

Saksframlegg

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk

Arkivsaksnr.: 05/495

Saksbehandler: Tore Langmyhr

Forslag til vedtak:

- 1) Trondheim kommune prioriterer følgende kollektivsatsing i 2007 (jfr vedlagte handlingsprogram)
 - Økt hastighet for kollektivtransporten på stamrutene, spesielt en vesentlig utvidelse av strekningene med sambruksfelt til/fra Midtbyen
 - Fortsatt lave takster
 - Kollektivvennlig arealbruk og restriktiv parkeringspolitikk
- 2) For å finansiere handlingsprogrammet for kollektivsatsing i 2007 søkes det om 20 mill kr i statlige belønningsmidler.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Bakgrunn

Storbyområder som legger til rette for at flere velger å reise med kollektivtrafikk i stedet for personbil, kan bli belønnet med ekstra statlige midler. For å få midler til kollektivsatsing, kreves også gjennomført restriktive tiltak overfor privatbiltrafikken.

I statsbudsjett for 2007 settes det av totalt 107,2 mill. kr til ordningen. Følgende byer inviteres til å søke: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø. Søknadsfrist er 5. januar 2007. I 2006 var totalsummen 150 mill. kr, hvorav Trondheim fikk 10 mill. kr. Etter 2007 skal belønningsordningen evalueres.

Trondheim kommune legger denne gangen opp til en egen søknad, og ikke en felles regional søknad. Det understrekes imidlertid at satsingen på framkommelighetstiltak er i tråd med viktige prioriteringer også for regional kollektivtransport.

Trafikkutvikling 2006

I 2006 har det fortsatt vært vekst i kollektivtrafikken, noe som antagelig skyldes fortsatt lave takster, samt arealbruks- og parkeringspolitikken. Beregnet ut fra tall for årets 11 første måneder har veksten vært ca. 2,5%.

Når det gjelder biltrafikken, har Statens vegvesen beregnet følgende endringer fra 2005 til 2006, etter at bomringen ble avvirket:

Periode	Endring 2005-2006
Innenfor tidligere innkrevingstid	+ 9,64%
Utenfor tidligere innkrevingstid	- 0,87%
Totalt	+5,41%

Hovedsatsinger 2007

Framkommelighet

Reisehastigheten for kollektivtrafikken har vist en negativ utvikling de siste årene, klart i strid med målet om å øke hastigheten gjennom "kollektivbuen" med 25%. Forsinkelsene er størst på strekningen fra Midtbyen og sørover, og til dels også i Olav Tryggvasons gate. I 2007 foreslås følgende tiltak får å bedre framkommeligheten (disse er nærmere omtalt og begrunnet i vedlegg):

Midtbyen

Det er etablert en ordning med "All stans forbudt" i Prinsens gate og deler av Olav Tryggvasons gate i rushtidsperiodene, for å sikre kollektivframkommeligheten. Forbudet gjelder i periodene 0700-0900 og 1400-1700. På nordsiden av Olav Tryggvasons gate (mellom Munkegata og Søndre gate) er det oppfordret til frivillig redusert varelevering, og ikke innført "all stans forbudt". Dette er gjort for å opprettholde parkeringsmuligheten på lørdager (23 plasser). En evalueringsrapport fra Statens Vegvesen

Trondheim kommune

tyder ikke på at den frivillige ordningen fungerer tilfredsstillende. Parkeringssituasjonen i området er dessuten vesentlig bedret gjennom etableringen av parkeringshuset i det gamle svømmehallbygget (250 plasser). På denne bakgrunnen anbefales nå innføring av "All stans forbudt" også på nordsiden av Olav Tryggvasons gate.

I tillegg foreslås en mindre forlengelse av kollektivfeltet i Søndre gate på strekningen sørover fra Fjordgata til Olav Tryggvasons gate.

Sørfra og inn til Midtbyen

Forlengelse av dagens sambruksfelt fra Abels gate til Einar Tambarskjelves gt. og videre nordover til Olav Kyrres gate er vurdert. Her vil det sannsynligvis bli visse gevinster for kollektivtrafikken ved forlenget sambruksfelt, men tidsgevinstene er relativt vanskelige å konkretisere uten mer omfattende analyser. Argumentet for å etablere sambruksfelt her er primært knyttet til behovet for et oversiktlig kjøremønster på hele hovedinnfarten. Et mønster med sambruksfelt på mesteparten av strekningen fra Tempe innover forbi Elgeseter bru vil redusere feltskifting, og vil være enklere for trafikantene å forholde seg til.

