



## 1. Sammendrag

SLF peker på en vesentlig svakhet ved tilleggsutredningen: Den analyserer ikke konsekvensene vegprosjektene vil ha for vekst i biltrafikken. Likeledes mangler lønnsomhetsvurdering av de største vegprosjektene, av programdelene og pakken totalt.

SLF mener Staten må bære en vesentlig del av sykkelsatsningen gjennom en belønningsordning. SLF er positiv til utbedring av E6, og støtter alternativet med forsert utbygging av denne (alternativ 2B). SLF stiller spørsmål ved Byåstunellen, og mener at en tverrforbindelse for syklende og gående og eventuelt buss er en bedre løsning.

SLF anbefaler etablering av soner rundt avlastningssentrene som en målbevisst og rimelig rettferdig ordning som peker fremover. På sikt bør innkreving ved avlastningssentrene og en samordnet parkeringspolitikk være målet (alternativ 9).

## 2. Vesentlige mangler i utredningen

Tilleggsutredningen har noen vesentlige mangler.

- [1] Kapittel 11 omhandler måloppnåelsen. Der presenteres en forenklet analyse av måloppnåelse i forhold til tiltakene innen programområdene for kollektiv, sykkel, miljø og trafikksikkerhet. **Det er ingen analyse av hvilke konsekvenser de ulike vegprosjektene vil ha for vekst i biltrafikken.** Dette er en vesentlig mangel. Fremdriftsplanen for behandlingen i kommune og fylke legger opp til at det skal gjøres vedtak om prioritering og kostnadsrammer for gjennomføring av Miljøpakkens trinn 2 innen utgangen av april 2012. **Uten en slik analyse, vil prioritering mellom prosjektene være basert på mangelfull kunnskap om effektene.**
- Tilleggsutredningen [1] inneholder ingen samfunnsøkonomiske beregninger. Dette er en vesentlig mangel, når det legges opp til en ramme på offentlige investeringer i størrelsesorden 7–10 milliarder kroner. SLF mener at det er utilstrekkelig å henvise til en utdatert prosjektplan for å begrunne dette<sup>1</sup>. Vi mener man har hatt tilstrekkelig med tid til å utarbeide slike analyser. I denne sammenhengen er det positivt at [1] på side 17 fremhever en nytteverdi på ca. 8 milliarder kroner av investering i et sammenhengende sykkelnett i Trondheim. Lønnsomheten i bedre vedlikehold for syklende underbygges tilsvarende, men ikke for øvrige programdeler. **Uten at tilleggsutredningen analyserer og vektlegger samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil prioritering mellom programområdene være basert på mangelfull kunnskap om lønnsomhet.**

SLF mener lønnsomhet og måloppfyllelse må benyttes som kriterium i videre prioritering av prosjekter, i tråd med prinsippene i Nasjonal Transportplan<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> [1] henviser i vedlegg 1 til en avtale med Samferdselsdepartementet fra januar 2010, hvor man er blitt enige om å utelate samfunnsøkonomiske beregninger. Dette hadde som utgangspunkt et løp med Stortingsbehandling i vårsesjonen 2011.

### 3. Planområdet for sykkel

Situasjonsbeskrivelsen i tilleggsutredning for planområdet sykkel [3] underslår det viktigste: **Hovednettet eksisterer kun på papir, og ikke på gateplanet.** Det er over 20 år siden et hovednett ble definert, men fortsatt består det av usammenhengende deler, og mye av det som er bygget skiller ikke syklende fra gående. I tillegg er **hovednettet vedtatt i 2007 ikke tilstrekkelig finmasket**<sup>3</sup>. Det er mindre tett enn i eldre planer, og avspeiler snarere at ambisjonene ble senket i tråd med den lave prioritering sykkeltrafikk hadde før Miljøpakken ble vedtatt. En plan for et tettere nett er under arbeid. Tilleggsutredningen burde ha fått frem dette momentet bedre.

