

Saksframlegg

Transportplan for Trondheim 2006-15

Arkivsaksnr.: 05/9739

Saksbehandler: Tore Langmyhr

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar transportplan for Trondheim 2006 – 15 med handlingsprogram 2006-09. Teksten i plandokumentet justeres slik det framgår av kommentarene til høringsuttalelsene, jfr vedlegg.

1) Bakgrunn og høringsprosess

Utkastet til transportplan for Trondheim ble vedtatt sendt på høring av formannskapet 15.08.06.

Gjennom høringsprosessen er det kommet en rekke innspill som foreslås tatt inn i den ferdige transportplanen, samt merknader som vil følges opp i annen planlegging (gatebruksplan for Midtbyen, trafikk sikkerhetsplan, kommuneplanens arealdel, hovedplan for sykkel, årlige reviderte kollektivprogram m.m.)

Høringsuttalelsene gir i hovedsak tilslutning til de viktigste grepene i planforslaget: Videreføring av byutviklingspolitikken, et avlastende hovedvegnett og prioritering av miljøvennlige transportformer i de sentrale byområdene.

De mest grunnleggende innvendingene mot planforslaget er kommet både fra flere offentlige myndigheter (Fylkesmannen, Statens vegvesen), og fra interesseorganisasjoner. Disse merknadene understreker at de foreslåtte virkemidlene ikke vil være tilstrekkelige til å håndtere økende miljø-, trafikk sikkerhets- og framkommelighetsutfordringene i byen, og at særlig finansieringsmulighetene er svært utilfredsstillende. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag peker spesielt på at Trondheim ikke legger opp til å ivareta nasjonale mål om redusert bilavhengighet i byområdene. Rådmannen drøfter disse merknadene nærmere nedenfor, men foreslår ikke vesentlige endringer i forhold til høringsutkastet.

Andre momenter som går igjen i flere uttalelser er viktigheten av tiltak for å bedre kollektiv framkommelighet, sterkere sykkelsatsing, bedre forhold for næringstransport/varelevering, og avklaring av langsiktig lokalisering av godsterminal. Hovedpunktene i de 23 høringsuttalelsene og rådmannens kommentarer til disse framgår av vedlegg.

Nedenfor følger:

- rådmannens begrunnelse for de langsiktige valgene som er gjort i planforslaget, inkludert en diskusjon av handlingsrommet og finansieringsmuligheter
- sammendrag av innsatsområdene i planen (tilsvarer i hovedsak sammendraget i plandokumentet, men en del kostnadstall er justert)
- en oppsummering av hvilke tiltak som har en realistisk/avklart finansiering og hvilke som krever tilleggsfinansiering
- vedlegg med kommentarer til høringsuttalelsene

2) Hovedsatsinger med et langsiktig perspektiv

Transportplanen bygger på de overordnede signaler som er gitt i transportplanmeldingen (Bystyret mars - 05) og kommuneplanens strategidel 2001-2012:

Trondheim skal utvikle et transportsystem som gir god tilgjengelighet, begrenser miljølempene og bygger opp under livskvaliteten i byen

Dette er overordnede mål som transportplanen konkretiserer innenfor de realistiske handlingsrammene tiårsperspektivet gir. Det er avgjørende at handlingsplanene bygger opp under en mer langsiktig

Trondheim kommune

hovedretning. Hvor langt en når i planperioden avhenger da av to forhold: Hvilke ressurser prioriteres til transporttiltak i Trondheim, og hvor stor vilje er det til å iverksette restriktive tiltak? Flere av de målene som formuleres kan bare oppnås gjennom virkemidler som kanskje er upopulære på kort sikt, men som kan være påkrevet i et helhetlig og lengre perspektiv.

Rådmannen vil særlig peke på følgende hovedsatsinger i planen:

Midtbyen skal utvikles som et pulserende og opplevelsesrikt bysentrum der transporten skjer på myke trafikanter premisser.

Denne satsingen er begrunnet i en langsiktig byutviklingsstrategi der de sentrumsnære arealene forventes å gjennomgå en omforming og fortetting. Parallelt forutsettes en stadig sterkere urbaniseringskultur, der bysentrum med møteplasser og opplevelsesarenaer får en viktigere rolle i innbyggernes hverdagsliv. Transportsystemet må bygge opp under disse langsiktige endringsprosessene. Konkret betyr dette blant annet en klart større og kvalitetsmessig bedre fotgjengersone i Midtbyen.

Trondheim skal bli ledende når det gjelder tilrettelegging for miljøvennlige kjøretøyer

Dette satsingsområdet har sin bakgrunn i de miljøutfordringer som stadig trer tydeligere fram både lokalt og globalt. Den globale oppvarmingen knyttet til bruk av fossile energikilder, og lokale helseutfordringer knyttet til støy og luftkvalitet, må avspeiles i utviklingen av mer miljøvennlige transportmidler. Dette satsingsområdet vil blant annet innebære aktiv tilrettelegging av fyllestasjoner for miljøvennlig drivstoff, klare krav til kommunens egen kjøretøypark, og bestilling av mer miljøvennlig bussmateriell.

Kollektivframkommeligheten skal bedres

Som ledd i en langsiktig byutviklingsstrategi er det helt avgjørende å ha et velfungerende kollektivsystem. I en mellomstor by som Trondheim er det i praksis umulig (framkommelighetsmessig og miljømessig) å legge til rette for fri personbilflyt for sentrumsrettet trafikk. Etter hvert som byen vokser, blir kollektivsystemet stadig viktigere for å sikre god tilgjengelighet. Den langsiktige strategien innebærer et kollektivtilbud med miljøvennlig materiell og med klare prioriteringer på hovedinnfartsvegene og gjennom sentrum.

Sykkelbyen Trondheim

I et langsiktig byutviklingsperspektiv har sykkelbruk en framtreddende plass. I den "tette" byen er sykkelen et ideelt framkomstmiddel, både i forhold til reisetid, miljø, og helsegevinster. Målet er derfor at Trondheim skal videreutvikles som sykkelby, samtidig som sikkerheten skal bli bedre enn i dag. Det skal være trygt og komfortabelt å sykle på hovedrutene, og syklistene skal i større grad behandles som en egen trafikantergruppe.

Hovedvegnett rundt de sentrale byområdene skal fullføres, med god kobling til godsknutepunkt

Byutviklingsstrategien forutsetter at hovedvegssystemet skal sikre framkommeligheten utenfor det sentrale byområdet, med god kobling til nasjonale transportkorridorer og godsknutepunkt. Dette er avgjørende for å kunne prioritere miljøvennlige transportformer innenfor stamvegvingen. Et fungerende hovedvegnett er også det viktigste tiltaket for næringslivets transporter.

Effektive næringstransporter er avgjørende for verdiskapingen i landsdelen, og gode knutepunkt for

Trondheim kommune

omlastning er viktig for å begrense transportkostnadene. Dersom man lykkes med å få til den ønskede veksten på banetransport, vil terminalen på Brattøra nå kapasitetsgrensen i løpet av et par tiår. Samtidig vil terminalområdet på Brattøra bli stadig viktigere som et sentralt byomformingsområde. Det er derfor svært viktig å klarlegge den langsiktig lokaliseringen av godsterminalfunksjonene i Trondheim og i regionen. Lokaliseringen må vurderes i lys av nasjonale og internasjonale trender for godstransport.

2.1) Er målene realistiske?

De tydeligste innvendingene i høringsprosessen hevder at de foreslåtte virkemidlene ikke vil være tilstrekkelige til å håndtere de økende miljø-, trafikksikkerhets- og framkommelighetsutfordringene i byen, og at særlig finansieringsmulighetene er svært utilfredsstillende.

Rådmannen er delvis i enig i disse synspunktene. Planen inneholder ikke tiltak som vil reversere utviklingen mot et mer bilbasert samfunn. I de mest sentrale delene av byen kan en derimot forvente noe større bruk av miljøvennlig transport. Det er også riktig at en rekke anbefalte tiltak i transportplanen ikke lar seg gjennomføre innenfor de forventede økonomiske rammene. Midlene til samferdsel er redusert som følge av avviklingen av bompengesystemet, samtidig som statlige midler til øvrige riksveger er omtrent halvert fra 40 mill. kr pr år til ca. 18-20 mill. kr pr år. Dette gir selvsagt et betydelig redusert handlingsrom.

Ulike måter for å øke de økonomiske rammene er drøftet i planforslaget. De rent faglige vurderingene viser at de beste alternativene ville være vegprising eller bompengepakker. Dette fordi man her kan skaffe midler til en helhetlig transportpolitikk som omfatter alle transportformer. I tillegg kan innkrevingssystemet utformes med tanke på å styre bilbruk i retning av mer optimal bruk av infrastrukturen, og for å avlaste de mest miljøutsatte områdene. I planforslaget foreslås bruk av forskottering for å framskynde noen av de mest påkrevde stamvegprosjektene. Forskottering innebærer imidlertid ingen økte ressurser totalt sett. Dersom statlige myndigheter krever lokale egenandeler, kan Trondheim kommune eller næringsinteresser som forskotterer bare regne med å få tilbake deler av midlene.

Statens vegvesen har i sine merknader vist eksempler på hva som kan oppnås med ulike finansieringsformer, og slutter seg til den faglige konklusjonen om at vegprising og bompengepakker er de beste alternativene (i likhet med flere andre høringsinstanser, som Team Trafikk og Naturvernforbundet). Rådmannen vil peke på at både vegprising og bompengeordninger er fleksible instrumenter, og at inntektene selvsagt avhenger av både takster, innkrevingsperiode og antall stasjoner. Alt i størrelsesorden 50 mill. kr til 350 mill. kr pr år er fullt mulige nivåer i Trondheim. Det nylig avviklede bompengesystemet ga ca 220 mill. kr årlig. En videreføring på dette nivået i 15 år kunne gitt en totalpakke i størrelsesorden 4,6 mrd. kr, forutsatt rundt 40% statlig bidrag. Innenfor en slik totalramme ville det vært mulig å fullføre hovedvegnettet (inkludert prosjektene Sluppen – Marienborg, E6 sør og Øst-vest-forbindelsen), beholde kollektivtakstene og bedre infrastrukturen for kollektivtrafikk, anskaffe miljøvennlige busser, fullføre hovednettet for sykkel, utbedre miljøforhold i Midtbyen og Elgesetergate, redusere støyulemper vesentlig og ta igjen etterslep på vedlikehold.

Med et eventuelt vegprisingsopplegg som utformes for å skjerme miljøutsatte områder og i størst grad belaste rushtidstrafikken, kan man oppnå 10-15% trafikkreduksjon i innkrevingsområdet. Dette vil være i tråd med nasjonale mål formulert blant annet i Nasjonal transportplan (jfr merknader fra blant annet Statens vegvesen og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag).

På bakgrunn av tidligere lokalpolitiske vedtak fremmer rådmannen ikke noe konkret forslag om trafikantavgifter i transportplanen. I planforslaget legges det vekt på å få fram hvilke tiltak som er realistiske

Trondheim kommune

innenfor kjente rammer, og hvilke ønskelige tiltak som krever tilleggsfinansiering.

3) Sammendrag av planforslaget

Nedenfor oppsummeres a) mål, b) status og c) tiltak innenfor de ulike innsatsområdene i transportplanen.

3.1) Samordnet areal- og transportplanlegging

Trondheim skal videreutvikle en areal- og transportpolitikk som gir god tilgjengelighet gjennom økt bruk av miljøeffektiv transport. Dette innebærer at byutviklingen med vekt på fortetting må følges opp. De arealene som er lettest tilgjengelige med kollektivtransport må sikres for utvikling av publikumsattraktive arbeidsplasser og servicetilbud. Parkeringspolitikken må støtte opp under arealpolitikken gjennom å redusere uønsket bilbruk.

Status

Trondheim har en relativt kompakt form sammenliknet med andre større norske byer, og generelt god tilgjengelighet med individuell transport. Med kollektive transportmidler er reisetidene vesentlig lengre enn med bil, særlig utenfor sentrum. For reiser til Midtbyen har kollektivtransporten styrket sin stilling. Trondheims fortettingspolitikk er i betydelig grad fulgt opp de siste ti år. Det har imidlertid vist seg vanskelig å gjennomføre den restriktive parkeringspolitikken som også må på plass for stimulere miljøvennlig transport. Det merkes et økende press også i retning av perifer utbygging. Prognoser viser at reiseandelen med bil i Trondheim sannsynligvis øker fra dagens 58% til ca 60% i 2015.

Tiltak

Fortettingspolitikken må følges opp løpende i de enkelte detaljplaner og byggesaker. Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter må lokaliseres nært kollektivlinjer. Virksomheter av regional betydning bør plasseres i "kollektivbuen" (de sentrale byområdene fra Tempe til Midtbyen og Leangen). Det er viktig at det reserveres areal til arbeidsplasser/service i dette området, og at ikke boligbygging overtar for mye av de mest sentrale arealene.

3.2) Fullføring av det avlastende hovedvegnettet

Det avlastende hovedvegnettet rundt Midtbyen og sørover skal fullføres så snart dette er økonomisk mulig. Dette er svært viktig for å kunne videreføre byutviklingspolitikken, sikre god tilgjengelighet for næringstransporten og skjerme boligområder for tungtrafikk/gjennomgangstrafikk.

Status

Nordre Avlastningsveg fullføres 2009, og E6 øst Nidelv bru – Grilstad er planlagt fullført ca 2011-12 (finansiert delvis med bompenger som en del av E6 øst-prosjektet). Ytterligere stamvegutbygging er i utgangspunktet, gitt Nasjonal transportplan 2006-15 og gjeldende politiske vedtak om finansiering, skjøvet ut på ubestemt tid.

Tiltak

Fullføringen av det avlastende systemet rundt sentrum må på plass før man øker vegkapasiteten i ytre deler av byen. Dette betyr at strekningen Sluppen – Marienborg bør gjennomføres før/samtidig med utbyggingen av E6 sør. For å finansiere dette vil Trondheim kommune gå inn for at statsmidler som er avsatt til E6 sør for perioden 2010-15 overføres til Sluppen – Marienborg. Det gjenstår da rundt 430 mill kr som

Trondheim kommune

Trondheim kommune må vurdere å forskuttere. Ca 166 millioner av disse er vedtatt forskuttert for å få gjennomført lang tunnel i Oslovegen (bygges som en del av Nordre Avlastningsveg).

For å fullføre et tilfredsstillende system i de sentrale byområdene, er det også nødvendig med oppgradering av Elgeseter gate/Holtermannsveg. Utbyggingen av næringsarealer må tilpasses kapasitets- og miljøbegrensningene i gata. Konkrete tiltak utredes nærmere gjennom en revisjon av gjeldende planer for området.

Parsellvis utbygging av E6 sør vurderes i forbindelse med KU og reguleringsplanarbeidet. Det er aktuelt å vurdere forskottering av strekningen Tonstad – Sentervegen. Her forutsettes meget betydelig bidrag fra næringslivet.

3.3) Prioritere miljøvennlige transportter i sentrale byområder

I de sentrale byområdene skal miljøvennlige transportformer prioriteres spesielt. Dette innebærer:

- ✓ Utvidet fotgjengerområde i sentrum.
- ✓ En restriktiv parkeringspolitikk som tar sikte å begrense arbeidsplassparkeringen, samtidig som det sikres god tilgjengelighet for besøksreiser til handel og service.
- ✓ Framkommeligheten for miljøvennlige transportformer prioriteres foran framkommeligheten for personbiltrafikk, og trivselen for myke trafikanter skal forbedres vesentlig.
- ✓ Kjørehastigheten for kollektivtransport skal økes med 25%
- ✓ Et langsiktig mål om en Midtby der trafikken i vesentlig grad skjer med lavutslippskjøretøyer.

Status

I de sentrale byområdene er det økende framkommelighetsproblemer og økende ”kamp” om knappe vegarealer. Selv om gjennomkjøringstrafikken gjennom Midtbyen er redusert de seinere år, er det økende forsinkelser på hovedinnfartene. Gjennomsnittshastigheten for kollektivtrafikken i Midtbyen er 12-15 km/t. Avviklingen av bomringen har sannsynligvis ført til ytterligere 5-8% økt biltrafikk i rush. Gatebruksreguleringer, kollektivprioriteringer og en restriktiv parkeringspolitikk er tatt i bruk som virkemidler for å gi best mulig samlet tilgjengelighet. Parkeringspolitikken har imidlertid vært vanskelig å følge opp i praksis i konkrete byggesaker.

Tiltak

- Totalt antall parkeringsplasser i Midtbyen opprettholdes omtrent på dagens nivå. Omdisponering av plasser fra gategrunn til parkeringshus, helst under bakken, må fortsette (drøftes nærmere i gatebruksplanen). Det legges opp til en økning av antall besøksplasser knyttet til utbyggingen på Brattøra/Trondheim S.
- Området med bestemmelser om maksimalt antall plasser ved nybygg vurderes utvidet blant annet til Elgeseter og Lade/Leangen. Parkeringsnormenes status styrkes gjennom å omgjøre dem til bestemmelser i kommuneplanens arealdel.
- Det arbeides for å etablere et tilbud om innfartsparkering ved hovedinnfarten sørfra.
- En pakke med framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken gjennomføres (fremmes som egen politisk sak): Til sammen foreslås rundt 20 ulike tiltak, hvorav to er påkrevet for å oppnå målet om 25% økt reisehastighet: 1) Sambruksfelt/kollektivfelt i begge retninger i Prinsens gate og Elgeseter gate og 2) Aktiv signalprioritering av buss. Det forutsettes at Statens vegvesen bidrar med vesentlige investeringsmidler i og med at de største forsinkelsene opptrer på stamvegnettet.
- Nytt effektivt omstigningspunkt for buss og trikk i Prinsens gate, tilpasset universell utforming
- Bedre tilrettelegging for sykkelbruk i de sentrale byområdene. Lavere fartsgrense for å legge til

Trondheim kommune

- rette for sykling sammen med annen trafikk vurderes nærmere i gatebruksplanen.
- Gjennom gatebruksplanen skal utvidelsen av fotgjengerområdet i sentrum avgrenses.
 - Positiv stimulering til bruk av miljøvennlige kjøretøy (lavutslippskjøretøy; jfr ”avsnittet om miljø”). Vurdere innføring av lavutslippssoner i de sentrale byområdene, der det stilles klare krav til utslipp av alle kjøretøyer. På sikt arbeide for en overgang til hybridbusser som kan drives med elektrisk motor innenfor sentrum.

3.4) Et konkurransedyktig kollektivtransporttilbud

I tillegg til framkommelighetstiltak, skal det legges til rette for økt markedsandel gjennom utvikling av stamruter, effektive knutepunkt og akseptable takster. Målet er en økende kollektivandel og totalt minst 20 mill kollektivturer i året innen 2015. Kollektivsystemet utformes i tråd med prinsippene for universell utforming.

Status

Kollektivtransportens markedsandel har vært relativt stabil på ca 11% de siste 15 år. Trondheim kommune overtok ansvaret for kollektivtransporten fra 01.01 04. gjennom ”Transportforsøket”. Dette er en ordning som gir klart bedre muligheter for samordnet virkemiddelbruk. Siden 2004 er driftstilskuddet tredoblet og takstene redusert. Dette har gitt en trafikkvekst på vel 4% i 2005 til et totalt passasjertall på 17,3 mill. Det er imidlertid svært krevende økonomisk å opprettholde dagens takster, og for 2007 har rådmannen vært nødt til å foreslå en takstøkning på 27%.

Tiltak

Det er viktig å opprettholde relativt lave takster, samtidig som man må videreutvikle standard, service og markedstilpasning. Dette krever en god, langsiktig innkjøpsavtale med transportør(er) fra 2008, når ny konsesjonsperiode starter. Stamrutene styrkes gjennom bedre frekvens. Ny stamrute øst utredes for å samle og forbedre et fragmentert tilbud i de østlige bydelene. Samordning med regionale rutetilbud videreutvikles, og det arbeides spesielt for å gi et bedre tilbud med jernbanen sørover fra Trondheim. Investeringsmidlene går til utvikling av knutepunkter og holdeplasser, samt til framkommelighetstiltak. Det foreslås en forlengelse av trikken til et samlet omstigningspunkt for buss og trikk i Prinsenkrysset. Skal man nå målet om 20 millioner passasjerer årlig, kreves økte ressurser til driftstilskudd og til investeringer (ca 30 mill. kr pr år).

3.5) Et helhetlig sykkelnett

Hovednettet for sykkel skal utbygges videre med en standard slik at det er trygt og behagelig å sykle i 30 km/t.

Status

Sykkel har stadig økende betydning som transportmiddel i Trondheim, og fortettingspolitikken legger til rette for en høy sykkelandel. Det er i dag etablert ca 220 km vegnett av varierende kvalitet for syklistene. På dette nettet er det til dels vesentlige sikkerhetsmessige mangler, og det er også på mange strekninger behov for å skille gående og syklende. Totale kostnader for et tilfredsstillende hovednett i Trondheim er anslått til ca 740 mill. kr, hvorav ca 220 mill. kr vil være et statlig ansvar (langs riksveger).

Tiltak

Det foreslås 13 hovedruter for sykkel, som vil dekke ca 119000 innbyggere innenfor 500 m. (I tillegg er det behov for en rekke lokalruter.) For perioden 2006-09 pekes følgende ruter ut som særskilt viktige: Midtbyen – Brattøra og Sentrum – Tillerbyen/Heimdal/Saupstad. En vesentlig del av ressursbruken foreslås benyttet på disse hovedrutene, både til nye delstrekninger, bedre drift/vedlikehold og systematiske

Trondheim kommune

punktutbedringer. Uten tilleggsfinansiering er det imidlertid svært liten mulighet til større nyanlegg. Der fartsnivået er lavt, vil det primært bli lagt opp til sykling i gata sammen med biltrafikk.

3.6) Trygg transport

Antall trafikkuulykker skal reduseres med nullvisjonen som langsiktig rettesnor. Trygghetsfølelsen skal bedres i boligområder som belastes med gjennomkjøring.

Status

En trafikkøkning på rundt 2% hvert år øker generelt ulykkesrisikoen og opplevd utrygghet i mange boligområder. I 5-årsperioden fra 2001 til 2005 er det i snitt registrert 283 personskadeulykker med 384 skadde eller drepte hvert år. Selv om antall drepte er redusert (ligger på 1-2 pr år), har personskadeulykkene gått i feil retning i denne perioden. Ulykkesbildet for Midtbyen skiller seg ut med en økende andel fotgjengerulykker, som ofte har høy alvorlighetsgrad.

Tiltak

For en del boligområder vil etableringen av avlastende hovedveger bedre forholdene vesentlig. I mange tilfeller er det imidlertid ikke mulig å henvise trafikken til alternative traséer. I slike situasjoner må bomiljøet ivaretas best mulig gjennom fartsdempende tiltak og andre miljø- og trafikksikkerhetstiltak. I handlingsplanperioden gjelder dette spesielt Nonnegata, Skovgård og Tillerområdet. Det settes i tillegg av midler til løpende oppfølging av mindre utbedringsbehov i alle bydeler, og spesielt på skolevegstrækninger.

Trafikksikkerhetsarbeidet for Midtbyen rettes særskilt inn mot å redusere ulykkene for myke trafikanter. Redusert fartsgrense må vurderes som et særskilt aktuelt virkemiddel, og dette tas opp konkret i revisjonen av gatebruksplanen.

3.7) En effektiv og lite miljøbelastende næringstransport

Det legges til rette for effektiv næringstransport. Dette innebærer en velfungerende terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon.

Status

Effektive næringstransporter er viktige for næringslivets konkurransevne og verdiskaping. Totalt fraktes det ca 9 mill. tonn gods årlig til og fra Trondheim. Biltrafikk frakter ca 52%, jernbane 34% og båt ca 14%. Dagens terminaler er primært lokalisert på Brattøra/Piren/Nyhavna, samt Sluppen, Heggstadmoen og Sandmoen.

Varedistribusjonen internt i byen har særlige utfordringer i Midtbyen, med mangelfulle leveringsforhold. Det er registrert lav utnyttelsesgrad på distribusjonsbilene.

Tiltak

Det viktigste forbedringstiltaket for næringstransporten vil være gjennomføringen av det avlastende hovedvegnettet. Det må utvikles et effektivt godsknutepunkt på Brattøra med gode omlastingsmuligheter. På lengre sikt (i NTP-perioden fra 2019) legges det opp til en alternativ lokalisering for terminalområdet. Planlegging må starte snarlig.

Trondheim kommune skal stimulere til samarbeid med sikte på mer rasjonell varelevering i Midtbyen, deriblant forsøk med varelevering før 0700. Det skal stilles klarere krav til utforming av varemottak ved nybygg.

3.8) Ivareta det kommunale vegnettet

Vegvedlikeholdet skal legge opp til at vegkapitalen ikke forringes ytterligere. Nyinvesteringer må primært knyttes opp mot utbyggingsavtaler.

Status

Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold er viktig for å ivareta framkommelighet og sikkerhet. Vedlikeholdsmidlene har ikke vært tilstrekkelige på det kommunale vegnettet, og det er registrert et reparasjonsbehov på ca. 100 mill. kr, i tillegg til behov for dobling av årlige vedlikeholdsmidler. En rekke planer er fremmet om utbygging av nye kommunal veglenker som vil bedre miljøforhold og redusere kjøreavstander.

Tiltak

Når det gjelder vinterdrift, vektlegges bar veg langs kollektivtraséer, god standart på gang-/sykkelveger, samt tilrettelegging for bruk av piggfrie dekk. Innenfor renhold prioriteres tiltak som reduserer svevestøv. Mulighetene for økt tilskudd til drift/vedlikehold vurderes fortløpende i de kommunale budsjetter. Det finnes ikke midler til nye, større veginvesteringer på det kommunale vegnettet, bortsett fra de tiltakene som kan knyttes til utbyggingsavtaler.

3.9) Miljøkrav oppfylles – Trondheim ledende på tilrettelegging

Som minstekrav skal alle miljøutfordringer knyttet til utslipp og støy håndteres i henhold til nasjonale forskrifter. Trondheim kommune har i tillegg ambisiøse mål om reduksjon av klimagasser. Trondheim bør ha som ambisjon å bli ledende i landet på tilrettelegging for miljøvennlige kjøretøyer.

Status

Trondheim har i dag transportrelaterte miljøproblemer knyttet til svevestøv, støy og klimautslipp. Det skjer årlig overskridelser av grenseverdiene for svevestøv, og dette skyldes primært piggdekkbruk. Støytiltak er gjennomført i tråd med dagens forskrifter, men mange er likevel fortsatt plaget, og nasjonale myndigheter stiller nå strengere krav til forebyggende planlegging. Klimautslippene øker i tråd med stadig økende trafikkvekst. Miljøvennlige kjøretøy er i liten grad tatt i bruk.

Tiltak

Tiltak for å bedre luftkvaliteten ble behandlet særskilt gjennom Tiltaksutredning luftkvalitet. Det er aktuelt med bedre renhold, nye vegdekketyper, redusert piggdekkseong, økt gebyr og reduserte fartsgrenser på utsatte strekninger. Ny dokumentasjon omkring helseplager som skyldes partikler (PM_{2,5}) skal følges nøye opp. Kartleggingen av støyutsatte områder skal tillegges stor vekt i videre arealplanlegging. Dersom det skal gjennomføres ytterligere støyreducerende tiltak i dagens bebyggelse, vil dette kreve betydelige økte ressurser.

De viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslipp blir å redusere veksten i transportomfanget gjennom arealplanlegging og prioritering av miljøvennlige transportformer.

Trondheim kommune skal som transportør og bestiller av transporttjenester utarbeide klare krav til bruk av miljøvennlige kjøretøy. For bussparken skal det legges opp til raskere utskifting for å erstatte eldre busser med nye busser som ivaretar strenge utslippskrav. Ved neste langsiktige avtale om bussdrift skal det vurderes alternative tilskuddsnivå også for overgang til naturgassbuss, busser drevet med fornybart drivstoff, og/eller hybridbusser. Det foreslås vesentlig satsing på tilrettelegging for allmenn bruk av mer miljøvennlig kjøretøyteknologi (infrastruktur, stimuleringsiltak, opplysning).

4) Oppsummert handlingsprogram

Her oppsummeres de viktigste tiltakene i forhold til økonomiske rammer og mulig tilleggsfinansiering.

Fullføre avlastende hovedvegnett

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
Nordre Avlastningsveg fullføres 2009. Opprydningstiltak i Midtbyen skjer parallelt.	Statlige midler pluss tidligere innbetalte bompenger, totalt ca 800 mill 2006-09. Opprydningstiltak Midtbyen delvis finansiert gjennom "øvrige riksvegmidler" (ca 24 mill. kr)
E6 øst Nidelv bru – Grilstad: byggestart 2008-09, fullføres ca 2011-12	Delvis bompengefinansiert gjennom E6 øst-prosjektet. Utvidelse av innkrevingsperioden ennå ikke behandlet. Totalt ca 1900 mill. kr. Statlige midler i perioden etter 2010.

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Eventuell iverksetting av kommunal garanti for kostnadsøkning Nordre Avlastningsveg	40 mill kr. Kommunale midler
Lang tunnel Oslovegen (2008)	166 mill. kr. Forskottering som tilbakebetales 2014-2019 (vedtatt i bystyret)
Fullføring av Sluppen – Marienborg: Byggestart 2009, fullført 2012	Overføring av 200 mill i statsmidler fra E6 sør og forskottering av ca. 260 mill. kr. (Hel/delvis tilbakebetaling ca 2015-20)
Miljømessig oppgradering av Elgeseter gate/Holtermannsveg	Kostnader ennå ikke avklart. Spleiselag kommunale midler og statlige midler
E6 sør. Delprosjekt første etappe fra Tonstad til kryss med sentervegen (må vurderes nærmere i konsekvensutredningen)	100-200 mill kr. Forutsetter vesentlig forskotteringsbidrag fra næringsinteresser i området. Hel/delvis tilbakebetaling i perioden ca 2020-2029

Kommentar: Forskotteringen vil binde opp statlige ressurser til Trondheim i lang tid framover. Det er derfor ikke sannsynlig (ut fra gjeldende statlig politikk) med ytterligere statlige tilskudd til stamvegutbygging før etter ca 2025.

Prioritering av miljøvennlig transport i de sentrale byområdene

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
Revisjon av parkeringsnormene	Avklares i kommuneplanens arealdel
Bedre tilrettelegging sykkelbruk (blant annet hovedrute gjennom Midtbyen)	Ca 10-12 mill kr er finansiert
Innfartsparkering for trafikk sørfra	Finansieres gjennom parkeringsavgifter og/eller utbyggingsavtaler
Kollektivframkommelighet, økning av hastigheten med 25%. Blant annet sambruksfelt i begge retninger i Prinsensgt og Elgeseter gt.	Kommunal andel på ca 9 mill. kr kan finansieres

Trondheim kommune

Ny gateterminal for kollektivtransport	Vurderes nærmere i gatebruksplanen. Investeringer foreløpig anslått til ca 4 mill. kr
Trikken bygges fram til ny gateterminal	Ca 7 mill. kr
Utvidet fotgjengerområde	Konkretiseres i gatebruksplanen
Lavere fartsgrense Midtbyen	Konsekvenser vurderes nærmere i gatebruksplanen

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Framkommelighetspakke for kollektivtransporten, signalprioritering	Statlig andel på ca 29 mill kr ikke med i gjeldende planer.
Full utbygging sykkelnettet i og rundt sentrum	Krever meget betydelige ressurser. Lavere fartsgrenser vil gjøre det mulig å blande sykkeltrafikk med biltrafikk i Midtbyen, og dermed redusere ressursbehovet.
Gatebrukstiltak i Midtbyen (ytterligere satsing)	Er delvis finansiert (jfr "Hovedvegnettet"). Ytterligere behov konkretiseres i Gatebruksplanen.
Trikkeutbygging til Trondheim S og eventuelt Piren	50-80 mill kr, pluss økte driftskostnader

Kollektivtransport forøvrig

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
"Basisnivå" driftstilskudd	Ca 50-60 mill kr årlig (inkludert 10 mill. i statlige belønningsmidler)
Utbedring holdeplasser, universell utforming, knutepunktutvikling	Ca 2-3 mill kr årlig (i tillegg til særskilte tiltak i Midtbyen)

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Opprettholde lave takster	Mangler rundt 30 mill kr årlig i forhold til "basisnivå"
Lavere pris periodekort	Tilskuddsbehov avhenger av utforming og avtaler med transportør
Utbedring holdeplasser, universell utforming, knutepunktutvikling, etablering av egne bussveger	Meget stort behov for økt innsats til generell standardheving og økt framkommelighet. Totalt behov ca 370 mill. kr

Kommentar: Uten økte ressurser vil kollektivtransporten miste passasjerer i forhold til dagens nivå. Det er avgjørende å etablere en god langsiktig avtale med transportør(er) fra 2008.

Sykkel (utenom Midtbyen)

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
Systematisk utbedring hovedruter (punkttiltak, drift og vedlikehold)	Ca 2 mill kr årlig
Utbygging gamle Statens hus - Sluppen	6,5 mill kr (statlige stamvegmidler)
Kong Øysteins veg	3,5 mill kr

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Videre utbygging hovedrutene	Meget stort behov, til sammen anslått til ca 740 mill kr,

Trondheim kommune

	hvorav ca 220 innenfor statlig ansvarsområde
--	--

Trafikksikkerhet

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
Diverse mindre utbedringstiltak (lyskryss, kryssutbedringer, fartspuiter, skolevegtiltak)	Ca 10-11 mill kr pr år
Utbedring Nonnegata	5,0 mill. kr

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Økte tiltak til vedlikehold av gang-/sykkelveger og av fartsdempende tiltak	Kommunale midler
Bedre kartlegging, statistikk og ulykkesanalyser.	Kommunale midler

En effektiv og lite miljøbelastende næringstransport

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	<i>Finansiering/merknader</i>
Utvikling av et effektivt godsknutepunkt på Brattøra	Finansiering utenom kommunale budsjetter
Forsøk med tidlig varelevering i Midtbyen	Samarbeid med næringslivet
Bedre laste- og losseforhold i Midtbyen	Drøftes nærmere i gatebruksplanen
Utredning av godsknutepunkt på lang sikt (etter 2020)	Vurderes regionalt

Ivareta og videreutvikle det kommunale vegnettet

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	
Ordinært nivå på drift og vedlikehold kommunalt vegnett	Ca. 65 mill. kr årlig
Investeringer kommunale vegger	Ca 4 mill. kr årlig (kun mindre tiltak)

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Reparasjon av forfalt infrastruktur (etterslep)	Ca. 100 mill. kr
Vedlikehold for å hindre ytterligere forfall	Ca 10 mill. kr årlig
Økt standard drift for å bedre framkommelighet og sikkerhet	Ulike nivå avhengig av ønsket standard
Legging av fast dekke på grusveger	Totalt ca 300 mill. kr
Investeringer i nye kommunale veglenker	Meget stort behov. Ønskede tiltak er blant annet Øst-vestforbindelsen (ca 400 mill kr med to tunnellop), Ferstادتunnelen (ca 150 mill kr), Forsøkslia (totalt ca 100 mill kr) og Brundalsforbindelsen (ca 70 mill kr). Enkelte prosjekter kan delfinansieres gjennom utbyggingsavtaler.

Trondheim kommune

Miljøkrav oppfylles – tilrettelegging for miljøvennlige kjøretøyer

<i>Tiltak innenfor avklart/realistisk finansieringsramme</i>	
Tiltak knyttet til renhold, drifting osv	Inngår primært i ordinære poster til drift av vegnettet
Støytiltak (mindre tiltak, kartlegging)	Ca 1,5 mill kr pr år

<i>Tiltak som krever tilleggsfinansiering</i>	<i>Finansieringsbehov/-forslag</i>
Tilrettelegging for bruk av miljøvennlige kjøretøy (infrastruktur, informasjon, opplæring)	Ca 5 mill kr fram til 2009
Økt innsats for å bedre støyproblemene. Bygningstiltak for å redusere innendørs støy til 40dBA	Ca. 100 – 200 mill. kr
Strengere miljøkrav til bussparken	Avhenger av hvilke miljøkrav som formuleres i neste avtale

Konklusjon

Transportplan for Trondheim 2006-15 med handlingsprogram 2006-09 anbefales vedtatt, med de endringer som er kommentert i vedlegg. Føringerne fra transportplanen legges til grunn for oppfølgende planlegging, blant annet revisjon av gatebruksplan for Midtbyen.

Rådmannen i Trondheim, 30.10.06

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Gjennomgang av hovedpunkter i høringsuttalelsene og vurderinger av disse.