

Saksframlegg

TRANSPORTPLANMELDING FOR TRONDHEIM

Arkivsaksnr.: 04/12441

Saksbehandlere: Tore Langmyhr og Merete Kvidal

Forslag til innstilling:

1) Det videre transportplanarbeidet skal legge opp til en areal- og transportpolitikk som gir god tilgjengelighet gjennom økt bruk av miljøeffektiv transport. Følgende elementer henger nært sammen og skal inngå som premisser for arbeidet:

- Trondheims byutviklingspolitikk videreføres. Dette innebærer en tettere bystruktur og en lokalisering av virksomheter som begrenser transportbehov og legger til rette for miljøvennlig transport.
- Det avlastende hovedvegnettet rundt Midtbyen og sørover fullføres. Dette er svært viktig for å kunne videreføre byutviklingspolitikken.
- I byområdet satses det på sikker og miljøvennlig transport. Dette innebærer bedring av kollektivtilbudet og utvikling av helhetlige gang- og sykkelvegnett. Framkommeligheten for miljøvennlige transportformer prioriteres foran framkommelighet for personbiltrafikk i de sentrale byområdene. Parkerings- og gatebruksregulering benyttes som virkemidler for å styre trafikken. Det skal utredes videre hvilken rolle banebasert kollektivtrafikk bør ha.
- Det legges til rette for effektiv næringstransport. Dette innebærer en velfungerende terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon.
- Den anbefalte strategien for areal- og transportpolitikken betinger en økning av finansieringsrammene. Aktuelle finansieringsmodeller utredes i det videre transportplanarbeidet, herunder bompengefinansiering av enkeltprosjekter.

2) Transportplan for Trondheim, inkludert handlingsprogram 2006-09, legges fram for politisk behandling medio 2005.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Bakgrunn

Transportplanmeldingen representerer første steg i en revisjon av transportplanen for Trondheim. Meldingen legger opp til å avklare hovedretninger for videre arbeid med transportplanen, som skal framlegges for politisk behandling medio 2005. Flere forhold gjør det nødvendig å intensivere arbeidet med transportplanleggingen i Trondheim:

- Gjeldende transportplan ble vedtatt i 1995, og mange rammeforutsetninger er endret.
- Trondheim har fra 01.01.04 fått et utvidet ansvar for samferdselsområdet gjennom et forsøk i 4-5 år (Transportforsøket).
- Avslutningen på Trondheimspakken nærmer seg, og dette sammenfaller med en reduksjon av ordinære statlige midler til samferdsel i Trondheim.
- Sentrale byområder forventes å få 20-25% trafikkvekst i perioden fram til 2015. Dette gir betydelige utfordringer knyttet til framkommelighet, sikkerhet og miljø.

Tidsperspektivet for meldingen er i hovedsak ca 10 år framover. Den reviderte transportplanen vil i tillegg inneholde et mer detaljert handlingsprogram for årene 2006-09. Planperioden vil dermed sammenfalle med Nasjonal transportplans planperiode.

Den administrative styringsgruppen for Trondheimspakken har vært styringsgruppe for transportplanmeldingen. Her er foruten Trondheim kommune følgende representert: Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Jernbaneverket og Trondheim Havn. Det praktiske arbeidet er utført av en arbeidsgruppe der de samme etatene har deltatt. Meldingen har ikke vært lagt ut til høring. Flere interesseorganisasjoner (blant annet miljø- og næringslivsorganisasjoner) er orientert om arbeidet, og noen av disse har deltatt på diskusjonsmøter og gitt innspill.

Status og hovedutfordringer

Byutvikling:

Trondheim kommune er godt i gang med å planlegge og gjennomføre en byutviklingspolitikk som kan redusere veksten i transportbehovet. Arealdelen av kommuneplanen legger opp til fortetting og lokalisering av virksomheter slik at gang-/sykkel- og kollektivtransport kan styrke sin konkurransevne. Det er påbegynt et samarbeid med nabokommunene når det gjelder regional tettstedsutvikling og arealpolitikk.

