

Saksframlegg

MILJØPAKKE FOR TRANSPORT I TRONDHEIM

Status og samarbeidsrutiner, høring av takst- og rabattsystem samt prioritering av prosjekter i 2010

Arkivsaksnr.: 08/25207

Saksbehandler: Henning Lervåg

Forslag til vedtak:

Bystyret gir sin tilslutning til opplegg for organisering og gjennomføring av arbeidet med Miljøpakken for transport i Trondheim.

Trondheim kommune støtter forslaget om å ta bort avgiften på rampene på Ranheim når bomstasjonen på Være kommer i drift.

Trondheim kommune støtter forslaget til takster, rabatter og abonnementsavtale for bomstasjonene i Miljøpakken. Bystyret ber Statens vegvesen foreta en rask behandling av Trondheim kommunes søknad om avgiftsfritak for de husstandene i Trondheim kommune som blir liggende på utsiden av bomstasjonene.

Bystyret ber Rådmannen overvåke trafikkutviklingen langs mulige omkjøringsruter og eventuelt komme tilbake med forslag om avbøtende tiltak. Spesielt gjelder dette langs Elgeseter gate og gjennom Midtbyen, men også over Gløshaugen, Moholt og langs deler av Byåsen.

Bystyret gir sin tilslutning til de tiltakene som foreslås gjennomført i 2010. Rådmannen bes komme tilbake med forslag til en samlet utbyggingsplan så snart rammene for utbygging i henhold til trinn 2 i Miljøpakken er avklart.

Trondheim kommune

Bakgrunn

Stortinget vedtok 16. juni 2009 trinn 1 i Miljøpakken for transport i Trondheim (St. prp. nr. 85 (2009-2009)). Den 23. juni i år ble det også underskrevet en fireårig avtale (2009 – 2012) om belønningstilskudd mellom Samferdselsdepartementet på den ene siden og Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune på den andre.

Det er redegjort nærmere for innholdet i belønningsordningen for kollektivtransport og trinn 1 i Miljøpakken i egen sak som ble behandlet av formannskapet 4.8.2009. Formannskapet godkjente avtalen om belønningsmidler og ga sin tilslutning til opprettelsen av et kontaktutvalg som vil fungere som styringsgruppe for både Miljøpakken og belønningsordningen.

Rammene for utformingen av bompengesystemet er vedtatt av Stortinget. 7 bomstasjoner er nå under etablering på Klett, Sluppen, Fossegrenda og Være. De skal etter planen åpne 1. mars 2009. Før takstsystemet godkjennes av Vegdirektoratet, skal det nå på høring til fylkeskommunen og til berørte kommuner.

Etter at bomringen ble tatt ned 31.12.2005, har det vært kontinuerlige problemer som følge av økt gjennomgangstrafikk på Skovgård. Bomstasjonene i Miljøpakken etableres samtidig som en går over til automatiske bomstasjoner også på E6 øst. Det gjør det mulig å vurdere løsninger som gir avgiftsfritak på påkjøringsrampene på Ranheim. Også disse justeringene skal nå på høring til de kommunene og fylkeskommunene som har garantiansvar.

Stortinget trekker normalt opp de årlige rammene for bruk av statlige midler, herunder bompenger, i statsbudsjettet. En har ikke rukket å integrere Miljøpakken i denne omgang, og det vil bli utarbeidet en tilleggsproposisjon som omhandler bruken av midlene i Miljøpakken i 2010. Rådmannen fremmer her forslag til prioritering av tiltak for oppstart i 2010. Rådmannen benytter samtidig anledningen til å orientere om status og framdrift i arbeidet med gjennomføring av Miljøpakken.

Av tidsmessige grunner har vi ikke anledning til å vente til vi mottar de offisielle søknadene om godkjenning av takst- og rabattsystem fra Trøndelag Bomvegselskap. Tilbakemeldingen må derfor basere seg på innholdet slik det framgår av dette saksframlegget.

