

Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret
Møtedato: 31.03.2005
Sak: 0031/05

Resultat: Behandlet

Arkivsak: 04/12441
Tittel: TRANSPORTPLANMELDING FOR TRONDHEIM

Behandling:

Harald Berg (FrP) foreslo den endrede innstilling som ble fremmet i Byutviklingskomiteen 10.03.2005:

- a) Trondheims byutviklingspolitikk videreføres. Dette innebærer en utvidet og mer fleksibel bystruktur, samt lokalisering av virksomheter som tar hensyn til alle transportbehov.
- b) Hovedvegnettet rundt Midtbyen og sørover fullføres i sin helhet med statlig finansiering. Dette er viktig for å kunne videreføre byutviklingen.
- c) I byområdet satses det på en sikker og effektiv transport, som på sikt også vil innebære en bedring av kollektivtilbudet.
- d) Det legges til rette for en effektiv næringstransport. Dette innebærer en velfungerende terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon
- e) Strategien for areal- og transportpolitikken, samt enkeltprosjekt, finansieres i sin helhet med statlige midler.

Rune Olsø (Ap) fremmet følgende MERKNAD:

Merknadsstilleren vil påpeke at Bystyrets flertall, merknadsstilleren inkludert, flere ganger har avvist konkurranseutsetting av kollektivtrafikken i Trondheim, og at kommunen i dag som en følge av dette er i eksklusive forhandlinger med det eksterne private selskapet Team Trafikk om ny kontrakt. For merknadsstilleren er det med andre ord i utgangspunktet ønskelig at kommunen og Team Trafikk skal finne frem til en kontrakt som er god for begge parter, fordi vi tror dette vil være det beste for kommunens innbyggere. Merknadsstillene vil imidlertid ikke bidra til å sette kommunen i en situasjon der kommunens forhandlingssituasjon svekkes, fordi dette vil gi et dårligere kollektivtilbud i Trondheim.

Arne Byrkjeflot (RV) foreslo på vegne av RV og SV:

Nei til offentlig privat samarbeid (OPS) for å framskynde prosjekt.

Bjarne Søreng (Ap) foreslo på vegne av Ap og SV:

Tillegg til pkt. 1 b) Ny setning før "Dette er svært viktig...."

Ny Sluppen bru og utbedring av Osloveien prioriteres som avlastningstiltak for Midtbyen.

Bjarne Søreng (Ap) foreslo:

- Nytt pkt. f) Transportplanen vil få store konsekvenser for byens arbeids- og næringsliv. Samferdsel er også en viktig næringsvei i seg sjøl. Det er derfor viktig at utøverne har høy og god kompetanse.

Det forutsettes derfor at en transportplan også omhandler hvordan de videregående skoler i Trondheim, fagopplæring og arbeids- og næringslivet kan utdanne nok fagfolk til å betjene de ulike sider av denne næringa.

- Pkt. 2) underpkt 1). Angående kollekttrafikk: Første setning endres til:
Det skal føres en prispolitikk som innrettes slik at flere velger å reise kollektivt, med.....

- Pkt 2) underpkt. 2) endres til:
En hovedsatsing skal være stamruter med høy frekvens og tilstrekkelig kapasitet.

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) foreslo følgende tillegg:

Bystyret avviser bruk av bompenger eller annen form brukerbetaling som lokal finansiering ved utbygging av nye samferdselsprosjekter i Trondheim, uansett om disse bygges som ordinære prosjekter eller som OPS.

Frank Jenssen (H) foreslo:

- tillegg i pkt 1) c), 4. setning:
...for å styre trafikken, bl.a. med sikte på å sikre god tilgjengelighet til handels- og servicefunksjoner i sentrum.

- tillegg til innstillingens pkt. om finansiering:
Bystyret understreker at OPS ikke nødvendigvis innebærer bruk av bompenger.

Monica Rolfsen (V) foreslo:

- alternativ til innstillingens punkt Finansiering:
Bystyret ønsker å få utredet ulike finansieringsmetoder i den endelige transportplanen, for eksempel OPS, bomfinansiering av enkeltprosjekt, trafikantbetaling eller drivstoffavgift. Rådmannen bes legge frem ulike alternativer for endelig politisk behandling.

