



Vår dato
8.05.2020

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Tore Rømlø, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Skype-møte onsdag 13. mai kl. 11:30 – 15:30**. Se egen innkalling fra Statens vegvesen.

Orienteringer:

14/20 Planer for utbygging av Trondheim Stasjonscenter (Bane NOR)

15/20 Trafikkutvikling (Sek)

16/20 Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse i 2019 (Sek)

17/20 Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss (Sek)

18/20 Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)

19/20 Midlertidige tiltak i rundkjøringen på Klett (SVV)

20/20 Orientering om NTP-prosessen og langsiktige tiltak på Klett (SVV)

21/20 Arbeid med å forsere tiltakene i Miljøpakken (Sek)

22/20 Pilotprosjekt på vegprising i Trondheim (SVV)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 3. april er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner grunnlag for bevilgning av 10 mill. kr som tilskudd til arbeidet med å oppgradere Klefstadhaugvegen.
- Godkjenner at bevilgningen til sykkelhotell på Leuthenhaven økes med 3,6 mill. kr. Trondheim kommune tar ansvar for driften av sykkelhotellet.
- Godkjenner bruk av midler i 2020-budsjettet til bygging av snarveger i snarvegpakke 5 og godkjenner oppstart av arbeid med snarvegpakke 6 innenfor godkjent finansiering,
- Godkjenner at 17 mill. kr fra sikkerhetsavsetningen tas i bruk av fylkeskommunen til Metrobuss, hvorav 9 mill. kr til ny stasjon i Jonsvannsveien (NTNU Dragvoll) og 8 mill. kr til merkostnader ved entreprenørkonkurs og for stasjoner i Kollektivbuen.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 14/20: Planene for utbygging av Trondheim Stasjonscenter (Bane NOR)

Bane Nor orienterer om status for Trondheim Stasjonscenter og de konkrete prosjektene som her er igangsatt:

Gryta P-kjeller

- Ca 200 plasser under fylkesvegen med nedkjøringsrampe utenfor politihuset
- Utviklingsfase sammen med entreprenør pågår
- Sannsynlig oppstart bygging høst 2020

Gryta

- Opparbeidelse av gate, fortau og sykkelveg ihht reguleringsplan
- Prosjektering pågår
- Oppstart bygging når P-kjelleren er ferdig, sannsynlig høst 2021

Nytt Terminalbygg med kontorer

- Publikumsarealer og adkomster til tog og buss
- Oppgradering av plattform
- Kommersielle arealer tilknyttet publikumsstrømmene
- Kontorer i etasjene over
- Utarbeidelse av forprosjekt basert på arkitektkonkurranse pågår
- Sannsynlig oppstart bygging tidlig 2022

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 15/20: Trafikkutvikling (Sek)

De to sistemånedene har det vært betydelig lavere trafikk som følge av tiltakene for å bremse spredningen av koronaviruset. Endringene var størst de første ukene og er nå noe mindre etter åpningen av barnehagene og deler av barneskolen.

Biltrafikken gjennom bomstasjonene var mellom 35 % og 50 % lavere enn normalen de første uken og i snitt vel 20 % lavere både i mars og april. Mest merkbar er nedgangen på E6 øst hvor trafikken i snitt var ca. 35 % lavere enn året før i mars og april. Elbilandelen for alle kjøretøy er 15,5 % og litt lavere enn først på året.

Kollektivtrafikken fikk en brå nedgang på rundt 90 % i billettinntektene den første uka under koronakrisen. I april har det vært en jevn stigning i salget av enkeltbilletter, mens nysalget av periodebilletter er begrenset. Antall reiser er økende, men fortsatt i underkant av 40 % av normalen. Det forventes at veksten fortsetter etter hvert som samfunnet åpnes opp. AtB har nå normal ruteproduksjon, men den faktiske kapasiteten er begrenset ut fra de gjeldende anbefalingene for smittevern.

Sykkelfrafikken er redusert med 20-25 % over Svingbrua og med 30-35 % på Rotvollekra.

