

Saksframlegg

Kollektivtransporten i Trondheim - framtidig organisering

Arkivsaksnr.: 06/38771

Saksbehandler: Tore Langmyhr

Forslag til innstilling:

- 1) Trondheim kommune vil fortsatt være pådriver for en offensiv kollektivpolitikk etter at forsøksordningen avsluttes. Primært er det ønskelig med en varig endret ansvarsdeling som samler ansvaret for kollektivtilbudet og parkerings- og arealpolitikken i bykommunen. Dersom dette ikke blir gjennomført, ønsker Trondheim kommune å styrke samarbeidet med Sør-Trøndelag fylkeskommune for å bedre kollektivtilbudet.
- 2) Midler fra Kollektivfondet skal kunne benyttes til klart definerte ekstrabestillinger knyttet til kvaliteten på kollektivtrafikken i Trondheim (jfr fondsvedtektene vedtatt 27.05.04). Dette forutsetter klare avtaler med Sør-Trøndelag fylkeskommune som sikrer at midlene ikke går på bekostning av ordinært tilskudd.
- 3) Valg av innkjøpsform for kollektivtrafikken har virkninger for hvilket tilbud det er realistisk å levere ut fra tilgjengelige ressurser, og for muligheten til å styre og videreutvikle tilbudet. Begge hensyn taler for å konkurranseutsette kollektivtrafikken i Trondheim. Ved eventuelt skifte av transportør må det forutsettes at arbeidstakerne sikres lønns- og arbeidsvilkår på samme måte som ved virksomhetsoverdragelse. Forventede effektiviseringsgevinster bør tas ut i form av bedre tilbud (eventuelt redusert takstøkning) og bedre miljøegenskaper for kjøretøyene, jfr vedtatt transportplan.
- 4) Dersom Sør-Trøndelag kommune etablerer en egen innkjøpsenhet i forbindelse med konkurranseutsetting, vil Trondheim kommune vurdere nærmere å gå inn som deleier.
- 5) Kollektivdrift i kommunal regi eller gjenkjøp av aksjer fra Team Trafikk er ikke aktuelt. Så lenge Sør-Trøndelag fylkeskommune er innkjøper, vil dette medføre at Trondheim kommune påtar seg en uakseptabel økonomisk risiko.
- 6) Team Trafikks konsesjon for rutegående trafikk i Trondheim forlenges ut 2008.
- 7) Trondheim kommune er åpen for å vurdere Gråkallbanens ønske om at kommunen fortsatt har tilskuddsansvar overfor trikkedriften, i og med at infrastrukturen i betydelig grad er kommunalt eid. Dette krever nærmere juridiske avklaringer, samt at Trondheim kommune får en tilfredsstillende økonomisk avtale med fylkeskommunen ved avslutningen av transportforsøket.

Saksutredning:

Innhold

1. Bakgrunn
2. Ansvarsforholdene for kollektivtransporten i Trondheim
3. Forholdet mellom konsesjon og tilskudds-/innkjøpsavtaler
4. Forutsetninger for offentlig styring av kollektivtilbudet
5. Bussdrift i kommunal regi?
6. Konkurransetsetting
7. Vurderinger av dagens innkjøpsform
8. Krav til tilbudsutforming og miljøkvaliteter i en ny, langsiktig avtale
9. Konklusjoner og anbefalinger

1. Bakgrunn

I forbindelse med behandlingen av kommunebudsjettet for 2008 ble rådmannen bedt om å legge fram en sak for bystyret som drøfter "en langsiktig løsning for kollektivtransporten i Trondheim".

I denne saken drøftes dessuten flere beslektede problemstillinger:

Konsesjon

Samferdselsdepartementet ber i brev av 04.09.06 Trondheim kommune om å behandle søknader om rutekonsesjon i Trondheim, selv om konsesjonsperioden går ut over transportforsøksperioden.