I tillegg er [3] mangelfull m.h.t. investeringsbehovet for sykkelspressvegene:

- Rute Øst Ranheim – Sentrum (ca 6 km langs Meråkerbanen)
- Rute Sør (Tiller – Sluppen) bl.a. påhektet E6 over Nidelven
- Tverrforbindelsen mellom Tempe/Sluppen og Byåsen (Hallset/Hoem)<sup>4</sup>
- Midtbyen – Brøset via sykkel tunnel (ikke nevnt i Tilleggsutredningen)

Særlig **tverrforbindelsen mellom Tempe/Sluppen og Byåsen er vesentlig, da den oppfyller flere av målene til Byåsen tunnel<sup>5</sup>, men på en miljøvennlig måte,** sannsynligvis til langt lavere kostnad, og høyst sannsynlig med en samfunnsmessig lønnsomhet som tunnelen ikke er i nærheten av. Dette kommer vi tilbake til.

Et vesentlig prosjekt som mangler er sykkel tunnel mellom Innherredsvegen og Valentinlyst, som må sees i sammenheng med kollektivtunnel i samme strekning<sup>6</sup>.

Utbygging av et helhetlig gang- og sykkelvegnett slik at det er trygt, sammenhengende og attraktivt er et overordnet mål i Miljøpakken. Det opprinnelige anslaget var på 800 millioner [2]. Kostnadene til fullføring av hovednettet anslås nå å ligge på ca. 1.1 milliarder kroner, inkludert Heimdalsveien på anslagsvis 200 millioner kroner. Man hadde **opprinnelig mål om å fullføre hovednettet innen 2018** [2].

I tillegg kommer 4 sykkelspressveier på mellom 400 til 700 millioner til sammen. [1] side 18 oppgir at **investeringsbehovet er minst 1,5 til 1,7 milliarder. Det er et misforhold at investeringsrammen nå oppgis å være på 670 millioner<sup>7</sup>, d.v.s. en reduksjon både i omfang og fremdrift** i.f.t. den opprinnelige ambisjonen i pakken.

Det begrunnes godt hvor lønnsomt det er å tilby bedre drift, men investeringsrammen bør ikke reduseres av den grunn. Dette kan oppfattes som målforskyvning. **Det er svært lønnsomt å øke ambisjonsnivået for sykkelsatsningen.** Ved å la være å investere eller tilby bedre drift, er det rimelig å anta at man gir tilsvarende avkall på nytteverdi.

---

<sup>2</sup> Forslag til Nasjonal transportplan for 2012-2023 side 28: *Det etableres porteføljestyring av bypakker. Dette innebærer at gjennomføring av pakkene er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken.*

<sup>3</sup> Internasjonale standarder for sykkelnett i urbane områder anbefaler en maskevidde på høyst 250 meter.

