

Mandat for byutredning i Trondheim

I retningslinje 2 (R2) for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029 ble transportetatene bedt om å utarbeide byutredninger som skal belyse virkemidler og kostnader for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten i de større byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det skal gjennomføres byutredninger for hver av de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler dersom ikke utredningsbehovet er dekket på annen måte.

I dette mandatet beskrives krav til innhold, organisering av og framdrift for byutredningen for Trondheim.

Hensikt med byutredningen

Byutredningen skal svare ut utredningsbehovet knyttet til inngåelse av bymiljøavtaler. Utredningen skal gi et samlet bilde av utfordringene i Trondheim. Den skal belyse hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing (også kalt nullvekstmålet for personbiltrafikken).

Utredningen skal gjennomføres med KVVU-lignende metodikk, men ha en enklere tilnærming enn KVVU. Nullvekstmålet for personbiltrafikken er det prosjektutløsende behovet som skal ligge til grunn i arbeidet.

Ambisjonen er å få et omforent faglig grunnlag som kan ligge til grunn for reforhandling om bymiljøavtale i 2018. Dersom det viser seg hensiktsmessig åpnes det for videre utredningsarbeid etter desember 2017, som grunnlag for etatenes arbeid med rullering av NTP. Det forutsettes imidlertid at leveransen i desember er et tilstrekkelig grunnlag for reforhandling om bymiljøavtale.

Innhold

Hovedinnholdet i byutredningen skal være:

- Beskrivelse av dagens situasjon, forventet utvikling og utfordringer. Aktuelle temaer er trafikk, klimagassutslipp, arealutvikling, luftforurensning, trafiksikkerhet.
- Behovsanalyse knyttet til nullvekstmålet, for eksempel forventet utvikling av transportbehov
- Strategier og tiltak for å nå nullvekstmålet. Alle typer av lokale tiltak skal inngå, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig. Dette omfatter
 - Arealbruk
 - Kollektivinfrastruktur og tilbud, vurdering av kostnader for både investeringer og driftstilskudd
 - Tilrettelegging for gående og syklende – infrastruktur og drift
 - Bilregulerende tiltak (parkering, brukerbetaling og liknende)
 - Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
 - Aktuelle veg- og jernbaneinvesteringer, blant annet utbygging av E6 mot Trondheim og - og utvikling av Trønderbanen med bl.a. dobbeltspor i Trondheimsområdet
- Eksisterende og nye teknologiske løsninger som kan ha innvirkning på valg, tidspunkt for gjennomføring og/eller effekter av tiltak

Et stamnett for kollektivtrafikken med knutepunkter skal defineres, dersom dette ikke allerede er gjort. Et sammenhengende hovednett for sykkel med god kobling til kollektivnettet, og særlig knutepunktene, skal også beskrives.

Det skal beskrives hvordan næringslivstrafikkens behov kan ivaretas. Aktuelle tiltak for næringslivets transporter skal også vurderes opp mot nullvekstmålet for persontransport med bil. Byutredningene

skal også vise hvordan byområdene fortsatt skal ivareta sin knutepunktsfunksjon og sørge for at gjennomgående nasjonal og regional gods- og persontransport sikres framkommelighet.

Det skal gjøres analyser av flere mulige virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Dersom partene ønsker å definere mer ambisiøse mål enn nullvekstmålet for personbiltrafikk må dette komme i tillegg til analyser av nullvekstmålet. Måloppnåelse knyttet til andre mål (for eksempel miljø, framkommelighet mv) kan omtales, men nullvekstmålet er hovedmålet i utredningen.

Det skal gjennomføres transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger av de ulike pakkene av tiltak. Det skal ikke konkluderes med én anbefaling i utredningen. Hvilke tiltak som skal gjennomføres avgjøres gjennom forhandlingene om bymiljøavtale.

Tidsperspektivet for analysene i byutredningene er 2030, dvs. planperioden for NTP, men byutredningen skal også sees i et mer langsiktig perspektiv.

Analysene og beskrivelsene skal så langt som mulig ta utgangspunkt i eksisterende data og utredninger. NTP 2018-2029 og underlagsmateriale som er utarbeidet i NTP-prosessen er også et viktig utgangspunkt for byutredningene.

Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger skal så langt som mulig gjennomføres med den samme metodikk og ved bruk av de samme verktøyene. Dette gjør det mulig å sammenligne utredningene og få et likartet grunnlag for forhandlingene om bymiljøavtaler.

Transportetatene har en felles metodikk for transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger som skal brukes i byutredningene. Det er imidlertid behov for supplerende analyser, for eksempel når det gjelder nytten av gange- og sykkeltiltak. Statens vegvesen vil, i samarbeid med Jernbaneverket, utarbeide retningslinjer for metodebruk og analyser. Utviklingen av retningslinjene vil skje i dialog med lokale parter (regionvegkontorer, kommuner, fylkeskommuner). Arbeidet vil skje parallelt med oppstart av byutredningsarbeidet. Det vil legges opp til en fleksibel tilnærming slik at det tas hensyn til problemstillinger som dukker opp underveis i arbeidet med utredningene.

Forholdet mellom byutredningen og bymiljøavtalen i Trondheim

Det er ikke gjennomført en hel KVVU for Trondheims-området. Regjeringen vedtok KVVU for vegsystemet på Sluppen i 2009 og KVVU for E6 Trondheim–Steinkjer og Trønderbanen i 2012. Det er deretter gjennomført tilleggsutredninger knyttet til Miljøpakke Trondheim. Den bymiljøavtale som er inngått med Trondheim og Sør-Trøndelag tok utgangspunkt i Miljøpakke Trondheim og gjelder bare Trondheim kommune.

Analyser av virkemiddelpakker

I byutredningen skal det legges til grunn at nullvekstmålet nås i bymiljøavtalens avtaleperiode. Analysene i byutredningen skal bygge på arbeidet som er gjort i forbindelse med Miljøpakken for Trondheim.

I byutredningene skal det gjøres analyser av effekten av ulike virkemiddelpakker. Den konkrete sammensetningen av virkemiddelpakkene avgjøres av partene i samarbeid. Pakkene kan for eksempel ha ulik «dosering» av sykkeltiltak, kollektivtiltak, bilregulerende tiltak og veginvesteringer, og ulik rekkefølge i tid. Det forutsettes at mobiliteten og framkommeligheten er god, og at virkemidlene vurderes ut fra effektiv ressursutnyttelse. Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger samt andre relevante virkninger av virkemiddelpakkene skal presenteres.

Avgrensning av området

Bymiljøavtalen bør avgrenses til et geografisk der det er relevant og rasjonelt å legge til grunn nullvekstmålet for persontransport med bil. I et første trinn er det naturlig at bymiljøavtale for Trondheimsområdet bare omfatter Trondheim kommune. Det kan imidlertid bli aktuelt at en revidert bymiljøavtale også vil gjelde omegnskommunene. Denne problemstillingen bør belyses i byutredningen. Byutredningen må ta hensyn til trafikken som genereres i hele det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsområdet. Arealplanleggingen i omegnskommunene påvirker muligheten for Trondheimsområdet å oppfylle målet. Det må vurderes om også tiltak i omegnskommunene skal inngå i byutredningen, og om framtidig bymiljøavtale også bør omfatte omegnskommuner.

Framdrift

Frist for ferdigstilling av utredningen er 15. desember 2017. Den vil da kunne ligge til grunn for forhandlinger om en revidert bymiljøavtale for Trondheim (og ev omegnskommuner).

Ved oppstart av utredningen må det utarbeides en framdriftsplan for arbeidet.

Organisering av arbeidet

Arbeidet med byutredningen skal skje lokalt i samarbeid mellom lokale parter. Sekretariatet for Miljøpakken skal involveres. Statens vegvesen Region midt skal ha ansvaret for å lede arbeidet. Styringsgruppen for bymiljøavtale i Trondheim skal fungere som styringsgruppe for byutredningen.

I samarbeid med Jernbaneverket utarbeider Vegdirektoratet utkast til mandat for byutredningen og forankrer dette i styringsgruppen for Nasjonal transportplan og styringsgruppen for bymiljøavtale Trondheim. Det skal også forelegges Samferdselsdepartementet før det vedtas av Vegdirektoratet.

Statens vegvesen Region midt tar initiativ til oppstart av arbeidet så snart mandatet er vedtatt.