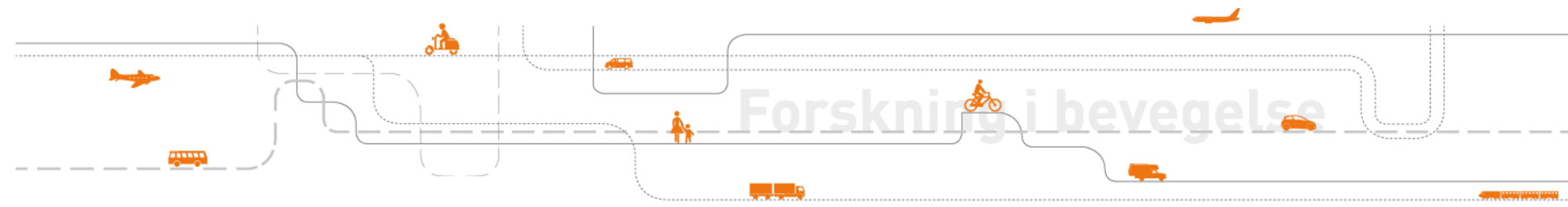


Kollektivtransportens muligheter i bymiljøavtalene

Anders Tønnesen
Transportøkonomisk institutt, Oslo



Bymiljøavtaler og nullvekstmålet

- Nullvekstmålet fastsetter at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- Bymiljøavtalene framheves som et av statens viktigste virkemidler for å nå dette målet
- Nullvekstmålet ble fastsatt i Klimaforliket, er nedfelt som et sentralt mål i Nasjonal transportplan, samt beskrevet i en rekke kommunale/regionale planer