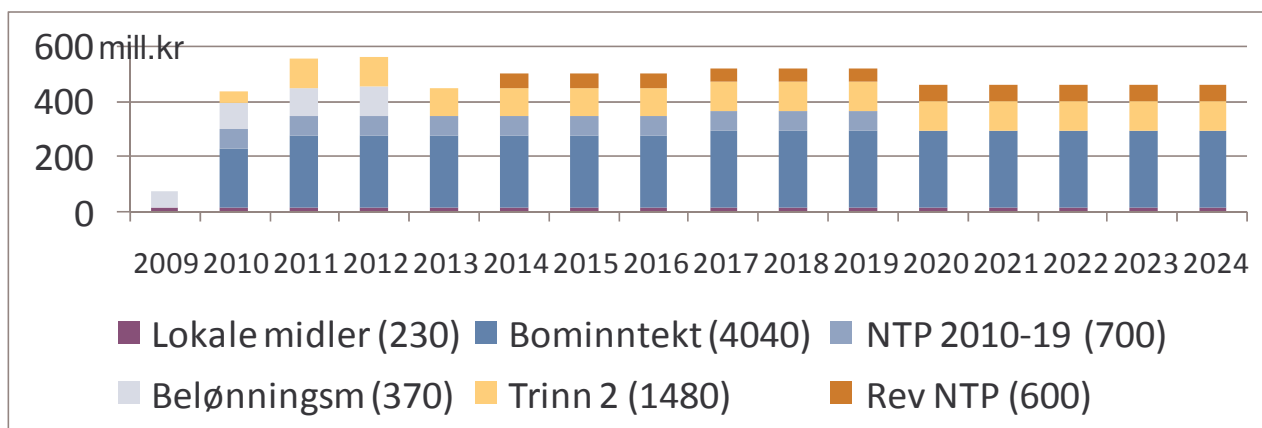
Finansiering og samarbeid

Finansieringsplan

Miljøpakkens trinn 1 omfatter tiltak innenfor en økonomisk ramme på om lag 5 mrd. kr i en 15-årsperiode. I tillegg kommer belønningstilskudd til kollektivtrafikk på 370 mill. kr for en 4-årsperiode. Trinn 2 i Miljøpakken forventes avklart i løpet av neste år og er planlagt å gi ytterligere 1,5 mrd. kr i inntekt. I tillegg inneholder finansieringsplanen 0,6 mrd. kr i økte statlige bidrag til stamvegnettet ved senere revisjoner av Nasjonal transportplan. Miljøpakken forventes derfor å ha et omfang på vel 7 mrd. kr når all finansiering er på plass. I tillegg forventes det også ytterligere belønningstilskudd e.l. når gjeldende 4-årsavtale løper ut.

De årlige inntektene i tidsperioden 2009 – 2024 framgår av figur 1. De utvidede inntektene i trinn 2 m.m. vil medføre at aktiviteten de enkelte år økes slik at framdriften blir raskere og prosjekter som står bak i køen sikres finansiering.

Trondheim kommune



Samarbeidsrutiner

Arbeidet med Miljøpakken gjennomføres i et nært samarbeid mellom Statens vegvesen, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune. I utgangspunktet har de tre aktørene ansvar for tiltak på eget vegnett. Kommunen har planmyndighet og ansvar for tiltak på kommunalt vegnett. Fylkeskommunen har ansvar for drift av kollektivtransport. Vegvesenet har ansvar for tiltak på statlig vegnett og har utøvende ansvar for tiltak på fylkesvegnettet på vegne av fylkeskommunen.

Vegvesenet har avtale med Trøndelag Bomvegselskap om innkreving av bompenger i Miljøpakken og er ansvarlig for revisjon/statlig oppfølging av alle prosjekter som finansieres med disse. Belønningstilskuddet utbetales via fylkeskommunen, men kommunen og fylkeskommunen er sammen ansvarlige for bruken. Vegvesenet har ansvaret for å følge opp og rapportere status og resultater for bypakker, herunder avtalen om belønningstilskudd.

Samarbeidet er organisert på følgende vis:

- Kontaktutvalget er det politiske samordningsutvalg som skal lede arbeidet med gjennomføringen av Miljøpakken og belønningsordningen. Her sitter ordfører, fylkesordfører og vegdirektør. Ordføreren leder møtene.
- Arbeidsutvalget er et sekretariat som har ansvar for å administrere og koordinere arbeidet med gjennomføringen av Miljøpakken og belønningsordningen. Her sitter to – tre representanter fra hver av aktørene. Prosjektledelsen ligger hos Trondheim kommune.
- Prosjektrådet er en faglig styringsgruppe som består av kommunens, fylkeskommunens og vegvesenets representanter i Samarbeidsutvalget for bytransport.

Tiltakene i Miljøpakken og belønningsordningen finansieres fra en rekke kilder. Vegvesenet har regnskapsansvar for de fleste av disse. Det forventes at regnskapsrutiner og økonomirapportering kan forenkles vesentlig om alle prosjektene kan håndteres i samme regnskapssystem. Det tas derfor sikte på å avklare om alle inntektene kan håndteres som i en felles kasse. Det vil i så fall bety at de kommunale investeringsmidlene tilføres Miljøpakken og ikke til konkrete enkeltprosjekt.