Nærmere omtale av trafikktutviklingen i vedlegg 20-15 Trafikkutvikling

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 16/20: Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse i 2019 (Sek)

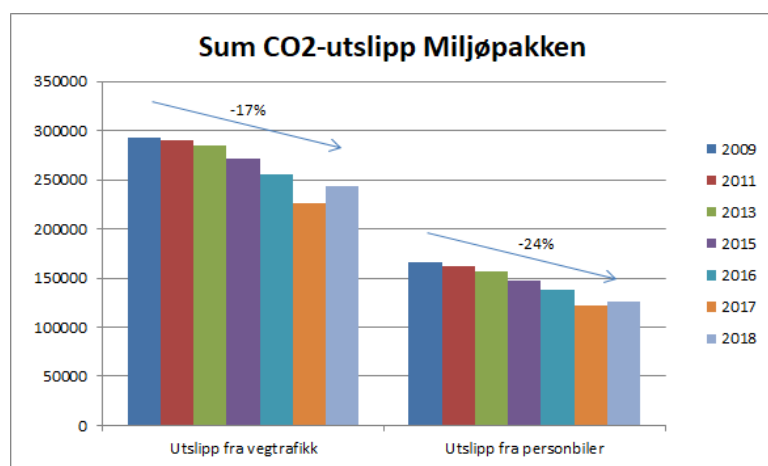
Det vises til egen evalueringsrapport for utfyllende opplysninger og statistikk (vedlegg 20-16: Evaluering av resultater – Miljøpakken 2019). Denne evalueringen er en «mellom-evaluering» i overgangen mellom gamle og nye mål. Det arbeides med å konkretisere de nye målene med delmål og indikatorer. Denne evalueringen tar utgangspunkt i nullvekstmålet, arealbruk og de 9 generelle lokale målene som per i dag foreligger.

Nullvekstmålet

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018. Både Byindeksen og trafikken i bomstasjonene i Trondheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018. 2019 er referanseår for byvekstavtalen, men nullvekstmålet er også en forpliktelse i bymiljøavtalen fra 2016. Trafikken gjennom bomstasjonene er ikke høyere i 2019 enn i 2016, men Byindeksen som er det offisielle målet for trafikktutviklingen, viser noe vekst. Grunnet for Byindeksen er imidlertid svært dårlig de første årene.

Mål 1 CO₂ - Det skal slippes ut mindre CO₂.

Det har nå kommet tall fra Miljødirektoratet som sier noe om utslippene fra 2009 til 2018. For hele avtaleområdet er bildet slik:



Det har vært en jevn nedgang i CO2-utslipp siden 2009, men i 2018 gikk imidlertid utslippene noe opp. Økningen fra 2017 til 2018 er 8 % for vegtrafikken samlet og 3 % for personbiler. For kommunevis statistikk, vises til vedlegg 20-16.

Utslippene fra vegtrafikken er fremdeles betydelig lavere i 2018 enn i 2009. Økningen fra 2017 til 2018 skyldes mindre innblanding av biodrivstoff gjennom det nasjonale omsetningspåbudet. Økningen skyldes ikke trafikkvekst. Fra 2017 til 2018 gikk antall passeringer i bomsnittene ned -1,4%. Byindeksen for Trondheim rapporterte om -0,3 % nedgang i samme periode. Det var samtidig sterk vekst i antallet elbiler og det gjelder også for 2019.

Mål 2 Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

På noen områder går utviklingen i riktig retning. Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Det var også flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene inntil Midtbyen i 2019.

Vi mangler ennå RVU-tall for 2019 og har derfor ikke godt nok grunnlag for å si om økningen i miljøvennlige reiser er større enn befolkningsveksten.

Mål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging

Partene jobber med å utvikle en arealindikator for hele avtaleområdet. I påvente av dette, er det gjort noen kvalitative vurderinger i denne evalueringen.