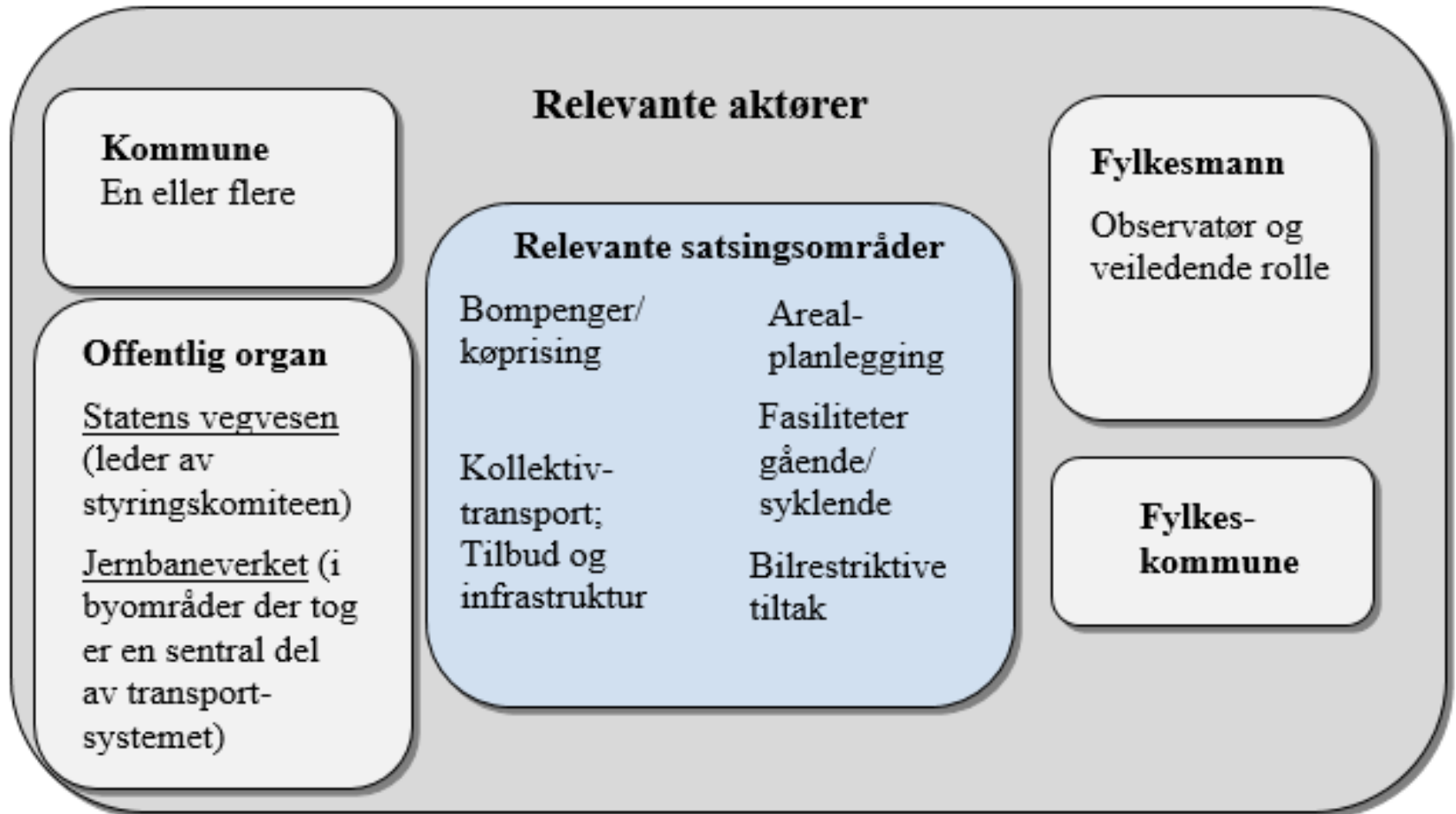
Byvekstavtaler

Pressemelding SD/KMD 12.12.2016

- 'For å samordne areal- og transportpolitikken i de største byområdene har regjeringen besluttet å slå sammen bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler til byvekstavtaler'
- 'Boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres nær kollektivknutepunkter. For å oppnå dette må areal- og transportpolitikken samordnes bedre enn i dag, noe byvekstavtalene vil bidra til, sier Sanner'

Bymiljøavtalen

- en politikkpakke og et styringsnettverk



Økonomisk ramme

- For perioden 2014-2023 er det satt av 16,9 mrd til helhetlige bymiljøavtaler
- I tillegg er det avsatt 9,2 mrd for bedre kollektivtransport gjennom belønningsordningen

