1. Parkeringsplasser i Midtbyen skal bevares. Ny etablering skal fortrinnsvis skje under jorden.
2. En eventuell etablering av hovedknutepunkt for kollektivtransport i Prinsen gate innbefattet eventuell utvidelse av trikkelinje gjennom Midtbyen vurderes endelig i Gatebruksplanen for Midtbyen.
3. En strategi for rasjonell varelevering må gjelde mer enn Midtbyen og i nært samarbeid med næringslivet/næringsforeningen.
4. Gjennomføring av nye tiltak i Midtbyen skal først gjennomføres når Nordre Avlastningsvei er tatt i bruk.

### **Jens Ivar Tronshart (Ap)** foreslo (alternativt til forslag pkt 1 fra RV/SV):

Bystyret støtter forslaget om et prosjekt om å redusere bilkjøringen for å distribuere gods internt i Trondheim med 25%, og vil komme tilbake til spørsmålet om prosjektledelse i forbindelse med budsjettet for 2008.

### **Kristian Dahlberg Hauge (FrP)** foreslo:

Bystyret avviser bruk av bompenger eller annen form for brukerbetaling som lokal finansiering ved utbygging av nye samferdselsprosjekter i Trondheim, med mindre innbyggerne eksplisitt har avgjort det motsatte gjennom folkeavstemming og det finnes en relevant gratis omkjøringsmulighet.

### **Fredrik O. Carstens (V)** fremmet følgende merknad pva V:

I forbindelse med prosjektering av ny Sluppen bru, bør det vurderes tiltak på strekningen Nardokrysset til Kroppanbrua sørover, slik at en unngår de til dels store køproblemene på denne strekningen.

**Fredrik O. Carstens (V)** tok opp Elisabeth Paulsens forslag 2 fra byutviklingskomiteen 11.01.2007, tillegg til innstillingen pkt 1:

Bystyret ber Rådmannen innen 1. oktober legge fram et helhetlig forslag til utvidelse av trikkelinjen til Pirterminalen. Forslaget bør inneholde ulike finansieringsmodeller, og utarbeides i samarbeid med Gråkallbanen A/S.

**Brynjulf Moe (V)** tok opp Elisabeth Paulsens forslag 3 fra byutviklingskomiteen 11.01.2007:

Bystyret ønsker å forsere planene om bilfri Midtby. Det bør være realistisk å gjennomføre dette innen fem år. Rådmannen bes komme tilbake med et notat angående dette i forbindelse med behandlingen av Gatebruksplanen.

**Jan-Yngvar Kiel (Sp)** foreslo:

MILJØPAKKE – Transportplan for Trondheim

Senterpartiet har en visjon om å skape en by som satser på kollektivtrafikk, gående og syklende slik at vi unngår bilkø og får en trygg, trivelig og tilgjengelig midtby uten forurensing. For å oppfylle visjonen trenger vi en Trondheimpakke 2 med tiltak som forsvarer navnet "Miljøpakken".

- Vi ønsker en by der det skal være mulig å greie seg uten bil og der ingen familier er avhengig av to biler.
- Vi ønsker oss et mest mulig bilfritt sentrum.
- Vi ønsker tungtrafikken bort fra Midtbyen.
- Vi vil ha opp farten på kollektivtrafikken på de viktigste rutene og spesielt gjennom Midtbyen.
  
- Vi vil ha trikk eller hybridbusser i sentrale deler av byen.
- Vi vil ha på plass Nye Sluppen Bro, opprustet Oslovei og Øst-Vest forbindelsen fra Byåsen til Sluppen.
- Vi vil at Trondheim skal bli sykkelby nr 1 i Norge
- Vi vil at sikkerheten for skolebarn og gående kommer først.

Vi tror at våre forslag samtidig skaper bedre fremkommelighet, ikke minst for nødvendig næringstransport, og at dette er helhetlige mål og initiativ som tjener alle våre innbyggere. Hovedmålene skulle også harmonere med det et flertall i bystyret har gitt uttrykk for at de ønsker. Men for å nå målene må vi våge å bruke de tiltak som virker best. Dette gjelder også i forhold til finansieringen.