Ut fra det tidligere mål for fortetting i Trondheim kommune, har det vært en meget god utvikling i perioden 2008-19. Det har vært god fortetting av boliger og også lokalisering av mange arbeidsplasser langs de sentrale kollektivårene. Samlet utvikling i perioden 2008-19:

- 81,1% av boligene er bygd innenfor eksisterende tettstedsstruktur (tidligere mål om 80 %)
- 56,7% av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen (tidligere mål om 60 %)

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/tettstedene. En stor del av utbyggingen i avtaleområdet er i tråd med forutsetningene i Byvekstavtalen om en samordnet areal- og transportplanlegging.

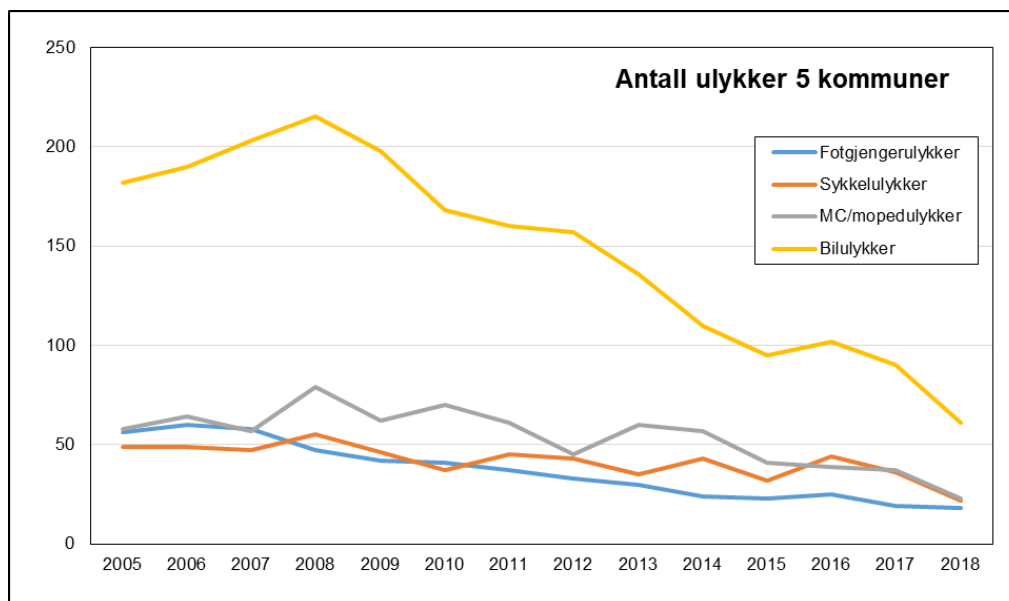
Mål 4 Tilgjengelighet - By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 5 Reduksjon i antall trafikkulykker

Vi har ikke tall for 2019 ennå, men ser på status i trafikkulykker i avtaleområdet til og med 2018. Tall for Klæbu kommune er nå med som en del av Trondheim kommune.

Antall ulykker i perioden 2005-2018 fordelt på trafikanttyper:



Den generelle utviklingen mht. trafikulykker går riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Det gjelder alle trafikantkategorier, men mest for bil.

Mål 6 - Luftkvalitet

Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet. For Trondheim viser tall fra Miljøenheten at luftkvaliteten i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet. For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensning (jf Luftkvalitet i Norge). Problemområder kan være langs hovedvegene.

Mål 7 Trafikkstøy – reduksjon

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse nå da konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid.

Mål 8 - Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Konkretisering av mål/indikator er under arbeid. Bruken av elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse viser at næringstransporten blir mer miljøvennlig. Det blir flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav. I alle kommunene øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 – Økt brukertilfredshet

Konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid. Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser hvor det vil være naturlig å innlemme spørsmål som går på

brukertilfredshet. Det finnes noen andre undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet i Trondheim.

Norsk trafikantbarometer (2019) viser at:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (58%)
- Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (79%).
- Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (55%).