Fylkestinget har i sak 107/2006 bedt om at Trondheim kommune forlenger innværende konsesjon, slik at fylkeskommunen kan behandle en langsiktig forlengelse.

Brev fra Gråkallbanen om fortsatt kommunalt ansvar

Gråkallbanen har i brev av 15.02.07 pekt på at det i praksis kan være hensiktsmessig at ansvaret for trikkedriften beholdes av Trondheim kommune.

Punkter fra vedtak i transportplanen (08.02.07):

- Vedtak om at elektrisk drevne, gass eller hybridbusser overtar kollektivtrafikken i Midtbyen og i Elgeseter gate
- Bystyret ba i transportplanvedtaket om at det fra 1. januar 2008 innføres toprissystem på buss og trikk. "Et slikt system forutsettes å gi incentiver til å kjøpe billett før ombordstigning. Det er en forutsetning at gjennomsnittsprisen ikke øker."
- I en flertallsmerknad gjentas at rådmannen bes legge fram en sak om eventuelt gjenkjøp av Team Trafikk AS. (Det samme framgikk av vedtaket om transportplanmeldingen 31.30.05.)

2. Ansvarsforholdene for kollektivtransport i Trondheim

Trondheim kommune har ansvaret for kollektivtrafikken i Trondheim ut 2007, da ansvaret føres tilbake til fylkeskommunen. Dette betyr at fylkeskommunen fra 2008 bestemmer rutetilbud, takster, billetteringssystemer og krav til bussmateriell i Trondheim. Fra årsskiftet har dermed Trondheim kommune ingen formell innflytelse over eksempelvis ruteplanlegging i byen. Kommunal innflytelse kan sikres gjennom

Trondheim kommune

formalisert samarbeid med fylkeskommunen, samt gjennom avtaleformer med transportør som gir mulighet for vesentlig offentlig styring av kollektivtilbudet. (Dette krever bruttoanbud eller drift i egen regi. Disse mulighetene utdypes seinere i saken.) Trondheim kommune kan eksempelvis fra 2008 velge å komme med konkrete ekstrabestillinger for å påvirke tilbudet med midler fra Kollektivfondet. Det må da inngås avtaler med fylkeskommunen som sikrer at disse ressursene kommer i tillegg til, og ikke på bekostning av ordinært tilskudd.

Brev fra Gråkallbanen om fortsatt kommunalt ansvar

Gråkallbanen har i dag ikke noen lokal konsesjon for trikkedriften, men opererer ut fra en sporvegslisens fra Statens Jernbanetilsyn. Gråkallbanen har i brev av 15.02.07 pekt på at det i praksis kan være hensiktsmessig at ansvaret for trikkedriften beholdes av Trondheim kommune, blant annet fordi en del av infrastrukturen er kommunalt eid. I utgangspunktet er dette ikke i tråd med de forutsetninger som Samferdselsdepartementet har lagt til grunn, og en eventuell overtakelse av ansvaret vil måtte følges av tilskuddsmidler fra KRDs rammetilskudd. Problemstillingen må etter rådmannens vurdering tas opp i forbindelse med forhandlinger om økonomisk oppgjør ved avslutningen av transportforsøket. Det må også klarlegges juridiske forhold knyttet til en slik ansvarsdeling. Rådmannen vil også peke på betydelige langsiktige behov for vedlikehold og opprustning av trikkeinfrastrukturen.

Varig ansvarsendring?

Trondheim formannskapet vedtok 28.11.06 følgende i forbindelse med spørsmålet om forlengelse av transportforsøket: "Trondheim kommune mener at den forvaltningsorganiseringen som prøves ut i Trondheim gir en forbedret mulighet for samordnet transport- og arealplanlegging. Transportforsøket bør derfor danne utgangspunkt for en permanent ansvarsdeling." Samferdselsdepartementet har lagt opp til en evaluering av de fire ulike byforsøkene i løpet av 2007. Evalueringen forventes å påvirke valg av endelig ansvarsdeling innenfor samferdselssektoren, som vil klargjøres gjennom den nye regionreformen.

Samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune samarbeider nært på en rekke ulike måter når det gjelder kollektivtransporten i Trondheim. I tilknytning til "transportforsøket" er det inngått en avtale om jevnlig møter på administrativt nivå for å samordne innsatsen. I tillegg samarbeides det i Kollektivgruppa, der også transportselskapene og Statens vegvesen deltar, samt gjennom en rekke enkeltprosjekt (eksempelvis utredning om alternativ bussteknologi/-drivstoffbruk). På politisk nivå skjer samarbeid og samordning gjennom Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen, samt gjennom Trøndelagsrådet og flere ulike samferdselsspesifikke fora. Det er viktig at dette positive samarbeidet videreutvikles nå det gjelder kollektivtransport og areal- og transportpolitikken. (Se også under punkt 6.)

3. Forholdet mellom konsesjon og innkjøps/tilskuddsavtaler

Når noen får konsesjon (eller løyve som det også kalles) er dette en form for godkjenning til å drive transport, enten det er godstransport, drosje, turbil eller rutedrift. For rutetrafikk uten behov for tilskudd (for eksempel flybussruten mellom Trondheim og Værnes) er det fri konkurranse og fri tilgang på konsesjoner.

For personruter i by og internt i fylker er det som regel nødvendig å yte tilskudd for å kunne gi et godt nok og rimelig nok tilbud. Dette reguleres av innkjøpsavtaler. Fylkeskommunene (og nå under forsøket Trondheim kommune) som konsesjonsmyndighet/bestiller bestemmer hvilke vilkår som skal gjelde i en slik innkjøps-/tilskuddsavtale. Aksepterer ikke ruteselskapet vilkårene for innkjøpet, så sier det i praksis fra

Trondheim kommune

seg konsesjonen enten det skjer ved inngang til en ny konsesjonsperiode eller midt i en periode. Dermed er det i praksis innkjøpsavtalen for rutedrift i Trondheim som er interessant, mens konsesjonssaken er en "formalitet". Man kan i teorien tildele en rekke konsesjoner for Trondheim, uten at dette følges av offentlige tilskudd.

Samferdselsdepartementet ber i brev av 04.09.06 Trondheim kommune om å behandle søknader om rutekonsesjon i Trondheim, selv om konsesjonsperioden går ut over forsøksperioden. Departementet peker imidlertid også på muligheten for midlertidig forlengelse inntil endelige ansvarsforhold er avklart. Fylkestinget har i sak 107/2006 bedt om at Trondheim kommune forlenger inneværende konsesjoner med ett år, det vil si ut 2008, slik at fylkeskommunen kan behandle en langsiktig forlengelse. Team Trafikk og Gråkallbanen/Veolia har begge signalisert interesse for konsesjonstildeling for hele Trondheim, og ved en eventuell konkurranseutsetting av kollektivdriften i Trondheim forventes flere interessenter. (Se punkt 6.)

Rådmannen ser det som naturlig å ta stilling til konsesjonsforlengelsen samtidig som avtalen med Team Trafikk for 2007 behandles. Det foreslås dermed en kortvarig forlengelse av konsesjonen, slik Sør-Trøndelag fylkeskommune har anmodet om.

Dersom man ikke blir enige med Team Trafikk om vilkårene for 2007, så vil det ikke være mulig å ha en ny aktør på plass før tidligst i løpet av 2008. Veolia/Gråkallbanen har i forbindelse med sin konsesjonssøknad skrevet at de kan overta rutene på 12 mnd. varsel.

4. Forutsetninger for styring av kollektivtilbudet

I praksis stilles krav til rutetilbud og bussmateriell i innkjøpsavtalene, og ikke gjennom konsesjonsvilkårene. Dette er fordi slike krav må samsvare med tilskuddsnivå (spesifiserte rutetilbud og miljøkrav koster), og konkretiseringsgraden har dessuten nær sammenheng med avtaleform/innkjøpsform.