Ut av Midtbyen sørover

Det er gjennomført en egen trafikkanalyse (Asplan Viak november 2006) for strekningen fra Prinsenkrysset til Professor Brochs gate for å vurdere langsiktige prioriteringstiltak. Rapporten viser at det er særlig store forsinkelser på strekningen fra Prinsen-krysset til Olav Kyrres gt (5-6 minutter i ettermiddagsrush), og at hastigheten i disse periodene har vært nede i 7-9 km/t. På bakgrunn av analysen anbefales etablering av et sambruksfelt fra Bispegata til Klostergata.

Forbedringer utenfor "Kollektivbuen"

Det er også en del flaskehalser på andre deler av busstraseene, utenom de sentrale byområdene, og det er viktig å følge opp med systematiske utbedringer. Flere problempunkter krever nærmere planlegging og utredning før mulige løsninger er på plass. En rekke problempunkter vil i praksis bare la seg løse gjennom etablering av et byomfattende system for signalprioritering (se nedenfor). For 2007 foreslås følgende tiltak gjennomført utenfor kollektivbuen:

Problempunkt	Foreslått tiltak	Kostnad
Husebytunet/Kongsvegen	Bygge avkjøringsmulighet for busser fra Flatåsen, samt bedre avkjørsel fra holdeplass	Ca 2,0 mill kr
Heimdals sentrum (kryss Heimdalsv - D. Bloms veg)	Utvidet vegareal i kryss for å sikre bussframkommelighet.	Ca 0,3 mill. kr

Signalprioritering i lyskryss

Systematisk signalprioritering i lyskryss kan gi tidsbesparelser på rundt 20%. Effekten er størst når signalprioritering kombineres med egne kollektivfelt eller sambruksfelt. Sanntids ruteinformasjon gir opplysninger til de reisende om hvor lenge det er til bussen/trikken kommer. Dette infosystemet benytter i stor grad samme infrastruktur som signalprioriteringen, og representerer dermed en beskjeden

Trondheim kommune

ekstrakostnad. Totalbehovet er ca 70 signalanlegg og tilpasninger på om lag 100 holdeplasser. Ca 40 signalanlegg er nå utrustet med SPOT- styring, som er en forutsetning for det planlagte systemet.

Innføring av signalprioriteringsanlegg kan skje etappevis gjennom eksempelvis en hovedleveranse på ca 12 mill. kr, og opsjoner for seinere utbygging. Det foreslås avsatt et delbidrag fra kommunale midler på 2 mill kr i 2007, mens det søkes om 10 mill. kr i belønningsmidler. Belønningsmidlene vil dekke statlig ansvar, i og med at de fleste forsinkelsene opptrer på det statlige riksvegnettet.

Fortsatt lave takster

Takstreduksjonen på enkeltbilletter og klippekort fra 01.09.04 innebar et trendbrudd i forhold til utviklingen det foregående tiåret. Takstpolitikken har gitt en betydelig passasjervekst. For 2007 videreføres takstene, og dette vil bidra til fortsatt økning i passasjertallene.

Kollektivvennlig arealbruk og restriktiv parkeringspolitikk

Arealdisponering og parkeringspolitikk legger avgjørende rammer for kollektivtransportens konkurransemuligheter.

Et eksempel på hvor virkningsfullt dette kan være, finner vi i Trondheim kommunes samlokalisering av administrasjonen i sentrum i løpet av 2005-06. Flytteprosessen har berørt ca 1000 ansatte, og har for de fleste betydd flytting fra arbeidsplasser utenfor sentrum (i stor grad med gratis parkering) til sentrum, der nesten ingen har gratis parkering. Samtidig er kollektivtilgjengeligheten svært god i sentrum, og det er tilrettelagt for sykkelbruk. Endringene i reisevaner har vært betydelige:

Andelen bilbrukere til/fra jobb er redusert fra ca 51% til ca 16%, noe som innebærer i størrelsesorden 150 000 færre bilturer pr år

Andelen kollektivbrukere til/fra jobb er økt fra ca 15% til ca 29%.

Det foreslås avsatt en mindre sum for å drive informasjon og holdningsskapende arbeid omkring denne typen tiltak. Andre byer (som Oslo) har etablert egne "mobilitetskontor" for å drive rådgivning overfor private bedrifter, og Trondheim bør vurdere liknende tiltak.

Økonomiske ressurser

For 2007 antas følgende økonomiske rammer for kollektivtransport i Trondheim (jfr bystyrevedtak 07.12.06):

Drift av kollektivtransport	70 mill kr (i tillegg søkes om 10 mill kr i belønningsmidler)
Kollektiv infrastruktur	5,5 mill kr
Framkommelighetstiltak	4,75 mill kr (i tillegg søkes om 10 mill kr i belønningsmidler)
Universell utforming holdeplasser	0,5 mill kr (her antas i tillegg ca 3 mill kr i statlige tilskuddsmidler, såkalte BRA-midler)
Øremerket tilskudd til trikken (investeringsfond)	2,0 mill kr
	82,75 mill kr (pluss BRA-midler og belønningsmidler)

Trondheim kommune

Totalt	
---------------	--

Oppsummert handlingsprogram

Foreslåtte tiltak 2007	Anslått kostnad Mill kr	Merknader
Signalprioritering - Signalprioritering i lyskryss og sanntids ruteinformasjon	2,0	Kommunal del av første delleveranse (ca 12,0 mill. kr). Forutsetter statlige ansvar på stamvegnettet og riksvegnett, eventuelt belønningsmidler, jfr neste tabell.
Framkommelighet innenfor "Kollektivbuen" - All stans forbudt Olav Tryggvasons gate - Forlengelse kollektivfelt i Søndre gate - Sambruksfelt inn til byen fra Abels gate til Snorres gate/Olav Kyrres gate - Sambruksfelt sørover fra Midtbyen fra Bispegata til Klostergata.	1,0	Anslått samlet kostnad til skilting og informasjon
Framkommelighet utenfor "Kollektivbuen" - Tiltak Husebytunet/Kongsvegen - Tiltak Heimdal sentrum	2,0 0,3	
Knutepunkt/terminaler - Kollektivknutepunkt Prinsens gate - Andre knutepunkt og holdeplasser	3,0 0,75	Avsetning til delfinansiering (total kostnad ca 12,0)
Trikk/bane - Videre utbygging i Midtbyen	2,0	Ca 7 mill kr er tidligere avsatt 2004-06
Tilgjengelighet for alle - Tilrettelegging holdeplasser	1,0	Omfatter egenandel (25%) knyttet til statlige, øremerkede tilskuddsmidler (antatt ca 3 mill kr)
Tilskudd drift - Opprettholde dagens rutetilbud og takster	70,0	Her er i tillegg forutsatt 10 mill. kr i belønningsmidler (se neste tabell)
Ruteinformasjon og markedsføring - Holdningsskapende arbeid, stimulering til opplegg for miljøvennlig reising på arbeidsplasser. - Revidert rutekart	0,15 0,25	Spesielle tilbud og rabattordninger forutsettes finansiert innenfor tilskuddsrammen.
Planlegging - Planlegging stamrute Trondheim øst	0,3	
Totalt	82,75	

Ytterligere tiltak avhengige av belønningsmidler	Anslått kostnad Mill kr	Merknader
Opprettholde dagens takstnivå	10,0	Delbidrag i tillegg til kommunale midler
Oppstart signalprioritering	10,0	Vil dekke statens ansvarsområde innenfor første delleveranse

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at kollektivsatsingen for 2007 gjennomføres ut fra vedlagte handlingsprogram. Satsingen på framkommelighetstiltak forventes å bedre reisehastigheten for busser betydelig på viktige stamrutestrekninger. Endelige vedtak om sambruksfelt og andre tiltak vil skje gjennom egne skiltplaner.

Rådmannen vil understreke at Trondheim gjennom de foreslåtte tiltakene tar et vesentlig ansvar for framkommelighetsutfordringene på stamvegnettet. Det er derfor rimelig at statlige myndigheter også bidrar med betydelig finansiering.

Rådmannen i Trondheim, 18.12.2006

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg: Handlingsprogram for kollektivtransport i Trondheim 2007