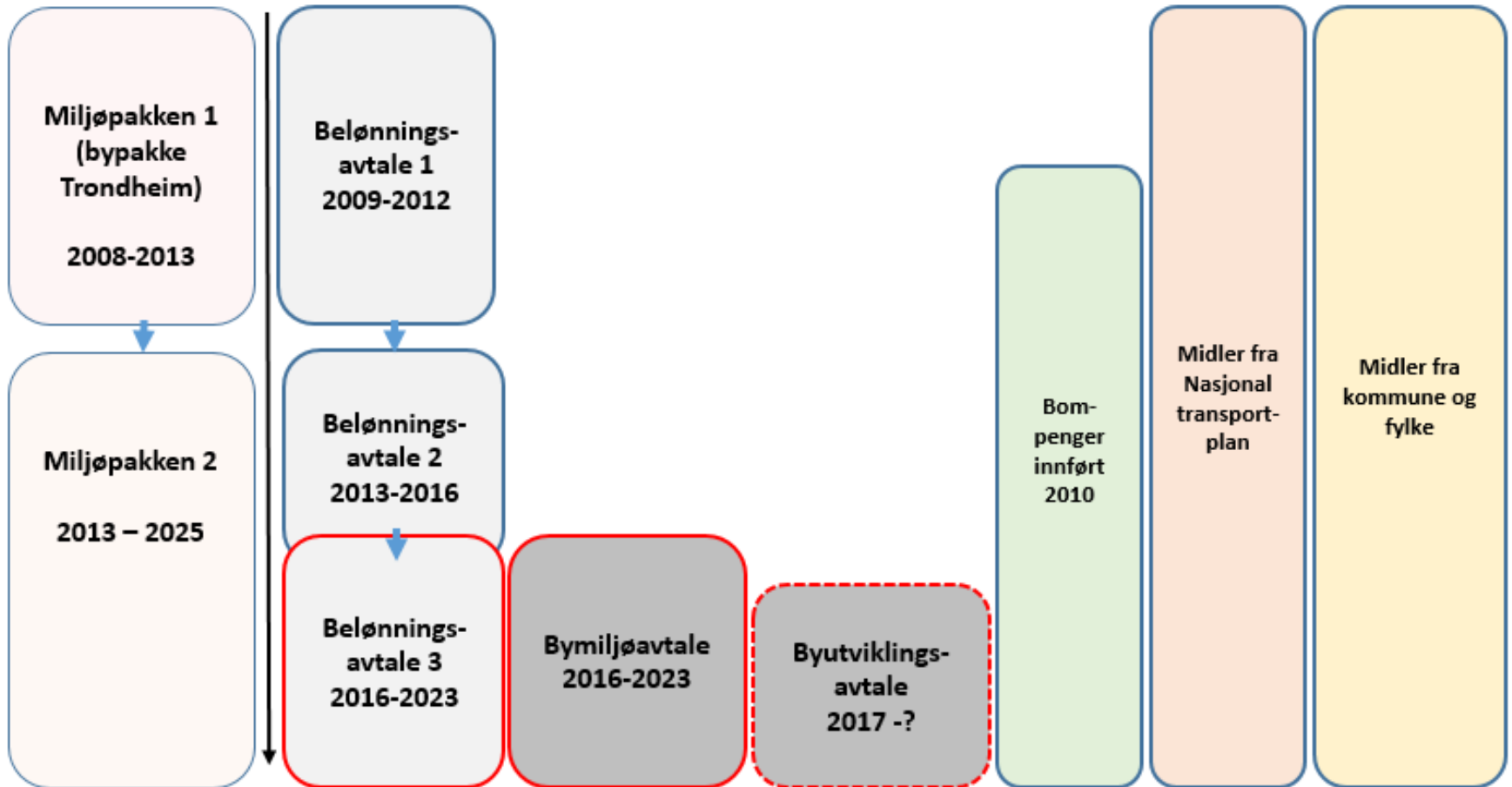
Deltakere i bymiljøavtalene

- Følgende byområder kan inngå bymiljøavtaler:
Osloregionen, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsområdet, Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland
- Samme deltakere som i Framtidens byer og belønningsordningen