Dagens avtale med Team Trafikk er "nettoavtale" der busselskapet har inntektsansvaret. Ansvarsdelingen innebærer at Trondheim kommune blant annet bestemmer takster og skal godkjenne ruteendringer, men at operatøren kan komme med forslag og i praksis har vesentlige frihetsgrader. Dersom Trondheim kommune pålegger transportøren kollektivbetjening av et boligområde, et nytt billetteringssystem, eller utskifting av bussparken, vil det fremmes krav om økonomisk kompensasjon for driftsutgifter, eventuelt også krav om kompensasjon for inntektssvikt, dersom det gjøres tiltak som transportøren mener vil redusere inntektsnivået.

Selv om det offentlige gjennom dagens avtale kan legge rammene for tilbudet, så er det en grense for hvor detaljert man kan styre før ruteselskapet må/kan si fra seg inntektsansvaret. Dersom ruteselskapet ikke har det reelle inntektsansvaret, blir avtalen en "bruttoavtale", der det offentlige har inntektsansvaret. Ved en slik ansvarsdeling vil det være betydelig enklere å endre/utvikle rutetilbudet, fordi usikkerheten omkring inntektsutviklingen tas av det offentlige. Slike avtaler skal i følge lovverket konkurransesettes ved anbud. Alternativt kan man, dersom man ønsker sterkere styring av tilbudsutforming, drive kollektivtrafikken i egen regi. Dette drøftes i punkt 5.

Trondheim kommune

5. Bussdrift i kommunal regi

Bystyret har bedt rådmannen vurdere gjenkjøp av Team Trafikk, dersom dette er økonomisk mulig.

Team Trafikk er i dag en avdeling i Nettbusskonsernet, som igjen er eid av NSB BA, og deler av virksomheten fra noen år tilbake utføres i dag i konsernregi, og ikke i Trondheim. Verdien av Team Trafikk er først og fremst knyttet til de ansatte, til innkjøpsavtalen med Trondheim kommune og til leieavtalen om Sorgenfri. I en situasjon der Sør-Trøndelag fylkeskommune vil være innkjøper, og man må holde muligheten for konkurranseutsetting åpen, vil det være en særdeles stor risiko å kjøpe tilbake Team Trafikk. Trondheim kommune risikerer da i verste fall å sitte med aksjemajoriteten i et selskap uten oppdrag i Trondheimsområdet.

Rådmannen tolker bystyrets bestilling om å vurdere tilbakekjøp som et ønske om å kunne etablere kollektivtrafikken som en form for "offentlig tjenestetilbud", der det kan legges klare føringer for tilbudsutformingene. (Som nevnt tidligere kan dette også oppnås gjennom konkurranseutsetting med en bruttoavtale; jfr også punkt 6.) Alternativt til gjenkjøp av Team Trafikk-aksjer kan Trondheim kommune etablere et selskap i egen regi. Et slikt selskap kan overta arbeidsgiveransvaret for ansatte, og kan erverve busser enten fra dagens operatør eller fra andre kilder.

Uansett tilbakekjøp av Team Trafikk eller etablering av et nytt kommunalt kollektivselskap, vil det være helt avgjørende at selskapet er sikret en langsiktig avtale om offentlig kjøp. Dette er det Sør-Trøndelag fylkeskommune som avgjør fra 2008. Rådmannen vil derfor sterkt fraråde at man går videre med vurderingene av gjenkjøp eller etablering av et nytt selskap før Sør-Trøndelag fylkeskommune eventuelt har vedtatt at kollektivtransporten i Trondheim skal drives i offentlig regi.

6. Konkurransetsetting

Et av de viktigste prinsipielle valg når det gjelder hvordan man skal sikre et godt kollektivtilbud til en akseptabel pris, dreier seg om innkjøpsformer og spørsmålet om konkurranseutsetting. Ulike valg her har virkninger for a) hvilket tilbud det er realistisk å levere, og som allerede nevnt, b) muligheten for å styre tilbudsutformingene.