Trafikkutvikling og transporttilbud:

- Andelen reiser med de forskjellige transportmidlene har vært relativt stabil de siste 10-15 år. Omtrent 60% av turene utføres med bil. Kollektivandelen og sykkelandelen er begge rundt 11%.
- Kollektivtrafikkveksten er langt unna målet fra 1995 om 50% økning. For videreutvikling av tilbudet er det viktig med god framkommelighet, bedre frekvens på kveldstid og i helgene, tilrettelagt materiell, samt lave takster.
- Biltrafikken forventes å øke med 20-25% i de sentrale byområdene fram til 2015. Dette vil gi vesentlig større framkommelighets- og miljøproblemer. Økningen skyldes generell økonomisk vekst, økt bilhold, fortetting og avvikling av bomringen.
- Det avlastende hovedvegnettet er bare delvis utbygd. Nordre Avlastningsveg planlegges ferdigstilt i 2009. Nidelv bru – Grilstad kan antagelig gjennomføres som en del av det delvis bompengefinansierte E6 øst-prosjektet. Sluppen bru – Marienborg mangler finansiering, og det samme gjør E6 sørover fra Tonstad. Aktuelle kommunale vegtiltak som blant annet Forsøkslia,

Trondheim kommune

Brundalsforbindelsen, forbindelsen Industrivegen - Heimdalsvegen og øst-vest-forbindelsen mellom Munkvoll og Sluppen mangler også finansiering.

- Mye er gjort for å bedre sykkeltilbudet, og ca 153 km av det overordnede nettet er i hovedsak på plass. Fortsatt mangler tilfredsstillende tilbud på ca. 64 km. Generelt er det behov for større fokus på egen tilrettelegging for sykkelbruk, det vil si et skille mellom gangtrafikk og sykkeltrafikk.

Drift og vedlikehold:

Det kommunale vegnettet preges av økende forfall og dagens ressursinnsats er ikke tilstrekkelig til å opprettholde vegkapitalen. Driftsinnsatsen (blant annet brøyting og strøing) er holdt på et rimelig høyt nivå.

Næringstransport:

For næringslivstransportene er en effektiv terminalløsning på Brattøra ("Trøndelagterminalen") viktig for å bedre omlastingsmulighetene mellom veg, bane og sjø. Hovedutfordringen her er god tilgjengelighet på vegnettet fram til terminalen. I tillegg er gode distribusjonsløsninger i Midtbyen en særlig utfordring.

Trafikksikkerhet:

I Trondheim skades over 300 personer i trafikken hvert år (i tillegg kommer uregistrerte sykkelskader). Av disse er det i gjennomsnitt ca 5 drepte og 20 som skades alvorlig. Ulykkestallene har vært relativt stabile de siste 15 årene. Målene i trafikksikkerhetsplanen om 15% reduksjon i skadde og 30% reduksjon av alvorlig skadde og drepte innen utgangen av 2005 blir sannsynligvis ikke nådd. Mange mindre tiltak er imidlertid gjennomført, primært på skolevegene.

Miljø:

Svevestøvet er fortsatt et problem i forhold til luftkvaliteten i Trondheim. Piggdekkbruken er foreløpig ikke redusert tilstrekkelig. Det er satset mye på å utbedre støyproblemer, særlig gjennom fasadeisolering. Nye forskrifter vil antagelig kreve at støyproblematikken må integreres bedre i planleggingen (klarere krav til konsekvensanalyser og informasjon). Når det gjelder klimagassutslipp, er de viktigste virkemidlene knyttet til byutvikling samt prioritering av kollektiv-/gang- og sykkeltransport.

Finansielle rammer:

Trondheim kommune rår i årene 2004-05 over en årlig økonomisk ramme på rundt 170 mill. kr til samferdsel (drift og vedlikehold av vegnettet, kollektivtilskudd, investeringer, skoleskyss m.m.). Fra 2006 forventes rammen å bli redusert til ca. 145 mill. kr (dersom kommunens ordinære, egne midler holdes konstant). Det er usikkerhet omkring nivået på statlige belønningsmidler for kollektivtransport (Trondheim fikk 10 mill. kr i 2004). Tildelingskriteriene er knyttet til økt bruk av miljøvennlig transport, spesielt kollektivtransport, og redusert vekst i bilbruk. I og med at bomringen skal avvikles fra 2006 (noe som vil gi biltrafikkvekst), vil det være en betydelig utfordring å opprettholde og eventuelt øke belønningsmidlene til Trondheim. Det blir da nødvendig med en virkemiddelpakke som både inneholder positive tiltak (økte ressurser til kollektivtransporten) og restriktive virkemidler overfor personbiltransport.