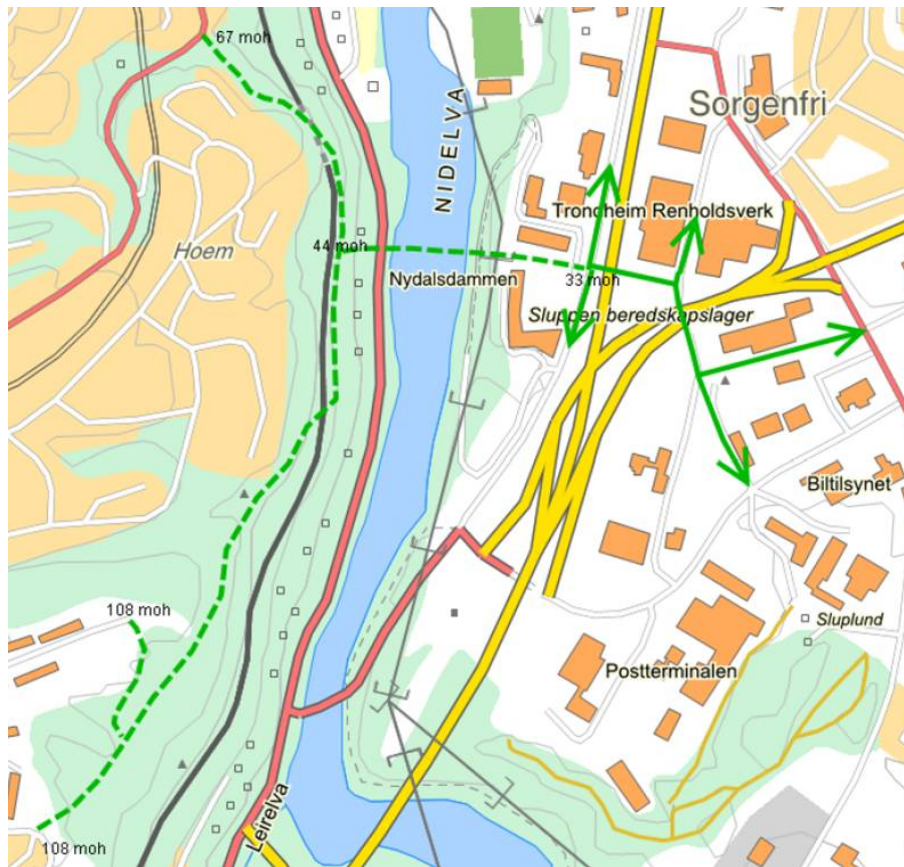
<sup>4</sup> Jamfør [www.syklistene.no/Lokale\\_ledd\\_i\\_SLF/Trondheim/slf\\_fremmer\\_tverrforbindelse\\_byasen\\_sluppen\\_tempe](http://www.syklistene.no/Lokale_ledd_i_SLF/Trondheim/slf_fremmer_tverrforbindelse_byasen_sluppen_tempe)

<sup>5</sup> I følge [5] side 10 er målene til Byåstunnelen 1. Bedre tilgjengeligheten mellom store boligområder på Byåsen til viktige næringsområder øst for Nidelven; 2. Begrense miljø- og sikkerhetsproblemer knyttet til gjennomgangstrafikk fra Byåsen; 3. Gi grunnlag for å etablere et bedre kollektivtilbud "på tvers". [5] nevner ikke tverrforbindelsen for gående og syklende.

<sup>6</sup> Rømnings tunnelen til kollektivtunnelen er foreslått utformet som gang- og sykkel tunnel.

<sup>7</sup> [1], side 18: 130 millioner går til avkortning av investeringsrammen på 800 millioner og avsettes til bedre drift, som ikke var en del av de opprinnelige planer i Miljøpakken [2].

### 3.1. Tverrforbindelsen mellom Tempe/Sluppen og Byåsen



Tverrforbindelsen for syklende og gående over Nidelven mellom Hallset/Hoem og Tempe/Sluppen er et prosjekt som fortjener større oppmerksomhet. Anlagt på pilarer i det bratte landskapet på vestsiden av elven vil den gi brukerne følelsen av å fly gjennom landskapet, og en høybro over Nidelven vil være et svært synlig tegn på byens satsning på miljøvennlig transport. Prosjektet gir:

- Kortere vei østover for ca. 30.000 personer, for de fleste raskere enn med bil i dag.
- Forbindelse mellom store boligområder i vest og et økende antall arbeidsplasser, studieplasser og aktiviteter i øst. Byens tyngdepunkt er Sluppen/Tempe-området.
- En vei med en jevn helning på 5 %, som tilfredsstiller kravet til universell utforming. Det finnes per i dag ingen forbindelse til Byåsen som tilfredsstiller dette kravet.

Investeringskostnaden ligger på anslagsvis 200-300 millioner kroner, og vil høyst sannsynlig ha **stor samfunnsøkonomisk gevinst, da antall nye gående og syklende vil være høyt**. Foreløpige trafikkberegninger tyder på at anlegget vil få mange brukere.

**Prosjektet vil oppfylle to av tre mål for Byåstunellen [5]:**

- 1) Bedre tilgjengeligheten mellom store boligområder på Byåsen og viktige næringsområder øst for Nidelven
- 2) Begrense miljø- og sikkerhetsproblemer knyttet til gjennomgangstrafikk fra Byåsen

Det målet gang/sykkelanlegget ikke oppfyller alene er å gi grunnlag for å etablere et bedre kollektivtilbud "på tvers". Å kombinere gang- og sykkelbro med kollektivbro, er en tilleggsmulighet som ikke er utredet, og som bør inngå i forprosjektfasen.

### **3.2. Heimdalsveien**

Kontaktutvalget i Miljøpakken mener at etablering av det manglende sykkeltilbudet mellom Klett og Heimdal bør regnes som en del av gang- og sykkelvegutbyggingen. Dette kan oppfattes som et forsøk på å redusere kostnader på E6. En vei må inneholde muligheter for alle trafikanter, og når myke trafikanter har forbud mot å bruke E6 blir oppgradering av Heimdalsvegen for syklende og gående en del av trafikktilbudet som nye E6 skal dekke. **Heimdalsveien hører hjemme i E6 prosjektet, på samme måte som sykkeltilrettelegging i de andre vegprosjektene.**

**SLF er positiv til utbedring av E6**, og støtter alternativet med forsert utbygging av denne (alternativ 2B). E6 er av nasjonal betydning, og god kvalitet på denne gir gevinster for næringstrafikk og fjerntrafikk. E6 skal naturligvis inkludere løsning for gang- og sykkeltrafikken; at denne stadig mangler er det på høy tid å rette på.

Når det er sagt, må man vurdere forholdet mellom kostnad og gevinst, også for gang- og sykkelprosjekter. Etablering av et bredt fortau i øvre del og en gang- og sykkelveg i nedre deler er anslått å koste hele 200 millioner kroner, hovedsakelig fordi grunnforholdene er vanskelige. En rekke spørsmål kan stilles i den forbindelse:

- **Er dette vel anvendte skattepenger?** Det er rimelig å anta at samfunnsøkonomisk er prosjektet lite lønnsomt, da det koster mye i forhold til mengden av nyskapt sykkeltrafikk. Vil ikke andre tiltak for 200 millioner gi mye større effekt enn denne relativt begrensede forbedringen i Heimdalsveien?
- Det finnes billigere alternativer. Hva med å ha en **høy pris for gjennomkjøring** unntatt for oppsitterne? Veien kan fortsatt brukes som omkjøringsvei i situasjoner hvor E6 blir midlertidig stengt. Vil ikke da både gående og syklende få et trygt og attraktivt tilbud uten behov for større investering?
- Dersom hovedkostnadene forbundet med prosjektet er rassikring, er det rimelig at Miljøpakken dekker hele eller store deler av dette?

### **3.3. Belønningsordning for sykkeltransport og mindre bilbruk**

Siden Staten har mye å tjene i form av bl.a. lavere helseutgifter, er det bare rett og rimelig at Staten tar sin del av sykkelsatsningen gjennom en belønningsordning.

**SLF anbefaler at Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune søker Samferdselsdepartementet om en belønningsordning for økt sykkelsatsning** tilsvarende den som i 2009 ble inngått for kollektivsatsningen. Det bør søkes finansiering av de nevnte sykkelekspressvegene (anslagsvis 400-700 millioner) og bedre drift i gang- og sykkelnettet i perioden 2013-2024 (anslagsvis 250 millioner), til sammen ca 1 milliard kroner.

Det forutsettes at Miljøpakken fullfører det øvrige hovednettet for sykkel som planlagt til 1.1 milliard kroner, samt at restriktive tiltak for å begrense bilbruken videreføres tilsvarende kollektivavtalen fra 2009. Tilsvarende avtalen for kollektivsatsningen vil disse midlene komme i tillegg til Miljøpakkens midler, og ikke inngå i 50/50-delingen mellom KSSM og vegutbygging som ligger til grunn for Miljøpakken.

De politiske signalene fra Transportkomiteen og Stortinget i.f.m. behandlingen av sykkelpolitikk i juni 2011, tilsier at en slik søknad er ønsket, og det er rimelig å tro at departementet vil inngå en avtale. Trondheimsregionen vil da gå foran og vise vei.

## 4. Veiprosjektene

SLF er positive til forsering av E6 Sør, og mener ambisjonene bør være høye. SLF stiller dog spørsmål ved enkelte av veiprosjektene. Særlig Byåsen tunell er vi kritiske til.

### 4.1. Byåstunellen

SLF mener det er grunn til å stille kritiske spørsmål ved vegprosjektet Byåstunellen.

- Prosjektet er svært kostbart å bygge. [1] angir at en minimumsvariant med ett løp vil koste minst 800 millioner. Utredningen [5] viser til trafikkberegninger på 20.000 ÅDT, som i følge veinormalen for tunneller tilsier to løp. Minimumsløsningen forutsetter 6 % stigning i tunellen, som også er i strid med riksveinormen for tunneller. Følges vegnormen kan kostnadene overstige 1.4 milliarder kroner.
- Tunellen vil være kostbar å drifte.
- Den høye trafikken i Byåstunellen kan skape problemer med trafikkavviklingen i Oslovegen / på ny Sluppen bru, og fører til økte kostnader i disse prosjektene.

Verken tilleggsutredningen [1] eller tunellutredningen [5] sier noe om trafikkvekst som følge av Byåstunellen. Dette er en vesentlig svakhet ved begge. All erfaring tilsier at prosjektet vil føre til mer biltrafikk; en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 20.000 er høyt. Støykartene i [5] viser økt støy på tilførselsveiene til tunellinnslagene.

**SLF mener det finnes andre løsninger.**

- Tverrforbindelsen for gående og syklende mellom Byåsen og Tempe/Sluppen vil som tidligere nevnt løse to av tre mål til Byåstunellen, men på en miljøvennlig og samfunnsmessig lønnsom måte, og til en brøkdel av kostnaden.
- At flere velger å gå og sykle vil bety at færre velger å kjøre bil, og det blir mindre støy og bedre fremkommelighet på det eksisterende vegsystemet.
- Tverrforbindelsen har ikke vært vurdert i tunellutredningen [5], og har heller ikke vært kjent for Samferdselsdepartementet da de i 2009 anbefalte å få videre med Byåstunellen. Det er rimelig å anta at dette ville påvirket deres anbefaling.

**SLF mener at man bør se på Byåstunellen med nye øyne.**

- Det følger mange fordeler ved å skrinlegge Byåstunellen nå. Den nye Oslovegen kan da legges i samme høyde i terrenget som dagens vei, uten skjæmmende skjæringer, og til langt lavere kostnad. Nye Sluppen bro kan legges lavere i terrenget, like nord for den gamle Sluppen bro, tilsvarende alternativ 0+ i KVVU for Sluppen bro [6]. Denne løsningen er den eneste som i følge [6] er samfunnsøkonomisk lønnsom.
- Dette vil imøtekomme innvendingene fra KS1 for vegsystemet på Sluppen [7], som er gjentatt på side 5 av tilleggsutredningen [1].
- For næringstrafikken er det viktigst at Oslovegen gir bedre fremkommelighet for varetransport utenom Elgeseter gate / Midtbyen; Byåstunellen er mindre viktig, og økt biltrafikk på Sluppen bro som følge av Byåstunellen innvirker negativt på næringstrafikken.

Bygging av Byåstunellen vil redusere den økonomiske gevinsten av tverrforbindelsen for gang/sykkel, da konkurranseforholdet mellom privatbil og sykkel forskyves til fordel for biltrafikk. Følgelig vil flere velge å kjøre bil, og færre vil velge å gå og sykle.

## 4.2. Øvrige lokale veier

SLF har følgende innspill til øvrige lokale veier:

- **Forsøkslia nedre del** mangler både fortau og sykkelløsning. Å utbedre dette bør være det høyest prioriterte målet i dette prosjektet, og bør forseres tidsmessig.
- **Elgeseter gate** mangler sykkeltilbud i nord-østre del mellom Magnus den Godes gate og Elgeseter bru, der sykkelruten i Klæbuveien svinger av i retning Bakklandet. Dette bør også forseres tidsmessig.
- **Fylkesveg 715 Ila-Flakk** bør inngå. Denne er utsatt for ras og mangler gang- og sykkelveg, og er viktigere for næringstrafikken enn Byåstunellen.

## Fordeling mellom veiprosjekter og KSSM

SLF mener det er urimelig å betrakte at øvrige lokale veier teller 50 % som KSSM. At veier bygges for å begrense miljøproblemer i boligområder er ikke tilstrekkelig. Det må være innholdet i prosjektet som definerer fordelingen mellom bilvei og KSSM. **Uten restriktive tiltak i bolig gatene som avlastes blir ikke miljøproblemene mindre,** ettersom bedre veier som regel fører til økt trafikk.

## 4.3. Tiltak for å begrense biltrafikken

Arealplanlegging og parkeringspolitikk er viktige virkemidler for å begrense unødvendig bilbruk. Innkrevningssystemet kan innrettes slik at det blir målrettet for å begrense unødvendig bilbasert handel i avlastningsområdene (se senere). I tillegg er det et en rekke tiltak som kan gjøres for å begrense biltrafikken gjennom tiltak i veinettet:

- **Hindre gjennomkjøring av boligområder.** Med en kombinasjon av enveiskjøringer og stenging for gjennomkjøring senkes hastigheten på biltrafikken i boligområder, og det blir tryggere og mer attraktivt å sykle og gå. Med bil får man da gjerne noe lengere vei, mens til fots og med sykkel passerer man uhindret og får kortere vei f.eks. til skole og butikk. Møllenberg tjener som eksempel til etterfølgelse. Mange andre boligområder kan omdannes til lavtrafikk på tilsvarende vis.
- **Olav Tryggvasons gate** må snarest opparbeides til miljøgate og stenges for gjennomkjøring med bil, mens buss og sykkel får prioritet. **Bakke bro** bør også stenges for biltrafikk; dette vil forenkle kjøremønsteret for biltrafikken, samtidig som det gir fremkommelighetsgevinst for både kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk.
- Biltrafikken på **Bakklandet** bør reduseres ytterligere, f.eks. ved at **Gamle bybro** blir permanent stengt for biltrafikk. På Bakklandet er sykkel- og gangtrafikken stor. Det er lønnsomt å prioritere gående og syklende foran fremkommelighet for bil her.
- **Heimdalsveien** (nevnt tidligere), **Høgskoleringen** (se nedenfor), **Bjørndalen** og **Bratsbergvegen** kan i effekt stenges (se nedenfor) for gjennomkjøring med bil, slik at fremkommelighet for kollektiv- og sykkeltrafikk økes.
- Dersom Byåsen tunell ikke blir skrinlagt, bør **Bøckmans veg** stenges for gjennomkjøring med bil, slik at fremkommelighet for sykkel økes.

Stenging av veier kan enten skje med dyre bompunkter eller med fysiske tiltak som bom eller nedfellbare pullerter som ikke er til hinder for ønsket kollektiv- og sykkeltrafikk, og som heller ikke hindrer vedlikehold. Samtidig kan de enkelt åpnes for biltrafikk dersom vegen inngår som avlastningsveg ved ulykker. Å skilte for stenging er ikke tilstrekkelig.

## 5. Planområdet for Kollektivtrafikk

SLF er positiv til satsning på effektivt kollektivtrafikk, men trekker frem følgende:

- Ad fremkommelighetstiltak for bussrute 5 m.m.: Fremfor nye kollektivfelt i Høgskoleringen og Strindvegen bør man heller **stenge Høgskoleringen for gjennomkjøring**. Dette vil gi et forenklet kjøremønster for biltrafikken og stor fremkommelighetsgevinst for buss, uten å gå på bekostning av gående og syklende.
- Superbuss som konsept har mange aspekter som er helt uproblematiske for sykkeltrafikken. Større avstand mellom holdeplasser er f.eks. et grep som hittil ikke har blitt gjennomført i Trondheim, men som kan gi betydelig økt hastighet. Dog vil vi trekke frem at midtstilte kjørefelt er ugunstig m.h.t. sykkeltrafikk, da disse vil være svært lite attraktive for raske syklister. Det er som kjent lov å sykle i kollektivfelt, og raske syklister kan ha stor nytte av å bruke dem. **SLF er kritisk til innføring av midtstilte kollektivfelt** med mindre det finnes ekspressykelveg parallelt.
- **Superbuss i Innherredsvegen er ikke forenelig med planene om miljøgate** etter at tunnelen åpner i 2014. Regionsbussene og lokalbussene til/fra østlige bydeler så som Ranheim, Reppe, Vikåsen, Charlottenlund, Jakobsli og Brundalen bør i stedet benytte Strindatunnelen. Innherredsvegen kan betjenes av en egen lokalrute med høy frekvens, samt flybussen. Rundkjøringslokket over omkjøringsvegen på Rotvoll muliggjør omstigningsmuligheter for reisende med målpunkter i Innherredsvegen i strekningen mellom Strindheim og Buran. Rotvoll Øvre peker seg ut som omstigningspunkt.
- Det kan stilles spørsmål ved periodekort som prinsipp. Reisende med periodekort har ingen økonomiske incentiver til å gå eller sykle når de først har betalt for en periode. Det er rimelig å tro at dette fører til en del unødvendig korte bussreiser, og dermed unødvendig lange av/påstigningstider og overfylte busser. Kanskje kvantumsrabatt er et bedre grep for å oppnå målene om overgang til miljøvennlig transport enn periodekort? Vi oppfordrer til at dette utredes av SVV og vurderes av STFK.
- Det er mye å hente på en **bedre tilrettelegging av kombinasjon sykkel og buss**, bl.a. gjennom attraktiv sykkelparkering og bysykler i forbindelse med bussholdeplasser og da særlig kollektivknutepunkter.

## 6. Innkrevingsystem

En rekke alternativer for innkreving er drøftet i tilleggsutredningen [4]. Alternativet som velges, vil avgjøre i hvilken grad det vil fungere som tiltak for å redusere biltrafikk og oppnå overgang til miljøvennlig transport.

### 6.1. Innkreving i.f.m. avlastningssentrene

SLF mener at forslaget om **innkreving i soner rundt avlastningssentrene er et effektivt og målrettet virkemiddel** dersom følgende elementer inngår:

- Innkreving bør være i form av en **avgift for opphold på et nivå tilsvarende parkeringsavgiftene i Midtbyen** (15 – 30 kroner), mens gjennomkjøring ikke koster.
- Det betyr at trafikk til og fra boliger i nærheten ikke belastes, mens bilbasert handel koster. Det er rimelig å vente at dette vil føre til mindre daglig handel i avlastningssentrene, mens avlastningssentrene fortsatt vil være tilgjengelig for større men sjeldnere innkjøp med bil.



- Kjøpesenteret Sirkus må omfattes av ordningen.

#### **Innkrevning ved avlastningssentrene har en rekke fordeler:**

- Det fører ikke til en svekkelse av Midtbyen som handelssted, og samsvarer med vinn-vinn scenariet for en økonomisk vital Midtby<sup>8</sup>.
- Det samsvarer med prinsippene om en aktiv parkeringspolitikk; innføring av parkeringsavgift ved kjøpesentre inngikk som en del av de planlagte tiltakene i avtalen om belønningsmidler til kollektivtrafikk fra 2009, og oppholdsavgift er en god måte å iverksette dette på.
- Det peker frem mot en permanent ordning som kan finansiere drift av kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk etter at investeringsperioden er over, og svarer dermed på spørsmålet om hvordan driftsmidlene skal dekkes etter 2024.