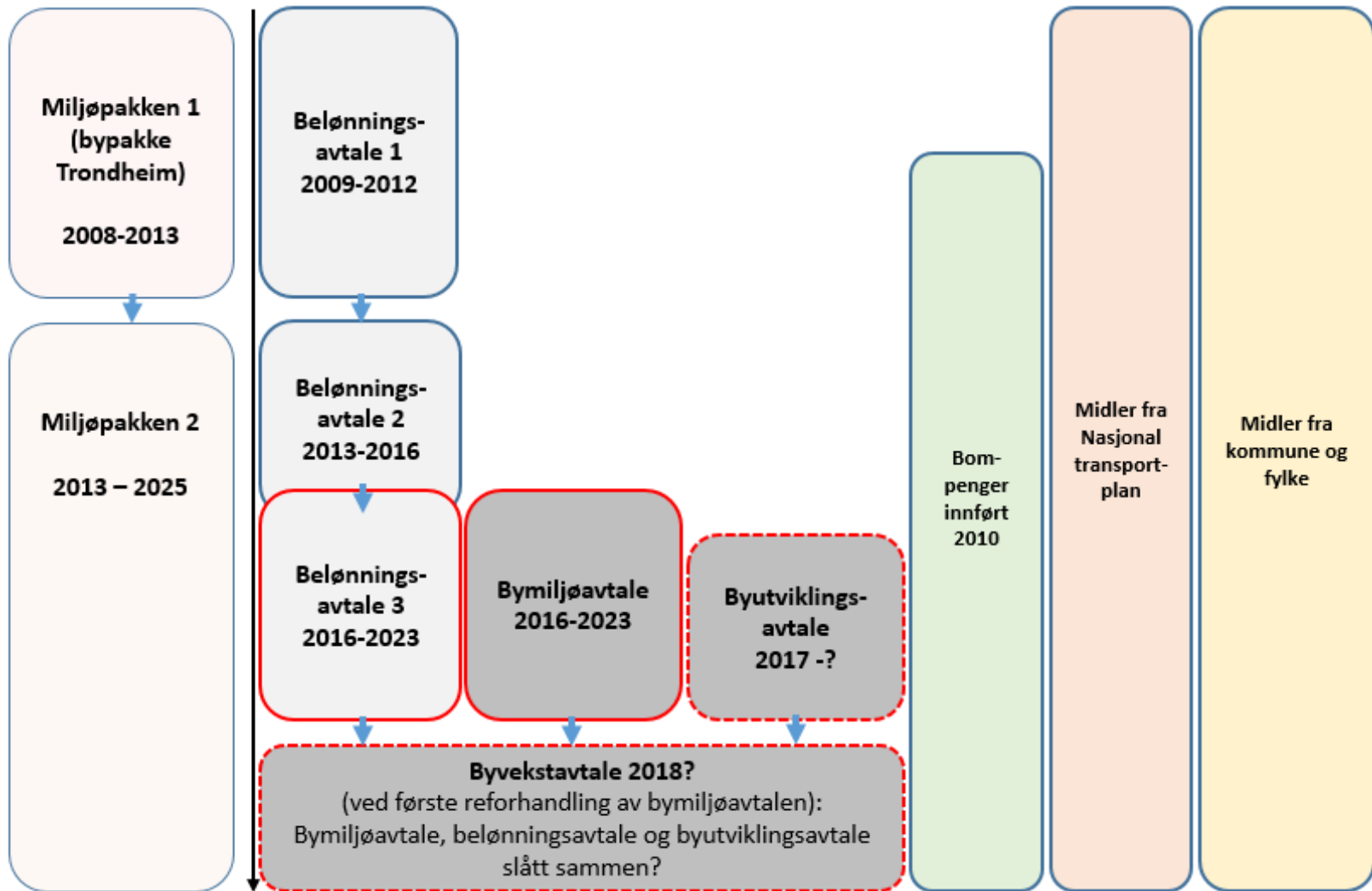
Bymiljøavtaler i NTP 2014-2023

- 'Regjeringen åpner (...) for at det kan gis statlig investeringsstøtte gjennom de helhetlige bymiljøavtalene til *fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse*, for eksempel T-bane i Oslo, bybane i Bergen og høykvalitets busstilbud i Trondheim' (egen kursivering)
- I tillegg innlemmes høykvalitets busstilbud i Stavanger
 - I Trondheim og Stavanger er det superbussløsninger som skal implementeres
- Staten dekker 50 prosent av infrastrukturkostnadene

‘Trondheims-strukturen’



Framtidig struktur?



Mange avtaler og forhandlingsrunder

Trondheim

- 2016 - Bymiljøavtale og ny belønningsavtale inngått
- 2017 - Inngåelse av byutviklingsavtale (slutføring av pågående forhandlinger)
- 2018 – Første reforhandling av bymiljøavtale?
 - Bymiljøavtale og byutviklingsavtale slås sammen til **byvekstavtale**
 - Endringer i belønningsavtale?

Bymiljøavtale Trondheim (2016-2023)

Statlige kollektivmidler i avtalen:

Riksvei

- 1 mrd til tiltak på riksvei for kollektivtrafikk, sykling og gåing

Store fylkeskommunale kollektiv-infrastrukturprosjekt

- 1,4 mrd første trinn superbussløsning

Ny avtale i belønningsordningen inngått samtidig

- 170 mill. overføres fra forrige avtale for 2016
- 1.19 mrd for for perioden 2017 - 2023

Tiltak superbuss Trondheim

Infrastruktur

- Statens tilskudd skal dekke halvparten av kostnadene ved selve busstraséene med holdeplasser og knutepunkter, inkludert et bussdepot

Bussmateriell

- Superbussene vil være 21-24 m og utgjøre 56 av de nær 300 bussene.
- 40 av superbussene vil være elbusser