- tilleggsforslag:
Mål for transportsystemet i perioden 2006-09
I den endelige transportplanen skal det etableres en metode med et samlet mål for hvor miljøvennlig transportsystem Trondheim har sammenlignet med andre byområder i Norden.
Energiforbruk til persontransport per innbygger og utslipp bør inngå som viktige element.
Transportplanen skal konkretisere tiltak for realistisk, men også ambisiøs forbedring av Trondheims situasjon. Dette målet skal legges frem for Bystyret i forbindelse med transportplanen.

Kolbjørn Frøseth (SP) foreslo:

Nytt pkt. 5 under Kollektivtrafikk
Skinnegående trafikk bør strykes.

Kjersti Marie Stensrud (SV) foreslo på vegne av SV og Ap:

- Tillegg til pkt.2)
Nei til bruk av anbud i kollektivtrafikken (nytt underpunkt)

- Tillegg til punktet Finansiering

For begrense biltrafikken gjennom Midtbyen vedtas en trafikantavgift for gjennomkjøring. Avgiften skal i sin hehet gå til kollektivtrafikk, gangveier og sykkelveier

- -Hanne Søttar Hagen forlot møtet og Terje Østhus møtte - -

Frank Jenssen (H) fremmet på vegne av H følgende protokolltilførsel (som merknad):
Merknadsstillerne understreker at man er for OPS i gitte situasjoner, men stemmer mot formuleringer om dette i denne saken pga den uheldige kobling til bompenger som er foreslått.

Votering:

Ved alternativ votering mellom innstillingens pkt. 1 a, b, c, d og e og Bergs forslag, ble innstillingen vedtatt mot 10 stemmer (10 FrP)

Søreng med fleres tillegg til pkt. 1) b) ble enstemmig vedtatt.

Jenssen sitt tillegg til 1) c) ble enstemmig vedtatt.

Sørengs tillegg til pkt. 1) f) fikk 48 stemmer (2RV,4PP,1MDG,26Ap,15SV)

Sørengs sendring i pkt. 2) underpkt. 1) ble enstemmig vedtatt.

Sørengs endring i pkt. 2) underpkt. 2) ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt 3) ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt 4) ble enstemmig vedtatt.

Innstillignen pkt. 2) underpkt. 5) ble vedtatt mot 35 stemmer (10FrP,4PP,3KrF,18H)

Frøseths forslag til nytt pkt. 2) underpkt. 5) fikk 34 stemmer (3SP,3KrF, 18H,10FrP) og falt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt. 6-9) + første setning i innledningen ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt. 10) ble vedtatt mot 36 stemmer (10FrP,18H, 3KrF, 3SP, 2V)

Innstillingens pkt. 2) underpkt 11) ble enstemmig vedtatt.

Byrkjeflot med fleres forslag tillegg til pkt. 2) fikk 17 stemmer (2RV,15SV)og falt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt. 12) ble vedtatt mot 10 stemmer (10FrP)

Innstillingens pkt. 2) underpkt 13-15) ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 2) underpkt 16) ble vedtatt mot 29 stemmer (10FrP.18H,1DEM).

Innstillingens pkt. 2) underpkt 17) ble vedtatt mot 29 stemmer (10FrP.18H,1DEM).

Innstillingens pkt. 2) underpkt 18) ble enstemmig vedtatt.

Stensrud med fleres forslag vedr. finansiering fikk 19 stemmer (2RV,2V,15SV) og falt

Rolfens forslag vedr. finansiering fikk 23 stemmer (2V,3KrF,1MDG,15SV,2RV)og falt

Innstillingens punkt finansiering første setning ble enstemmig vedtatt

Innstillingens punkt finansiering andre setning falt mot 3 stemmer (1KrF,2V),

Jenssens forslag vedrørende finansiering bortfalt dermed.

Dahlberg Hauges forslag vedr. finansiering fikk 10 stemmer (10FrP)og falt

Jenssens protokolltilførsel fikk tilslutning fra Ap, FrP

Stensrud med fleres tillegg vedr. finansiering fikk 18 stemmer (14SV,2RV,2V) og falt

Tillegg fra Rolfen vedr. mål for transportsystemet i perioden 2006-09, fikk 53 stemmer (2V,3KrF,2RV,1MDG,4PP,26Ap,15SV) og ble vedtatt.

Innstillingens pkt. 2) ble enstemmig vedtatt.