Vi må ta et større ansvar for den lokale finansiering for å utløse statlige midler tidligere, og vi ønsker en helhetlig tenkning gjennom en ny Trondheimpakke/Miljøpakke.

VEI		
Ny Sluppen Bro og Osloveien	630	mill. kr
E6-Sør. Parsell Tonstad – Jaktøyen	800	mill. kr
Havstein/Sluppen	250	mill. kr
Omlagging Elgeseter gt./sykehuskryss.	100	mill. kr
Asfaltering lokalveier	100	mill. kr
Sikring av Bynesveien	100	mill. kr

<b>MILJØ OG KOLLEKTIVTRAFIKK</b>		
Framkommelighetspakke, signalprioritering, stamruter	265	mill. kr
Skinnegående transport, elektrisk eller hybridbusser, o.l.	240	mill. kr
<b>SYKKEL</b>		
Sykkelstier	700	mill. kr
Sykkelheis Blussuvollbakken og Steinberget	10	mill. kr
<b>GÅENDE</b>		
Sikkerhet for gående	100	mill. kr
<b>OMLEGGING I MIDTBYEN</b> (Gatebruksplan)		
Kollektivfelt, miljøgater, sykkelfelt, nye gangbroer.	100	mill. kr
<b>TILSKUDD DRIFT</b>		
Billettpriser og økt frekvens (35 mill pr. år)	525	mill. kr
<b>ANDRE TILTAK</b>		
Innfartsparkering	30	mill. kr
Parkering under gata Midtbyen	40	mill. kr
<b>TOTALT</b>	<b>3990</b>	mill. kr

Rådmannen har beregnet at 15 år med bompengeneinntekter på kr 220 millioner årlig vil gi en pakke på 4,6 milliarder.

Den foreslått Miljø-pakken finansieres med inntekter på ca kr 190 millioner årlig forutsatt samme statlige finansieringsandel som det rådmannen legger til grunn.

Vi mener veipricing er den beste måten å finansiere miljøpakken på. Metoden regulerer ikke bare mengden av trafikk, men teknologien kan også gi miljø- og fremkommelighetsgevinst ved å styre trafikken gjennom ulik prising, avhengig av tid, sted, ulykkesrisiko. I tillegg kan vi øremerke deler av inntektene til kollektivformål, og stadig forbedre pris, frekvens, regularitet og kvalitet for dem som lar bilen stå.

**Arne Byrkjeflot (RV)** foreslo pva RV og SV:

1. At kommunen tar initiativ til og stiller med prosjektleder til et toårig prosjekt sammen med handelsstand/transportnæring og fagbevegelse der målet er å redusere bilkjøringen for å distribuere gods internt i Trondheim med 25%.
2. At rådmannen forhandler med Team Trafikk om en mulig kommunal overtakelse.
3. At trikken forlenges fram til Jernbanen og det utredes en videre utvidelse.
4. At det ikke skal være anbud på kollektivtrafikk i Trondheim Kommune

**Arne Byrkjeflot (RV)** foreslo pva RV, MDG, KrF, PP, V og SV:

Bystyret slutter seg til intensjonen i framlagte Miljøpakke.

#### MILJØPAKKEN

Vi har en visjon om å skape en by som satser på kollektivtrafikk, gående og syklende slik at vi unngår bilkø og får en trygg, trivelig og tilgjengelig midtby uten forurensing.

Denne visjonen har MDG, KrF, PP, RV, SV og V felles. For å oppfylle den trenger vi en Trondheimpakke 2 med tiltak som forsvarer navnet Miljøpakken.

- Vi ønsker en by der det skal være mulig å greie seg uten bil og der ingen familier er avhengig av to biler.
- Vi ønsker oss et mest mulig bilfritt sentrum.
- Vi ønsker tungtrafikken bort fra Midtbyen.
- Vi vil ha opp farten på kollektivtrafikken på de viktigste rutene og spesielt gjennom Midtbyen.
- Vi vil ha trikk eller hybridbusser i sentrale deler av byen.
- Vi vil ha på plass Nye Sluppen Bro, opprustet Oslovei og Øst-Vest forbindelsen fra Byåsen til Sluppen.
- Vi vil at Trondheim skal bli sykkelby nr 1 i Norge
- Vi vil at sikkerheten for skolebarn og gående kommer først.