Linjer

- Tre superbusslinjer blir innført

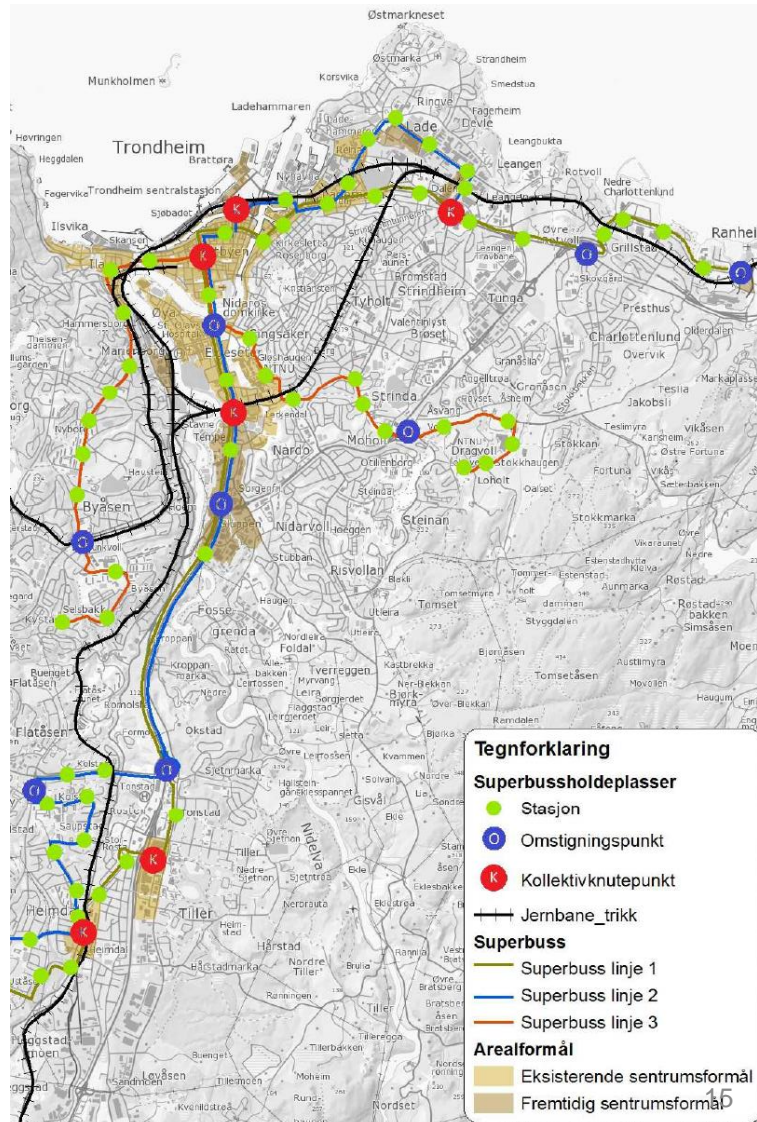
Drift superbuss Trondheim

- Spørsmålet om dekking av kollektivtransportens driftsutgifter har vært en gjenganger for byer som har vært innlemmet i belønningsordningen og bymiljøavtalene
- I bymiljøavtalen for Trondheim slås det fast at:
‘Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at staten jobber for at Trondheim skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen’

Rutestruktur Trondheim

- Superbuss en viktig del av den nye rutestrukturen som iverksettes i 2019
- Færre linjer totalt (i Trondheim), men hyppigere avgang
- Mulig reduksjon av antall holdeplasser langs de tre linjene fra ca 100 til 70 (på hver side av veien)
 - Færre holdeplasser for å korte ned reisetiden
- Flere tversgående linjer, mindre via sentrum
- Mer kollektivbytte til/fra superbuss

Tre typer holdeplasser



Indikatorbruk Trondheim

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU)
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken
- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser
- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

Hva hvis måloppnåelse uteblir i Trondheim?

- Et system med årlig rapportering etableres
- Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser
- Hvis utviklingen ikke er i tråd med målsettingen skal partene drøfte muligheten for innføring av alternative tiltak
- Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp

Takk for oppmerksomheten!

ato@toi.no