



## Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg		
Komite plan		

### Trøndelag fylkeskommune: delstrategi vei og handlingsprogram. Uttalelse.

#### Rådmannens forslag til vedtak/innstilling:

1. Komite Plan slutter seg i hovedtrekk til innholdet i det vedlagte hørings- og innspilldokumentet av 27.04.2018.
2. Komitéen viser til de enkelte punkter under «Vurdering», med særlig vekt på uthevet tekst under punktene.
3. Det vises til utfylt skjema for 8 høyest prioriterte tiltak i vedlegg nr. 4 som innspill til handlingsprogram for perioden 2019 – 2022.

#### Vedlegg:

1. Høringsbrev, med henvisning til «fortellerkart», datert 27.04.2018.
2. Hørings- og innspilldokument, datert 27.04.2018.
3. Presentasjon, inkl. delstrategi gods og trafikksikkerhet, til orienteringsmøte 06.06.2018.
4. Utfylt skjema for innspill til 8 tiltak til handlingsprogram for perioden 2019 – 2022.

#### Saksopplysninger

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet et eget strategidokument for veitrafikken i fylket. Dokumentet er en oppfølging av tidligere sak om fylkets «Samferdselsstrategi». Stjørdal formannskap behandlet saken i møte 09.11.2017 under sak 151/17. Det ble fattet slikt vedtak i pkt. 1:

1. **Stjørdal kommune slutter seg i hovedsak til Fellesnemndas vedtak i sak 2/17 om strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag. Til nemndas vedtak i pkt. 8 vil formannskapet be om at samarbeidet om lokalt trafikksikkerhetsarbeid vektlegges særskilt.**

De øvrige punktene i vedtaket gjaldt trafikkpolitiske spørsmål rundt kollektivtransporten.

Delstrategi vei skal bidra til å nå de overordnede målene for fylkessammenslåingen om «balansert utvikling i Trøndelag» og «livskraftige distrikter», og samtidig medvirke til «mer vei for pengene».

Det vises til vedleggene nr. 1-3 for nærmere beskrivelse av delstrategiforslaget av 27.04.2018, og med spesiell henvisning til innsynet «fortellerkart» i vedlegg nr. 1. Kommunene som høringspart bes uttale seg om strategiforslaget, samt foreslå et tilhørende prioritetsrettet handlingsprogram for egen kommune. Jfr. vedlegg nr. 4.

## Vurdering

På nasjonalt plan er målene at systemet «er sikkert», «fremmer verdiskaping», samt bidrar til omstilling til «lavutslippssamfunnet». Fylkeskommunen har tilføyd følgende målsetting: «å ha en infrastruktur som ivaretar trafikksikkerhet, fremkommelighet, miljø og regional utvikling».

*Strategi «funksjonsinndeling» har et sted satt Fv 705 ned fra gammel funksjonsklasse A til den nye klasse C. Dette er ulogisk i det ingen ting tyder på at Fv 705 i mellomtiden har tapt status som tilnærmet riksveifunksjon. **Det bør derfor bekreftes av fylkeskommunen at Fv 705 ikke har tapt funksjonsstatus siden fylkessammenslåingen, men oppfyller den nye funksjonsklasse B.** I tillegg må det påpekes at ringveien rundt Stjørdal sentrum, Fv 6804, er alternativ vei for stamveiene E6 og E14, og ikke bare omkjøring for vei med regional funksjon. Da blir det feil å sette ringveien i funksjonsklasse D, og ikke i C. **Fv 6804 har i seg selv en regional funksjon som fordeler av trafikk til Fosslia fjellhall (bl.a. regional bussrute) og Ole Vig videregående skole.***

*Trafikksikkerhet må gis gjennomgående høy prioritet. **Det mangler enda mye på at Stjørdal har nådd det primære målet om trygg gang- og sykkelforbindelse langs fylkesvei, minst 2 km fra skole og oppvekstsenter.*** Her gjelder det så vel saneringstiltak inne i byområdet som nye gang- og sykkelveier langs fylkesvei utenfor tettsted. Selv om det ikke vises på ulykkesstatistikk, fører utrygghetsfølelse mange steder til belastninger og dessuten til uønsket bilskysst til/fra skole og oppvekstsenter.