Endring av innkrevningssystemet på E6 øst

Etter at bomringen ble tatt ned i 2005, måtte trafikantene fra Malvik og Trondheim øst fortsatt betale avgift på ny E6 mellom Ranheim og Rotvoll. Avgiften har ført til at mange i stedet velger å kjøre avgiftsfritt langs den gamle riksvegen over Skovgård mot byen. Dette skaper unødige miljømessige belastninger og reduserer nytten av det nye veganlegget. Det har vært gjort forsøk med rabatterte takster på rampen, og det er etablert fartsdempere m.m. langs den gamle vegen for å begrense problemene, men uten særlig virkning.

Når det neste år etableres nye automatiske bomstasjoner, er det mulig å gi avgiftsfritak på rampene.

Trondheim kommune

Avgiften på rampene inngår imidlertid i inntektsgrunnlaget for E6 øst. Avvikling av stasjonene på rampene på Ranheim innebærer en årlig inntektssvikt på ca 8 mill kr, gitt dagens takster på rampene. Isolert sett betyr dette en forlengelse av bompengerperioden på cirka 1/2 år.

En av bomstasjonene i Miljøpakken er plassert på Være. Etter at denne åpner, vil det ikke lenger være mulig å kjøre avgiftsfritt inn til byen langs den gamle riksvegen. Av den grunn forventes også noe større trafikk og større inntekter i bomstasjonene på E6 øst. Det er videre forventet en reduksjon i de årlige innkrevingskostnadene på grunn av omlegging til automatiske bomstasjoner. Samlet sett antas ekstra inntekter og besparelser langt på veg å kompensere for inntektstapet på rampene på Ranheim.

Med denne bakgrunn foreslår Statens vegvesen å avvikle avgiftsinnkrevingen på rampene på Ranheim uten takstforhøyelse i øvrige stasjoner i denne omgang. Det er imidlertid nødvendig at bommen på Være blir satt opp. Uten den er det en fare for at mer trafikk går gjennom ytre del av Malvik og Skovgård, og at inntekspotensialet for E6 blir mindre. Forslaget skal nå høres hos de myndighetene som har stilt garantier i forbindelse med gjennomføringen, bl.a. Trondheim kommune.

Takst- og rabattsystem for Miljøpakken

Grunnleggende prinsipper

Det er lagt til grunn at det skal være innkreving i syv stasjoner i tre ulike snitt:

Søndre snitt: Bomstasjonene er plassert på Trondheimssida av rundkjøringen på Klett. Det er ett innkrevingspunkt på E6 og ett på Rv 707 rett sør for tettstedet Klett.

Midtre snitt: Bomstasjonene er plassert på E6 Kroppanbrua, på Sluppen bru og i Oslovegen sør for Sluppen bru. I tillegg er det plassert en stasjon i Fossestuvegen i Fossegrenda.

Nordre/østre snitt: Det er ett innkrevingspunkt på Malvikvegen mellom Ranheimsvegen og Fv 874

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har i sine vedtak lagt til grunn en del prinsipper som skal vektlegges ved utformingen av takstsystemet:

- Det betales begge veger, alle dager, hele døgnet.
- Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene og lavere på kveld/helg enn ellers på dagen.
- Tunge kjøretøy betaler dobbel takst.
- Den gjennomsnittlige inntekt per passering skal utgjøre 67 % av den ordinære taksten.
- Det gis rabatt ved betaling av forskudd.
- Ved passering av flere bomstasjoner i samme innkrevingsnett, skal det bare betales i første bomstasjon (gjelder på Klett og Sluppen).
- I innkrevingsnettet på Klett gis rabatt til trafikanter som også passerer bomstasjoner på E39.
- Det skal settes et tak på antall passeringer som det blir betalt for per måned (passeringstak).
- Kollektivtrafikk med rutebuss gis fritak for betaling.

Bystyret har i sitt vedtak lagt til grunn at takstene i innkrevingspunktet i Okstadbakken ikke skal tidsdifferensieres og blir satt til 5 kr. Stortinget har akseptert dette, men har samtidig presisert at det da ikke gis anledning til ytterligere rabatt i Okstadbakken.

Fylkesutvalget og formannskapet har videre signalisert at det ønskes et takstsystem av samme type

Trondheim kommune

som en har i Oslo i Oslopakke 3 der en kan ha en fast rabatt for alle brukere med avtale med bomselskapet og en lavere rabatt for alle andre brukere med AutoPass-brikke.