Den forventede nedgangen i ordinære økonomiske ressurser gir begrensninger på ambisjonsnivået i transportpolitikken:

- Det avlastende hovedvegnettet fullføres ikke. (Statlige midler til Sluppen – Marienborg og E6 sørover fra Tonstad vil være avhengig av lokal delfinansiering.)
- Det helhetlige sykkelvegnettet kan ikke fullføres på flere tiår.
- Man må regne med vesentlig økning av kollektivtakstene fra 2006, dersom man ikke oppnår betydelig bedre avtaler med transportørene.

Trondheim kommune

- Gatebrukstiltak i Midtbyen, tiltak for kollektivframkommelighet, trikkeutvidelser, sikkerhetstiltak, gang-/sykkelveger, støytak og kommunale veginvesteringer vil måtte prioriteres innenfor en sannsynlig årlig totalpott på 25-30 mill. kr. (Midler til ”øvrige riksveger” på 16-20 mill. kr, pluss kommunale veginvesteringer på 5-9 mill. kr og fylkeskommunale midler på 3-5 mill. kr.)
- Det er ikke midler til å hindre fortsatt nedbryting av det kommunale vegnettet.

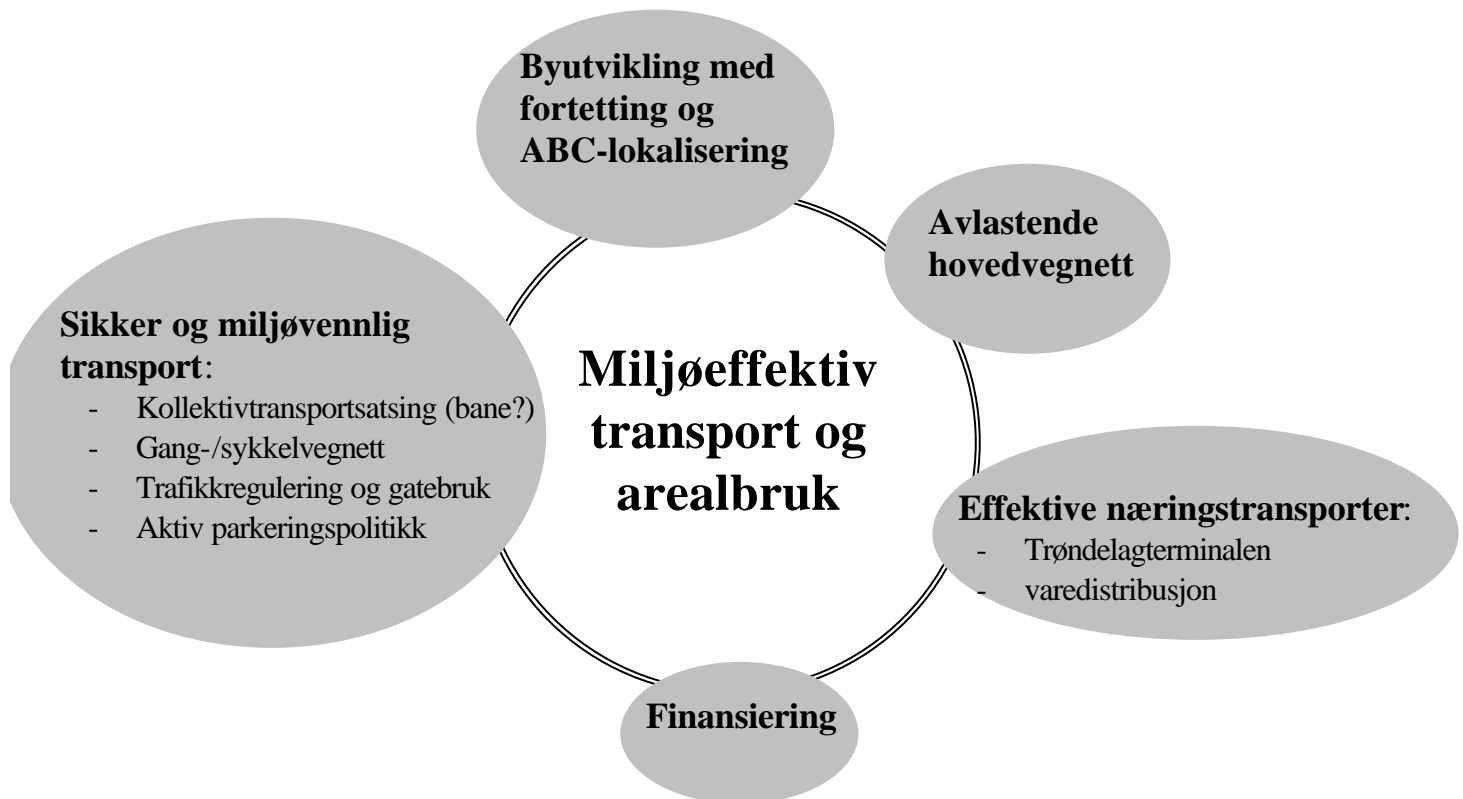
På denne bakgrunn er det derfor viktig å analysere mulighetene for å øke ressursene. Dette kan eksempelvis skje gjennom ulike former for brukerbetaling og offentlig-privat samarbeid. Det er viktig å få fram fordeler og ulemper med de forskjellige ordningene. En særlig aktuell mulighet er bompengeneinnkreving på enkelte nye vegprosjekter. Rådmannen vil understreke behovet for en helhetlig finansieringspakke, som sikrer ressurser både til et avlastende vegnett og til miljøvennlige transportformer. Finansieringsproblematikken framlegges i forbindelse med behandlingen av transportplanen medio 2005.

Som et delvis alternativ til økning av ressursene og fullføring av et avlastende hovedvegnett, kan man håndtere trafikkøkningen i sentrale byområder gjennom utstrakt bruk av gatebruksreguleringer og parkeringsrestriksjoner. Dette vil likevel ikke løse finansieringsproblematikken knyttet til blant annet drift av kollektivtrafikken, utbygging av gang-/sykkelveger og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Rådmannens anbefalte strategi: Miljøeffektiv transport

Transportplanmeldingen anbefaler en strategi som gir god tilgjengelighet med økt bruk av miljøeffektiv transport. Dette er i tråd med det målene fra kommuneplanens strategidel 2001-2012.

Den anbefalte strategien består av fem hovedelementer som henger nært sammen:



- Trondheims byutviklingspolitikk videreføres. Dette innebærer en tettere bystruktur og en

Trondheim kommune

lokalisering av virksomheter som begrenser vekst i transportbehov og legger til rette for miljøvennlig transport ("ABC-lokalisering").

- Det avlastende hovedvegnettet rundt Midtbyen og sørover fullføres. Dette er svært viktig for å kunne fortsette byutviklingspolitikken.
- I byområdet satses det på sikker og miljøvennlig transport. Dette innebærer bedring av kollektivtilbudet og utvikling av et helhetlig gang- og sykkelvegnett. Framkommeligheten for miljøvennlige transportformer prioriteres foran framkommelighet for personbiltrafikk i det sentrale byområdet. Parkerings- og gatebruksregulering benyttes som virkemidler for å styre trafikkomfanget. Det skal utredes videre hvilken rolle banebasert kollektivtrafikk kan spille i Trondheim.
- Det legges til rette for effektiv næringstransport. Dette innebærer en effektiv terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon.
- Strategien forutsetter økning av finansieringsrammene. Dette kan eksempelvis skje gjennom ulike former for brukerbetaling og offentlig-privat samarbeid. En særlig aktuell mulighet er bompengeinnkreving på enkelte nye vegprosjekter. Rådmannen vil understreke behovet for en helhetlig finansieringspakke, som sikrer ressurser både til et avlastende vegnett og til miljøvennlige transportformer. Finansieringsproblematikken framlegges i forbindelse med behandlingen av transportplanen medio 2005.

Rådmannen i Trondheim, 16.11.2004

Inge Nordeide
rådmann

Arnt Ove Okstad
direktør

Vedlegg: Transportplanmelding for Trondheim