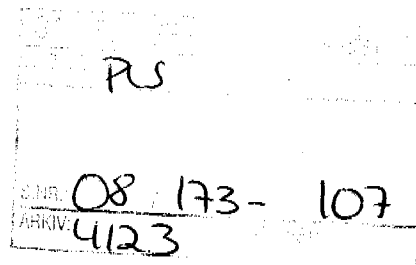


# SAMARBEIDSUTVALGET FOR TRONDHEIMSREGIONEN

Trondheim kommune, Byplankontoret, Tinghusplassen 3, 7004 Trondheim

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet  
Postboks 8118 Dep  
0032 Oslo



Vår saksbehandler  
Jon Hoem

Vår ref. oppgis ved alle henv  
07/36120

Deres ref

Dato:  
29.04.2008

## NTP 2010-19

### UTTAELSE FRA SAMARBEIDSUTVALGET FOR TRONDHEIMSREGIONEN

Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionens medlemskommuner er Klæbu, Malvik, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun, Stjørdal og Trondheim samt Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Samarbeidsutvalget ønsker å gi uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan i forhold til prosjekt som har betydning for regionen. Uttalelsen bygger på drøftinger i Samarbeidsutvalget i eget seminar 15. februar og i møte 28. mars, samt felles saksfremlegg som nå behandles av kommunene.

#### *Utgangspunkt*

Vi legger vekt på at NTP 2010-19 i byanalysene for de fire største byene tydeliggjør at biltrafikken øker mer enn ønskelig ut fra både kapasitetshensyn og de miljøproblemer dette skaper. Samtidig framgår det at det ikke er mulig å gjøre vesentlige kursendringer i retning av mindre biltrafikk gjennom ensidige positive tiltak for kollektivtransport og gang/sykkeltiltak. Det anbefales helhetlige pakkeløsninger, der positive elementer som bedre kollektivtilbud kombinert med restriktive tiltak for bilbruk og en transporteffektiv arealpolitikk.

#### *Miljøpakke for Trondheimsregionen blir viktig*

Utgangspunktet for å foreslå en miljøpakke for Trondheim og regionen er at NTP 2010-19 ikke har angitt statlige midler til nye vegprosjekt i vår region, og heller ikke midler til større kollektivprosjekt. Det er urealistisk at byregionen forutsettes å gjennomføre sine investeringer gjennom 100% brukerfinansiering, samtidig er vi innforstått med at for å komme i posisjon for statlig medfinansiering, så forutsettes lokal finansiering som har vesentlig omfang.

Bystyret i Trondheim har vedtatt et *klimaforlik* med ulike forslag til innkrevningssystem som kan begrense bilbruk og finansiere bedre alternative transporttilbud, innbefattet restriktive tiltak som tidsdifferensierte bompengesatser, parkeringspolitikk og restriksjoner på tungtrafikken. Dette gir grunnlag for en investeringspakke med medfinansiering via bompenger og miljøavgift på drivstoff.

Pakken tar sikte på å sikre utbygging av viktige vegprosjekt, redusert bilbruk og å gi bedre tilbud med miljøvennlige transportmidler. Forslagene sees i sammenheng med at det nå åpnes for at bomanlegg kan dekke investeringer og drift av kollektivtrafikk, forutsatt at en har *en helhetlig plan for byområdet*. Regionen har mange elementer på plass i forhold til en helhetlig transportpakke med vekt på miljøhensyn: Fylkesdelplan "Ny giv" og arealdelen for Trondheim er tydelig på samordnet areal- og transportpolitikk. Disse danner grunnlaget for igangsatt interkommunal arealplan. Vi har en arealpolitikk og restriktiv parkeringspolitikk som vi kan være stolt av. Trondheim kommune har klare mål om utslippsreduksjoner i egen virksomhet. Sammenhengende kollektivfelt gjennom byen blir iverksatt i sommer, noe som har stor betydning også for regional kollektivtrafikk. Sammen med foreliggende vedtak om bomfinansiering av vegprosjekt er dette et godt utgangspunkt, men finansiering er kritisk, og det er foreslått å også innføre miljøavgift på drivstoff.

Klimaforlik i Trondheim kommune ble vedtatt av bystyret 24.04.08. Det har ikke vært mulig å gjennomføre informasjon og endelig gjennomgang av saken i de øvrige kommunene innen høringsfristen for NTP. Ut fra de politiske behandlinger som er gjennomført så langt i omegnskommunene, registreres det ulike/uavklarte standpunkt til *egen deltakelse* i konkret forslag om å innføre miljøavgift på drivstoff.

Videreutvikling av Miljøpakke for Trondheimsregionen ut fra klimaforliket i Trondheim kommune vil bli drøftet videre i Samarbeidsutvalget, med utgangspunkt i at det synes å være en prinsipiell tilslutning i regionen til at det utredes former for innkrevningssystem i byområdet som foruten å finansiere veger også kan bidra til å begrense bilbruk og samtidig finansiere bedre alternative transporttilbud.

#### ***Statlig medfinansiering av E6-sør er en forutsetning***

E6 er en nasjonal korridor som må få en samlet utbygging, med sikte på fremkommelighet, næringsutvikling og trafikksikkerhet. Utbygging må realiseres gjennom prosjektfinsiering, og det må inntas i NTP statlige andeler for å realisere dette. Trondheimsdelen er en del av miljøpakken som beskrevet foran. Utgangspunktet bør være statlig medfinansiering krone for krone. Det må siktes mot høyere statlig andel for parsellene nord og sør for Støren inklusive Rv3.

#### ***Trønderbanen er et suksessprosjekt som må prioriteres***

Det langsiktige målet er betydelig redusert reisetid Trondheim-Steinkjer samt forbedret togtilbud sør for Trondheim. Økt kapasitet gjennom dobbeltsporsutvikling Marienborg-Stjørdal sammen med elektrifisering tilrås prioritert høyest ut fra at dette gir størst miljøgevinst i forhold til pendlingstrafikk, flyplassbetjening og godstransport. NTP må gi rammer for slik utvikling i planperioden.

#### ***Sats på tog Trondheim-Oslo – høyhastighet og eksisterende banenett***

Trondheimsregionen vil at høyhastighetsløsning Trondheim-Oslo utredes med sikte på realisering som landets neste høyhastighetsprosjekt, fordi foreliggende utredninger viser dette prosjektet som mest samfunnsnyttig av de foreslåtte alternativene. Prosjektet vil utligne konkurransefortrinn mellom Trondheimsregionen og Hovedstadsregionen på en positiv måte og redusere drivstoffavhengig flytransport.

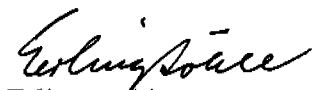
Uavhengig av høyhastighetsløsning må utbedring og oppgradering av eksisterende tilbud på Dovrebanen videreutvikles slik at gods- og persontrafikk på strekningen kontinuerlig

forbedres og at stoppmønster ivaretas.

***Godtrafikk over på tog og båt er god klima- og miljøetsatsing***

NTPs intensjon om å overføre godstransport fra bil til bane og båt støttes. Videre elektrifisering av Meråkerbanen på strekningen Hell-Storlien må prioriteres fordi dette gir grunnlag for økt og mer fleksibel godstransport ved at korridorer gjennom Sverige kan benyttes. Det må vektlegges å øke godskapasiteten Trøndelag-Østlandet gjennom kapasitetsøkning, hvor de mest kritiske strekningene prioriteres først. Trondheimsregionen må avklare nytt logistikknutepunkt for gods tidlig i planperioden, med sikte på realisering innenfor en tidsramme på ca 15 år. Det forutsettes at transportetatene bidrar til dette.

Med hilsen



Erling Bøhle  
leder

Kopi:  
Sør Trøndelag fylkeskommune  
Fylkeshuset  
7004 TRONDHEIM

Sekretariatet for Nasjonal transportplan  
Postboks 8142 Dep.  
033 OSLO