

Vedlegg 1 Definisjoner

Nullvekstmålet: Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange

Bymiljøavtale: Inngått avtale om nullvekstmål mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Samferdselsdepartementet av 2016

Byvekstavtale: Avtale om nullvekstmålet slik det er omtalt i NTP 2018–2029. Denne avtalen er en byvekstavtale.

Miljøpakken: Navnet på byvekstavtalen som omfatter de fire kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune.

Bompengepakke: Bompengeinnkreving i et byområde – i denne forbindelse bompengeordningen i Trondheim. Bompakken er beskrevet i flere proposisjoner overfor Stortinget.

Metrobuss: Ryggraden i kollektivsystemet i Trondheim

SPR–B ATP: Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

IKAP2: Trondheimsregionens interkommunale arealplan

ABC–prinsippet: Målsetningen med ABC–metoden er at lokalisering av næringsvirksomheter skal gi mindre bilbruk, sikre tilgjengelighet av næringsvirksomheter og et bedre tettstedsmiljø. A–områder er områder som er godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. B–områder er områder som ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har godt tilgang til hovedvegnettet. C–områder er områder som ligger på avstand fra tettstedene, slik at det kan etableres industrivirksomheter som er støy- og støvproduserende.

Indeksjustering, følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

Kommunale midler: Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.

Fylkeskommunens ordinære bidrag til kollektivtrafikk: fylkeskommunal deflator + 0,5 prosentpoeng.

Statlige midler:

Kap 1330 post 63: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap 1320 post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap 1330 post 64: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64

Kap 1352 – post 73: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73

Vedlegg 2

Oversikt over inntekter i avtalen

Inntekter byvekstavtale	2019–2029 (mill. kr)
Gang-syssel- og kollektivtiltak på riksveg	3 686
Statens bidrag til Metrobuss*	1 700
Knutepunkter og stasjoner	283
Belønningsmidler	2 724
Kommunale midler	259
Fylkeskommunale midler	789
SUM BIDRAG FRAMFORHANDLET I DENNE BYVEKSTAVTALEN	9 441
Statlige riksvegprosjekter***	1 649
Statlige jernbaneinvesteringer (Trønder- og Meråkerbanen)**	4 127
Netto bominntekt (anslag)	6 900
SUM TOTALT	22 117

* Hvorav 322 mill. kr. allerede er bevilget

** En del av denne investering er utenfor avtaleområdet

*** Hvorav 350 mill. kr. allerede er bevilget i 2019

Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 1.

Rammer for Melhus, Malvik og Stjørdal

Staten tar ikke stilling til fordelingen av ressurser mellom kommunene. Avtalen danner grunnlag for utarbeidelse av et handlingsprogram som revideres årlig ut fra de føringene som ligger i avtalen. Kommunene har for egen del ønsket å utarbeide en oversikt over hvilke midler som kan bli tilført kommunene utenfor Trondheim gitt de økonomiske rammer og forutsetninger som ligger til grunn ved inngåelse av avtalen.

Tiltaksområde	Per år	Totalt (2019–2029)	Merknad
Riksveg programområdemidler	38,6	425	Kan anvendes til kollektiv, gange og sykkel med riksvegfunksjon
Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)	27,5	303	Kan anvendes på gang, sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og støy. I hovedsak investeringer
SUM	66,2	728	

Jernbane	Per kommune	Totalt	
Stasjoner og knutepunkt		77	En omforent og endelig fordeling av midlene vil skje når tiltakene er detaljert og det samlede finansieringsbidrag er klarlagt, herunder midler fra andre aktører.

Andre forhold:

- Det økonomiske bidraget til kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal skal som hovedregel finansiere samtlige tiltak i regi av Miljøpakken i de tre kommunene, også store tiltak som bruer, underganger etc.
- Fordelingen er basert på dagens kjente økonomi og forventninger til framtidige inntekter fra bomsystem og stat. Konsekvenser av endrede forutsetninger avklares i Miljøpakkens handlingsprogram.
- Dersom en (eller flere) kommuner har utfordring med å få benyttet midler til riksveg(-funksjon) eller motsatt er det mulighet for å "veksle" med andre kommuner i avtalen.
- Anvendelsen av ressursene må synliggjøres i Miljøpakkens årsbudsjett og handlingsprogram. Det vises for øvrig til omtale i avtalens punkt 2.8.
- Alle kostnadsrammer er inklusive moms. Kommunene og fylkeskommunen refunderer momsen for tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett til Miljøpakken.
- Første del av perioden vil bære preg av planlegging
- Gjennomføringskraft og -evne vil kunne variere mellom kommuner, og må ha stor oppmerksomhet
- I tillegg kommer øvrige tiltak som fremgår av avtalen, jf. parkeringspolitikk og arealbruk

Notat

Fra	Jernbanedirektoratet
Til	Partene i byvekstforhandlinger i Trondheimsområdet
Kopi til	[Kopimottakere]
Vedrørende	Jernbanetiltak i avtaleområdet for Byvekstavtale Trondheimsområdet
Saksref.	[Saksref]
Dato	04.01.2019

Modernisering av Trønderbanen

Toget er en viktig del av transporttilbudet regionalt i Trøndelag, men har en mer beskjeden rolle internt i byområdet i og rundt Trondheim. Dette skyldes at banen er enkeltsporet uten mulighet for hyppig frekvens og har et stoppmønster som gir utfordringer for raskere kjøretider. Samtidig er det markedsmessige potensialet for å utvikle togtilbudet i samspill med øvrig kollektivtransport betydelig.

De tiltakene på Trønderbanen som så langt er gjennomført og prioritert i NTP 2018-2029 er forankret i valgt konsept K1 fra KVVU Transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer (KS1 og regjeringsbeslutning i 2012). Flere prosjekter er gjennomført, f.eks. Gevingåsen tunnel, ny bru over Stjørdalselva og Værnes holdeplass, og det er arbeides videre med planlegging av ytterligere tiltak (elektrifisering, dobbeltsporparceller, kryssingsspor mv).

I forbindelse med arbeidet med sammenslåingen av Trøndelagsfylkene til ett fylke, er toget definert som den viktigste regionale kollektivtransportformen som skal binde sammen byer og tettsteder, der hvor toget går. Det nye fylket vil ha 450 000 innbyggere, der de fleste er bosatt i den korridoren der toget går (aksen Melhus/Orkanger-Trondheim-Stjørdal-Steinkjer). Togtilbudet må i tillegg integreres med det øvrige kollektivtilbudet på en god måte, både når det gjelder utvikling av rutetilbudet og informasjons-, takst- og billettsamarbeid.

Elektrifisering ble anbefalt først i utbyggingsrekkefølgen av jernbaneprosjektene i 2012. Årsaken til dette var behovet for å bytte ut utrangerte dieseltogsett som trafikkerer strekningen i dag. Togsett har normalt en levetid på om lag 30 år. Det er bestilt 14 nye bimodale togsett type Flirt fra Stadler for levering i 2021 til erstatning for dagens tog.

Analyser viser imidlertid at det innfor midlene avsatt til Trønderbanen i NTP 2018-29 ikke er mulig både å full elektrifisere og å øke kapasiteten til 2 tog i timen.

Det er derfor utredet et tredje alternativ hvor kun deler av strekningen (Trondheim - Stjørdal og Hell-Storlien) elektrifiseres. Dette vil gi elektrisk drift med 0 -utslipp i de tetttest befolkede områdene (området for Byvekstavtalen), og det vil for å sikre en felles driftsform mellom Norge og Sverige via Meråkerbanen.

Resultater fra utredningen viste at tilbudet som kan realiseres, og de kapasitetsøkende tiltakene som må til for å realisere økt frekvens, i liten grad er avhengig av om banen elektrifiseres eller ikke. Ettersom elektriske togsett gir raskere akselerasjon og retardasjon enn bimodale togsett (spesielt

når de bimodale togsettene er i dieseldrift), er den elektriske rutemodellen mer robust, og den vil derfor gi litt høyere punktlighet.

Videre viste analysene at antall stopp må reduseres noe for å oppnå en frekvens med 2 tog i timen.

Behovet for investeringer i infrastrukturen for å sikre tilstrekkelig kryssingskapasitet er også i stor grad det samme i alle alternativer. Kryssingsmønsteret er gitt av at man søker optimal utnyttelse av de kryssingspunkter som allerede ligger langs dagens Trønderbane, og å minimere behovet for ny infrastruktur. Halvtimesintervall for regiontogene pluss flere daglige avganger med gods- og fjern tog innebærer en svært høy utnyttelse av den enkeltsporede banen.

Jernbanedirektoratet anbefalte å gå videre med deelektrifiseringsalternativet for å sikre frekvensøkning til 2 tog i timen. Nye tog blir innfaset i 2021 og gir økning i ombordkapasitet. På denne måten kan man si at arbeidet med modernisering av Trønderbanen kan deles inn i 4 trinn. Innfasing av nye tog med større ombordkapasitet i 2021 og nødvendige stasjonsoppgraderinger utgjør trinn 1. Deelektrifisering, 2 tog i timen og ytterligere stasjonsoppgradering utgjør trinn 2 i tråd med prioritering i NTP 2018-2029 og vedtatt Handlingsprogram for Jernbanesektoren.



Utvikling av stasjoner og knutepunkt i byvekstområdet

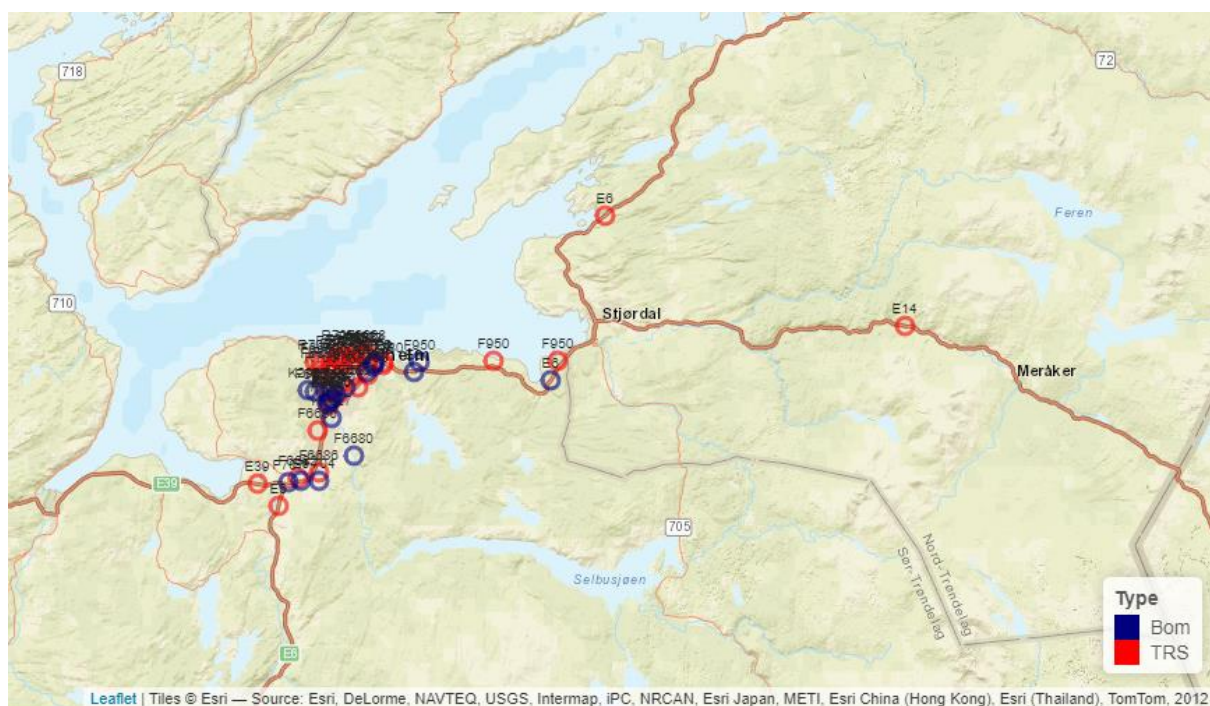
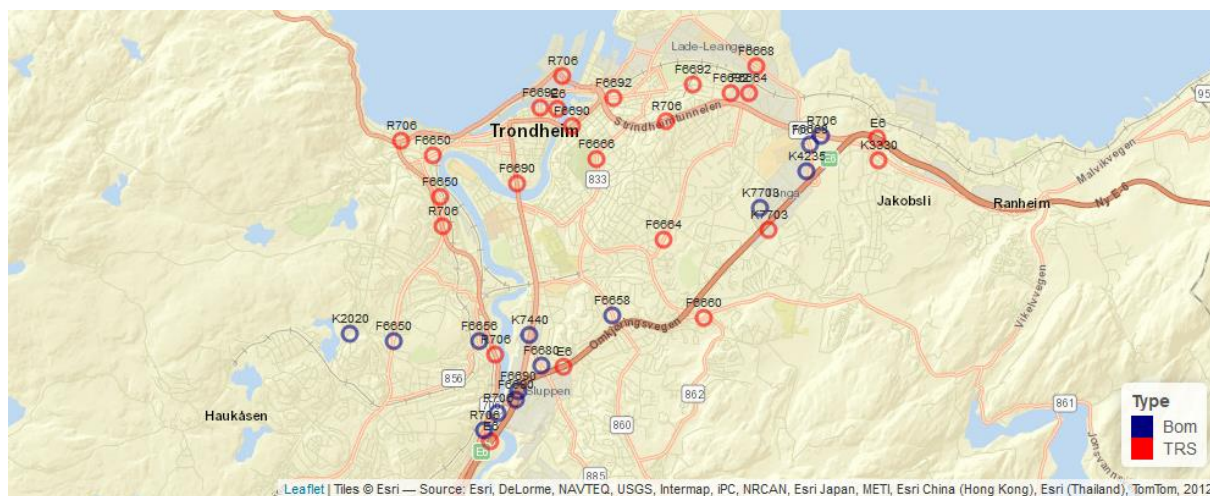
Som en følge av innfasing av nye tog vil det bli nødvendig å gjøre tiltak på flere stasjoner, både i knyttet til plattformlengder og hvor man skal hense togene. Bane NOR vil våren 2019 få oppdrag knyttet til oppgradering av stasjoner og holdeplasser, for å sikre en effektiv og sikker av- og påstigning av passasjerer.

Som en følge av økt frekvens til 2 tog i timen vil Bane NOR i 2019 også få i oppdrag å planlegge og gjennomføre nødvendige infrastrukturtiltak. Dette oppdraget vil innebære både stasjonstiltak og tiltak for å øke kryssingskapasiteten. Det gjennomføres tiltak på Ranheim stasjon for å sikre gjenåpning av stasjonen så raskt som mulig etter at kryssingsspor ved Leangen stasjon er i drift

Disse tiltakene finansieres i sin helhet gjennom statlige bevilgninger.

Trafikkregistreringspunkter for beregning av byindeks i Trondheimsområdet

Kart over byindekspunktene



Tabell over byindekspunktene

TRS står for trafikkregistreringsstasjon. Dekningsgrad er oppgitt som prosentvis andel dager registrert i året. For 2018 gjelder tall til og med august.

Navn	Kommune	Veg	Type	ADT	Dekning_17	Dekning_18
Kvassråsmoen	Stjørdal	E14	TRS	2800	NA	NA
ØYSAND	Melhus	E39	TRS	13100	100	88
SUNDLAND	Trondheim	E6	TRS	38000	93	100
KROPPAN BRU	Trondheim	E6	TRS	45700	100	100
Brattørbrua	Trondheim	E6	TRS	7000	0	28
Grillstad tunnelen vest	Trondheim	E6	TRS	30600	100	100
Ranheim	Trondheim	E6	Bom	19500	100	100
Klett - E6, S-snitt	Trondheim	E6	Bom	23400	100	100
Hommelvik	Malvik	E6	Bom	16100	100	100
Jaktøysletta	Melhus	E6	TRS	16100	0	0
Skjerlandet	Stjørdal	E6	TRS	8800	NA	NA
Bjørndalsbrua vest	Trondheim	F6650	TRS	23000	28	100
Søndre Ilevollen	Trondheim	F6650	TRS	9500	85	0
Byåsveien ved Nyveibakken	Trondheim	F6650	TRS	12300	100	70
Byåsveien, B-snitt	Trondheim	F6650	Bom	10200	100	100
Bøckmans veg, B-snitt	Trondheim	F6656	Bom	5200	100	100
Thorbjørn Bratts veg, O-snitt	Trondheim	F6658	Bom	13200	100	100
Jonsvannsveien vest for Steinanvegen	Trondheim	F6660	TRS	10600	10	61
Kong Øysteins veg ved Eberg	Trondheim	F6664	TRS	8100	100	46
Bromstadvegens forlengelse	Trondheim	F6664	TRS	13100	100	87
Festningsgata	Trondheim	F6666	TRS	10200	100	93
Haakon VII gt øst	Trondheim	F6668	TRS	15900	100	100
Haakon VII s gt, O-snitt	Trondheim	F6668	Bom	11800	100	100
Tillerbrua, K-snitt	Trondheim	F6680	Bom	2000	100	100
Bratsbergveien, O-snitt	Trondheim	F6680	Bom	6800	100	100
Heimdalsvegen ved Esp	Trondheim	F6682	TRS	3900	54	52
Østre Rosten ved Sandmoen	Trondheim	F6686	TRS	10700	93	87
PRINSENS GT LIKE NOR	Trondheim	F6690	TRS	21200	100	93
Innherredsveien ved Bakke kirke	Trondheim	F6690	TRS	11500	1	3
Kroppan bru (Nordgående), M-snitt	Trondheim	F6690	Bom	8000	100	100
Kroppan bru (Sørgående), M-snitt	Trondheim	F6690	Bom	8000	100	100
Jernbanebrua	Trondheim	F6692	TRS	6600	87	100
Innherredsveien ved Fjæregata	Trondheim	F6692	TRS	8600	100	100
Innherredsveien ved Saxenborg alle	Trondheim	F6692	TRS	7000	92	100
Fv 704 Torgårdsletta. K-snitt	Trondheim	F704	Bom	7500	100	100
Klett - Rv.707, S-snitt	Trondheim	F707	Bom	6700	100	100
Være (Gml. E6), N-snitt	Trondheim	F950	Bom	9400	100	100
Storsand	Malvik	F950	TRS	4000	0	0
Muruvik øst	Malvik	F950	TRS	4700	0	0
Nedre Leirfoss (Fossestuvegen), M-snitt	Trondheim	K1827	Bom	2100	100	100
Gamle Oslovei, B-snitt	Trondheim	K2020	Bom	4700	100	100
Jakobslivegen ved Skovgård	Trondheim	K3330	TRS	9500	17	91
Landbruksvegen, O-snitt	Trondheim	K4235	Bom	4400	100	100
Tempeveien, O-snitt	Trondheim	K7440	Bom	4300	100	100
Tungasletta mot I. Ystgaardsv.	Trondheim	K7703	TRS	10000	12	42
Tungasletta, O-snitt	Trondheim	K7703	Bom	10300	100	100
MARIENBORTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	6800	100	89
OSLOVEGEN	Trondheim	R706	TRS	12400	100	100
ILADALTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	11800	0	0
HAVNEGATA	Trondheim	R706	TRS	16400	100	100
STRINDHEIMTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	19900	100	100
Bjørndalen (Oslovn.) M-snitt	Trondheim	R706	Bom	9800	100	100
Nord for Sluppen bru (Tempevn), M-snitt	Trondheim	R706	Bom	10400	100	100
Rv 706 Leangensletta, O-snitt	Trondheim	R706	Bom	24300	100	100