Konkurranseutsetting er ikke noe entydig begrep. De mest aktuelle formene er:

Anbudskonkurranse: Myndighetene definerer en kvalitet på tilbudet, og det gis bud på enten tilskuddsbeløpet (gjelder ved nettoavtaler når transportør har inntektsansvar), eller kostnadsbehovene totalt (bruttokontrakter der det offentlige har inntektsansvar). Laveste pris gir som regel enerett på kollektivdrift i avtaleperioden. Målsettingen er primært å stimulere til mer kostnadseffektiv produksjon.

Tilbudskonkurranse: Dette er relativt nytt innenfor transportsektoren, og innebærer at det konkurreres om det beste tilbudet innenfor en definert offentlig kostnadsramme. Denne formen er brukt i Grenland, og målet er primært å stimulere til nyskaping og markedseffektive løsninger. Utover Grenland er det lite erfaringer med denne formen i Norge.

I praksis finnes en rekke ulike mellomformer, blant annet avhengig av hvilke kriterier som vektlegges utenom pris, og hvordan risiko er fordelt mellom operatør og myndighet. Det kan også legges inn ulike grader av premiering for eksempelvis økt antall passasjerer, eller "straff" for passasjermedgang.

Trondheim kommune

Resultatene av anbudskonkurranser i Norge tyder i snitt på en kostnadsbesparelse på rundt 10%, og betydelig mer i områder som i utgangspunktet drives lite rasjonelt. (TØI: Bekken m.fl. 2005. Erfaringene fra Norge dreier seg i all hovedsak om bruttoanbud.) En tilsvarende undersøkelse fra Sverige antyder en gjennomsnittlig kostnadsbesparelse med 13% (Alexandersson og Pyddoke 2003). Overført til lokale forhold betyr 10% av bruttokostnader i størrelsesorden 25 mill kr pr år.

I praksis er det en rekke lokale forhold og endringer i rammebetingelsene som gjør det vanskelig å komme med eksakte tall på økonomiske virkninger, og endelig fasit blir selvsagt ikke klar før en eventuell konkurranse er gjennomført. Det verserer også ulike konklusjoner på om innsparingseffektene primært kommer ved første gangs anbudsutlysning, om hva som er de langsiktige effektene, og om det er fornuftig å dele opp et byområde i flere anbud for å stimulere konkurranse. For kollektivtransporten vil det være viktig at eventuelle anbudsinnsparinger benyttes til å bedre tilbudet (frekvens, pris, miljøkvaliteter osv) og at ikke alle besparelser "inndras" som en ren økonomisk gevinst.

I Stavangerområdet er det nylig gjennomført en anbudskonkurranse for annen gang i regi av det fylkeskommunale selskapet Kolumbus. Selv om kostnadene har økt noe i forhold til anbudet for 5 år siden, er de likevel betydelig lavere enn i Trondheim. Godtgjørelsen per rutekm ligger ca 4 kr lavere i Stavanger enn i Trondheim. Dette ville tilsvare en redusert kostnad på vel 30 mill kr årlig. I tillegg har man tatt ut en betydelig "gevinst" i form av mer miljøvennlig bussmateriell (70% helt nye vogner), samt en helt annen aktivitet innen markedsføring. (Det må for øvrig bemerkes at det er viktig å ta en del forbehold ved slike direkte sammenlikninger, jfr punkt 7.)

Som sagt er effektene avhengig av hvor effektivt det drives i utgangspunktet. Generelt skjer det en løpende kostnadseffektivisering i Norge, både som resultat av tekniske nyvinninger, driftsopplegg, ikke minst på bakgrunn av trusselen om konkurranseutsetting. Dersom trusselen om konkurranseutsetting skal medføre effektivisering, er det imidlertid påkrevet at den oppleves som reell. (Jfr Fakta om kollektivtransport, foreløpig utgave 2007.) Dette krever at man politisk klart har åpnet for konkurranse som et mulig alternativ, og at det administrative apparatet er på plass til å kunne gjennomføre konkurranseutsetting på kort varsel. Etter rådmannens vurdering har ikke disse premisene vært klart nok til stede i Trondheim til at konkurransealternativet har framstått som reelt. Det vil i praksis ta nærmere et par år å realisere en anbudskonkurranse.