Under *strategi «bruer»* er det viktig at man unngår nedklassifisering av veiforbindelse pga. teknisk tilstand i brokonstruksjon. Det er positivt notert at Mælen bro på Fv 6798 nylig har gjennomgått et betydelig vedlikehold. Men på sikt er det ikke akseptabelt at forbindelsen holder en så lav standard. **Kommunen har i lang tid påpekt behovet for en omlegging av Fv 6798 som del av den lanserte Ringvei Sør, bl.a. som løsning på ønsket brufornyelse over Stjørdalselva ved Hell (Fv 705).**

*Fremtidens krav til fylkesveinettet* tilsier avgjort bruk av ny teknologi. Samtidig er det konstatert et økende behov for ladepunkter for et stadig voksende antall elbiler. **Temaet ladepunkter bør derfor tas inn under teknologiutvikling.** Under «Miljø og klima» er det viktig at man holder seg med en oppdatert støykartlegging – selv hvor man ligger godt under tiltaksgrensene. Naturmangfoldloven og Vannforskriften er kommet til som andre miljøsyn. Det er også bra. Flom og skred er knyttet til nødvendig klimatilpasning for veieier. Det gjelder også for kommunene.

Under *økonomiske rammebetingelser* er det **viktig at fylkeskommunen tar høyde for at de nødvendige midler avsettes til kommende byvekstavtale(r).** Her ligger det inne tunge medfinansieringer fra både stat og kommune for å oppnå helhetlige løsninger i et overordnet klima- og miljøperspektiv.

*Strategi investeringer* er i stor grad styrt av langsiktige bindinger til 5 ulike bomveiprosjekter. Med de svært begrensede midler som for øvrig er til overs, er det riktig å satse tilsvarende på det omtalte «fornyingsprogrammet» og generelt tiltak langs eksisterende vei, i det hele strekninger vurderes i større grad enn før. Fornyingsprogrammet bør videreføres gjennom «å dra med det beste» fra de tidligere programmene fra Nord- og Sør-Trøndelag. For å bøte på skorten på investeringsmidler, bør det vurderes å senke den fylkeskommunale andelen til under 50 % i

fremtidige bompengeprosjekter. **Forsterkning av grusveier til 10 tonn med asfalt må videreføres som tidligere planlagt i Nord-Trøndelag. Ut fra forventningene som er skapt, bør gjeldende program herfra fullføres av den nye fylkeskommunen.**

Punktet *Byutvikling og avtaler med staten* vil være et viktig bidrag til overgangen til «et lavutslippsamfunn», som det tredje sentrale målet på nasjonalt plan. Som påpekt ovenfor er det nødvendig at også fylkeskommunen tar sin del av ansvaret for at slike avtaler kan inngås.

*Veibelysning* er et viktig trafiksikkerhetstiltak. Det er riktig å søke en felles, optimal ansvarsdeling mellom fylke og kommune langs fylkesveinettet. **I stedet for å investere 14 mill. kr. i utskifting av målerskap ved overtagelse av kommunale anlegg, bør det være mulig å inngå avtaler om fylkeskommunal overføring av beregnet strømavgift for de aktuelle strekninger.**

Under *prinsipper for investeringsbeslutninger* er det viktig at oppdelingen mellom et planleggingsprogram og et investeringsprogram ikke medfører et større antall overflødige (regulerings)planer. Det synes å være dårlig ressursbruk. **I stedet bør utskilling av prosjekter til gjennomføring baseres på en enklere og mer effektiv analyse av tiltaket som grunnlag for realisering eller avslag.** For store og mer kompliserte prosjekter må det selvsagt gjøres mer omfattende planlegging enn ellers for å lande på en bestemt løsning. Om man kaller disse forberedelsene planleggingsprogram eller ikke, kan være mer underordnet.

Under vedlegg 2, *Holdningsklasser*, er det vist til Veglovens bestemmelser om 50 m byggegrense fra midtlinje til riks- og fylkesvei. Men i strategiforslaget sies det bare at «Holdningsklasse byggegrense må sees mot funksjonsklasse», noe som vil åpne adgang for å tillate bygging nærmere veiens midte enn det lovbestemte kravet. **I dokumentet bør det sies tydeligere og mer konkret hvordan avvik fra hovedregelen vil bli praktisert på fylkesveinettet, enn hva som er tilfelle i teksten her.**

Det utbedte innspillet til handlingsprogrammet for perioden 2019 – 2022 er fra rådmannens side basert på de siste årenes politiske prioriteringer samt vurderinger ut fra den administrative gjennomgangen av de enkelte strategipunktene. Begrensningen til kun 8 prioriterte tiltak i skjemaet gjenspeiler på ingen måte det totale behovet i perioden, men er uttrykk for en hardhendt prioritering blant prioriterte tiltak fra andre sakssammenhenger som f.eks. Hovednett sykkel og lokal trafiksikkerhetsplan. Som det også fremgår av skjemaet er tiltakene i ulik grad planforberedt for en gjennomføring. Dette er uttrykk for den kommunale innsatsen som er gjort for å fremme prosjektet til gjennomføring.