Sentio spørreundersøkelser har på oppdrag fra Miljøpakken undersøkt holdningene til bompenger. Det er flere som er positive til bompenger i år enn i 2018 og for første gang er andelen over 50 %. Tilsvarende er andelen som er negative redusert (21 %).

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 17/20: Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss (Sek)

Gateprosjektene - Kort oppsummering av status

Det er lav eller ingen aktivitet i gateprosjektene for tiden. Prosjektorganisasjonene for Innherredsveien, Kongens gate og Olav Tryggvasons gate er nedlagt i sin opprinnelige form. Det ser nå ut til å være enighet om gjennomføring av Innherredsveien østre del. For øvrig er det lite som er avklart.

Noe av årsaken er sammenhengen med gatebruksplanen. Det har vist seg å være vanskelig å samle enighet om viktige valg for enkeltgater før man har enighet om gatebruken i Midtbyen. En annen årsak synes å være ulike syn på hvor stor andel av Miljøpakkens midler som skal brukes på hhv. framkommelighet for kollektivtransporten og utforming av miljøgater for byliv, gående, syklende.

Av gateprosjektene er det kun Elgeseter gate som har en bestående prosjektorganisasjon per i dag. Men også for Elgeseter gate ble planarbeidet i mars satt på pause i påvente av politisk behandling av sak om riving eller bevaring av bygninger. For å unngå unødvendig ressursbruk er derfor alle prosjektmøter og koordineringsmøter i gateprosjektene avlyst inntil videre. Innleid prosessleder jobber med andre prosjekter.

- **Elgeseter gate**

Saken om riving eller bevaring av bygårder skal behandles i Trondheim kommune og Trøndelag Fylkeskommune, men er foreløpig utsatt og forventes behandlet snart. Det er satt stopp i planarbeidet fram til denne saken er behandlet.

Neste politiske sak skal handle om midtstilt eller sidestilt kollektivløsning. Det er ikke hensiktsmessig å jobbe videre med dette før man har avklart spørsmålet om riving og har redusert antallet alternativer. Cowi har fått beskjed om å sette arbeidet på pause. Det eneste de jobber med nå er å klargjøre den nye trafikkmodellen for Trondheim slik at den

kan brukes til trafikale vurderinger av midtstilt og sidestilt løsning. En sak om midtstilt eller sidestilt kollektivløsning kan forventes tidligst til høsten.

- **Olav Tryggvasons gate**
Arbeidet har ligget på is en stund, og kontrakten med plankonsulenten er frosset på ubestemt tid i påvente av at gatebruksplanen ferdigstilles.
- **Innherredsveien**
Prosjektorganisasjonen er nedlagt, og avropet med plankonsulenten avsluttet. Det foreligger nå vedtak om gjennomføring. Videre arbeid med detaljering, grunnnerv, anbudsprosess og gjennomføring er overført til Fylkeskommunen, som har startet arbeidet. Det forventes at innledende arbeider kan starte i 2020.

Den vestre delen mellom Innherredsveien og Bassengbakken ligger på is i likhet med Olav Tryggvasons gate.

- **Kongens gate**
Også her er prosjektorganisasjonen nedlagt og avropet med plankonsulent avsluttet. Beslutningsgrunnlaget er klargjort for politisk sak om prinsipppløsning for delstrekning 2 og 3, men det er usikkert om dette må utsettes i påvente av gatebruksplanen.
Trondheim kommune jobber med byggeplanlegging av delstrekning 1 (Nordre Ilevollen) i et eget prosjekt etter avklaring i Kontaktutvalget og programrådet.

Reviderte styringsrammer for Metrobussprosjektene

I byvekstavtalen er det avtalt et samlet statlige bidrag til alle Metrobussprosjektene på 1754,6 mill. kr ekskl. moms (2020-kr). Her inngår også et fast tilskudd til fylkeskommunen for bygging av bussdepot på 123,8 mill. kr. Kostnadene til moms dekkes av henholdsvis fylkeskommunen og kommunen som vegeier og tilbakeføres gjennom ordningen med momsrefusjon. Dette gjelder både for arbeid utført med statlige midler og med lokal egenandel.

Gjennom tilleggsavtalen etter bomforliket har staten tilbudt å øke bidraget til Miljøpakken med 280,7 mill. kr.

« I Trondheimsområdet vil 280,7 mill. 2020-kr gå til investeringer og driftstiltak til Metrobuss, til kollektivinfrastrukturiltak utenfor Metrobuss og til andre kollektivtiltak som følger opp målene i byvekstavtalen. Beløpet fordeles med 260,9 mill. 2020-kr til prosjektene i Miljøpakken og 19,8 mill. 2020-kr til fylkeskommunen for bussdepot. »

Det er lokalt mye diskusjon om hvor høy standard en skal velge ved planleggingen av gateprosjektene. Det er både fra statens side og lokalpolitisk manet til nøkternhet, noe som blant kom til syne ved behandling av planene i Innherredsvegen. Her vedtok både bystyret og fylkestinget alternativ med redusert kostnadsramme. Det samme var tidligere tilfelle ved bevilgningene til de holdeplassene, knutepunktene og traséene som ble ferdigstilt til nytt

Metrobusstilbud ble satt i drift i august 2019. Kostnadsrammene ble satt betydelig lavere enn de kostnadsanslagene som var utarbeidet innledningsvis.

I begge de nevnte prosjektene er det sett på muligheter for å redusere kostnadene ved å velge enklere standard og beholde større deler av eksisterende infrastruktur uten ombygging. I sistnevnte prosjekt var det opprinnelige kostnadsanslaget 1,2 mrd. kr. Dette ble redusert til 750 mill. kr som følge av:

- Bruk av dels betongstein og dels asfalt på holdeplassene i stedet for granittstein
- Det ble lagt asfalt i stedet for å støype en betongsåle under bussoppstillingsplassen på holdeplass.
- Leskurene ble kortet inn der det ble ansett forsvarlig ut fra forventet antall ventende trafikanter.
- Opparbeidelse av holdeplasser med svakt kundegrunnlag ble sløyfet og forenklet der det forelå planer om senere byggeprosjekt som ville bety ombygging av gata.
- Det var større gjenbruk av materialer og eksisterende infrastruktur og samt redusert antall sykkelparkeringsplasser der behovet ble ansett som lite.

Erfaringene har vist at vi nå med god kostnadsstyring klarer å gjennomføre disse anleggene innenfor den reduserte kostnadsrammen.

Disse føringene og erfaringene vil ha betydning for kostnadene i de resterende gateprosjektene. I arbeidet med å revidere kostnadsrammene for de enkelte metrobusprosjektene har vi forutsatt tilsvarende grep for å redusere kostnader også her. Dette er i tråd med intensjonene i byvekstavtalen:

«Tiltakene i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen. Det forutsettes god kostnadskontroll.»

Det foreslås å gjennomføre tilsvarende kostnadsbesparende grep for de resterende prosjektene, og dermed redusere de samlede kostnadene med ca. 480 mill. kr ekskl. moms. Totalkostnadene reduseres dermed fra byvekstavtalens ramme på 3509 mill. kr til ny foreslått ramme på 3027 mill. kr ekskl. moms. Totalkostnadene med moms forventes da å bli ca. 3700 mill. kr inkl. midler til bussdepot.

I regjeringens bompengavtale står det at i byområder med byvekstavgifter der staten har lagt frem tilbud, vil tilbudet målt i kroner stå ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 pst. i prosjektene. Dette er lagt til grunn ved fordelingen av kostnader mellom staten og Miljøpakken. Den statlige andelen av finansieringen av kostnadene ekskl. mva. utgjør her 67,2%.

Metrobuss	Statlig tilskudd i byvekstavtalen	Statlig tilskudd i tilleggssavtale	Lokalt bidrag	Totalt
Dybdahls veg	20,6	0,0	18,6	39,2
Jonsvannsvegen	49,5	0,0	48,6	98,1
Høskøleringen	31,0	0,0	27,9	58,9
Holdepl/trasé/knutepkt	340,5	0,0	285,0	625,5
Kongens gt	187,8	26,7	51,2	265,7
Innherredsvegen	309,6	50,8	97,5	457,9
Olav Tryggvasons gt	123,8	13,6	26,1	163,5
Elgeseter gt	361,2	122,8	235,5	719,5
Nyhavna/Lade	206,4	47,0	90,1	343,4
Bussdepot	123,8	19,8	111,5	255,1
Sum ekskl bussdepot	1630,4	260,9	880,6	2771,9
Sum inkl. bussdepot	1754,21	280,7	992,1	3027,0

Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen. For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/ kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til de er ferdige.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget legger til grunn en nøktern standard ved utbygging av Metrobuss. De kostnadsbesparende virkemidlene som er tatt i bruk i innledende prosjekt benyttes til å redusere kostnadene i gjenstående prosjekter. Kostnadsfordelingen mellom de ulike prosjektene håndteres gjennom porteføljestyring innenfor en fast ramme med utgangspunkt i fordelingen vist i tabell.

Ad sak 18/20: Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)

Det vises til inngått byvekstavtale for Trondheimsområdet 2019-2029 og fremforhandlet tilleggssavtale 2020-2029 som lokale parter har sluttet seg til gjennom lokalpolitisk behandling.

Det er behov for en tiltaksplan for aktiviteten fram til 2030 både for å kunne vurdere betydningen av dagens økonomiske disposisjoner i et langsiktig perspektiv og for å jobbe rasjonelt og kostnadseffektivt med å gjennomføre oppgavene på kort sikt.

Hoveddrammene for disponeringen av midlene i Miljøpakken er avklart gjennom byvekstavtalen i 2019, tilleggssavtalen i 2020 og tidligere føringer gitt av bystyret i Trondheim og fylkesutvalget i Sør-Trøndelag i 2018. I byvekstavtalen er det også en avtalt fordeling av midler mellom de fire kommunene.

1 Rammen er i tilleggssavtalen fastsatt til 1754,6 mill. 2020-kr

Kontaktutvalget ba i siste møte om en synliggjøring av disponeringen av ressursene i Miljøpakken. Oversikten kan på nåværende stadium ikke være helt utfyllende siden det fortsatt er en del ufordelte ressurser samtidig som det også finnes aktuelle prosjekter som ikke er prioritert. Partene er enige om at Miljøpakkens portefølje skal dimensjoneres i forhold til den faktiske inntektsstrømmen, samt de låneopptak som er forsvarlig i henhold til denne. Som en del av porteføljestyringen skal tiltakene prioriteres ut fra gitte føringer etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring.

Prioritering og ressursfordeling skal håndteres i tiltaksplan som legges fram for lokalpolitisk behandling medio 2020 før den behandles av politisk styringsgruppe. Programrådet har foreslått at Kontaktutvalget anbefaler at følgende tabell med fordeling av midlene i årene 2021-2029 legges til grunn som utgangspunkt for dette arbeidet. Tabellen er utformet ut fra tidligere føringer i handlingsprogram, årsbudsjett, stortingsvedtak og lokalpolitiske saker. Den viser hva som hittil betraktes som omforent og hva som er ufordelt.

Tiltaksområde	Fordeling				
	Mill kr	Andel			
Kollektivtrafikk	7 210	43 %	Veger	1 660	10 %
-Driftstilskudd	2 330	14 %	-E6 sør	110	0,7 %
-Metrobuss	2 100	13 %	-Nydalsbrua	800	4,8 %
-Program kollektiv	1 890	11 %	-Tanem – Tulluan	410	2,5 %
-Annet koll invest	650	3,9 %	-Byåstunnel	0	0 %
-Knutepkt/stasjon	240	1,4 %	-Lokale veger	340	2,1 %
Sykkel	3 320	20 %	Annet	600	3,6 %
-Vinterdrift	100	0,6 %	-Usikkerh. avsetn	460	2,8 %
-Program sykkel	1 830	11 %	-Diverse	140	0,8 %
-Annet sykkelinvest	1 390	8,4 %	Ufordelt	2 870	17 %
Gang/TS/miljø	920	5,5 %	- Byåstunnel		
-Gangtiltak	230	1,4 %	- Brundalsforbindelsen		
-Trafikksikkerhet	450	2,7 %	- Johan Tillers v. del 2		
-Støytiltak	190	1,1 %	- Knutepunkt Sluppen ¹⁾		
-Gatebrukstiltak	50	0,3 %	TOTALT	16 580	100 %

¹⁾ Knutepunkt Sluppen kan om ønskelig i betydelig grad finansieres med programområdemidler på riksveg for kollektivtrafikk og sykkel

Det er i henhold til tilleggsavtalen innenfor Kontaktutvalgets mandat å kunne justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget legger nå til grunn at midlene i Miljøpakken fordeles mellom prosjekt og tiltaksområder som vist i tabell. Prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen, Johan Tillers veg del 2 og knutepunkt på Sluppen ligger ikke innenfor dagens rammer, men Miljøpakken vil jobbe med planlegging og prioritering i senere revisjon av tiltaksplanen. Miljøpakkens portefølje skal til enhver tid dimensjoneres i forhold til den faktiske inntektsstrømmen, samt de låneopptak som er forsvarlige i henhold til denne.

Ad sak 19/20: Midlertidige tiltak i rundkjøringen på Klett (SVV)

Trafikksikkerhetssituasjonen på Klett har vært behandlet i KU flere ganger det siste året. Sist i Kontaktutvalget 03.04.20, hvor følgende ble besluttet:

«Konklusjon: Kontaktutvalget ber vegvesenet etablere sensorstyrt køvarsling raskt. Til neste møte legges det fram et beslutningsgrunnlag for midlertidige tiltak som kan bedre framkommeligheten i rundkjøringen på Klett. Det bes også om en orientering om NTP-prosessen, herunder hvordan spørsmålet om en langsiktig løsning for Klett-krysset følges opp.»

Statens vegvesen presenterer her to av alternativene for å utvide rundkjøringen i Klettkrysset som ble lagt frem for KU i desember (KU-sak 25/19).

- Utvidelse av dagens rundkjøring
- Bygging av ny rundkjøring

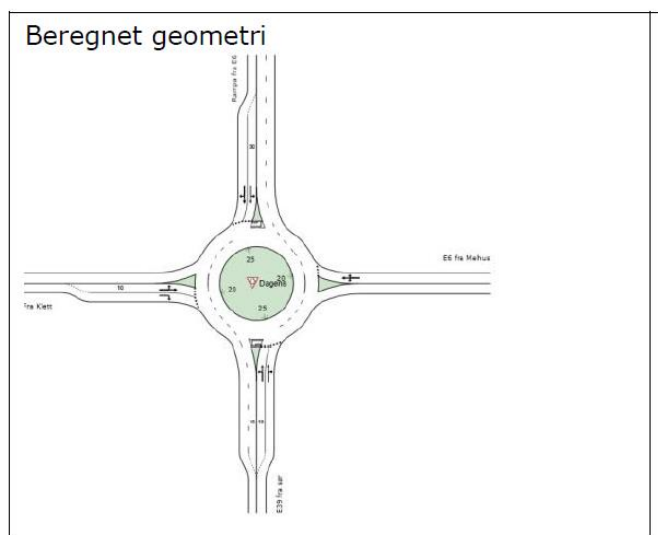
Ingen av disse alternativene ble den gang anbefalt:

Konklusjon: Statens vegvesen jobber videre for å finne aktuelle strakstiltak som bedrer trafikksikkerheten, deriblant sendes forslag om fartsbegrensning til behandling. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune oppfordres til å legge et løp med sikte på å fremme et fullverdig planskilt kryss i sine høringsinnspill til NTP 2022-2033.