Innkrevingsopplegg

Det er lagt til grunn parallellinnkreving i automatiske, ubemanna stasjoner. Bomstasjonene er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løsninger som eksisterende bomstasjoner i Oslo, Bergen og Tønsberg.

Betaling av bompenger vil skje gjennom bruk av elektronisk brikke eller ved etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummer av kjøretøyet. Av hensyn til personvernet er det lagt opp til at det skal være mulig for trafikantene å betale ved nærliggende bensinstasjoner som har avtale med bompengeselskapet.

Takster og rabatter

Tabell 1 viser forslag til takst- og rabattsystemet for bomstasjonene i Miljøpakken.

Bomsnitt	Søndre snitt		Midtre snitt				Nordre snitt
	E6 Klætt	Rv707	Okstadbakken	Sluppen	Oslovegen	Fossestuvegen	
Bomstasjon		sør for Klætt	E6	bru	sør for Sluppen	Fossegrenda	
Takst lett bil							
Helg, helligdag	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	10,00
kl.:1700-0700	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	10,00
kl.:0900-1500	10,00	10,00	5,00	10,00	10,00	10,00	10,00
kl.:0700-0900	20,00	20,00	5,00	20,00	20,00	20,00	20,00
kl.:1500-1700	20,00	20,00	5,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Takst tung bil	2 x lett bil		2 x lett bil		2 x lett bil		2 x lett bil
Rabatt							
m/avtale	20 %	20 %	0 %	20 %	20 %	20 %	20 %
m/ bare brikke	10 %	10 %	0 %	10 %	10 %	10 %	10 %
Timesregel	Internt i snitt		Nei	Internt i snitt			Internt i snitt
Passeringstak	90 per mnd		Nei	90 per mnd			90 per mnd

Tabell 1: Forslag til takst- og rabattsystem i Miljøpakken

Det er lagt til grunn en tidsdifferensiering av takstene. Ordningen innebærer at billistene må betale en høyere sats i rushtida enn ellers i døgnet. Konkret økes takstene 10 kr i rushtida 2 timer morgen og kveld. Bomstasjonen i Okstadbakken er ikke omfattet av ordningen.

I Okstadbakken legges det til grunn at taksten skal være kr 5,- for liten bil. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst. Det gis ikke noen form for rabatter ved passering gjennom denne bomstasjonen.

Timesregelen gjelder innenfor hvert av de tre snittene - det betales bare en gang ved flere passeringer i samme snitt innenfor en tidsperiode på 60 minutter (gjelder ikke i Okstadbakken).

Det settes et tak slik at det maksimalt betales for 90 passeringer pr måned for det enkelte kjøretøy internt i hvert snitt (jf. tabell 1). Det er de 90 første passeringene som belastes uavhengig av om de skjer i eller utenfor rushtid.

Bilister som har avtale med Miljøpakken gis en fast rabatt på 20 prosent. Bilister som har AutoPass-avtale med andre bompengeselskap gis en lavere rabatt (10 prosent) ved passering i Miljøpakken. Bilister uten AutoPass- avtale gis ikke rabatt. Sistnevnte mottar faktura for antall passeringer.

Det har vært ønske om at det i innkrevingsnittet på Klett skal gis rabatt til trafikanter som også

Trondheim kommune

passerer bomstasjoner på E 39 Øysand. I prinsippet innebærer dette at det gis fritak i et bompengeprojekt fordi en har betalt i et annet prosjekt, noe som ikke er i overensstemmelse med gjeldende takstretningslinjer. Det foreslås å integrere avtalene for Miljøpakken med avtalene for E6 øst/E39 slik at det tegnes et felles abonnement som gjelder for alle de tre prosjektene. Da vil trafikantene på E39 og E6 øst få 20 % rabatt i alle stasjonene i Miljøpakken unntatt Okstadbakken.

Tabell 2 viser forslag til felles abonnementsavtaler for de tre bomprosjektene. Det er fem typer avtaler som gir ulik rabatt på E6 og E39 avhengig av forskuddsbeløp, men samme rabatt i Miljøpakken. De nye forskuddsbeløpene vil gjelde ved nytegning eller ny innbetaling i gamle avtaler.