Kostnadsbesparelser er bare en av flere mulige effekter ved anbudskonkurranser. Blant annet har det vært betydelig diskusjon rundt konsekvenser for ansatte. Det er i dag etablert et reguleringsregime som på mange områder sikrer sjåførsers lønns- og arbeidsvilkår ved konkurranseutsetting, men usikkerhet rundt endret arbeidssituasjon vil uansett oppleves av mange som belastende. Det er fremmet forslag om at arbeidstakernes vilkår bør styrkes ytterligere gjennom å gi de ansatte samme rettigheter ved konkurranseutsetting som ved virksomhetsoverdragelse (TØI-rapport 860/2006).

Samferdselsdepartementet har igangsatt et større forsknings- og utredningsarbeid på dette området, og flere svar vil sannsynligvis foreligge i løpet av 2007.

Administrasjon – en felles innkjøpsenhet?

En av hensiktene ved konkurranseutsetting, og da primært bruttokontrakter, vil som sagt være bedre styring og kvalitetssikring av tilbudet. I tillegg vil man lettere kunne stimulere til markedsutviklingstiltak når det offentlige tar risiko ved inntektsendringer. Dersom disse fordelene skal utnyttes, krever dette at man har administrativt personell til å drive aktiv ruteplanlegging, samordning av tilbud mellom ulike selskap, oppfølging av kontrakter og ulike markedstiltak. Dette er funksjoner som i dag delvis ligger hos

Trondheim kommune

selskapene, delvis hos Trafikanten Midt-Norge (ruteopplysning), og delvis hos offentlige myndigheter. I flere fylkeskommuner har man valgt løsninger der disse oppgavene samles og utføres i en egen enhet, enten en fylkeskommunal enhet, et interkommunalt selskap eller et aksjeselskap. Denne typen enheter/selskaper kan eventuelt håndtere flere typer konkurranseutsetting, eksempelvis knyttet til drosjetransporter/tilrettelagt transport for funksjonshemmede. Sør-Trøndelag fylkeskommune har ved flere anledninger tatt opp problemstillingen, og også bedt Trondheim kommune om å vurdere et felles selskap. Rådmannen vil peke på at en rekke forhold ved en felles innkjøpsenhet må vurderes nærmere, men at dette bør gjøres dersom bruttokontrakt blir en aktuell innkjøpsform i Trondheim. Gjennom deltakelse og eierskap i en felles innkjøpsenhet kan det være mulig for Trondheim kommune å sikre og formalisere sin innflytelse over kollektivtilbudet i Trondheim.

7. Vurderinger av dagens innkjøpsform

Dagens avtale mellom Trondheim kommune og Team Trafikk er en framforhandlet avtale (ikke konkurranseutsatt), der Team Trafikk har inntektsansvaret (nettoavtale). Fra 2005 er det snakk om årlige avtaler, mens det tidligere var en fireårsavtale inngått med Sør-Trøndelag fylkeskommune som kjøper. Avtalen omfatter tilskuddsbehovet, samt en rekke spesifikasjoner knyttet til informasjon, renhold, bruk av piggfrie dekk, utskifting av busser m.m.

Avtalene de siste årene er utformet slik at tilskuddet skal dekke spriket mellom avtalt nivå for inntekter og kostnader. Kostnadsfaktorer framregnes blant annet med kjente forhold knyttet til personalkostnader og drivstoffpris. Utgangsnivået for avtalte kostnader er imidlertid arvet fra tidligere avtaler, og omfatter i følge transportøren ikke alle kostnadselementer. Det avtalte inntektsnivået stipuleres også ut fra et historisk utgangspunkt, og med forventninger om utviklingen neste år/de neste år. Heller ikke inntektsnivået i avtalen er reelt, det vil si oppjustert til dagens nivå. (Dette kan man gjøre ut fra regnskapstall, men det blir da en diskusjon om eksempelvis økte inntekter er en følge av innsats fra selskapet eller bedre arealplanlegging, takstreduksjoner osv.). I praksis forhandles det dermed med utgangspunkt i to fiktive eller ”tilnærmet reelle” tall der det ikke finnes noen fasit som aksepteres hos begge parter.

I en framforhandlet avtale, slik som beskrevet over, er hovedproblemet for innkjøper å være rimelig sikker på at man betaler ”riktig” pris for de leverte tjenestene. Man kan i teorien sammenlikne pris pr vognkilometer i forhold til andre byer. Denne typen sammenlikninger blir gjort (jfr sammenlikning med Stavanger), men er i praksis ofte ufullstendige. Det er en rekke ulike forutsetninger i rammebetingelser som kompliserer bildet. Dette gjelder terminalsituasjonen, hvordan tilleggssinntekter som nattbusser, reklame osv er håndtert, kvalitet ved kjøretøyparken, billetteringssystemer, tilleggsgodtgjørelser for laventrébusser osv.

Det er etter rådmannens vurdering heller ikke en egnet veg å gå å se på offisielle tall for overskudd for transportøren. Team Trafikk er del av et stort konsern der interne tjenester (verksteder, ulike administrasjonskostnader) innebærer at det i praksis er umulig for en kjøper å få full oversikt. Denne ubalansen når det gjelder tilgang på informasjon om kostnadsfaktorer er en svært viktig faglig begrunnelse for konkurranseutsetting som innkjøpsform.

Trondheim kommune

Kortsiktige og langsiktige avtaler

Kortsiktige avtaler gir mindre spillerom for utvikling av kollektivtilbudet, og er i praksis dyrere for kjøper (for transportørene innebærer kortsiktighet en usikkerhet som man tar seg betalt for). Forhandlinger om langsiktige avtaler (5-7 år) representerer et bedre utgangspunkt for kjøper, og vil vanligvis kunne bidra til reduserte pris og/eller økt kvalitet. Dette har vært begrunnelsen for å avvise en kortsiktig forlengelse av transportforsøket, noe som ikke vil være tilstrekkelig som utgangspunkt for en ny avtale.

8. Krav til tilbudsutforming og miljøkvaliteter i en ny, langsiktig avtale

Transportplanen for Trondheim, vedtatt 08.02.07, formulerer som et hovedmål at kollektivtransportens konkurransekraft i forhold til privatbilen skal styrkes. Konkret skal kollektivandelen økes ved satsing på lave takster, framkommelighetsforbedringer, utvikling av stamruter og bedre universell utforming.

Trondheim kommune har i transportplanen også signalisert et mål om å bli ledende på tilrettelegging for miljøvennlige kjøretøyer. Når det gjelder bussparken spesielt, er det sagt at alternative tilskuddsbehov skal vurderes for rask utskifting til nye dieselbusser, alternativt overgang til nærmere spesifiserte "miljøbusser" (elektrisk drevne, gass, hybrid, biodrivstoff). For Midtbyen og Elgeseter gate er det spesielt nevnt at kollektivtrafikken skal utføres av elektrisk drevne, gass- eller hybridbusser. Midtbyen og Elgeseter gate forutsettes å bli lavutslippssone når sentrale myndigheter åpner for dette virkemiddelet. (Lavutslippsoner er en ordning der tungtrafikk som ikke ivaretar utslippskrav må betale avgift for å kjøre innenfor et område.)

Den mest kostnadseffektive måten å redusere en rekke typer utslipp fra busstrafikken på, er sannsynligvis raskere utskifting av bussparken til nyere dieselbusser. Dette vil bli nærmere belyst gjennom et felles utredningsprosjekt som våren 2007 pågår i samarbeid mellom Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Her vil man se på kostnader og fordeler også ved andre typer drivstoff som gass, biodiesel og hybridløsninger med mulighet for elektrisk drift.

Generelt vil økte krav til utslippsreduksjoner som regel kreve økte tilskudd. Team Trafikk har eksempelvis anslått at en utskifting av hele bussparken til Euro5-nivå i løpet av 2 år vil medføre tilleggs kostnader på ca 290 mill. kr. (Dette tallet må vurderes i forhold til restverdi av eksisterende busspark m.m.) Krav om bruk av biodiesel eller gassbuss vil også gi tilleggsregninger. (Team Trafikk får ekstragodtgjørelse i dag for å drive 5 gassbusser.) Den pågående utredningen som vil ferdigstilles i vår vil gi konkrete tall på dette, som grunnlag for fylkeskommunens forhandlinger om ny, langsiktig avtale. Det blir derfor viktig å gjøre en totalvurdering av ressursinnsatsen i kollektivtrafikken. Det aller viktigste er at flest mulig bruker buss og trikk istedenfor privatbil, og økte miljøkrav må vurderes i forhold til hvilke takstøkninger eller reduksjoner i rutetilbud som kan måtte "betale" dette.

9. Konklusjoner

Trondheim kommune må fortsatt være pådriver for en offensiv kollektivpolitikk etter at forsøksordningen avsluttes. Primært er det ønskelig med en varig endret ansvarsdeling som samler ansvaret for kollektivtilbudet og parkerings- og arealpolitikken i bykommunen. Dersom dette ikke blir gjennomført, bør Trondheim kommune samarbeide aktivt med Sør-Trøndelag fylkeskommune for å bedre kollektivtilbudet.

Midler fra Kollektivfondet bør kunne benyttes til klart definerte ekstrabestillinger knyttet til kvaliteten på kollektivtrafikken i Trondheim (jfr fondsvedtektene vedtatt 27.05.04). Dette forutsetter klare avtaler med Sør-Trøndelag fylkeskommune som sikrer at midlene ikke går på bekostning av ordinært tilskudd.

Trondheim kommune

Valg av innkjøpsform for kollektivtrafikken har virkninger for hvilket tilbud det er realistisk å levere ut fra tilgjengelige ressurser, og for muligheten til å styre og videreutvikle tilbudet. Begge hensyn taler etter rådmannens vurdering for å konkurranseutsette kollektivtrafikken i Trondheim. Ved eventuelt skifte av transportør må det forutsettes at arbeidstakerne sikres lønns- og arbeidsvilkår på samme måte som ved virksomhetsoverdragelse. Forventede effektiviseringsgevinster bør tas ut i form av bedre tilbud (eventuelt redusert takstøkning) og bedre miljøegenskaper for kjøretøyene, jfr vedtatt transportplan.

Ved konkurranseutsetting bør det vurderes nærmere om Trondheim kommune bør gå inn på eiersiden dersom Sør-Trøndelag kommune etablerer en egen innkjøpsenhet.

Rådmannen advarer mot kollektivdrift i kommunal regi eller gjenkjøp av aksjer fra Team Trafikk. Så lenge Sør-Trøndelag fylkeskommune er innkjøper, vil dette medføre at Trondheim kommune påtar seg en uakseptabel økonomisk risiko.

Team Trafikks konsesjon for rutegående trafikk i Trondheim foreslås forlenges ut 2008.

Rådmannen er i utgangspunktet åpen for Gråkallbanens ønske om at kommunen fortsatt har tilskuddsansvar overfor trikkedriften, i og med at infrastrukturen i betydelig grad er kommunalt eid. Dette krever imidlertid nærmere juridiske avklaringer, samt at Trondheim kommune får en tilfredsstillende økonomisk avtale med fylkeskommunen ved avslutningen av transportforsøket.

Rådmannen i Trondheim, 11.05.2007

Håkon Grimstad
kommunaldirektør