Ap merknad fikk tilslutning fra PP

VEDTAK:

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:

- a) 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.
- b) Ny Sluppen bru og utbedring av Osloveien prioriteres som avlastningstiltak for Midtbyen. Dette er svært viktig for å kunne videreføre byutviklingspolitikken.
- c) 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, bl.a. med sikte på å sikre god tilgjengelighet til handels- og servicefunksjoner i sentrum. Det skal utredes videre hvilken rolle banebasert kollektivtrafikk bør ha.
- d) Det legges til rette for effektiv næringstransport. Dette innebærer en velfungerende terminalløsning med god tilgjengelighet og bedre forhold for varedistribusjon, og med felles distribusjon til de største handelssenterne i Midtbyen og til de store offentlige institusjonene.
- e) Den anbefalte strategien for areal- og transportpolitikken betinger en økning av finansieringsrammene. Aktuelle finansieringsmodeller utredes i det videre transportplanarbeidet, herunder bompengefinansiering av enkeltprosjekter.
- f) Transportplanen vil få store konsekvenser for byens arbeids- og næringsliv. Samferdsel er også en viktig næringsvei i seg sjøl. Det er derfor viktig at utøverne har høy og god kompetanse. Det forutsettes derfor at en transportplan også omhandler hvordan de videregående skoler i Trondheim, fagopplæring og arbeids- og næringslivet kan utdanne nok fagfolk til å betjene de ulike sider av denne næringa.

2) Bystyret slutter seg til Transportplanmeldingen med følgende presiseringer når det gjelder hovedutfordringene:

Kollektivtrafikk

1. Det skal føres en prispolitikk som innrettes slik at flere velger å reise kollektivt, med lave priser. Det er et klart mål at både kort og enkeltbilletter skal bli rimeligere, når finansieringssituasjonen åpner for det.
2. En hovedsatsing skal være stamruter med høy frekvens og tilstrekkelig kapasitet.
3. Det er et mål at gjennomsnittshastigheten i kollektivbuen i perioden skal økes med 25% ved hjelp av for eksempel kollektivfelt, sambruksfelt og signalprioritering i lyskryss.
4. System for kjøp av kort/billetter andre steder enn hos sjåføren for å spare tid.
5. Skinngående trafikk skal styrkes, blant annet gjennom midtbysløyfe eller ny sløyfe til Pirterminalen.
6. Drosje ses på som en del av kollektivtrafikken.
7. Det skal stilles klare miljøkrav til all transport på kommunens oppdrag, for eksempel når det gjelder utslippsreduksjoner og bruk av piggfrie dekk.
8. Kollektivtilbudet skal være tilgjengelig for alle, spesielt funksjons- og bevegelseshemmede.

9. Den universelle utformingen av transportmidlene og holdeplassene må bedres.

Organisering av kollektivtrafikken

10. Kjøpe tilbake TT dersom en slik mulighet blir økonomisk realistisk.
11. Det må arbeides for at to spors pendelbane, gradvis utbygd, Melhus-Stjørdal blir en del av NSBs storbyatsing.

Sykkel

12. Der det er fornuftig skal man arbeide med egne sykkelfelt framfor kombinert gang/sykkelveier.
13. Det bør åpnes for toveis sykkeltrafikk i enveiskjørt gater der det ikke svekker sikkerheten.
14. Man skal se på syklistene som en egen trafikkantgruppe ved behandling av reguleringsplaner, på linje med andre trafikkantgrupper.
15. Vintervedlikeholdet av både sykkelfelt, sykkeltraseer og gangfelt må styrkes.

Gatebruksplan

16. Brede gater med plass til sykkelfelt og kollektivfelt prioriteres på innfartsårene. Det sikres god framkommelighet for kollektiv og sykkel på gjennomfartsårer og ved omlegging til miljøgater.
17. Det skal føres en restriktiv parkeringspolitikk i sentrum.
18. Det etableres parkeringsplasser i tilknytning til stamrutene.

Finansiering

Bystyret mener at det i utgangspunktet er staten som er og bør være ansvarlig både for finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter.

3) Mål for transportsystemet i perioden 2006-09

I den endelige transportplanen skal det etableres en metode med et samlet mål for hvor miljøvennlig transportsystemet i Trondheim har sammenlignet med andre byområder i Norden.

Energiforbruk til persontransport per innbygger og utslipp bør inngå som viktige elementer.

Transportplanen skal konkretisere tiltak for realistisk, men også ambisiøs forbedring av Trondheims situasjon. Dette målet skal legges frem for Bystyret i forbindelse med transportplanen.

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

Rita Ottervik
Ordfører

Kari Aarnes