

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0033 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
24 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-60	
ARKIV: 412-3	AVSKREVFT.:

MELDING OM POLITISK VEDTAK - NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010 - 2019

Formannskapet har i møte 15.04.2008, sak 64/08, fattet følgende vedtak:

1. Melhus kommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i Trondheimsregionen og Sør- Trøndelag som helhet.
2. Innenfor de rammer som foreslås i NTP støtter Melhus kommune en dreining fra investering til drift/vedlikehold og mindre investeringer da vedlikeholdetterslepet er betydelig i alle sektorer.
3. Melhus kommune støtter prinsippet om stor andel bompengefinansiering i bynære strøk hvor finansieringsgrunnlaget er godt. Statsmidler bør i større grad brukes på de mindre trafikkerte vegene. Dette innebærer en vridning fra stamveger til øvrige riksveger.
4. Stamveger:
Melhus kommune mener det er helt nødvendig med en utbedring av Sør – korridoren. Dette gjelder E 6 i Trondheim (Tonstad – Jaktøyen) med lokale tilknytningsveier, E 6 Melhus – Støren, E 6 sør for Støren og Rv.3. Det er også viktig at sentrumstiltakene på E 6 i Oppdal gjennomføres som foreslått i NTP i 2010-2019. Sluppen – Stavne må også sikres finansiering slik at parallell utbygging kan skje med E6-sør.
5. Øvrige riksveger:
Behovet for investeringer i øvrige riksveger er stort. RV 714, 715, 705 og 704 står foran store utbyggingsbehov både for næringstrafikk og bedret trafikksikkerhet. Melhus kommune erkjenner at også disse vegene må avgiftsfinansieres for å få akseptabel framdrift, men større andel av statsbevilgningene må flyttes over til øvrige riksveger på bekostning av stamvegene som i større grad kan avgiftsfinansieres.
6. Melhus kommune mener at en prosjektfinansiert utbygging må iverksettes for å få en sammenhengende, raskere og mer rasjonell utbygging av de nevnte strekningene. Ved bompengefinansiering sikres dette ved at prosjektet kan lånefinansieres. Ved prosjekter med stor andel statsfinansiering bør staten åpne for prosjektfinansiering ved å stille lånekapital til disposisjon.
7. Melhus kommune mener at en opprusting av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, deretter en elektrifisering av Rørosbanen. Det er også nødvendig med bedre kryssingsspor på de nevnte strekningene. Forslaget til NTP beskriver en klar målsetting i forhold til at økt andel av godstransporten skal over på bane. Hvis det skal være mulig, er vi i Midt-Norge avhengig av en vesentlig kapasitetsøkning der banestrekningen Støren – Trondheim – Stjørdal opprustes med dobbeltspor.
8. Melhus kommune er positive til en utredning av et høyhastighetstog. Høyhastighetstog bør imidlertid ikke prioriteres dersom dette skjer på bekostning av bestående jernbanestrekninger.

9. Melhus kommune støtter Kystverkets initiativ for å videreutvikle forbindelsene mellom sjøtransport og andre stamnett og arbeidet med å videreutvikle farleder slik at sjøtransport fortsatt kan ivareta en viktig transportfunksjon i fylket.
10. Flyplasstilbudet er viktig grunnlag for regional utvikling i hele Trøndelag, og det er viktig å legge til rette for videreutvikling både av Trondheim lufthavnVærnes, Røros Lufthavn og Ørland Lufthavn.
11. Melhus kommune ber Regjering og Storting om å følge opp de skisserte tiltakene i rapporten fra Statens vegvesen Region midt "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Region midt i 2006" i arbeidet med NTP 2010-2019.
12. Melhus kommune støtter de tiltakene som Trondheim kommune har gjort vedr. E6 sør, Sluppen bru, Osloveien, planlegging og finansiering. Melhus kommune vil ikke ta stilling til hvilken finansieringsordning som må innføres får å kunne gjennomføre tiltakene.
13. På grunn av klimaforandringene regner en med at infrastrukturen i kommende år blir utsatt for en langt hardere værslitasje enn vi har sett til i dag. Skred og masseutglidninger vil påføre ekstra uforutsette kostnader som vil forrykke prioriteringene hvis en må holde seg til den tildelte rammen. Det bør derfor settes av nok resurser sentralt til naturskader, for å kunne bruk av i denne typen tilfeller.
14. Melhus kommune er positive til foreslåtte trafiksikringstiltak på E6/E39 i Melhus kommune.

Med hilsen


Guri Vik
seksjonsleder

Vedlegg: Samlet saksframstilling

Kopi:

Sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2010-2019

Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep

0033 Oslo

SAMLET SAKSFRAMSTILLING**NASJONAL TRANSPORTPLAN - 2010 - 2019**

PS sak: Utvalg	Møtedato
64/08 Formannskapet	15.04.2008
Arkivsak: 07/357	Saksbehandler: Guri Vik

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Melhus kommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i Trondheimsregionen og Sør- Trøndelag som helhet.
2. Innenfor de rammer som foreslås i NTP støtter Melhus kommune en dreining fra investering til drift/vedlikehold og mindre investeringer da vedlikeholdetterslepet er betydelig i alle sektorer.
3. Melhus kommune støtter prinsippet om stor andel bompengefinansiering i bynære strøk hvor finansieringsgrunnlaget er godt. Statsmidler bør i større grad brukes på de mindre trafikkerte vegene. Dette innebærer en vridning fra stamveger til øvrige riksveger.
4. **Stamveger:**
Melhus kommune mener det er helt nødvendig med en utbedring av Sør – korridoren. Dette gjelder E 6 i Trondheim (Tonstad – Jaktøyen) med lokale tilknytningsveier, E 6 Melhus – Støren, E 6 sør for Støren og Rv.3. Det er også viktig at sentrumstiltakene på E 6 i Oppdal gjennomføres som foreslått i NTP i 2010-2019.
Sluppen – Stavne må også sikres finansiering slik at parallell utbygging kan skje med E6-sør.
5. **Øvrige riksveger:**
Behovet for investeringer i øvrige riksveger er stort. RV 714, 715, 705 og 704 står foran store utbyggingsbehov både for næringstrafikk og bedret trafiksikkerhet. Melhus kommune erkjenner at også disse vegene må avgiftsfinansieres for å få akseptabel framdrift, men større andel av statsbevilgningene må flyttes over til øvrige riksveger på bekostning av stamvegene som i større grad kan avgiftsfinansieres.
6. Melhus kommune mener at en prosjektfinsiert utbygging må iverksettes for å få en sammenhengende, raskere og mer rasjonell utbygging av de nevnte strekningene. Ved bompengefinansiering sikres dette ved at prosjektet kan lånefinansieres. Ved prosjekter med stor andel statsfinansiering bør staten åpne for prosjektfinsiering ved å stille lånekapital til disposisjon.
7. Melhus kommune mener at en opprusting av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, deretter en elektrifisering av Rørosbanen. Det er også nødvendig med bedre kryssingsspor på de nevnte strekningene.

8. Melhus kommune er i utgangspunktet positive til en utredning av et høyhastighetstog. Høyhastighetstog bør imidlertid ikke prioriteres dersom dette skjer på bekostning av bestående jernbanestrekninger.
9. Melhus kommune støtter Kystverkets initiativ for å videreutvikle forbindelsene mellom sjøtransport og andre stamnett og arbeidet med å videreutvikle farleder slik at sjøtransport fortsatt kan ivareta en viktig transportfunksjon i fylket.
10. Flyplasstilbudet er viktig grunnlag for regional utvikling i hele Trøndelag, og det er viktig å legge til rette for videreutvikling både av Trondheim lufthavnVærnes, Røros Lufthavn og Ørland Lufthavn.
11. Melhus kommune ber Regjering og Storting om å følge opp de skisserte tiltakene i rapporten fra Statens vegvesen Region midt "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Region midt i 2006" i arbeidet med NTP 2010-2019.
12. Melhus kommune støtter de tiltakene som Trondheim kommune har gjort vedr. E6 sør, Sluppen bru, Osloveien, planlegging og finansiering. Melhus kommune vil ikke ta stilling til hvilken finansieringsordning som må innføres får å kunne gjennomføre tiltakene.

Behandling i Formannskapet den 15.04.2008 sak 64/08

Johan Lund Furunes, Frp, satte fram følgende endringer:

Punkt 3 strykes.

Punkt 5: Siste setning strykes.

Nytt punkt 6:

Melhus kommune mener at en prosjektfiansiert utbygging må iverksettes for å få en sammenhengende, raskere og mer rasjonell utbygging av de nevnte strekningene. OPS med optisk trafikkteiling, hvor Staten betaler utbygger pr. passerte kjøretøy er et godt alternativ til bompengefinansiering. I denne typen prosjekter bør Staten stille lånekapital til disposisjon.

Nytt punkt 8:

Melhus kommune anser det som urealistisk å sette i gang et prosjekt med høyhastighetsbane så lenge det øvrige jernbanenettet og vegnettet har store vedlikeholdsetterslep og investeringsbehov.

Nytt punkt 15:

Hovedalternativet til lokal og regional bompengefinansiering med varierende grad av statlig medvirkning, er et regionalt vegselskap. Kommuner, fylkeskommuner, store bedrifter og kommunale/regionale næringsorganisasjoner kan i fellesskap etablere regionale vegselskap, der oppgaven er å finansiere et bestemt vegprosjekt. Selskapets eiere må fra egne budsjetter finansiere renteutgifter til lån inntil Staten på et senere tidspunkt finansierer prosjektet over ordinære budsjetter. Statlige lån med lav rente bør kunne brukes til slik "mellomfinansiering".

Stine Estenstad, på vegne av H, satte fram følgende forslag:

Punkt 1:

Melhus kommune mener det er en statlig oppgave å finansiere stamvegene. Melhus kommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i Trondheimsregionen og Sør-Trøndelag som helhet.

Hallgeir Solberg, på vegne av Krf., Ap, SV og V, satte fram følgende forslag til nytt pkt. 14:

Melhus kommune er positive til foreslåtte trafikksikringstiltak på E6/E39 i Melhus kommune.

Aud Kvalvik, på vegne av SV, Ap, Krf. og V, satte fram følgende forslag:

Tillegg til pkt. 7:

Forslaget til NTP beskriver en klar målsetting i forhold til at økt andel av godstransporten skal over på bane. Hvis det skal være mulig, er vi i Midt-Norge avhengig av en vesentlig kapasitetsøkning der banestrekningen Støren – Trondheim – Stjørdal opprustes med dobbeltspor.

Endring pkt. 8:

Melhus kommune er positive til en utredning ----- osv.

Nytt pkt. 13:

På grunn av klimaforandringene regner en med at infrastrukturen i kommende år blir utsatt for en langt hardere værslitasje enn vi har sett til i dag. Skred og masseutglidninger vil påføre ekstra uforutsette kostnader som vil forrykke prioriteringene hvis en må holde seg til den tildelte rammen. Det bør derfor settes av nok resurser sentralt til naturskader, for å kunne bruk av i denne typen tilfeller.

Først ble det votert over Stine Estenstads tilleggsforslag til pkt. 1 som falt med 7 mot 4 stemmer.

Rådmannens forslag til pkt. 1 og 2 enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering til pkt. 3 mellom forslaget fra Furunes og rådmannens forslag ble forslaget fra rådmannen vedtatt 7 mot 4 stemmer.

Rådmannens forslag til pkt. 4 enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering til pkt. 5 mellom forslaget fra Furunes og rådmannens forslag ble forslaget fra rådmannen vedtatt 7 mot 4 stemmer.

Ved alternativ votering til pkt. 6 mellom forslaget fra Furunes og rådmannens forslag ble forslaget fra rådmannen vedtatt 7 mot 4 stemmer.

Pkt. 7. Først ble tillegget fra Aud Kvalvik enstemmig vedtatt. Deretter ble rådmannens forslag enstemmig vedtatt.

Pkt. 8. Rådmannens forslag med Aud Kvalviks endring vedtatt.

Ved alternativ votering mellom rådmannens forslag og forslaget fra Furunes ble rådmannens forslag vedtatt med 9 mot 2 stemmer.

Pkt. 9 enstemmig vedtatt.

Pkt. 10 enstemmig vedtatt

Pkt. 11 enstemmig vedtatt.

Pkt. 12 enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Kvalvik til nytt pkt. 13 enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Solberg til nytt pkt. 14 enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Furunes til nytt pkt. 15 falt med 9 mot 2 stemmer.

Vedtak:

1. Melhus kommune mener at de statlige investeringsrammene er for små i forhold til de behovene vi ser i regionen. Det er nødvendig med en vesentlig økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i Trondheimsregionen og Sør- Trøndelag som helhet.

2. Innenfor de rammer som foreslås i NTP støtter Melhus kommune en dreining fra investering til drift/vedlikehold og mindre investeringer da vedlikeholdetterslepet er betydelig i alle sektorer.
3. Melhus kommune støtter prinsippet om stor andel bompengefinansiering i bynære strøk hvor finansieringsgrunnlaget er godt. Statsmidler bør i større grad brukes på de mindre trafikkerte vegene. Dette innebærer en vridning fra stamveger til øvrige riksveger.
4. **Stamveger:**
Melhus kommune mener det er helt nødvendig med en utbedring av Sør – korridoren. Dette gjelder E 6 i Trondheim (Tonstad – Jaktøyen) med lokale tilknytningsveier, E 6 Melhus – Støren, E 6 sør for Støren og Rv.3. Det er også viktig at sentrumstiltakene på E 6 i Oppdal gjennomføres som foreslått i NTP i 2010-2019.
Sluppen – Stavne må også sikres finansiering slik at parallell utbygging kan skje med E6-sør.
5. **Øvrige riksveger:**
Behovet for investeringer i øvrige riksveger er stort. RV 714, 715, 705 og 704 står foran store utbyggingsbehov både for næringstrafikk og bedret trafiksikkerhet. Melhus kommune erkjenner at også disse vegene må avgiftsfinansieres for å få akseptabel framdrift, men større andel av statsbevilgningene må flyttes over til øvrige riksveger på bekostning av stamvegene som i større grad kan avgiftsfinansieres.
6. Melhus kommune mener at en prosjektfinansiert utbygging må iverksettes for å få en sammenhengende, raskere og mer rasjonell utbygging av de nevnte strekningene. Ved bompengefinansiering sikres dette ved at prosjektet kan lånefinansieres. Ved prosjekter med stor andel statsfinansiering bør staten åpne for prosjektfinansiering ved å stille lånekapital til disposisjon.
7. Melhus kommune mener at en opprusting av jernbanen i regionen er nødvendig. En elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer bør prioriteres først, deretter en elektrifisering av Rørosbanen. Det er også nødvendig med bedre kryssingsspor på de nevnte strekningene. Forslaget til NTP beskriver en klar målsetting i forhold til at økt andel av godstransporten skal over på bane. Hvis det skal være mulig, er vi i Midt-Norge avhengig av en vesentlig kapasitetsøkning der banestrekningen Støren – Trondheim – Stjørdal opprustes med dobbeltspor.
8. Melhus kommune er positive til en utredning av et høyhastighetstog. Høyhastighetstog bør imidlertid ikke prioriteres dersom dette skjer på bekostning av bestående jernbanestrekninger.
9. Melhus kommune støtter Kystverkets initiativ for å videreutvikle forbindelsene mellom sjøtransport og andre stamnett og arbeidet med å videreutvikle farleder slik at sjøtransport fortsatt kan ivareta en viktig transportfunksjon i fylket.
10. Flyplasstilbudet er viktig grunnlag for regional utvikling i hele Trøndelag, og det er viktig å legge til rette for videreutvikling både av Trondheim lufthavnVærnes, Røros Lufthavn og Ørland Lufthavn.
11. Melhus kommune ber Regjering og Storting om å følge opp de skisserte tiltakene i rapporten fra Statens vegvesen Region midt "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Region midt i 2006" i arbeidet med NTP 2010-2019.

12. Melhus kommune støtter de tiltakene som Trondheim kommune har gjort vedr. E6 sør, Sluppen bru, Osloveien, planlegging og finansiering. Melhus kommune vil ikke ta stilling til hvilken finansieringsordning som må innføres får å kunne gjennomføre tiltakene.
13. På grunn av klimaforandringene regner en med at infrastrukturen i kommende år blir utsatt for en langt hardere værslitasje enn vi har sett til i dag. Skred og masseutglidninger vil påføre ekstra uforutsette kostnader som vil forrykke prioriteringene hvis en må holde seg til den tildelte rammen. Det bør derfor settes av nok resurser sentralt til naturskader, for å kunne bruk av i denne typen tilfeller.
14. Melhus kommune er positive til foreslåtte trafikksikringstiltak på E6/E39 i Melhus kommune.

Vedlegg:

E6 sør, Sluppen bru og Oslovegen, planlegging og finansiering, Trondheim kommune.

Andre dokumenter i saken som ikke er vedlagt:**Saksutredning:****BAKGRUNN**

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er de statlige transportetatene (Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) og Avinor AS sine faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Arbeidet bygger på retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet som forutsetter at planforslaget bygger på økonomiske planrammer som er satt lik regjeringens forslag til budsjett for 2007 ganger ti. Dette innebærer følgende statlige investeringsrammer for hele planperioden:

Statens vegvesen	145 100 mill. kr
Jernbaneverket	54 670 mill. kr
Kystverket	6 740 mill. kr

Avinor a/s mottar ikke statlige bevilgninger. Transportetatene foretar også marginalvurderinger for +/- 20 prosent av de statlige planrammene som er referert ovenfor.

Planforslaget viser hvordan transportsektoren innenfor gitte rammer kan bidra til å nå politiske mål, hvilke kostnader det har og effektene på kort og lang sikt. På grunnlag av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, skal følgende hovedmål legges til grunn:

- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- transportsystemet skal være universelt utformet

I tillegg skal etatene presentere strategier for å få mer godstransport på sjø og bane i stedet for på veg, og mer kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk i byene.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år, og dette er tredje gang planen fremmes. Stortingsmeldingen planlegges lagt fram i desember 2008 og behandles av Stortinget i

vårsesjonen 2009. Parallelt med overleveringen til departementet av planforslaget er dokumentet sendt fylkeskommunene, de fire største byene og andre som ønsker det på høring. Høringsfristen er 30. april 2008.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det overordnede målet i transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Siden forrige Nasjonal transportplan har kunnskapen om og erkjennelsen av klimaendringene økt betydelig, og transportsektoren stod i 2005 for 29 prosent av klimagassutslippene i Norge. Regjeringen har foreslått egne mål for reduksjon fra transportsektoren. Dette stiller nye krav til transportpolitikken, spesielt på grunn av en transportvekst som også gir økte utfordringer for sikkerhet og bymiljø. I tillegg er kravene og forventningene fra brukerne til et effektivt transportsystem stadig økende.

Transportetatene foreslår å øke påliteligheten og forutsigbarheten i det nasjonale transportnettet ved å prioritere drift, vedlikehold og fornyelse. Sikkerhet, miljø og universell utforming skal bedres vesentlig gjennom målrettede tiltak. Innenfor transportpolitikken må det gjøres vanskelige avveininger mellom mål fordi virkemidler som virker positivt på ett mål kan virke negativt på et annet. Samtidig er ressursene begrensede. Planforslaget fra transportetatene skal bidra med faglige vurderinger slik at konsekvenser av valg blir belyst på en best mulig måte.

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeidet transportetatene i 2006 hver sin stamnettsutredning som viser behov og mulige strategier for utvikling av transportnettet i et 30-årsperspektiv (FT-sak 105/2006). Utredningene viser at det er store udekte behov i alle transportsektorene ut over de tiltak som kan finansieres innen de økonomiske planrammene. Transportetatene har i planforslaget vist hvilke ressurser som må til om stamnettet skal utvikles til ønskelig nivå i løpet av 30 år. For Avinor AS vil behov og kostnader i stor grad avhenge av trafikkutvikling og inntekter for selskapet.

Klimaperspektivet

Regjeringens mål i klimameldingen er at utslippene av klimagasser fra transport skal reduseres med 2,5 til 4 mill. tonn i forhold til en prognose for 2020. Som grunnlag for regjeringens arbeid for å nå målet, har etatene sammenstilt og vurdert potensialet som ligger i SFTs tiltaksanalyse fra juni 2007 og foreslår aktuelle tiltak innenfor transportsektorene. Transportetatenes vurdering er at det først og fremst er teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Generelt økte transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål. Transportetatene mener det er stort behov for samordning av det videre arbeidet med gjennomføring av tiltak i transportsektoren.

Klimaendringene kan gi nye utfordringer for vedlikeholdet allerede i kommende planperiode. Økt risiko for ras, vindfall, flom, nedbør i form av regn og snø og økt nedbrytning av veg-, jernbane- og maritim infrastruktur stiller større krav til vedlikehold og forebyggende tiltak. Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen anbefaler vesentlig økt ressursbruk til vedlikehold av veger, maritim navigasjonsinfrastruktur og jernbaner. Den statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. På dagens statlige vegnett er det registrert et forfall på drøyt 15 mrd. kr. Maritim infrastruktur har et beregnet etterslep i vedlikehold på 1 mrd. kr. Jernbanenettet har et beregnet forfall på i størrelsesorden 5,4 mrd. kr og står foran omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten. Transportetatene prioriterer drift og vedlikehold høyt uavhengig av nivået på de økonomiske rammene, noe som innebærer at statlige ressurser til investeringer i ny infrastruktur reduseres. Prioriteringene i NTP-forslaget innebærer at de økonomiske rammene for store prosjekter er lave. I alle transportetatene brukes store ressurser for å styrke

sikkerheten, og det foreslås målsettinger og innsats for å bedre situasjonen ytterligere i forslaget til NTP for perioden 2010-2019 .

Gods fra veg til sjø og bane

Strategien om overføring av gods fra veg til sjø og bane har stått sentralt i arbeidet med planforslaget, og transportetatene har gjort analyser som viser at det er krevende å få til store overføringer. En dobling av kapasiteten for godstransport på jernbane mellom Oslo og de andre større byene er anslått til å kunne redusere godstransportarbeidet på veg med nesten 10 prosent i forhold til prognosene. Transportetatene foreslår at det vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø. Det må i tilfelle legges opp til et samarbeid der også andre myndigheter og private aktører deltar, slik at sjøtransporttilbudet bedres.

Prosjektfinansiering

Transportetatene mener det bør vurderes å prosjektfinansiere større prosjekter, slik at framdriften kan optimaliseres. For jernbane bør prosjektfinansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter, spesielt for prosjekter som kan tenkes å inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett. For å utnytte drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler når det planlegges mindre utbedringer over lengre strekninger, foreslår Statens vegvesen at det utvikles nye kontraktsformer. Det er ønskelig å utrede løsninger der entreprenøren får en kontrakt med 10–15 års varighet, og der drift, vedlikehold og utvikling av veggen inngår i en helhet. Statens vegvesen mener store behov for utbygging av vegnettet og de økonomiske planrammene innebærer at bruk av bompenger fortsatt er nødvendig. Statens vegvesen uttrykker at potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, fordi det må finnes rom for statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.

Regionreform - 2010

Fra 2010 er det forutsatt at de nye regionene overtar eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksvegnett og tilhørende ferjestrekninger. Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale vegnettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesvegnett. Dette medfører behov for god samhandling mellom forvaltningsnivåene for at nasjonale mål og hensynet til brukerne skal ivaretas best mulig. Fra 2010 må de nye regionene finansiere utbygging av det regionale vegnettet gjennom egne prioriteringer av rammetilskuddet. Dette kan gi budsjettmessige utfordringer i relativt små regioner med store vegprosjekter. Statens vegvesen anbefaler derfor en overgangsordning med mulighet for lån med gunstige betingelser fra et statlig fond der de nye regionene kan ta opp lån for å finansiere prosjekter med et kostnadsoverslag på over 100 mill. kr.

Byanalyser

Det er utarbeidet byanalyser for hver av de fire største byene som er referert i planforslaget. Analysene viser tydelig at biltrafikken øker mer enn ønskelig ut fra både kapasitetshensyn og de miljøproblemer dette skaper i byene. Samtidig framgår det at det ikke er mulig å gjøre vesentlige kursendringer i retning av mindre biltrafikk gjennom ensidig positive tiltak for kollektivtransport, sykkel- og gangtrafikk. Kjøprising, en restriktiv parkeringspolitikk og en arealpolitikk som klart styrker kollektivtrafikken, må kombineres med et bedre kollektivtilbud. Bare en slik helhetlig tiltakspakke vil kunne gi tilstrekkelig endringsvilje i befolkningen til at utviklingen kan snu.

Universell utforming

Mål om tilgjengelighet for alle ble introdusert som et hovedmål ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015 og er videreutviklet til et mål om universell utforming. Jernbaneverket og Statens vegvesen anbefaler at innsatsen økes betydelig for å gi mange flere stasjoner og holdeplasser universell utforming.

Høyhastighetstog

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått utredet hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge på overordnet nivå. Utredningen viser at under gitte forutsetninger kan det være samfunnsøkonomisk lønnsomt med høyhastighetstog. Utrederne anbefaler en trinnvis utvikling, ikke et komplett nettverk. Konseptet omfatter en enkeltsporet høyhastighetsbane for hastigheter på 250 km/t mellom Oslo og de store byene i Sør-Norge. Det mest interessante markedsgrunnlaget er flytrafikken mellom byene og nye reiser. Driftkonseptene forutsetter omfattende utbygging av eksisterende banenett som skal inngå i en eventuell framtidig høyhastighetsløsning. Jernbaneverket mener utredningen og øvrig grunnlagsmateriale viser interessante muligheter for å utvikle høyhastighetsbaner i Norge. Det gjenstår imidlertid mye utredningsarbeid før det er etablert et tilstrekkelig beslutnings-grunnlag, og det er behov for å fastlegge mål for den langsiktige utviklingen av fjerntrafikken på jernbane i Norge.

Prosessen videre

Etter høringsprosessen med frist 30. april 2008 vil det bli utarbeidet en Stortingsmelding som blir politisk behandlet vinter/vår 2009 og vedtatt i Stortinget i vårsesjonen 2009.

Handlingsprogrammet er det strategiske dokument for gjennomføring av NTP 2010 – 2019.

Arbeidet med handlingsprogram må starte opp før Stortingets endelige behandling av NTP.

Handlingsprogrammet vil være ferdig høsten 2009.

Vurdering:

Det er viktig at drift og vedlikehold styrkes for å snu den negative utvikling i forfallet av vegnettet. Det må settes fokus også på dagens øvrige riksvegnett, hvor forfallet i Sør-Trøndelag er anslått å være i størrelsesorden 370 mill kr. Det er derfor positivt at plandokumentet foreslår en betydelig økning til drift og vedlikehold. Imidlertid tilsier vegnettets forfall at bevilgninger til investering opprettholdes på minst dagens nasjonale nivå (+ 20 %), slik at mindre investeringstiltak også kan bidra til å ta igjen forfallet. En må derfor i forbindelse med forvaltningsreformen få sikkerhet for at forfallet kan tas igjen i løpet av 10-årsperioden.

Investeringsbehovet på stamveger i fylket er stort. Det er positivt at det legges opp til fullføring av E6 Nordre avlastningsveg fram til 2010, og at E6 Nidelv bru – Grilstad forutsettes oppstartet allerede i 2008 med fullføring i første del av planperioden. Imidlertid er det av stor betydning for framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og arealutnyttelse at E6 i Trondheim og sørover fra Trondheim ("Korridor sør") inklusiv Rv 3, utvikles til en standard som er tjenelig for næringstransporter, samt at det legges til rette for en positiv utvikling i vertskommunene for "Korridor sør".

I forslaget er det foreslått en ramme på 810 mill kr til øvrige riksveger hvorav 130 mill kr til rassikring over 10-årsperioden. Med de store prosjekter og behov for mindre investeringstiltak ved dagens øvrige riksvegnett, er den foreslåtte rammen langt fra tilfredsstillende. Når en vet at det også er behov for store investeringsbeløp til mindre investeringstiltak som trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, kollektivtrafikktiltak, miljøtiltak m.v. vil den foreslåtte fylkesfordelte ramme på langt nær strekke til for de utfordringer fylket har. En økt ramme på +20 % vil bedre handlingsrommet noe, men fortsatt ikke være tilstrekkelig for de kartlagte behovene. Det er derfor nødvendig med en ytterligere økning på investeringsrammene for å komme opp på et akseptabelt investeringsnivå i forhold til de behov vi ser i fylket.

Plandokumentet foreslår at det opprettes rimelige statlige lån som bidrag i finansiering av prosjekter i dagens øvrige riksvegnett med kostnadsramme på over 100 mill kr. Dette er etter rådmannens mening urasjonelt. Problemet er ikke finansiering, men økonomisk styrke til å dekke økte kapitalutgifter. Fylkenes økonomiske rammer må derfor styrkes for å kunne bidra med en sterkere innsats på regionale veier

Små økonomiske rammer er til hinder for handlingsrommet. Oppstyking av bevilgningene hindrer rask og rasjonell anleggsdrift. Forpliktelsene knyttet til NTP er små og det er de årlige bevilgningene som er avgjørende. For å kunne gjennomføre de store prosjektene rasjonelt og kostnadseffektivt må prosjektfinansiering tas i bruk slik at framdrift og gjennomføring kan optimaliseres.

Plandokumentet lanserer en ny kontraktsform hvor funksjonskontrakter forlenges til 10 – 12 år og tillegges gjennomføring av mindre investeringstiltak. Dette for å kunne utvikle en vegstrekning på minst 100 km til en tilfredsstillende standard i påvente av ombygging til fullgod standard. Som et eksempel er det påpekt at en slik kontraktsform kan utprøves på Rv 3 i Østerdalen. En vil påpeke at en slik strategi trolig vil kunne benyttes for "Rv 705 fra fjord til fjell" og E39 fra Halså fergekai i Møre og Romsdal til Stormyra Rv680 i Sør-Trøndelag.

Det er i NTP 2010 – 2019 avsatt 1,5 mrd kr over post 31 til rassikring. Av dette foreslås det i periode 130 mill kr til Sør-Trøndelag. Det er avdekket vesentlig større behov for rassikringsmidler i de regionale rassikringsplaner. Post 31 må økes vesentlig for å kunne sikre de mest utsatte partier langs det framtidige regionale vegnett.

Bytrafikk

Utfordringene i bytrafikken er store, spesielt sett i forhold til miljø- og klimautfordringen. Trondheim er blant de byer som har størst svevestøvproblem og støybelastning på sentrale veglenker. Fylkeskommunen har igangsatt et større utredningsarbeid rundt mulighetene for å styrke kollektivtrafikken, herunder å styrke kollektivtrafikkens konkurransefortrinn i forhold til biltrafikken. Dette vil også innebære å redusere framkommeligheten for biltrafikken, bla.a gjennom redusert vegkapasitet og redusert parkeringstilgang. Tiltakene må derfor også sees i forhold til utbyggingen av ny vegkapasitet i byområdet, og hvordan hindre at den økte kapasiteten motvirker de aktuelle tiltakene ovenfor personbiltrafikken.

For **jernbanen** innebærer også prioriteringen av drift- og vedlikehold reduserte investeringsrammer til større prosjekter. Gevingåsen tunnel er igangsatt før 2010, og at prosjektet fullfinansieres i perioden 2010-2013. Det er satt av 460 mill. kr til Gevingåsen tunnel i planforslaget (forutsettes at det er bevilget 170 mill. kr -2010). Prosjektorganisasjonen etableres i 2008 og det er tatt sikte på anleggstart i 2009. Prosjektet koordineres i gjennomføringsfasen med Avinor a/s og Statens vegvesen. Fjernstyringen på Nordlandsbanen fullføres (Mosjøen-Bodø) i planperioden, og dette har også betydning for Trøndelag. I tillegg til de konkrete investeringsprosjektene er det satt av midler til programområder som ikke er regionfordelt. Innenfor planrammen er det for eksempel samlet for hele landet satt av 3,9 MRD til økt kapasitet for godstransport. På samme måte er det avsatt midler til stasjoner og knutepunkter (2,5 MRD) og til sikkerhet (1,4 MRD).

Jernbaneverket har gjennomført en utviklingsplan for Trønderbanen som viser aktuelle tiltak for å oppnå økt kapasitet og redusert reisetid. Det er analysert nødvendige tiltak for å oppnå en reisetid på 1 time 30 minutter, og i første omgang er det tatt sikte på en reisetid på 1 time 45 minutter. Det er ikke satt av investeringsmidler ut over Gevingåsen tunnel, men tiltakene vil bli vurdert i Jernbaneverkets videre arbeid. Elektrifisering av banestrekningen er påpekt som et aktuelt tiltak i siste del av planperioden, men det er som nevnt ikke satt av midler til dette i framlagte planforslag. Det er ikke satt av investeringsmidler til videreutvikling av Meråkerbanen i framlagte planforslag. Det er uakseptabelt at elektrifisering av Nordlandsbanen til Steinkjer (Trønderbanen) og Meråkerbanen ikke ligger inne i første del av planperioden. Det er ikke tilfredsstillende at elektrifisering av Rørosbanen ikke ligger inne i planperioden. Det er også nødvendig med flere kryssingsspor på de nevnte strekningene. En elektrifisering og flere kryssingsspor på de nevnte strekningene vil gi en miljø- og trafikksikkerhetsgevinst. Regionen vil få lavere klimautslipp og samtidig være i stand til å overføre mer gods fra veg til bane. Dette vil

være et viktig bidrag fra regionen for å kunne nå målene som ligger Stortingets klimaforlik og Regjeringens arbeid med å redusere de nasjonale klimautslippene.

Jernbaneverket peker på at Trondheim godsterminal – Brattøra kan få kapasitetsproblemer i løpet av de nærmeste årene, og at det er nødvendig med moderniserings- og effektiviseringstiltak. I tillegg er det nødvendig å lokalisere et nytt regionalt logistikk-knutepunkt i løpet av planperioden.

Avinor a/s har planlagt betydelige investeringer, spesielt på Trondheim lufthavn Værnes. I tillegg er det satt av midler til ulike mindre investeringstiltak på Røros lufthavn. Det er viktig at Ørland Lufthavn blir etablert som en del av kortbanenettet, og at rutetilbudet ved Røros lufthavn tilpasses etterspørselen.

Dødsulykker og nullvisjon

Sør-Trøndelag Fylke har behandlet en rapport fra Statens vegvesen Region midt vedrørende "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Region midt i 2006 Rapporten har analysert alle dødsulykkene i Region midt i 2006. Dybdeanalysen ser på hvilke faktorer som har vært årsakene til disse ulykkene. Forholdene de har sett nærmere på er trafikanter, kjøretøy og veg. I rapporten foreslås det også konkrete tiltak med bakgrunn i de gjennomførte analysene. Rapporten inneholder i tillegg forslag som skisserer aktuelle organisatoriske / politiske tiltak for å kunne redusere antallet dødsulykker.

Rådmannen mener det er viktig at dette arbeidet har stort fokus. Dødsulykker i trafikken representerer store kostnader, både personlig for berørte familier og venner, i tillegg til de store samfunnsøkonomiske kostnadene. Det er derfor viktig at vi gjør det vi kan for å redusere dødsulykkene slik at vi kan nærme oss nullvisjonen. Det er viktig at dette spørsmålet blir grundig drøftet i NTP 2010-2019.

Rådmannen vil også legge ved utredningen som er gjort i Trondheim kommune vedrørende E6 sør, Sluppen bru og Oslovegen, planlegging og finansiering. Trondheim ønsker å vurdere innføring av bensinavgift som en mulig finansieringskilde for gjennomføring av tiltak som trengs gjennomført i Trondheim for å bedre fremkommelighet, kollektivtrafikk redusere miljøbelastningene. Melhus kommune må ta stilling til om man ønsker å være med på å innføre bensinavgift for bedre egne tiltak og redusere handelslekkasjen til de omliggende kommunene. Om ikke Melhus kommune vil innføre bensinavgift så er det viktig at vi støtter de tiltakene som Trondheim ønsker å innføre, så får man komme tilbake til hvordan det bør finansieres.