

Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Trondheimsregionen v/Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009 – 2012

1. Generelt

Samferdselsdepartementet inngår herved avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune om tildeling fra belønningsordningen for perioden 2009 – 2012 med følgende årlige beløp:

2009:	60 mill. kr
2010:	95 mill. kr
2011:	105 mill. kr
2012:	110 mill. kr

Avtalen er inngått med utgangspunkt i belønningssøknad fra Sør-Trøndelag fylkeskommune datert 08.01.2009 vedtatt i fylkesutvalget i 20.01.2009 og supplerende beskrivelse til søknaden datert 17.04.2009 og de presiseringer som framgår av denne avtalen.

Hovedmål, delmål og tiltaksliste, jf. punkt 2 og 3 i avtalen, angir de viktigste forutsetningene for bruken av midlene og gir sammen med søknaden grunnlaget for oppfølging av avtaleforholdet. Søknaden, datert 08.01.2009, med supplerende beskrivelse av 17.04.2009 vedlegges også avtalen.

Tilskuddet for 2009 utbetales uten unødvendig opphold når partene har undertegnet avtalen.

Endelig tilskudd for 2010, 2011 og 2012 gis innen 01.03 hvert år på grunnlag av anmodning om utbetaling, som innsendes med nødvendig rapportering innen 31.01 samme år.

Dersom grunnlaget for forhåndstilsagnet på vesentlige punkter ikke er fulgt opp fra byregionens side foregående år uten at det er gode grunner til det, kan departementet redusere det endelige tilsagnet inneværende år. Det samme gjelder dersom planlagte tiltak og finansiering endres av byregionen, slik at det vil gå vesentlig på bekostning av resultatene som oppnås.

Staten vil gjennom Statens vegvesen tilstrebe at det stilles til rådighet tilstrekkelig kapasitet til gjennomføring av de tiltakene Statens vegvesen, i henhold til søknaden datert 08.01.2009 og Stortingets vedtak ved behandling av de årlige budsjettene, har ansvar for.

Byregionen kan ikke lastes for forsinkelser eller manglende oppfølging av tiltak som staten har ansvaret for (forsinket sentral behandling av bompengesøknader, forsinkelser i planer og investeringstiltak som Statens vegvesen har ansvaret for med mer). Slike forsinkelser gir derfor ikke grunnlag for å redusere det endelige tilskuddet i forhold til forhåndstilsagnet. Heller ikke andre forhold som ligger utenfor byregionens ansvarsområde eller råderett (for eksempel konjunkturutvikling) gir grunnlag for reduksjon i tilskuddet.

Når de årlige tilsagn om tilskudd er gitt er disse endelige. Tilskudd kan ikke kreves tilbakebetalt med mindre tilskuddet ikke er benyttet i samsvar med formålet med belønningsordningen.

Tilskuddet utbetales via Sør-Trøndelag fylkeskommune på vegne av Trondheimsområdet. Tiltak finansiert av belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk skal samordnes og integreres med tiltak finansiert av andre finansieringskilder i Miljøpakken for transport i Trondheim. Sør-Trøndelag

fylkeskommune og Trondheim kommune er sammen ansvarlige for bruken av midlene, og styring og administrasjon av belønningsmidlene skjer i de samme faglige og politiske utvalg som for miljøpakken. Det vil bli etablert et kontaktutvalg der Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og Statens vegvesen er representert. Kontaktutvalget har både til oppgave å koordinere tiltakene som blir finansiert gjennom belønningsordningen for kollektivtransport og i Miljøpakken for transport i Trondheim. Dette er gjort for å få til en god samordning av tiltak som blir finansiert fra ulike kilder.

Det legges til grunn at målsetting og prioritering av tiltak kan justeres i samsvar med avklaringen av trinn 2 i Miljøpakken for transport i Trondheim.

2. Hovedmål for perioden 2009 - 2012

Belønningstilskuddet for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk benyttes til finansiering av tiltak som kan medvirke til at en når målsettingene i Miljøpakken for transport i Trondheim. Hovedmålet for bruken av belønningstilskuddet er å redusere biltrafikken. Det skiller ikke mellom effekten av tiltak finansiert av belønningstilskuddet og effekten av andre tiltak i Miljøpakken.

Miljøpakken har som overordnet målsetting å redusere klimautslippene med 20 % fram til 2018. Klimaeffekten skal oppnås gjennom reduksjon av biltrafikken og overgang til kjøretøy/motorteknologi som gir lavere utslipp. En betydelig del av reduksjonen i biltrafikk forventes oppnådd i den fire-årsperioden som avtalen omfatter. Biltrafikken gjennom de nye bomstasjonene skal i avtaleperioden reduseres med i gjennomsnitt 11 % sammenlignet med situasjonen før kollektivfeltene ble etablert i 2008. Måling av måloppnåelsen vil ved avtaleinngåelsen skje som passeringstillinger i bomstasjonene. Så raskt som mulig, og innen 1. halvår 2010, skal det etableres supplerende tellepunkter for å kunne følge trafikkutviklingen i byområdet bedre. Intensjonen er at trafikkreduksjonen skal være større i rushtiden enn ellers i døgnet. Målsettingen for trafikkutviklingen skal revurderes i forbindelse med avklaring av trinn 2 i miljøpakken og ny informasjon om trafikkutviklingen.

3. Overordnet virkemiddelbruk og tiltaksliste

Det legges til grunn at målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom følgende tiltaksstrategier:

Bomavgift med tidsdifferensierte takster

Det innføres en bomavgift i tre bomsnitt med i hovedsak tidsdifferensiert avgift. Gjennomsnittstaksten settes til 10 kr per passering. I Okstadbakken settes taksten til 5 kr uten å bli omfattet av tidsdifferensieringen. De øvrige stasjonene får tidsdifferensiering og noe høyere takster for å kompensere for inntektsbortfallet i Okstadbakken. Avgiften skal innkreves begge veier, alle dager hele døgnet. Bomstasjonene planlegges satt i drift så snart som mulig i 2010.

Aktiv parkeringspolitikk

Det skal praktiseres en restriktiv parkeringspolitikk med begrensninger i byggingen av parkeringsplasser for kontor- og forretningsbebyggelse i hele Trondheimsregionen i tråd med bestemmelsene i fylkesdelplanen for arealbruk og transport (Ny giv).

I Trondheim:

- opprettholdes parkeringsbegrensningene (makskravene) i sentrale bystrøk
- økes ikke antallet parkeringsplasser i sentrumsområdet
- justeres parkeringsavgiftene jevnlig med progressive satser etter oppholdstid
- utredes med sikte på implementering tiltak som kan gjøre nærhandel attraktivt på bekostning av bilbasert handel knyttet til kjøpesenter, herunder innføring av parkeringsavgift ved kjøpesenter når lovhjemmel foreligger.

Arealbruk som begrenser biltrafikk

ABC-politikken (rett virksomhet på rett sted) skal være førende for lokalisering av arbeidsplasser i Trondheimsregionen i tråd med retningslinjene i fylkesdelplanen for arealbruk og transport (Ny giv). I Trondheim skal 80 % av boligtilveksten i fireårsperioden komme som fortetting og 60 % av alle arbeidsplassene i arbeidsplassintensive virksomheter lokaliseres innenfor Kollektivbuen.

Sør – Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune skal være en pådriver i arbeidet med å lage en interkommunal arealplan som fremmer en bærekraftig utbyggingsstruktur i samarbeid med nabokommunene (IKAP).

Kollektivprioritering og infrastrukturtiltak for redusert biltrafikk

De sammenhengende kollektivfeltene som ble innført sommeren 2008 opprettholdes. I tillegg innføres signalprioritering og sanntidsinformasjon. Ytterligere kollektivfelt, bussveier og andre infrastrukturtiltak, herunder park&ride-anlegg, gjennomføres i samsvar med tiltakslisten og supplerende beskrivelser.

Styrking av rutetilbudet

I Trondheimsregionen valgte fylkeskommunen å øke frekvensen på de viktigste bybussrutene og regionalrutene høsten 2008 samtidig med iverksetting av gjennomgående kollektivfelt i sentrum. Tiltakene høsten 2008 videreføres inn i 2009, og det vurderes å øke frekvensen ytterligere i forbindelse med anbud som er lyst ut nå med oppstart 2010. Dette skal være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjett. Ved at trafikken øker gjennom disse tiltakene øker også trafikkinntektene, og på den måten holdes subsidiebehovet nede. Det er imidlertid behov for økte midler ikke minst i en oppstartsperiode, slik at trafikantene kan erfare at busstransport gir et mer effektivt reisealternativ enn bilbruk.

Utvikling av et høyverdig busstilbud

Superbuss, eller "Bus Rapid Transport" er fylkeskommunens og kommunens mål for en skrittvis utvikling av tilbudet. Superbusstrekingenes avgrensning sammenfaller med Kollektivbuen. Her skal bussene ha meget god framkommelighet nærmest uavhengig av biltrafikk og høy standard og komfort på bussene og på holdeplassene. Andre viktige stambusstraseer utvikles i tilknytning til superbustraseen.

Utbyggingen må skje skrittvis, men det er nødvendig å spesifisere konkrete prosjekter med kostnader. En plan for utbygging av superbuss i Trondheim utredes i forbindelse med KS1 for Miljøpakke Trondheim.

Etableringen av et sammenhengende kollektivfelt gjennom Midtbyen inngår som en nødvendig forutsetning og del av en superbussløsning, likeså signalprioriteringen i lyskryss som snart kommer. Utbyggingen av de første holdeplassene kommer med byggingen av bussgater i Midtbyen i siste del av 4-årsperioden. Det er sannsynlig at nytt tilpasset materiell først kan innføres i forbindelse med anbudsperioden som starter i 2012.

Oppsummering av bruk av belønningsmidler i 4-års-perioden, mill kr.

Tiltak	2009	2010	2011	2012	Sum
Superbuss i kollektivbuen	1	2	5	20	28
Signalprioritering og sanntidsinformasjon** i kollektivbuen.		8*			8
Infrastrukturtiltak i øvrig rutenett	7	50	67	50	174
Park&Ride og omstigningspunkter, utredning (09-11)	1	1	3	3	8
Økt rutetilbud, helårsvirkning av opptrapping 08	30	25	20	20	95
Ytterligere rutetilbudsstyrking, fast frekvens 06-18		10	8	6	24
Videreutvikling av elektronisk betaling	2	2	1	1	4
Markedsføring av miljøvennlige transportmidler	3	3	3	2	11
Takstfrys faste reisende – andre takstreduserende tiltak for faste trafikkanter	10	5			15
Sum	54	107	107	102	370

* Det er allerede finansiert tiltak for signalprioritering og sanntidsinformasjon for 25 mill kr. i 2009-10

** Sanntidsinformasjon gjennomføres også utafor kollektivbuen, inklusive regionrutene.

4. Dokumentasjon og evaluering

Ved utløpet av fireårsperioden skal det foretas en systematisk dokumentasjon og evaluering som viser:

- i hvilken grad forutsetningene er tilfredstilt og avtalte tiltak gjennomført
- utviklingen i biltrafikk og kollektivtrafikk i perioden
- i hvilken grad fastsatte mål er innfridd
- forklaring av eventuelle avvik

5. Signering

Det forutsettes at avtalen godkjennes av formannskapet i Trondheim kommune og fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune

Trondheim den 23.06.2009



Liv Signe Navarsete

Samferdselsminister



Ola Huke

leder Samferdsels- og
arealkomiteen i Sør-Trøndelag



Rita Ottervik

Ordfører i Trondheim