Vi tror at våre forslag samtidig skaper bedre fremkommelighet, ikke minst for nødvendig næringstransport, og at dette er helhetlige mål og initiativ som tjener alle våre innbyggere. Hovedmålene skulle også harmonere med det et flertall i bystyret har gitt uttrykk for at de ønsker. Men for å nå målene må vi våge å bruke de tiltak som virker best. Dette gjelder også i forhold til finansieringen.

Vi må ta et større ansvar for den lokale finansiering for å utløse statlige midler tidligere, og vi ønsker en helhetlig tenkning gjennom en ny Trondheimpakke/Miljøpakke, ikke isolerte bomveiprosjekt

<b>VEI</b>		
Ny Sluppen Bro og Osloveien	630	mill. kr
Havstein/Sluppen	250	mill. kr
Omlegging Elgeseter gt./sykehuskryss.	100	mill. kr
Asfaltering lokalveier	100	mill. kr
Sikring av Bynesveien	100	mill. kr
<b>MILJØ OG KOLLEKTIVTRAFIKK</b>		
Framkommelighetspakke, signal prioritering, stamruter	265	mill. kr
Skinnegående transport, elektrisk eller hybridbusser, o.l.	240	mill. kr
<b>SYKKEL</b>		
Sykelstier	700	mill. kr
Sykelheis Blussuvollbakken og Steinberget	10	mill. kr
<b>GÅENDE</b>		
Sikkerhet for gående	100	mill. kr
<b>OMLEGGING I MIDTBYEN (Gatebruksplan)</b>		
Kollektivfelt, miljøgater, sykkel felt, nye gangbroer.	100	mill. kr
<b>TILSKUDD DRIFT</b>		
Billettpriser og økt frekvens (35 mill pr. år)	525	mill. kr
<b>ANDRE TILTAK</b>		
Innfartsparkering	30	mill. kr
Parkering under gata Midtbyen	40	mill. kr
<b>TOTALT</b>	<b>3190</b>	mill. kr

Rådmannen har beregnet at 15 år med bompenginntekter på 220 millioner årlig vil gi en pakke på 4,6 milliarder.

Den foreslått pakken vil kreve årlige inntekter på 155 millioner årlig

Vi mener veipricing er den beste måten å finansiere miljøpakken på. Metoden regulerer ikke bare mengden av trafikk, men teknologien kan også gi miljø- og fremkommelighetsgevinst ved å styre trafikken gjennom ulik pricing, avhengig av tid, sted, ulykkesrisiko. I tillegg kan vi øremerke deler av inntektene til kollektivformål, og stadig forbedre pris, frekvens, regularitet og kvalitet for dem som lar bilen stå.

**Svein Otto Nilsen (DEM)** fremmet følgende merknad pva DEM (fremmet som forslag i byutviklingskomiteens møte 11.01.2007):

Bystyret beklager at man pr i dag ikke har funnet midler til trikkeutbygging til Trondheim S og Piren. Bystyret ønsker at man i den videre prosessen vurderer en deling av beløpet (50-80 mill) mellom Trondheim kommune og eier av Gråkallbanen Veolia.

Bystyret ser det som svært viktig for trikkens fremtid av man klarer å utvide trikken gjennom byen til jernbanen/havna.

**Svein Otto Nilsen (DEM)** tok opp sitt forslag fra byutviklingskomiteens møte 11.01.2007: Det bør utredes en mulighet for en tunnel fra Stadsingeniør Dahls gt til den nye tunnelen.

**Aage Borrmann (Ap)** foreslo:

1. Det framlegges forslag til tiltak som omhandler hvordan Trondheim kommune kan bidra til å styrke rekrutteringa til de ulike sidene av transportnæringa.
2. Det framlegges forslag til hvordan Trondheim kommune kan støtte Forskings- og utviklingsmiljøene i byen for å nå de miljømessige krav som forutsettes i transportplanen.

**Bjarne Søreng (Ap)** foreslo alternativ til innstillingen pkt. 4 og 12:

Rådmannen utarbeider og legger fram forslag til nytt billetteringssystem som bidrar til raskere trafikkavvikling, bl.a. ved at minst mulig av billettsalget foretas av sjåførene.

**Bjarne Søreng (Ap)** foreslo alternativ til innstillingen pkt 13 og 14 (slått sammen):

Det fremlegges forslag til tiltak som vil bedre trafikk- og miljøforholdene i Elgeseter gt/Holtermannsvn. Iverksetting av nye og reviderte tiltak for å oppnå dette skal prioriteres høyt.

**Bjarne Søreng (Ap)** fremmet følgende merknad pva Ap:

Rådmannen er gjennom budsjettvedtaket bedt om å legge fram en sak for bystyret i 2007 som drøfter ei langsiktig løsning for kollektivtransporten i Trondheim, herunder evt gjenkjøp av Team Trafikk.

**Brynjulf Moe (V)** foreslo pva V og H:

Bystyret ber om at kommunen retter en ny henvendelse til Samferdselsdepartementet om at den ansvarsoverføring som følger av Transportforsøket videreføres også etter utgangen av 2007, slik at det legges til rette for at dette enten blir en permanent overføring av ansvaret til Trondheim kommune, eller at prøveordningen blir forlenget for en ny periode, som blir av en slik varighet at den samsvarer med en hensiktsmessig avtaleperiode for en ny avtale med leverandør av kollektivtjenester, dette selv etter evt innføring av en ny regionmodell fra 2010.

**Arne W. Olsen (PP)** foreslo tillegg til innstillingen pkt 5:

Bystyret ber om at rådmannen utreder et slikt alternativ innen planperioden.



- Harald Berg (FrP) fratrådte, Solfrid Nilsen (FrP) tiltrådte. 84 medlemmer til stede.

### **Votering:**

Kiels forslag fikk 3 stemmer (3Sp) og falt.

Byrkjeflotts forslag pva RV, MDG, PP, KrF, V, SV fikk 25 stemmer (15SV, 3KrF, 2V, 2RV, 2PP, 1MDG) og falt.

Bergs forslag pkt 1-25 fikk 11 stemmer (10FrP, 1DEM) og falt.

Carstens' forslag, tillegg til pkt 1, fikk 23 stemmer (15SV, 2V, 2RV, 2PP, 1MDG, 1DEM) og falt.

Byrkjeflotts forslag pkt 3 pva RV og SV fikk 23 stemmer (15SV, 2V, 2RV, 2PP, 1MDG, 1DEM) og falt.

Innstillingen pkt 1 ble vedtatt mot 27 stemmer (17H, 10FrP).

Innstillingen pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingen pkt 3 ble enstemmig vedtatt.

Sørengs forslag til pkt 4 og 12 ble vedtatt mot 24 stemmer (15SV, 3KrF, 2V, 2PP, 2RV, 1DEM).

Innstillingen pkt 4 falt dermed.

Innstillingen pkt 5 ble vedtatt mot 11 stemmer (10FrP, 1DEM).

Olsens forslag fikk 18 stemmer (10FrP, 3KrF, 2PP, 2V, 1MDG) og falt.

Innstillingen pkt 6 ble vedtatt mot 28 stemmer (17H, 10FrP, 1DEM).

Innstillingen pkt 7 ble enstemmig vedtatt.

Mos forslag til pkt 7 ble vedtatt mot 16 stemmer (14SV, 2RV).

Innstillingen pkt 8 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingen pkt 9 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingen pkt 10 ble vedtatt mot 10 stemmer (10FrP).

Innstillingen pkt 11 ble vedtatt mot 11 stemmer (10FrP, 1DEM).

Innstillingen pkt 12 ble vedtatt mot 31 stemmer (28Ap, 3Sp).

Ved alternativ votering mellom innstillingen pkt 13 og 14 og Sørengs forslag ble Sørengs forslag vedtatt mot 17 stemmer (15SV, 2RV) avgitt for innstillingen.

Jenssens forslag pva H og Ap ble vedtatt mot 36 stemmer (15SV, 10FrP, 3KrF, 2PP, 2V, 2RV, 1MDG, 1DEM).

Dahlberg Huges forslag fikk 11 stemmer (10FrP, 1DEM) og falt.

Byrkjeflotts forslag pva RV og SV, pkt 1, fikk 18 stemmer (15SV, 2RV, 1MDG) og falt.

Tronsharts forslag ble vedtatt mot 11 stemmer (10FrP, 1DEM).

Byrkjeflotts forslag pva RV og SV, pkt 2, fikk 17 stemmer (15SV, 2RV) og falt.

Byrkjeflotts forslag pva RV og SV, pkt 4, fikk 17 stemmer (15SV, 2RV) og falt.

Moes forslag pva V og H fikk 37 stemmer (17H, 10FrP, 3KrF, 2V, 2PP, 2RV, 1MDG) og falt.

Borrmanns forslag pkt 1 ble vedtatt mot 31 stemmer (17H, 10FrP, 2V, 1DEM).

Borrmanns forslag pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Mos forslag 1 fikk 28 stemmer (17H, 10FrP, 1DEM) og falt.

Mos forslag 2 fikk 32 stemmer (17H, 10FrP, 3KrF, 2PP) og falt.

Mos forslag 3 ble enstemmig vedtatt.

Mos forslag 4 fikk 28 stemmer (17H, 10FrP, 1DEM) og falt.

Moes forslag (bilfri Midtby) fikk 20 stemmer (15SV, 2V, 2RV, 1MDG) og falt.

Nilsens forslag fikk 28 stemmer (15SV, 10FrP, 2RV, 1DEM) og falt.

Bergs forslag (veisalt) fikk 32 stemmer (2H, 15SV, 10FrP, 2Sp, 2PP, 1DEM) og falt.

Innstillingen for øvrig (innledning før nummerpkt) ble vedtatt mot 11 stemmer (10FrP, 1DEM).

Sp sluttet seg til merknaden fra H/Ap.

V, PP, MDG sluttet seg til merknaden fra DEM, som dermed ble en mindretallsmerknad.

SV, PP, RV, MDG sluttet seg til merknaden fra Ap.

SV, KrF, PP, MDG sluttet seg til merknaden fra V, som dermed ble en mindretallsmerknad.

## **VEDTAK:**

Bystyret vedtar transportplan for Trondheim 2006-15 med handlingsprogram 2006-09.

Teksten i plandokumentet justeres slik det framgår av kommentarene til høringsuttalelsene, jfr vedlegg, og med følgende tillegg/endringer:

1. Trikken føres fram til Prinsens gate, sløyfen tilrettelegges for videreføring til Piren.
2. For å hindre ytterligere forfall på det kommunale veinett legges det inn årlig kr 10 mill. til vedlikehold.
3. Tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken skal ha høy prioritet.
4. Rådmannen utarbeider og legger fram forslag til nytt billetteringssystem som bidrar til raskere trafikkavvikling, bl.a. ved at minst mulig av billettsalget foretas av sjåførene.
5. At det slås fast at godsterminalen ikke flyttes før det faktisk er på bordet et alternativ som er like godt for effektiv godshåndtering bil-bane-båt og ikke øker forurensingen.
6. At midtbyen og Elgesetergt. blir en lavutslippssone
7. At elektriske drevne, gass, propan eller hybridbusser overtar kollektivtrafikken i Midtbyen og i Elgeseter gate. Dette tas inn i konsesjonskravene.
8. At det skjer oppmaling av forgjengerfelt der det er behov før høstmørket, mer synlige skilt og bedre belysning ved fotgjengerfelt og andre kritiske punkt
9. At knutepunktet ved Leangen utvikles og gjøres bedre kjent . Det lages innfartsparkering kombinert med kollektivbillett også sørfra.
10. At det lages en framkommelighetsplan også for sykkel i samarbeid med syklistenes organisasjoner.
11. Det prioriteres kontakt med sentrale myndigheter for å få utredet og prosjektert en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim.
12. Bystyret ber om at det fra 1. januar 2008 innføres 2-pris-system på buss og trikk. Et slikt system bør gi incentiver til å kjøpe billett før ombordstigning. Det er en forutsetning at gjennomsnittsprisen ikke øker.
13. Det fremlegges forslag til tiltak som vil bedre trafikk- og miljøforholdene i Elgeseter gt/Holtermannsvn. Iverksetting av nye og reviderte tiltak for å oppnå dette skal prioriteres høyt.
14. Det framlegges forslag til tiltak som omhandler hvordan Trondheim kommune kan bidra til å styrke rekrutteringa til de ulike sidene av transportnæringa.
15. Det framlegges forslag til hvordan Trondheim kommune kan støtte Forskings- og utviklingsmiljøene i byen for å nå de miljømessige krav som forutsettes i transportplanen.
16. En strategi for rasjonell varelevering må gjelde mer enn Midtbyen og i nært samarbeid med næringslivet/næringsforeningen.

17. Bystyret støtter forslaget om et prosjekt om å redusere bilkjøringen for å distribuere gods internt i Trondheim med 25%, og vil komme tilbake til spørsmålet om prosjektledelse i forbindelse med budsjettet for 2008.
18. Bystyret ber rådmannen iverksette et samarbeid med Statens Vegvesen, Næringsforeningen i Trondheim og andre for å realisere en fremskyndet hovedveiutbygging i Trondheim i tråd med de premisser som følger under, og legge frem egne saker for beslutning etter hvert som det blir nødvendig:

#### Sluppen/Osloveien:

10. Bystyret vil bidra til en raskest mulig ferdigstilling av nytt og effektivt veisystem ved Sluppen/Sluppen bro. For å få tilstrekkelig effekt av dette behøves også en opprustning av Osloveien frem til påkobling med Nordre Avlastningsvei.
11. Bystyret ber om at planleggingen gjennomføres slik at anleggsstart kan skje i 2009, med ferdigstilling i 2011.
12. Bystyret ber Storting og regjering bidra til at dette prosjektet defineres som en del av det statlige stamveinettet, og at staten dermed bidrar med finansiering på vanlig måte. Ordfører, formannskap og øvrig politisk ledelse bes igangsette arbeid, også sammen med andre aktører, for å bidra til dette.
13. Bystyret har følgende premisser for å akseptere at brukerbetaling kan tas i bruk for å realisere dette viktige veiprojektet:
  - det skal være punktfinsiering, dvs. en eller noen få bomstasjoner som skaffer inntekter til dette avgrensede prosjektet
  - kun de som benytter veien skal betale
  - veien skal være tatt i bruk før innkreving starter, dvs ingen bomstasjoner før tidligst senhøstes 2011
  - at bomstasjonen(e) fjernes umiddelbart når veiprojektet er nedbetalt.

Med et slikt opplegg vil det også eksistere omkjøringsmuligheter for de som ønsker å unngå å betale bompenger.

#### E6 Sør i Trondheim:

14. Bystyret vil bidra til en raskest mulig ferdigstilling av ny E6 fra Tonstadkrysset til Melhus.
15. Bystyret ber om at planleggingen gjennomføres slik at ferdigstilling for første del, dvs. fra Tonstad til nytt Tillerkryss v/ Sentervegen, kan fullfinansieres og åpningen fremskyndes til 2010 (dvs byggestart i 2009). Bystyret er villig til å bidra til å forskuttere bygging av denne etappen i samarbeid med private interessenter, det vises til brev fra Næringsforeningen i Trondheim av 3. januar 2007 om "Tilbud om å betale for fremskyndet byggestart av Tillerkryset på E6-Sør" hvor flere bedrifter er villig til å stille med betaling av rentekostnader for å fremskynde bygging.
16. Planlegging og gjennomføring av resten av E6 Sør til Melhus forutsettes gjennomført innen utgangen av 2012.

17. Bystyret forutsetter at den statlige andelen til E6 Sør som er skissert i Nasjonal Transportplan økes, og vil be om at det igangsettes et arbeid for å sikre økt statlig finansiering. Rådmannens forslag om å fjerne statlige midler fra E6 Sør avvises.
18. I tillegg til statlig finansiering, kommunal forskuttering og næringslivets direkte medvirkning, kan bystyret akseptere delvis brukerbetaling, under forutsetning av:
  - at bominnkreving skjer sør for dagens Klett kryss
  - at innkreving starter tidligst når første etappe av E6 Sør er ferdigstilt og resten av anleggsarbeidet har kommet godt i gang.

#### FLERTALLSMERKNAD – Ap, SV, PP, RV, MDG:

Rådmannen er gjennom budsjettvedtaket bedt om å legge fram en sak for bystyret i 2007 som drøfter ei langsiktig løsning for kollektivtransporten i Trondheim, herunder evt gjenkjøp av Team Trafikk.

#### FLERTALLSMERKNAD – H, Ap, Sp:

Bystyret ønsker å bidra til en raskest mulig ferdigstilling av et sammenhengende og funksjonelt hovedveisystem i Trondheim. I tillegg til eksisterende veier og pågående byggeprosjekter innebærer dette i første rekke:

- realisering av et nytt vei- og kryssystem ved Sluppen bro, samt å koble dette sammen med Nordre Avlastningsvei gjennom en opprusting av Osloveien
- og fullføring av en ny (4-felts) E6 Sør fra Tonstad til Melhus.

Bystyret vedtar ifm denne saken en fremdrift i utbyggingen av disse viktige veiene som innebærer følgende ambisjon for ferdigstilling av pågående og nye hovedveier i Trondheim:

- 2009:** Nordre Avlastningsvei åpnes.
- 2010:** Ny E6 mellom Tonstad og nytt Tillerkryss v/ Senterveien
- 2011:** Nytt veisystem ved Sluppen på plass, inklusive en oppgradert Oslovei frem til påkobling Nordre Avlastningsvei.
- 2011-12:** Ny E6 Øst mellom Nyhavna og Grilstad, i tunnel under Møllenberg.
- 2012:** Resten av ny E6 over Heimdalsmyra frem til Melhus ferdigstilles.

Bystyret vil også vurdere en ny forbindelse mellom Byåsenområdet og det nye veisystemet på Sluppen, og ber rådmannen bidra til at ulike alternativer for dette utredes.

Bystyret vil også understreke at både innbyggere og næringsliv i landsdelen er avhengig av at det både i Trondheim og ellers bygges ut et skikkelig hovedveinett. Dette innebærer at Trondheim kommune kommer til å fortsette å støtte opp i arbeidet for en fullverdig E6 i hele Sør-Trøndelag, opprustning av E39 til Møre og Romsdal samt viktige næringslivsårer som RV 714 til Hitra/Frøya og RV 715 på Fosen og togforbindelse til Steinkjer.

Bystyret står fast ved at det er statens ansvar å finansiere statens egne veier, men tar til etterretning at staten forutsetter lokal medfinansiering i forbindelse med bygging av nye hovedveier. Derfor har

Trondheim kommune frem til utgangen av 2005 akseptert egenbetaling i form av bomring for å få realisert viktige vei- og miljøprosjekt i byen, og fremdeles vil det i mange år bli innkrevd bompenger for å kunne fullføre E6 Øst-utbyggingen. Likevel er det flere viktige veiprojekt som gjenstår og som det vil ta mange tiår å realisere dersom staten skal fullfinansiere veiene.

Bystyret mener hensynet til miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet tilsier at det er tvingende nødvendig å fullføre utbyggingen av hovedveinettet i Trondheim, og er av den grunn villig til å vurdere kommunal forskuttering av viktige veiprojekt, i tillegg til bidrag fra private aktører og klart avgrenset brukerfinansiering. Bystyret vil likevel arbeide for at staten tar en så stor del av kostnaden som mulig for de veiene staten har ansvar for. Vedtaket i denne saken skisserer nærmere hvilke premisser som fra bystyrets side ligger til grunn for videre fremdrift i utbyggingen av de viktigste hovedveiene i Trondheim.

Rita Ottervik  
Ordfører

Kari Aarnes