Alt.	Avtaler- alternativ	Abonnement	Forskudd	E39/E6 - Rabatter	Miljøpakken - Rabatter
1	E39/E6/Miljøpakken	Forskudd	Kr 2000	30 %	20 %
2	E39/E6/Miljøpakken	Forskudd	Kr 4000	40 %	20 %
3	E39/E6/Miljøpakken	Forskudd	Kr 7000	50 %	20 %
4	E39/E6/Miljøpakken	Etterskudd- Private	-	20 %	20 %
5	E39/E6/Miljøpakken	Etterskudd- Firma	-	30 %	20 %

Tabell 2: Forslag til felles abonnementsavtaler for E6, E39 og Miljøpakken

Bomsystemet i Miljøpakken er utformet slik at det i henhold til takstretningslinjene kan likestilles med en bomring. Det betyr at følgende trafikantgrupper er fritatt for betaling¹ :

- Motorsykler, moped.
- Uniformerte utrykningskjøretøy, samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag.
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransport-kjøretøy i rute
- Forflytningshemmede med gyldig parkeringstillatelse
- Hydrogenbiler (HY I reg.nr)

Kjøretøy som skal ha fritak må ha AutoPASS-avtale og -brikke.

Tiltak i forhold til beboere på Være

De husstandene i Trondheim som ligger på utsiden av bommene må passere en bomstasjon for å nå skole, barnehage og andre servicefunksjoner. Dette gjelder spesielt et boligfelt på Væretrøa, men også enkelte beboere på Klett. Det foreslås at hver av disse husstandene får rett til fri passering av den aktuelle bommen for ett kjøretøy for å eliminere at disse beboerne blir urimelig sterkt berørt. Det er nødvendig å søke Vegdirektoratet om å få godkjent en slik ordning.

Omfordeling av trafikk som følge av lavere takst i Okstadbakken

Bystyrets vedtak om å begrense taksten i Okstadbakken til 5 kroner og kompensere inntektsbortfallet gjennom høyere takst i de øvrige bomstasjonene, vil ha konsekvenser for trafikantenes rutevalg. Takstene i bomstasjonen på Sluppen bru, i Oslovegen og i Fossestuvegen vil i rushtidene være fire ganger høyere enn taksten i Okstadbakken og dobbelt så høy utenfor rush. Det vil gjøre det mer attraktivt å benytte Okstadbakken, og mer attraktivt å kjøre Holtermannsvegen – Elgeseter gate på veg mot sentrum, enn Oslovegen - Nordre Avlastningsveg og Fossestuvegen. Dette forventes å gi noe reduserte inntekter og økt trafikkpress i Elgeseter gate og økt gjennomgangstrafikk i Midtbyen. Det kan også resultere i økt trafikk over Gløshaugen, Moholt og deler av Byåsen. Det vil være aktuelt å overvåke trafikkutviklingen langs alle disse potensielle

¹ Jf. Takstretningslinjene for bompengeprojekter på offentlig veg

Trondheim kommune

omkjøringsrutene med løpende vurdering av eventuelle behov for avbøtende tiltak.

Prioritering av prosjekter i 2010

Det er få tiltak som er planlagt så langt i detalj at de kan komme til utførelse i 2010. Derfor er utfordringen i første omgang å finne fram til prosjekter som kan påbegynnes raskt. Forslag til rammer for aktiviteten innenfor de ulike innsatsområdene framgår av tabell 3.

Tabell 3: Forslag til ramme for tiltak i 2010

TILTAK	Ramme (mill. kr)	Kommentar
E6 sør	50	Oppstartmidler og grunnerverv
Sluppen – Oslovegen	10	Grunnerverv
Forsøkslia	20	Utbygging
Gatebrukstiltak i Midtbyen	15	I hovedsak Sandgata vest
Kollektivtiltak investering	69	Se prosjektoversikt i figur 2
Kollektivtiltak drift	51	Se prosjektoversikt i figur 2
Sykkeltiltak	45	Se prosjektoversikt i figur 3
Trafikksikkerhet	25	Ramme for oppfølging av trafikksikkerhetsplanen m.m.
Planlegging	25	Administrasjon, informasjon, utredning og planlegging
SUM	310	

Rammene er relativt romslige fordi framdriften for flere av prosjektene foreløpig er noe usikker. Problemer med grunnerverv m.m. vil kunne forsinke gjennomføringen og medføre at forbruket i realiteten blir lavere enn det som her legges til grunn. Samlet sett forventes det vesentlig større inntekt i Miljøpakken og belønningsordningen i 2010 enn det som foreslås benyttet til tiltak. Det ser derfor ikke ut til å bli behov for låneopptak, kanskje med unntak av selve oppstartfasen før inntektene kommer på plass.

