



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

N-0030 OSLO

Vår saksbehandler Elise N. Sangereid	Vår ref. 19/6298 oppgis ved alle henv.	Deres ref. 19/91-1	Dato 08.05.2019
---	--	-----------------------	--------------------

Hovedutfordringer på transportområdet NTP 2022-2033 - Nasjonal transportplan

Det vises til brev av 18. februar 2019 der det bes om innspill til NTP-arbeidet om hva som er de største utfordringene på transportområdet for de ulike fylkene/regionene.

Formannskapet behandlet saken 7. mai og fattet følgende vedtak:

Formannskapet avgir på vegne av Trondheim kommune følgende høringsvar til innspill om hovedutfordringer på transportområdet til arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2022- 2033:

1. Byområdenes største utfordringer når det gjelder transportområdet er oppnåelse av nullvekstmålet innen biltrafikk samt klima- og miljøutfordringer. Transportsektoren står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge i tillegg til at vegtrafikken påvirker lokal luftkvalitet, støynivå osv. Både arealbruk og transportsystemer må tilrettelegges slik at de bidrar til reduserte klimagassutslipp og attraktive byområder. Nullvekstmålet bør skille mellom antall kjørte kilometer med fossilfrie og fossile drivstoff.
2. Det er en stor utfordring for regionen at det bygges ut mye ny vegkapasitet, samtidig som det er lite tilgjengelig kapasitet og tilbud på jernbanen. Dette gir utfordringer for oppnåelse av nullvekstmålet når tiltakene på jernbane ligger langt fram i tid. Investeringer på veg og bane må sees i sammenheng slik at ikke veginvesteringer svekker mer klimavennlige investeringer i jernbanen.
3. Innretningen på tildeling av midler i Nasjonal transportplan er krevende i dag. Midler til tiltak i eksempelvis byvekstforhandlingene må ikke ha bindinger gitt av budsjettposter, men kunne fristilles til å brukes der tiltak har best måloppnåelse. Dette gir større rom for lokal påvirkning og prioritering av tiltak til der de har størst effekt.
4. Økning i gods- og næringstrafikk med en uavklart finansiering for nytt knutepunkt for godstransport er en stor utfordring i regionen. Ny NTP må avklare finansieringen og se på virkemidler og tiltak som kan settes i verk for å styre utviklingen i riktig retning, med blant annet mer gods over på bane og sjø.
5. Økning i lokal næringstrafikk som bylogistikk, vare- og godsdistribusjon, netthandel og hjemlevering og lignende er stor. NTP må ta opp problemstillingen og se på tiltak og virkemidler som kan redusere konsekvensene for trafikkmengde, støy og luftforurensing.

6. Ved vurdering av samfunnsnyttene av prosjekter må ringvirkninger og indirekte konsekvenser tillegges mer vekt, som for eksempel folkehelse og endring av reisevaner. Metodikken som brukes i dag klarer ikke å fange opp disse effektene.
7. Nye mobilitetstjenester og ny teknologi slik som bildelingstjenester, intelligente transportsystemer og autonome kjøretøy er avhengig av forutsigbare rammer og regelverk for å sikres gode utviklingsvilkår. Samtidig så må lovverket tilpasses slik at nye tjenester og teknologier kan legges til rette for og reguleres. Ny NTP må ta opp disse problemstillingene slik at man er rustet for morgendagens transportsystem.
8. Godsanalysene i inneværende NTP dokumenterer en eksplosiv økning i godsmengden på veg, samtidig som virkemidlene for godsoverføring til sjø og bane i stor grad mangler. Det mangler kunnskap om hvordan disse utfordringene kan løses nasjonalt og regionalt, og det bør derfor utarbeides regionale godsanalyser i et samarbeid mellom departement, fylkeskommune, aktuelle bykommuner, næringsaktører, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og andre aktører som er relevante for håndtering og distribusjon av gods. Regional godsanalyse for Trøndelag må blant annet inneholde utredninger om godsmengder, viktige strekninger og hjørnesteinsbedrifter.
9. Dagens NTP fokuserer på transportnyttene av nye tiltak. NTP har imidlertid et betydelig potensial også når det gjelder å vurdere samfunnsnyttene og ringvirkningene tiltakene har, for eksempel overfor næringsliv og sysselsetting. Samfunnsnyttene i prosjekter bør vektlegges slik at prosjekter hvor en øker samfunnsnyttene og/eller reduserer kostnadene blir realisert tidligere. Dette må også være førende der det skjer konseptendringer underveis, dersom tiltakets mål opprettholdes.
10. Etterslepet på vedlikehold av fylkesveger må håndteres. Veger som er særlig viktige for næringslivet må tilbakeføres som riksveger, eller få en styrket posisjon som næringsveger med egne overføringer av statlige midler til oppgradering og vedlikehold.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Elise N. Sangereid
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift