

Trondheim kommunes miljøpakke for transport

- et forlik mellom 6 partier i Trondheim bystyre

1. Bakgrunn og forutsetninger
2. Mål
3. Utfordringsbilde
4. Tiltak
5. Finansiering av tiltakene
6. Forventet effekt av tiltakene
7. Forventninger til statlige myndigheter
8. Forpliktelser mellom de samarbeidende partiene

1. Bakgrunn og forutsetninger

Trondheim kommune vedtar i bystyremøte 24. april 2008 en svært ambisiøs og konkret plan for å følge opp føringene for transportpolitikken som er lagt gjennom klimaforliket på Stortinget i januar 2008. Målsettingen er å redusere CO2 utslippene, begrense biltrafikken og forbedre tilbudet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter. Planen inneholder et sett av ulike virkemidler for å nå disse målene innen 2018. Hovedforutsetningene for å lykkes med å gjennomføre denne miljøpakken er:

- Vi har vedtatt ti konkrete og etterprøvbare målsetninger.
- Vi skal nå målsetningen gjennom å kombinere ulike restriktive tiltak med en kraftig styrking av kollektivtrafikken og de myke trafikantenes vilkår.
- Vi skal føre en konsekvent arealpolitikk som søker å fortette, redusere transportbehov og lokalisere arbeidsintensive virksomheter i sentrum og langs viktige kollektivåre/knutepunkt.
- Vi skal evaluere tiltakene årlig. Gir ikke tiltakene tilstrekkelig effekt, skal Bystyret vurdere hvilke andre tiltak som er nødvendig for å nå målene.
- Vi inviterer til et tett samarbeid med våre nabokommuner, de to trøndelagsfylkene og med sentrale myndigheter for å nå felles klimamål.
- Inntektene fra egenfinansieringstiltak i Trondheim, og belønningsmidlene dette utløser, skal benyttes til forbedring av transporttilbudet i henhold til prioriteringer foretatt av Trondheim kommune.
- Det er et overordnet prinsipp at inntektene disponeres slik at halvparten fordeles til veibygging og resten til kollektiv-, sikkerhets- og miljøinvesteringer og drift gjennom hele perioden.

De viktigste tiltakene er redegjort for i søknaden. I vedlegg til søknaden ligger en mer utførlig beskrivelse av dagens situasjon, tiltak, virkemidler og forventet effekt.

Vi ønsker å inngå et samarbeid med samferdselsdepartementet og miljøverndepartementet som forplikter oss gjensidig på en rekke tiltak. Vi har også søkt om deltakelse i "Framtidens byer", et forpliktende miljøsamarbeid i regi av miljøverndepartementet. Vi har vurdert en rekke virkemidler, og vi mener den pakken vi har satt sammen best vil bidra til å nå våre samlede mål for transportsektoren. Derfor har vi også store forventninger til at Regjering og Storting vil bidra både økonomisk, med kompetanse og med lovmessige tilpasninger, slik at vi kan lykkes med å gjennomføre Norges mest ambisiøse miljøpakke.

2. Mål:

1. CO2-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20% i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå.

2. Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42% i 2008). Andelen reiser med privatbil skal reduseres til 50% innen 2018 (fra dagens 58%), og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp.

3. Trondheim skal ha på plass et helhetlig gang- og sykkelveinett inntil 800 millioner kroner som styrker byens posisjon som Norges fremste sykkelby innen 2018.

4. Framkommeligheten for kollektivtrafikken skal bedres. Gjennomsnittshastigheten skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15% på øvrige deler av hele stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder.

5. Det lokale bymiljøet skal bedres betydelig. Alle miljøkrav knyttet til lokalt bymiljø skal ivaretas minst i henhold til nasjonale forskrifter.

6. Trondheims skal sette inn ekstratiltak mot støy. Antall personer som er plaget av trafikkstøy i Trondheim skal være redusert med 15% i 2018 i forhold til 2007.

7. Byutviklingspolitikken med vekt på fortetting skal fortsette. 80% av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning. 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen". Det er et langsiktig mål at arealkrevende og ikke arbeidsintensiv næring må flyttes ut av pressområder.

8. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 %.

9. Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål om utslippsreduksjon.

10. Antall trafikulykker skal reduseres med minst 20% i forhold til perioden 2000-2005. Nullvisjonen er overordnet rettesnor for arbeidet med trafikksikkerhet.

Definisjon av målet:

CO2 utslippene fra transport avhenger av transportomfang, reiselengder, bruk av ulike reisemidler, og utslipp pr utkjørte kilometer fra motorisert transport. Målet om 20% reduksjon av CO2-utslippene skal nås på følgende måter:

- Reduksjonen på grunn av redusert kjøring med motorisert transport: ca 12%. Her er det lokal og regional transport- og arealpolitikk som blir avgjørende for å nå målet.
- Redusert utslipp på grunn av overgang til el-/hybrid- og biodrivstoffkjøretøy ca 8%. Dette vil i stor grad avhenge av nasjonal avgiftspolitik, men også kommunal tilrettelegging og stimuleringsiltak blir viktige.
- Forventet reduksjon på grunn av mer effektiv kjøretøy-/motorteknologi antas å oppveie vekst i reisevirksomhet på grunn av befolkningsøkning og økt økonomisk aktivitet i perioden (ca 20%). Dette er i tråd med prognoser gjort i forbindelse med ny nasjonal transportplan.

3. Utfordringsbilde:

I dette kapitlet gjør vi kort rede for status på de ulike utfordringsområdene. Dette har vært utgangspunkt når vi har formulert målsetninger. Utfordringene er mer utførlig beskrevet i vedlegg.

3.1: Bilbruk

Trondheim opplever en økende bilbruk, og det kan forventes en vekst på vel 20% i løpet av en tiårsperiode dersom det ikke iverksettes tilstrekkelige avbøtende tiltak. Veksten skyldes både befolkningsvekst, økt bilhold og et stadig mer bilbasert livsmønster. Økningen er særlig stor på stamvegnettet, på regionale reiser, og i bilbaserte handelsområder som Lade/Leangen og Tiller. Dette gir oss andre utfordringer enn bare å redusere biltrafikken inn til midtbyen. Nye veier vil til sammen gi veinettet i Trondheim betydelig økt kapasitet. Bystyret ønsker å sette inn tiltak slik at denne kapasitetsøkningen ikke gir en tilsvarende økning i biltrafikken og dermed også økt forurensing. Den økende bilbruken gir kjøproblemer, dårligere framkommelighet for kollektivtrafikken, ulike miljøproblemer og økning i trafikulykkene.

3.2: Veisystem

Vi har et stort behov for opprustning av det avlastende hovedvegnettet rundt de sentrale byområdene. Nordre avlastningsveg forutsettes fullført 2009-10, og E6 øst i 2012. I tillegg mangler lenken Sluppen – Stavne før vi kan få en avlastende ring rundt byen. E6 Tonstad – Jaktøyen må fullføres for å få en nasjonal korridor sørover, og for å avlaste lokalvegene i Tiller-Heimdalsområdet. Tunnelen fra Sluppen til Byåsen vil være viktig for å bedre tilgjengeligheten vest-øst i byen, og for å avlaste boligkater. Verken E6 sør eller Sluppen – Stavne foreslås med midler i transportetatens utkast til NTP 2010-19. Dette er imidlertid ikke vedtatt plan ennå, og Trondheim kommune forutsetter at det her kommer statlige bidrag til disse to nøkkelprosjektene

3.3: Kollektivtrafikk

Kollektivandelen i Trondheim ligger i dag på ca 11% av antall turer, og har vært relativt stabil over 10-15 år. Framkommeligheten har imidlertid vist en forverring de siste årene, særlig innenfor de sentrale byområdene. Hastigheten i rushtida ligger i de sentrale byområdene mellom 12-16 km/t. I 2008 og 2009 vil vi gjøre viktige grep for å snu utviklingen gjennom etablering av sammenhengende kollektivfelt og signalprioritering i sentrale byområder. Det er viktig å følge opp dette arbeidet med systematisk forbedringsarbeid også på andre deler av stamrutenettet i Trondheim.

Det er stort behov for å oppgradere bussene som brukes i bytrafikken. 90 % av ruteproduksjonen foregår med dieselbuss av Euroklasse 3 (2000) eller eldre, mens 52 % kjøres av dieselbuss i Euroklasse 2 (1996) eller eldre. Nye dieselbuss har utslipp på rundt 5-20% i forhold til Euroklasse 2-kravene. Andre busstyper (eks gass og hybridbuss) kan ha enda lavere utslipp.

For å gjøre kollektivtransporten konkurransedyktig, er det viktig med akseptable takster. Trondheim kommune reduserte takstene fra 2004, og det ga en sterk vekst i kollektivtransporten. Takstene er fra 2008 økt vesentlig etter at fylkeskommunen tok over ansvaret for kollektivtrafikken i Trondheim.

3.4: Gang og sykkel

Trondheim har en sykkelandel på ca 8,5% i følge nasjonal reisevaneundersøkelser., noe som er høyest i landet. Lokale reisevaneundersøkelser viser ca 12%. Potensialet for økning er vesentlig, forutsatt bedre tilrettelegging, bedre drift og vedlikehold og utbygging av et helhetlig sykkelvegnett (inntil 800 mill. kr).

3.5 Svevestøv og lokalt bymiljø

Svevestøvmålinger i Trondheim har siden år 2000 vist overskridelser av kravene i nasjonale forskrifter, særlig langs hovedvegene. Svevestøvproblemer skyldes i hovedsak asfaltslitasje knyttet til piggdekkbruk og oppvirvling av dette støvet. Piggfriandelen nærmer seg 80 %, og det forventes at med fortsatt påvirkningsarbeid og supplerende tiltak (renhold, bedre vegdekker) skal man ha tilfredsstillende luftkvalitet.

Trondheim har i tillegg utfordringer knyttet til NO₂, partikler og til dels benzen. Forskriftene (nasjonale og internasjonale) skjerpes stadig, og det blir viktig å legge vekt på forebyggende tiltak.

3.6 Støy

Selv om minimumsforskriftene er ivaretatt, er ca 8600 personer i Trondheim fortsatt svært plaget av trafikkstøy ved boligen.

I tillegg til mål om generell reduksjon i antall personer som plages av støy, er det viktig med flere spesifiserte delmål. Det bør derfor være et ambisjonsnivå at antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå fra trafikk skal reduseres med 30% innen 2018 i forhold til 2007. Det må også rettes inn tiltak spesielt mot utendørs støy ved skoler, barnehager og institusjoner.

3.7 Trafikksikkerhet

Trondheim kommune har opplevd en økning i antallet trafikkulykker generelt, selv om antall dødsulykker har gått nedover. Ulykkespunktene er i stor grad lokalisert til hovedvegnettet, og særlig i kryssingspunkter. I sentrale byområder er det en særlig utfordring å skjerme myke trafikanter. Vi viser for øvrig til nylig vedtatt trafikksikkerhetsplan.

4. Tiltak

4.1: Trondheim kommune som forbilde

Trondheim kommune skal gjøre store grep for å redusere utslipp fra transport i egen virksomhet:

- De direkte klimagassutslippene fra transport skal reduseres med 40 %.
- Hele småbilparken skal byttes ut med elbiler, hybridbiler eller tilsvarende miljøvennlige løsninger.
- Det skal innføres henholdsvis 5 og 10 % innblanding av biodiesel/bioetanol. Det stilles som krav at biodrivstoffet er bærekraftig produsert og har klimaeffekt.
- Obligatorisk opplæring i økokjøring til alle ansatte. Dette har vist seg å kunne redusere utslippene med opptil 15%.

4.2: Biltrafikk

- **Et avlastende hovedvegnett skal bygges. Dette inkluderer:**
 1. E6 sør fra Jaktøyen til Okstadbakken med tverrforbindelse i Johan Tillers vei og i forlengelse av senterveien på Tiller.
 2. Osloveien/Sluppen bru fra Sluppen bru og fram til NAV. Dette inkluderer tunnel til Munkvoll.
- **Miljø og sikkerhetsmessige motiverte lokale/regionale veier. Dette inkluderer blant annet:**
 1. Øvre og nedre Forsøkslia
 2. Brundalsforbindelsen
 3. Reppe
 4. Ranheimsvegen
 5. Elgeseter gate
- **Et grønt innkrevningssystem skal etableres:**

Vi skal snarest etablere et innkrevningssystem som skal finansiere både veiutbygging og miljøtiltak med en 50/50-fordeling gjennom hele perioden. Innkrevningssystemene skal i tillegg ha trafikkavvisende og trafikkregulerende effekt.

Prinsipper for innkrevningssystemet:

1. Trondheim kommune skal sette opp et tilstrekkelig antall innkrevningspunkter rundt stamvegprosjektene E6 sør, Osloveien/Sluppen bru og E6 øst.
2. Inntektene skal finansiere stamveitbygging, gang- og sykkelveier, kollektivfelt og andre miljøtiltak. Halvparten fordeles til veibygging og resten til kollektiv-, sikkerhets- og miljøinvesteringer og drift.
3. Innkrevningssystemet skal utformes med moderne teknologiske løsninger som registrerer gjennomkjøring. Det skal utformes slik at belastningen ikke blir urimelig dersom man må passere flere innkrevningspunkter.
4. Innkrevningspunktene settes opp i ytre deler av byen hvor trafikkveksten de senere år har vært særlig høy. Innkrevningspunktene skal også ha en rushtidseffekt med høyere pris i rushtida, slik at vi også får en trafikkregulerende effekt og unngår uheldig køkjøring.
5. Innkrevningspunkter plasseres slik at de både gir tilstrekkelige inntekter, hindrer uheldige omkjøringsruter og oppleves som rimelige av brukerne. Andre tiltak skal så langt mulig iverksettes for å hindre uheldige omkjøringsruter.
6. Dersom dette ikke har forventet effekt skal Bystyret innen 2012 vurdere nødvendige endringer for å nå målene.

- **Lokal miljøavgift på drivstoff skal finansiere miljøtiltak:**

En forutsetning for å lykkes med miljøpakken, er at vi iverksetter miljøtiltak og styrking av kollektivtrafikken samtidig som restriktive tiltak innføres. Dette gir oss de nødvendige kombinasjonen av pisk og gulrot. En slik snarlig og fleksibel finansieringskilde ligger i miljøavgift på drivstoff.

1. Trondheim kommune skal vedta en lokal miljøavgift på drivstoff på 60 øre per liter (eventuelt 95 øre per liter hvis nabokommunene blir med). Vi ønsker et tett samarbeid med nabokommunene om å få disse til å innføre en lignende ordning, for å øke effekten og kunne se klimatiltakene i en større sammenheng.
2. Miljøavgiften skal finansiere en styrking av kollektivtrafikken, miljøtiltak og gang- og sykkelveier. Denne avgiften sikrer et miljøbidrag fra de bilistene som ikke berøres av innkrevningssystemet. Dessuten er det et restriktivt tiltak som i kombinasjon med bedre kollektivtrafikk gjør det mer attraktivt å velge kollektivløsninger.
3. Vi forutsetter at det fra statlig hold gjøres lovmessige tilpasninger, at vi får de samme vilkår for momskompensasjon som Tromsø kommune, samt at vi får en vesentlig statlig medfinansiering.
4. Nabokommuner som innfører miljøavgift på drivstoff skal disponere inntektene sine selv.

5. Dersom miljøavgift på drivstoff ikke lar seg innføre, forutsetter vi at statlige myndigheter setter oss i stand til å gjennomføre de nødvendige bedringer av kollektivtrafikken med andre midler.

- **Lavutslippssone i Midtbyen innføres snarest.**

Trondheim kommune skal innføre lavutslippssone i Midtbyen og i Elgeseterområdet når nødvendig lov hjemmel foreligger (i tråd med lovforslag utarbeidet for Samferdselsdepartementet). Vi vil også vurdere å utvide ordningen til å omfatte lettere kjøretøy.

- **En bykjerne på kollektivtrafikken og de myke trafikkantenes premisser.**

Trondheim kommune skal gjennomføre en vedtatt gatebruksplan for Midtbyen som innebærer at tilgjengeligheten bedres for kollektivtrafikken og de myke trafikkantene på bekostning av privatbil:

1. Vestre del av Sandgata som opparbeides til kanalpark med hovedruter for fotgjengere og syklister i tråd med rekkefølgebestemmelsene for NAV.
2. Olav Tryggvasonsgate opparbeides som miljøgate med hovedtrasé for busstrafikk og sykkel, samt utvidet fortausareal
3. Etablering av en indre mer eller mindre bilfri sentrumskerne med utvidet gågatenett
4. Etablering av kollektivfelt i begge retninger i Prinsens gate.

4.3: Parkeringspolitikk

- **En restriktiv parkeringspolitikk skal gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv**

1. Bystyret har ved behandling av kommuneplanens arealdel vedtatt bestemmelser som begrenser etablering av parkeringsplasser:
 - begrenser muligheten for parkeringsplasser på bakkeplan i hele byområdet: Maksimalt 15 % av tomta kan benyttes til parkering ved kontorbygg og maksimalt 25 % ved forretningsbebyggelse.
 - begrenser det totale antallet parkeringsplasser til kontor- og forretningsvirksomhet i sentrale og halvsentrale bydeler .
 - sikrer tilrettelegging av parkeringsplasser for sykkel i hele byområdet.
2. Det skal ikke etableres flere parkeringsplasser i sentrum enn i dag. Eksisterende gateparkering skal erstattes av p-hus/underjordisk parkering. Det skal også tas i bruk mer fleksible betalingsløsninger.
3. Parkeringsprisen for langtidsparkeringsplasser skal økes inntil vi ser en tydelig avvisningseffekt. Bøtenivået skal økes.

- **Innfartsparkering med gode kollektivløsninger**

Det legges opp til gode muligheter for innfartsparkering, ikke minst for regional trafikk både med buss og bane. Det blir særlig viktig med flere tilbud på hovedinnfarten sørfra. Lokaliseringen sees blant annet i sammenheng med plassering av innkrevningspunkter. Trondheim kommune vil legge opp til nært samarbeid med nabokommunene for å etablere et tilbud som ivaretar behovene for regionale reisende og pendlere.

4.4: Kollektivtrafikk

- **Bedre infrastrukturen for kollektivtrafikken**

1. Etablere sammenhengende kollektivfelt fra Tempe til Leangen i løpet av 2008.
2. Gjennomføre signalprioritering i lyskryss for kollektivtrafikken i 2009.

- **Økt frekvens, bedre service og nye ruter**

1. Styrke holdeplasser og trafikknutepunkt med bedre tilgjengelighet (universell utforming), infotavler og sanntidsinformasjon.
2. Opprette et felles ruteplanleggingskontor med STFK med hensikt å tilby et bedre og mer fleksibelt rutetilbudet til byens innbyggere (for eksempel ringruter) og koordinere innsatsen med regionale trafikkmidler.
3. Innføre et nytt elektronisk billetteringssystem med et rabattsystem som gir en progressiv rabatt ut fra innskudd på billettkonto. Vi vil bedre muligheten for familiekort og ulike fleksikort.
4. Øke hyppigheten på utvalgte stamruter fra 4 til 6 avganger i timen. Ny stamrute på østsida må prioriteres.
5. Opprette flere ekspressruter i rushtida og bedre rutetilbud utenfor sentrum.
6. Muligheten for overgang mellom ulike transportmidler forbedres sterkt. Gode knutepunkter for overganger mellom by- og regiontrafikk må sikres, blant annet i forbindelse med ombygging av Trondheim S og Pirterminalen.
7. Igangsette en storstilt kollektivkampanje mot byens innbyggere når forbedringene er på plass.

- **Redusere prisene på forhåndskjøpte billetter.**

- **En mer miljøvennlig busspark**

1. Diesebussparken skal fornyes i henhold til Euro 5-krav. Dette skal være en forutsetning for nye innkjøpsavtaler og konsesjonskrav.
2. Det er et mål å legge om busser til gass og hybriddrift. Hybridbusser skal fases inn i bussparken innen 2010.
3. Biogass skal innføres i deler av bussdriften når innsamling av våtorganisk avfall er på plass. Bruken av tilgjengelig biogass fra flere kilder må utredes nærmere, det samme må lokaliserings av aktuelle fyllestasjoner. Kommunen skal i samarbeid med STFK tilpasse dette til konsesjonsbetingelsene.
4. Det settes i gang en kampanje for å få drosjer og privatbiler over på gass, hybrid- eller elbiler. Taxinæringen skal ha de samme miljøkrav som andre kollektivtilbydere.

- **Skinnegående transport**

1. Midtbysløyfe til Piren forutsettes igangsatt i 2009 og fullføres så snart som mulig.
2. NSBs rolle i lokal persontrafikk må styrkes. Kommunen forutsetter at Jernbaneverket fullfører vendesløyfe ved Leangen. Mulighetene for å bruke trikk på eksisterende jernbanespor skal utredes.
3. Innen høsten 2010 legger rådmannen fram en analyse av mulighetene for et omfattende bybanesystem. Et slikt bybanesystem kan baseres på de eksisterende systemene til Gråkallbanen og NSB, på nye teknologier, eller på kombinasjoner av disse.

4.5: Gang og sykkel

- Ferdigstille et sammenhengende sykkelvegnett i Trondheim på inntil 800 millioner innen 2018. Hovedinnsatsårene for sykklister og sammenhengende traséer skal prioriteres først.
- Etablere sykkelparkering i Midtbyen, i bydelssentra og viktige destinasjoner for sykklister.
- Utrede sykkelheis i Steinberget, Blussuvoldsbakken, opp mot Bjørndalsbrua og på strekningen fra Sluppen opp mot Munkvoll.
- Midtbyen skal i stor grad tilrettelegges på de myke trafikantenes premisser i tråd med gatebruksplanen.

4.6: Arealpolitikk som treffsikkert virkemiddel

- **En aktiv fortetningsstrategi og riktig arealbruk:**

1. Bystyret har vedtatt retningslinjer til kommuneplanens arealdel om at

arbeids- og besøksintensiv virksomheter skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivtilgjengelighet, primært innenfor ”Kollektivbuen”.

2. Bystyret har vedtatt bestemmelser om høy utnyttelse av bolig- og næringsarealer ved utbygging
3. 80 % av all tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning
4. 60 % av tilveksten av arbeidsplasser skal komme innenfor ”Kollektivbuen”.

• **En ny politikk for avlastingscenter og kjøpesenter er et nødvendig grep. Vi skal blant annet:**

1. Ha en balansert utvikling med sikte på styrke lokalsenter og nærservice der folk bor. Midtbyen skal styrkes som et levende handelssenter i Trondheim.
2. Ved etablering av kjøpesenter og utvidelse av større handelsområder utenfor Midtbyen:
 - Sikre god tilrettelegging for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter.
 - Utarbeides et klimaregnskap som viser virkningene av tiltaket og mulig avbøtende tiltak.
3. Sikre tiltak som tilrettelegging for gang- sykkel og kollektivtrafikk .
4. Bli en pilotkommune som prøver ut en rekke ulike tiltak for å gjøre nærhandelen attraktiv på bekostning av kjøpesenter i avlastningssentrene. Eksempler på tiltak kan være trafikkregulering, differensiert virkemiddelbruk og parkeringspolitikk. Dette skal skje i samarbeid med sentrale myndigheter.

4.7: En offensiv miljøbilpakke:

1. Hydrogen- og el-biler, og tilsvarende miljøvennlige løsninger gis mulighet til å kjøre i kollektivfelt og får gratis gjennomkjøring i innkrevningspunkter.
2. Egne parkeringsplasser i sentrum øremerket hydrogen- og el-biler og gratis parkering. Hurtiglادestasjoner skal etableres i tilknytning til parkeringsplasser i sentrum.
3. Det utredes muligheten for å innføre en kommunal støtteordning til innkjøp av el-biler fra 2009.
4. Vi skal jobbe for en nasjonal politikk der statlige etater fornyer bilparken sin i en langt mer miljøvennlig retning.

6. Forventet effekt av tiltakene:

Den forelagte skissen er å regne som et utgangspunkt og skal kvalitetssikres nærmere. Tiltak og effekt skal kontinuerlig justeres i forhold til hverandre.

6.1: Biltrafikk

Drivstoffavgift: 1-2 % reduksjon i bilbruk

Innkrevningssystem i tilknytning til stamvegnettet: ca 6 % reduksjon i bilbruk

Oppfølging restriktiv parkeringspolitikk og økte takster i sentrum: 0,6 % reduksjon i bilbruk

6.2: Kollektivtrafikk

20 % takstreduksjon på månedskort og klippekort: 0,1 % reduksjon i bilbruk

Økt frekvens dagtid 3 stamruter: 0,1% reduksjon i bilbruk

Tilrettelegging for universell utforming, knutepunkt, bussveger m.m.: 0,6 %

Kollektivfelt, signalprioritering og framkommelighet: 0,6 % reduksjon i bilbruk

6.3: Gang og sykkel

Et fullstendig gang- og sykkelnett: 1,2 % reduksjon i bilbruk

6.4: Arealpolitikk

Arealpolitikken vil først og fremst påvirke veksten i trafikk. Oppfølging av arealbrukspolitikken innenfor "Kollektivbuen" (Tempe – KBS) kombinert med en restriktiv parkeringspolitikk vil gi 2 – 4 % lavere bilbruk etter 10 år sammenliknet med en ren trendframskrivning basert på mer spredt utbygging.

6.5 Utslipp fra kjøretøy

Redusert utslipp på grunn av overgang til elbil og biodrivstoff: 8 %

Forbedret kjøreteknologi i år 2018: ca 20 %

6.6: Oppsummering av redusert biltrafikk og CO2-utslipp

Tiltak	Reduksjon bilturer	Reduksjon Co2 utslipp (usikre tall)
Restriktive tiltak bil	8-9%	Ca. 22 000 tonn/år
Forbedring kollektivtrafikk	2 %	Ca. 3 000 tonn/år
Gang-sykkel	1 %	Ca. 1 000 tonn/år
Elbil/hybrid/biodrivstoff	0%	Ca 20 000 tonn/år
Sum	12 %	Ca. 40 000 tonn/år
<i>Arealpolitikk</i>	<i>0,3 % første år, 3 % i år 10</i>	<i>Ca 1000 tonn/år, 10 000 tonn/år</i>
<i>Motorteknologi (i år 2018)</i>	<i>0 %</i>	<i>Ca.50 000 tonn/år</i>

7. Forventninger til statlige myndigheter

- **Statlig medfinansiering på de egenfinansierte stamvegprosjektene E6 sør og Sluppen.**
- **Statlig medfinansiering av gang- og sykkelveinettet tilknyttet riksveier.**
- **Lovmessige tilpasninger når det gjelder:**
 - **Lovhjemmel for drivstoffavgift**
 - **Lovhjemmel for lavutslippssone**
- **Belønningsmidler som setter oss i stand til å bedre kollektivtrafikken parallelt med at restriktive tiltak innføres.**
- **Statlige finansielle bidrag som motsvar til Trondheims vilje til å innføre restriktive tiltak.**
- **Momsrefusjon for drivstoffavgift**
- **Vi forventer vår andel av statlige midler fra klimaforliket til å utvikle ulike typer miljøvennlig transport.**

8. Forpliktelser mellom de samarbeidende partier

De 6 partiene forplikter seg gjensidig til å stå sammen om innholdet i Trondheim kommunes miljøpakke for transport. De samarbeidende partiene skal sammen stå for gjennomføring av nødvendig tiltak for å nå målsetninger, sørge for finansiering og eventuell videreutvikling/revidering av miljøpakken.

Trondheim 22. april 2008

**Rita Ottervik
Ordfører**

Aase Sætran (Ap)

Elin Kvikshaug Berntsen (SV)

Jon Gunnes (V)

Odd Anders With (KrF)

Tone Sofie Aglen (Sp)

Jan Bojer Vindheim (MdG)