E6 sør

Første etappe av E6 sør fra Tonstad til Sentervegen, inkl. forlengelsen av Sentervegen fram til rundkjøring i Jon Aas veg, er den delen av hovedveganlegget som foreslås prioritert først. Det er satt av ressurser til å komme i gang med utbyggingen i løpet av neste år, selv om oppstarttidspunktet fortsatt er noe usikkert. I tillegg er det satt av midler til grunnerverv som både kan benyttes på første etappe og til strategiske oppkjøp lenger sør langs traseen for E6 sør.

Sluppen - Oslovegen

Tilsvarende er det også avsatt midler for strategisk oppkjøp langs Oslovegen slik at grunnerverv kan gjennomføres på en smidigere måte der anledningen for frivillig salg byr seg.

Forsøkslia

Forsøkslias øvre del foreslås utbygd i 2010. Det vil gi beboere i Hallset – Rydningenområdet en langt kortere forbindelse til Byåsvegen og redusere biltrafikken i bl.a. Arnt Smistads veg. Vegforbindelsen er regulert, men oppstartstidspunktet vil kunne avhenge av grunnerverv.

Gatebrukstiltak i Midtbyen

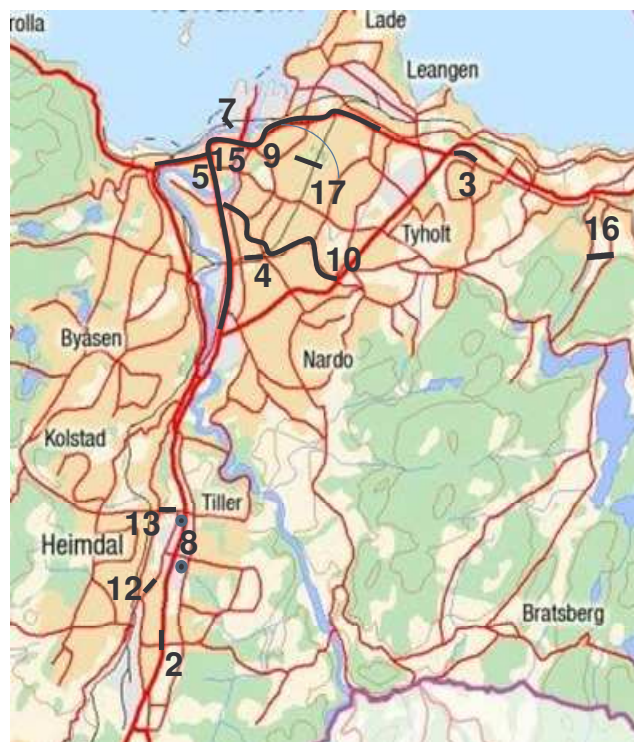
Nordre Avlastningsveg forventes åpnet i mai neste år. Da kan realiseringen av gatebruksplanen for Midtbyen begynne. Foruten kollektivtiltakene som inngår i rammen for kollektivinvesteringer (se figur 2), er det avsatt ressurser til midlertidig omlegging av trafikksystemet og til ombygging av Sandgatas vestre del.

Kollektivtiltak

Kollektivtiltakene framgår av figur 2. Det er foreslått å sette av 120 mill. kr til investering, drift og

Trondheim kommune

planlegging i 2010. De fleste av disse tiltakene inngår i avtalen om belønningstilskudd.



Prosjekter som gjelder større deler av byområdet er ikke kartfestet

Kollektivtiltak 2010 - drift	mill. kr
Markedsføring og mobilitetsrådgivning	3
Videreutvikling elektronisk billettering	2
Økt rutetilbud helårsvirkning	25
Økt frekvens dagtid	10
Takstfrys periodekort	5
Trikken (ekstra i forhold til buss)	6

Investering	mill. kr
1) Aktiv signalprioritering/sanntid	26,9
2) Kollektivfelt Sandmoen	1,5
3) Kollektivfelt Skovgård – Omkjøringsv.	1,1
4) Kollektivfelt Strindvegen (2 prosjekt)	2
5) Knutepunkt Prinsenkrysset	5
6) Holdeplasstiltak inkl universell utf.	15
7) Trondheim Sentralstasjon delbidrag	5
8) Lokal innfartsparkering (2 prosjekt)	0,2

Planlegging/utredning	mill. kr
9) Mulighetsstudie superbusstrasé	2
10) Framkommelighetsanalyse rute 5	0,7
11) Regional innfartsparkering	2
12) Sivert Tonstads veg	0,8
13) Kollektivfelt Bjørndalsbrua	1
14) Bybaneutredning	1,2
15) Olav Tryggvasons gate	1
16) Bussveg Reppe – Vikåsen	0,4
17) Tyholt tunnel/stamrute øst	0,5

Figur 1: Forslag til kollektivtiltak i 2010

Sykkeltiltak

Det er foreslått å sette av 45 mill. kr til sykkeltiltak i 2010.



Figur 2: Forslag til sykkeltiltak i 2010

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetstiltakene har tradisjonelt bestått av en rekke mindre tiltak. Bruken av disse

Trondheim kommune

midlene i 2010 er så langt ikke konkretisert. Det er vanligvis benyttet ca 15 mill. kr årlig til tiltak på kommunale og fylkeskommunale veger. Denne rammen er foreslått utvidet til 25 mill. kr i 2010.

Planlegging

Manglende planavklaring er en begrensende faktor for gjennomføring av tiltak de nærmeste åra. Det er derfor et stort behov for planlegging i 2010 og ut fra det avsatt 25 mill. kr til administrasjon, informasjon, utredning og planlegging.

Bruk av midler fra miljøpakken til miljøvennlig bussmateriell

Sør-Trøndelag fylkeskommune ber om at det settes av ytterligere 10 mill. kr for investering i bussmateriell som kan benytte biogass. Det er foreløpig uavklart om en kan få på plass et anlegg for produksjon av biogass, men det er inngått en intensjonsavtale mellom Trondheim kommune, Malvik kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune om å forsøke å få i gang slik produksjon i 2011. Inntil et slikt anlegg eventuelt er på plass, vil bussene benytte naturgass.

Tilskudd til bussmateriell som kan benytte biogass lå inne i søknaden om belønningstilskudd, men ble tatt ut av avtalen av Samferdselsdepartementet da det ble ansett å ligge utenfor rammene for bruken av belønningsmidler.

Stortinget har ved behandling av Miljøpakken stilt flere dokumentasjonskrav som må på plass før bominntektene kan benyttes til drift av kollektivtrafikk (bl.a. at tiltakene bidrar til å nå målene med pakken og at bompengene ikke erstatter fylkeskommunens egen innsats). Kostnaden til bussmateriell regnes i denne sammenheng som driftsmidler. Samferdselsdepartementet viser til at de vil komme tilbake til Stortinget med en samlet framstilling som bl.a. viser hvilken type driftstiltak inntektene fra bompakka skal benyttes til. Det er ut fra dette høyst usikkert om det gis anledning til å benytte bominntekter til drift av kollektivtrafikk i 2010.

Videre arbeid med Miljøpakken

Dokumentasjon som underlag for kvalitetssikring i trinn 2

Samferdselsdepartementet har i stortingsproposisjonen opplyst at de vil komme tilbake til trinn 2 i Miljøpakken når nødvendige avklaringer foreligger. Trinn 2 skal inneholde en helhetlig plan og endelige prioriteringer av prosjekt og tiltak i miljøpakken.

Det er stilt krav om at Miljøpakken skal underlegges ekstern kvalitetssikring (KS1) i trinn 2. Departementet legger til grunn at denne prosessen skal ta utgangspunkt i de utredningene som alt er gjennomført. I tillegg vil det være nødvendig å gjennomføre tilleggsutredninger. Tilleggsutredningene bør fokusere på konkrete kollektiv-, trafikksikkerhets-, og miljøprosjekt og vurdere disse i forhold til kostnader, gjennomføring og nytte. Departementet er opptatt av at utredningen ikke skal overlappe allerede gjennomførte utredninger og av at de gjennomføres så raskt som mulig.

Også de driftstiltaka som foreslås finansiert med bompenger, bør inngå i utredningen. Det samme gjelder de restriktive tiltakene. I tillegg er det i avtalen om belønningstilskudd tatt inn et krav om at en plan for utbygging av superbuss i Trondheim utredes i forbindelse med KS1 for Miljøpakke Trondheim.

Konsekvensene av å utelate miljøavgift på drivstoff

Miljøpakken inneholder en ambisjon om å innføre en miljøavgift på drivstoff i trinn 2. Miljøavgiften representerer en forventet inntekt på 60 mill. kr per år. I tillegg er den også en del av det helhetlige grepet i en bypakke hvor alle deltar i finansieringen av tiltak.

Trondheim kommune

Fra omtalen i media ser det ut for at det ikke lenger vil være politisk flertall for innføringen av en miljøavgift på drivstoff. Inntektene fra miljøavgiften kan kompenseres gjennom en økning i takstene i de planlagte bomstasjonene eller gjennom å utvide antallet bomstasjoner. Eksempelvis vil takstøkningen være 3-4 kr per passering dersom taksten i Okstadbakken ikke skal endres. Dersom taksten i Okstadbakken også justeres, blir takstøkningen omtrent halvparten så stor. Med flere bomstasjoner kan takstene opprettholdes på foreslått nivå eller også reduseres.

Den andre utfordringen er å opprettholde et innkrevningssystem som framstår som en helhetlig bompakke. Dette er nødvendig for å kunne finansiere en helhetlig pakke av tiltak, herunder bl.a. driftsmidler til kollektivtrafikk.

Miljøavgiften på drivstoff har vært en viktig begrunnelse for å dele miljøpakken i to trinn og for kravet om kvalitetssikring. Det gjenstår å avklare om utredningsbehovet kan reduseres dersom miljøavgiften ikke skal gjennomføres. Uansett antas det nødvendig å komme tilbake til Stortinget med et forslag til utvidet finansieringsopplegg for trinn 2.

Rammer for arbeid med utbyggingsplan/handlingsprogram

Fylkeskommunen vil i løpet av inneværende år avgjøre hvor store de fylkeskommunale bidragene skal være. Også den øvrige finansieringen av trinn 2 kan være avklart i løpet av neste år. Da vil en etter planen ha 6,5 mrd. kr som ramme for en langsiktig utbyggingsplan.

Trinn 2 inneholder en forventning om at fylkeskommunen bevilger 40 mill. kr årlig (i tillegg til de 5 mill. kr som inngår i trinn 1) for å sikre den planlagte finansieringen av kollektivtiltak. Likeså forventes det at bominntektene økes med 60 mill. kr per år ved et eventuelt bortfall av miljøavgift på drivstoff.

I så fall er de lokale finansieringsprogrammene oppfylt, og det blir lettere å argumentere for at også staten ved neste revisjon av Nasjonal transportplan bør bidra med å oppfylle de forventede bidragene fra staten. I utbyggingsplanen for trinn 2 kan dette gjenspeiles ved at det bare er det statlige hovedvegnettet som ikke foreslås fullfinansiert. I praksis kan det bety at hele Miljøpakken unntatt siste etappe av E6 sør mellom Sandmoen og Melhus grense er finansiert i trinn 2.

Rådmannen tar sikte på å komme tilbake med en sak om avklaring av rammene i trinn 2, samt en helhetlig og langsiktig plan for tiltak i henhold til disse i løpet av første halvår i 2010.

Informasjonsstrategi

Statens vegvesen tar hovedansvaret for å utforme en informasjonsstrategi og vil ansette en informasjonsmedarbeider. Det vil bli utarbeidet et forslag til en informasjonsstrategi knyttet til åpningen av bomstasjonen i løpet av inneværende år.

Evaluerings

Miljøpakken inneholder en forpliktelse om å foreta en årlig evaluering av tiltakene i pakken med sikte på å vurdere justeringer dersom en ikke når de vedtatte mål. Også avtalen om belønningstilskudd inneholder krav om evaluering når avtaleperioden løper ut. Her skal en:

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

Trondheim kommune

Vegvesenet har ansvaret for å følge opp og rapportere status og resultater for bypakkene, herunder også avtalen om belønningstilskudd.

Det vil bli utformet et opplegg for å evaluere gjennomføringen og virkningene av Miljøpakken før bomstasjonene settes i drift.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at Bystyret gir sin tilslutning til opplegg for organisering og gjennomføring av arbeidet med Miljøpakken for transport i Trondheim.

Rådmannen mener at Trondheim kommune både bør støtte forslaget om å ta bort avgiften på rampene på Ranheim når bomstasjonen på Være kommer i drift, og støtte forslaget til takster, rabatter og abonnementsavtale for bomstasjonene i Miljøpakken.

Rådmannen vil i så fall sende søknad om avgiftsfritak for de husstandene i Trondheim kommune som blir liggende på utsiden av bomstasjonene.

Rådmannen er opptatt av de problemene som kan oppstå langs mulige omkjøringsruter, og vil overvåke trafikkutviklingen langs mulige omkjøringsruter og eventuelt komme tilbake med forslag om avbøtende tiltak. Spesielt gjelder dette langs Elgeseter gate og gjennom Midtbyen, men også over Gløshaugen, Moholt og langs deler av Byåsen.

Rådmannen anbefaler at Bystyret gir sin tilslutning til de tiltakene som foreslås gjennomført i Miljøpakken/belønningsordningen i 2010. Rådmannen tar sikte på å komme tilbake med forslag til en samlet utbyggingsplan i løpet av første halvår neste år så fremt rammene for utbygging i henhold til trinn 2 i Miljøpakken er avklart.

Rådmannen i Trondheim, 09.11.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør