



SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet - Ørland kommune	

HØRING - SAMFERDSEL I TRØNDELAG - STRATEGI OG ORGANISERING AV SAMFERDSELSOMRÅDET I TRØNDELAG OG NY TAKST OG SONESTRUKTUR

Rådmannens innstilling

Formannskapet i Ørland gir følgende innspill til «Høring - Samferdsel i Trøndelag - Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag og Ny takst og sonestruktur»:

- Ørland kommune støtter i hovedsak forslag til strategi og organisering av samferdselsområdet. Det understrekes likevel:
 - Som foreslått i delstrategi 1 er det viktig at intercitystrekninger både kan være tog og båt, alternativt med buss. Det er viktig at tilbudet blir attraktivt for å gjøre hele Trøndelag lett tilgjengelig. I tillegg til fort og ofte er det viktig at intercitystrekningene har kapasitet, god regularitet, arbeidsmuligheter underveis og at de er prisgunstige.
 - Strekningen Brekstad- Trondheim har hatt en stor vekst de siste årene. Det er nå utfordringer med kapasitet og dermed også regularitet. Det er viktigere at dette løses enn å fastholde at enkelte avganger skal ha maksimum reisetid på 50 minutt.
 - Det er positivt at Trøndelag skal satse på å stimulere til utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport gjennom delstrategi 3. Trøndelag og spesielt strekningen Brekstad-Trondheim har gode forutsetninger både for teknologiutvikling og bruk av nye løsninger. Både for å demonstrere ny teknologi og for å gi kysten et godt transporttilbud, er det viktig at båttilbudet styrkes i henhold til målsetningen med intercity.
 - Innenfor delstrategi fylkesvei er det viktig at satsingen på fylkesvegene og riksvegene sees i sammenheng. Fosen har i dag ingen riksveger. Det må sikres at fylkesvegnettet ressursmessig må være likestilt med riksveger. Dette gjelder blant annet på ferje der tilskudd til fylkesveiferjer må sikres på lik linje som til riksveiferjer.
 - Det er viktig med fokus på godstrafikk. Det må legges til rette for en effektiv og klimavennlig godstransport til og fra Trøndelag. Dette må blant annet gjøres gjennom fokus på samlasting og knutepunkt for omlasting til sjø og bane.
- Ørland kommune støtter i hovedsak forslag til ny takst og sonestruktur. Det understrekes likevel:
 - Nytt forslag til sonestruktur vil gjøre det enklere og mer attraktivt å reise med buss i distriktene.
 - Ny takst og sonestruktur gjelder foreløpig buss. I Oslo og Akershus er det felles takst og sonestruktur for alle kollektive reiseformer, inkludert båt og tog. Det bør være et mål for Trøndelag å få til samme komplette løsning for

takster. Takst og sonestruktur er et viktig virkemiddel for å oppnå målene i strategi og organisering av samferdselsområde i Trøndelag.

- Ørland kommune bekrefter at de aksepterer den nye ordningen der kommunenes egenandeler ved skoleskyss settes i form av en standardsats pr tur, samt en pris pr kilometer.

Sakens bakgrunn og innhold

Fellesnemnda for Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at det skal gjennomføres følgende høringsrunder før sakene kommer tilbake til Fellesnemda til endelig behandling i oktober:

- [Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag](#)
- [Ny takst og sonestruktur](#)

Linker fører til komplett saksfremlegg hos Fellesnemda med vedtak og aktuelle vedlegg.

Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag

I Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag er det gjort følgende hovedgrep:

- Visjon: «Ett tilgjengelig Trøndelag»
- Anbefalt tidsperspektiv for strategien: «Mot 2030»
- Hovedstrategi: «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon»

Det er 4 delstrategier.

Delstrategi 1: «Mobilitet»

Trøndelag fylkeskommune skal i samarbeid med staten og regionale partnere tilrettelegge et transporttilbud i fylket basert på tre hovedelementer og fire forutsetninger.

Hovedelementer:

- «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte. Fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss.
- «Metro» («minimetro») i og rundt byene, mange og ofte. Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene.
- «Taxi» i distriktet, på bestilling. Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.

Forutsetninger:

- «Veier». Transportbærere.
- «Nett». Tilgangen til markedsplassen.
- «Portal». Transporttilbudenes markedsplass.
- «Kryss». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

Delstrategi 2: «Fylkesvei»

- Trøndelag fylkeskommune skal bygge infrastruktur som fremmer ønsket mobilitet.
- Som Norges nest største veieier skal Trøndelag fylkeskommune utvikle veieierskapet gjennom bedre kunnskap, smart bruk av teknologi og god veieierstyring, med mål om «mer vei for pengene».
- Trøndelag fylkeskommune skal oppnå bedre balanse mellom ansvar og myndighet innenfor SAMS ved å utvikle kompetanse til å utøve instruksjonsretten mer aktivt.

Delstrategi 3: «Sjøtransport»

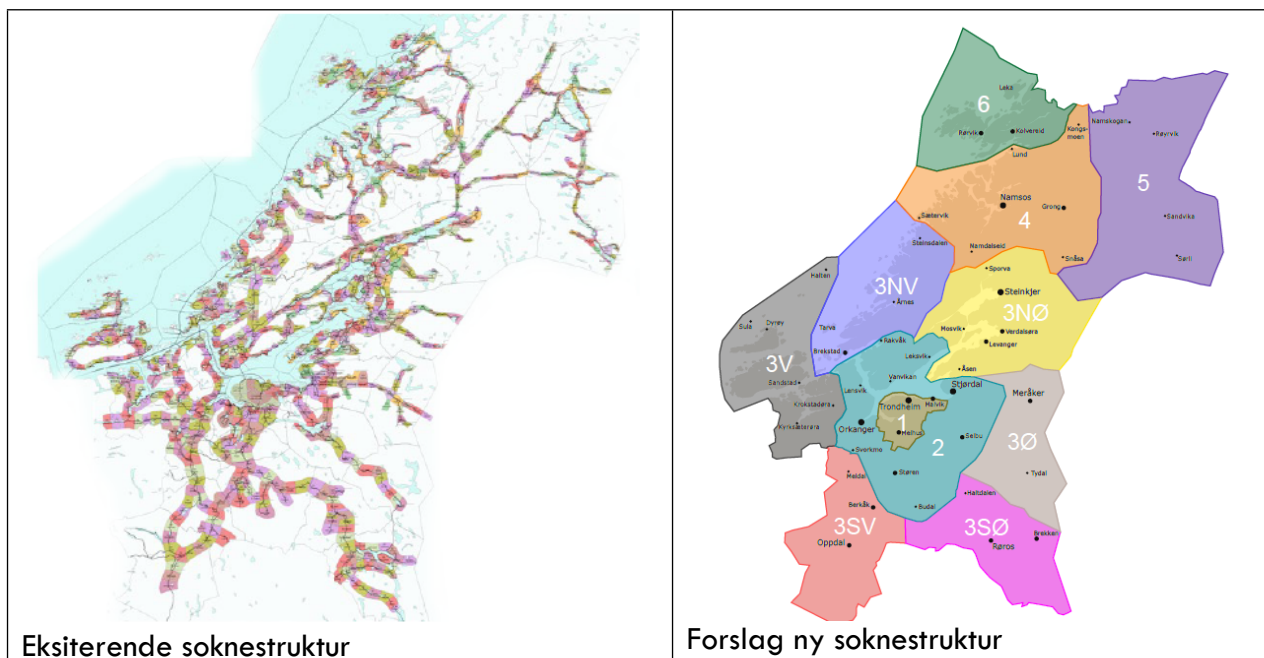
«Der det er økonomisk forsvarlig skal Trøndelag fylkeskommune bruke egne anskaffelser til å stimulere til utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport, i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner, for i fremtiden å kunne tilby bedre mobilitet langs kysten.»

Delstrategi 4: «Godstrafikk»

- Samle kunnskap i en regional godsstrømsanalyse og ut fra denne utvikle en regional godsstrategi.
- Etablere en møteplass med næringen.
- Utnytte teknologi for å bidra til mer effektiv, rasjonell og klimavennlig varedistribusjon i Trøndelag.

Ny takst og sonestruktur

Det er foreslått en betydelig forenkling av sonestruktur for buss. I dag er det totalt 810 takstsoner i Trøndelag. Det er foreslått å redusere dette til 11 soner.



Ørland kommune er foreslått innenfor sone 3NV sammen med blant annet Bjugn og Åfjord. Reiser innenfor sonen vil koste det samme som reise innenfor Trondheim. Pris for enkeltbillett Botngård-Brekstad vil reduseres fra 61 kroner i dag til 39 kroner.

Nye ordningen til kommunal egenandeler ved skoleskyss

I forbindelse med omlegging av sonestruktur er det også behov for å fastlegge ny beregningsmetode for kommunens andel ved skoleskyss. Ørland kommune vil ikke få endring i egenandelen. Det er en forutsetning for ny sonestruktur at kommunene godtar den nye beregningsmetoden for egenandel til skoleskyss.

Folkehelsevurdering

Et godt transporttilbud er viktig for trivsel og bolyst. Ved å legge til rette for et tilgjengelig Trøndelag og et mer forståelig prisstruktur på kollektivtilbudet, kan en forbedre dette tilbudet til alle grupper.

Administrasjonens vurdering

Brekstad er et viktig trafikknutepunkt. Jamfør den nye strategien bør hovedelement og forutsetninger legges til grunn for videreutvikling og styrking av Brekstad som knutepunkt. Brekstad-Trondheim kan videreutvikles som intercitystrekning og Brekstad videreutvikles som en minimetro. Veksten har vært fra 137 000 reisende i 2008 til 226 000 i 2016 og med satsing på intercity-strekninger bør denne veksten kunne fortsette.

En utfordring når det gjelder implementering av strategier er å ha et helhetlig fokus. Når kostnadene ved implementering av delstrategi 1 er det kun fokusert på kostnader for intercity med tog dersom staten ikke dekker samlet årlige kostnadene på 70 mill og øvrige kostnader til intercity-byer langs Trønderbanen på 60 millioner. For delmål 3 «sjøtransport» er det satt av 2 mill til utviklingskostnader. Der er ikke diskutert kostnader til intercity på kysten med båt.

Den nye takst og sonestrukturen er knyttet til buss. Det nye systemet er positivt og forenkler prisfastsetting for bussreiser. Det gjør det generelt billigere å reise i distrikt. Noen av de største endringene er med buss på lenger strekninger. Strekningene Rørs, Oppdal, Sistranda og Årnes til Trondheim får med det nye systemet en prisreduksjon fra minimum 200 kroner i dag til 111 kroner med nytt sonesystem. Hurtigbåt og tog er i utgangspunktet foreslått å behandles separat og ha eget prissystem. Politisk ble det i Fellesnamda vedtatt: «For å lykkes med et godt kollektivtilbud i Trøndelag er det avgjørende at tog er en sentral aktør. Det er derfor av stor betydning at det jobbes videre med å få til et billettsamarbeid med toget i hele fylke.»

I Oslo og Akershus ble det i 2011 innført tilsvarende system med redusert antall soner i 2011. Her gjelder systemet alle kollektive reiseformer, inkludert tog og båt. Et helhetlig system i Trøndelag som i Oslo og Akershus, vil både oppfylle mål i samferdselsstrategien om «ett tilgjengelig Trøndelag» og likestille alle områder i nye Trøndelag når det gjelder kollektivtilbud.

Veinettet er viktig både for persontransport og gods. Viktige terminalfunksjoner som havn og jernbaneterminal vil ligge på Orkanger og sør for Trondheim. Her vil tilførselsveger være viktige faktorer for en helhetlig tenking og tilrettelegging for klimavennlig og effektiv godstransport.

Vedlegg:

- 1 Høring - Samferdsel i Trøndelag - Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag og Ny takst og sonestruktur
- 2 Kommunenes egenandel ved skoleskyss
- 3 Saksfremlegg Trøndelag fylkeskommune - Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag
- 4 Saksfremlegg Trøndelag fylkeskommune - Ny takst og sonestruktur