

Saksframlegg

NY MILJØ- OG TRANSPORTPAKKE FOR TRONDHEIM

Arkivsaksnr.: 01/23491

Saksbehandler: Tore Langmyhr

Forslag til vedtak:

Formannskapet sender saken til Byutviklingskomiteen for innstilling til bystyret.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Bakgrunn

Bystyret ga i møte 31.01.2008 et nytt mandat til Trondheim kommunes klimautvalg. I bystyrevedtaket het det blant annet:

”Bystyret er bekymret for manglende uttelling for Trondheim i transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan. Videre legger Stortingets klimaforlik til grunn at man lokalt kan velge mellom ulike grep for å redusere miljøproblemene knyttet til transport for å utløse statlige bidrag, samtidig som det skal legges større vekt enn før på oppnådde resultater.

Bystyret holder fast ved en ambisiøs fremdriftsplan for ferdigstilling av et sammenhengende, avlastende hovedveinett i Trondheim (jfr vedtaket om Transportplanen i bystyret i februar 2007). Samtidig må dette nettet kompletteres, og virkningen av utbyggingene forsterkes av flere tiltak: Ny tverrforbindelse til Byåsen, forbedringer i Elgesetergate og sentrumsområdene, styrking av kollektivtransporten og et mer sammenhengende nett for syklende og gående, er noen eksempler på tiltak som må vurderes innlemmet i arbeidet med hovedveinettet, kollektivtiltak og miljøtiltak i Trondheim.

Bystyret ber det nye klimautvalget jobbe med forslag som ivaretar dette, med utgangspunkt i Transportplanen, Gatebruksplanen, Nasjonal Transportplan og Klimaforliket. Gruppen bør ha dialog med både fylkeskommune, nabokommuner og Statens vegvesen underveis. Innstilling fra Klimautvalget skal foreligge innen utgangen av april 2008. Dette arbeidet bør ikke ha som konsekvens noen forsinkelser av tempoplanen for realisering av nye E6 sør og ny Sluppen bro.”

Til grunn for diskusjonene har også ligget formannskapetets vedtak 11.03.2008 i saken om planlegging og finansiering av E6 sør, Sluppen bru og Oslovegen:

”Formannskapet ber rådmannen:

- o Utforme ulike forslag til innkrevningssystem som både kan bidra til å begrense bilbruk og samtidig finansiere bedre alternative transporttilbud. Innkrevningssystemet utformes i samsvar med Trondheim klimautvalgs arbeid.*
- o Videreutvikle tiltak som kan begrense overføringen av trafikk til sårbare omkjøringsruter, og se disse i sammenheng med planene om etablering av sammenhengende kollektivfelt på strekningen Sluppen – Lademoen*
- o Sikre videre arbeid med planlegging av tunnel til Byåsen, miljøkulvert i Johan Tillers veg, feltutvidelse på Ytre ringveg og utbedringstiltak i Elgeseter gate/Holtermannsvegen.”*

Prosess

Klimautvalget har gjennom flere møter diskutert mulig innhold i en ny miljø- og transportpakke for Trondheim. Det har vært avholdt møter med nabokommuner med tanke på å drøfte felles innsats og virkemidler. Møtene er avholdt både på politisk og administrativt nivå. Blant annet har saken vært drøftet i Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen 28.03.2008 og i et møte der ordførerne i nabokommunene var invitert 04.03.2008 (se vedlegg 4). Mulighetene for statlige midler til felles spleiselag om infrastrukturbygging har blant annet vært tatt opp i møter med samferdselsministeren 25.03.2008, og med representanter for Statens vegvesen Region midt 14.03.2008.

Grunnlagsmateriale for arbeidet med pakken

I mandatet for klimautvalgets arbeid pekes det på Transportplan for Trondheim 2006 - 2015, Gatebruksplan for Midtbyen, Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 og "Klimaforliket" i Stortinget fra januar 2008. I disse dokumentene finnes mye av faktagrunnlaget for hvilke virkemidler som er aktuelle og mest virkningsfulle med hensyn på transportmiddelfordeling og miljøkonsekvenser. I tillegg har klimautvalget formulert en rekke spørsmål om aktuelle tiltak som rådmannen har besvart. Notatet i vedlegg 3 inneholder vurderinger av aktuelle tiltak, både tilretteleggende og restriktive, og gjør anslag over samlede virkninger.

Rådmannen vil påpeke at effekter av ulike tiltak er beregnet relativt grovt, og at konsekvensene må utredes nærmere i det videre planarbeidet. Det er i hovedsak benyttet erfaringstall, kjente sammenhenger fra faglitteraturen og fra grunnlagsutredninger til plandokumenter. Når det gjelder de samlede klimavirkningene av aktuelle tiltak, vil rådmannen framheve følgende:

- De samlede effektene av positive og restriktive tiltak på dagens nivå av biltrafikk i de 6 partienes pakkeforslag anslås til å være ca 12%. Reduksjonen vil særlig avhenge av takster og innkrevingsperioder for bompenger, samt hvor stor andel av biltrafikken som belastes på de aktuelle snittene. Dette forutsettes utredet nærmere, men 12% reduksjon anses som klart realistisk.
- Dersom man skal ha et mål om reduksjon av dagens nivå på CO₂-utslipp på ca 20%, kan man eventuelt supplere ovennevnte positive/restriktive tiltak med overgang til mer miljøvennlige kjøretøyer og drivstoff. Det må også tas høyde for en forventet biltrafikkvekst på grunn av befolknings-/aktivitetsvekst på ca 20%. Følgende foreløpige vurderinger kan gjøres om realismen i dette:
 - o Anslått effekt av forbedret motorteknologi er selvsagt usikker fram til 2018. I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010 - 2019 har Transportøkonomisk institutt utført en del beregninger. Det framgår her en beregnet effektivisering for personbiltrafikken i perioden 2006 - 2020 på ca 22-23% på grunn av overgang til lettere biler og mindre og mer effektive motorer (tilsvarende effektivitetsforbedring var på 16% i perioden 1992 - 2006). Tallene er på nasjonalt nivå, og det er påpekt at potensialet kan være større i storbyene der drivstofforbruket pr kilometer er vesentlig høyere. Som et forenklet utgangspunkt mener rådmannen at en effektiviseringseffekt på nærmere 20% fram til 2018 kan være realistisk, men her vil statlige rammebetingelser være avgjørende. Effekten av mer effektiv motorteknologi overlapper delvis med mulig effekt av alternative drivstoff. Innfasing av elbiler og hybridbiler innebærer vesentlig redusert utslipp fra enkeltkjøretøy. Statlige myndigheter har varslet gradvis økende krav om innblanding av biodrivstoff. (Her vil det være avgjørende at biodrivstoffet er produsert på en bærekraftig måte som ikke fortrenger matproduksjon.) I 2005 utgjorde andelen biodrivstoff 0,18% av samlet mengde drivstoff i Norge. EU har et mål om 5,75% biodrivstoff i 2010. Det er svært usikkert om dette målet nås i Norge, men det virker uansett ikke usannsynlig med ca 8% utslippsreduksjon på grunn av mer miljøvennlige drivstoff i 2018, og i hvert fall en samlet utslippsreduksjon gjennom effektivisering, alternative kjøretøy og drivstoff på ca 28%.

Konklusjon

Forslag til Nasjonal transportplan 2010-19 og "Klimaforliket" i Stortinget synliggjør etter rådmannens vurdering noen tydelige premisser for statlig medfinansiering av lokal/regional samferdsel:

- Det må eksistere en betydelig vilje til lokal delfinansiering av større investeringsprosjekter

Trondheim kommune

- Transportpolitikken må ha en tydelig miljøforankring og sikre en helhetlig virkemiddelbruk som kan bidra til reduserte klimautslipp og bedre lokale miljøkvaliteter.

I vår region har vi mange elementer på plass i forhold til en helhetlig transportpakke med vekt på miljøhensyn:

- Fylkesdelplan "Ny giv" og arealdelen for Trondheim legger tydelige rammer for en samordnet areal- og transportpolitikk.
- Byutviklingen med vekt på fortetting og den restriktive parkeringspolitikken har gitt betydelige resultater.
- Trondheim kommune har klare mål om utslippsreduksjoner i egen virksomhet gjennom innføring av biodrivstoff, elbiler og økokjøringskurs.
- Piggdekkgebyr og supplerende tiltak forventes i løpet av få år å få piggdekkbruken ned på akseptabelt nivå.
- Sammenhengende kollektivfelt gjennom byen blir iverksatt i sommer.
- Lavutslippsoner for tyngre kjøretøy er vedtatt.

De manglende elementene i en helhetlig virkemiddelpakken er etter rådmannens vurdering (jf også transportplanen) primært knyttet til transportbegrensede tiltak og til finansiering av infrastruktur som også omfatter sykkel- og miljøtiltak, samt finansiering av driftsmidler til kollektivtrafikken.

Rådmannen har fått oversendt to alternative forslag til pakkesammensetninger, ett fra partiene Ap, SV, V, KrF, Sp og MdG (vedlegg 1), samt et alternativt forslag fremmet av Frp (vedlegg 2).

Rådmannen ber formannskapet ta stilling til de to alternative forslag til miljø- og transportpakke for Trondheim, oversendt fra klimautvalgets møte 22.04.2008.

Rådmannen vil framheve behovet for å sette av tilstrekkelige planleggingsressurser til tiltakene som vedtas, både til overordnet koordinering av de mange samvirkende tiltakene og til konkrete delprosjekt. Statens vegvesen har påpekt at det er mulig å forskottere bompenger til denne typen planleggingstiltak.

Rådmannen i Trondheim, 23.04.2008

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

1. "Trondheim kommunes miljøpakke for transport" datert 22.04.08. (Ap, SV, V, KrF, Sp, MdG)
2. Trondheim FrPs alternative innstilling til "Klimautvalget"
3. Notat fra rådmannen til Klimautvalget datert 25.03.2008.
4. Referat fra møte med politisk ledelse i nabokommunene 04.03.2008