I tråd med dette støtter SLF **alternativ 9 med samordnet betaling for parkering og Miljøpakken.**

### **6.2. Driftstoffavgift**

SLF peker på at driftstoffavgift oppfyller kriteriet om rettferdig innkreving på en god måte: De som kjører mest betaler mest. I tillegg er det billig å innføre, med svært lite administrasjon. En driftstoffavgift kan settes såpass lavt (f.eks. 50 øre/liter) at fyllingslekkasjer blir små. En ulempe er behovet for lovendring, som tar tid. SLF mener Statens vegvesen kunne ha utredet dette grundigere, slik at den politiske skepsisen ble redusert. **Vi oppfordrer politikerne til å vurdere drivstoffavgift seriøst.**

### **6.3. Andre innkrevingspunkter**

SLF støtter Statens vegvesens tre forslag til **justeringer av dagens innkrevingsystem for å hindre uønsket gjennomkjøring**, a) ny bom i Åsvegen, c) flytting av bommen på Klett nærmere sentrum og d) ved Leirbrua eller Kongens gt., jamfør [4] kapittel 2.10.

**Dersom Byåstunellen ikke blir skrinlagt, bør innkrevingspunkter etableres slik at de som i dag velger å kjøre bil på Byåsen betaler en større andel.** Ingen av de foreslåtte alternativene tar høyde for dette. Bommer i Kongsvegen, Bøckmans veg, Breidablikkvegen, Byåsvegen og Roald Amundsens veg bør etableres, samtidig som lekkasjer unngås ved å fysisk stenge Thaulowbakken, Nyveibakken og Steinberget for gjennomkjøring.

### **6.4 Anbefaling på brukerfinansiering**

SLF anbefaler en kombinasjon av soner rundt avlastningssentrene, tilpasning i det eksisterende bomsystemet, og eventuelt en lav drivstoffavgift som en målbevisst og rimelig rettferdig ordning som peker fremover. På sikt bør innkreving ved avlastningssentrene og en samordnet parkeringspolitikk være målet (alternativ 9).

Dersom Byåstunellen ikke blir skrinlagt, bør innkrevingspunkter etableres slik at de som i dag velger å kjøre bil på Byåsen betaler en større andel. Prisene i dagens bompunkter kan justeres for at belastningen og fremtidig gevinst står i forhold til hverandre.

---

<sup>8</sup> Jamfør side 6 i "Miljømessig god og økonomisk vital Midtby. Felles strategi mellom kommune og næringsliv for en satsning på Trondheim sentrum", Framtidens Byer, 2012.



## 7. Helhetlige planer for vegutbygging

Tilleggsutredningen [1] foreslår i kapittel 9 en rekke alternativer for vegutbygging og finansiering i lys av kostnadsøkninger i.f.t. de opprinnelige rammene i Miljøpakken.

**I tråd med våre kritiske merknader til Byåstunellen anbefaler vi alternativ 2B**, uten bygging av Byåstunellen, men med forsering av E6 Sør, og størst mulig investeringspakke for KSSM.

Dersom man beslutter å skrinlegge Byåstunellen kan Oslovegen og Sluppen bro bli vesentlig rimeligere. Denne besparelsen kan benyttes til å øke ambisjonene på E6 Sør både m.h.t. fremdrift og omfang, samt å inkludere andre prosjekter så som utbedringer av Fv 715 Ila-Flakk og parkeringshus i Midtbyen.

## 8. Referanser

- [1] Miljøpakke Trondheim, Tilleggsutredning trinn 2, datert 8. februar 2012
- [2] Trondheim kommunes miljøpakke for transport, datert 22. april 2008
- [3] Tilleggsutredning Miljøpakke Trondheim – Sykkeltransport, datert 2010-10-14
- [4] Tilleggsutredning Miljøpakke Trondheim - Innkrevingsystem, datert januar 2012
- [5] Verdianalyse Byåstunellen og Sluppen, datert 1. mars 2012
- [6] Sluppen – Stavne. Konsekvensutredning. Sammendrag, samfunnsøkonomisk analyse og anbefaling. Datert 2010-09-01
- [7] Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Vegsystemet på Sluppen. Rapport fra Metier og Møreforskning Molde. Datert 7. november 2008

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Torbjørn Sanders  
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, [trondheim@syklistene.no](mailto:trondheim@syklistene.no)

*Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelens som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.*