Begrunnelsen for at det ikke ble anbefalt å gå videre med disse to alternativene var at gevinsten i det første alternativet var liten, mens kostnadene i det andre alternativet var vurdert å være for stor ut fra forventningen om at det likevel ville bli bygd et toplanskryss i framtida. Anbefalingen var å arbeide for at det ble bygd en fullverdig planskilt kryssløsning.

Det vurderes nå som lite realistisk at et toplanskryss blir prioritert i kommende NTP (2022-2033) og tiltakene må forventes å få en lengre levetid.

Alternativ 1: Utvidelse av dagens rundkjøring

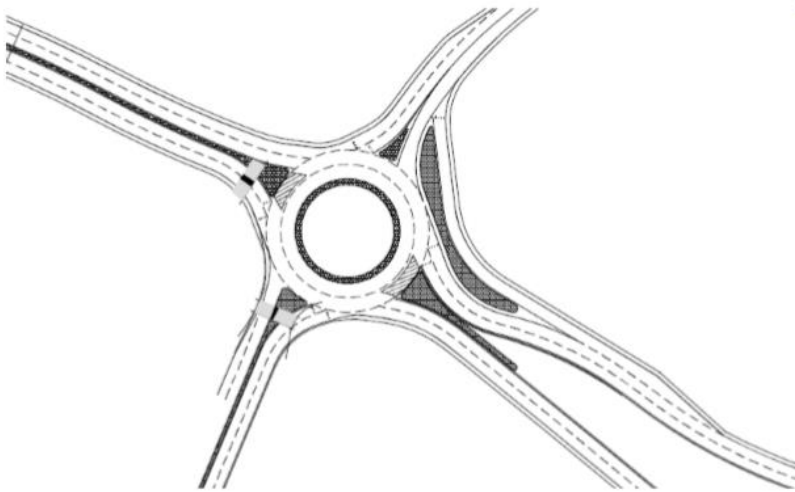


Den enkleste løsningen består i å utvide til to felt inne i rundkjøringen og inn mot rundkjøringen fra alle retninger bortsett fra tilfarten fra Melhus. Ut av rundkjøringen utvides utfarten til to felt mot Orkanger (det er allerede to felt mot Trondheim). Utvidelsene strekker seg ca. 30 meter mot Trondheim men bare 10 meter mot Orkanger (ikke helt i samsvar med figur).

Denne forenklete straksløsningen var anslått til å koste mellom 6 og 15 mill. kr. Volum/kapasitets-forholdet på tilfarten til rundkjøringen fra E6 Trondheim, var beregnet til 1,00. Dette er bedre enn dagens situasjon som er beregnet til 1,25, men betyr at det til tider vil være vanskelige avviklingsforhold med kø som strekker seg helt opp til retardasjonsfeltet på E6. Trafikkavviklingen i de tre øvrige tilfartene var derimot god.

Trafikksituasjonen på Klett har bedret seg siden analysene ble gjort, og vil bedre seg ytterligere med de forenklete tiltakene som er beskrevet. I tillegg kan trafikkstyring av trafikken fra Melhus ved hjelp av lyssignal gi noe mindre kø på tilfarten fra Trondheim.

Alternativ 2: Bygging av ny rundkjøring



Alternativ 2 er en ny tofelts rundkjøring i plan. Det er to kjørefelt i rundkjøringen og på stort sett alle ramper til og fra denne.

Avviklingen er god. Selv med 3 % årlig vekst forventes dette å vedvare i 20-25 år. Kostnadene er anslått til mellom 58 og 135 mill. kr.

Statens vegvesen anbefaler at vi går videre med alternativ 2.

Konklusjon: I henhold til drøftinger i møte

Ad sak 20/20: Orientering om NTP-prosessen og langsiktige tiltak på Klett (SVV)

Statens vegvesen orienterer i møtet.

Ad sak 21/20: Arbeid med å forsere tiltakene i Miljøpakken (Sek)

Kontaktutvalget behandlet i siste møte, sak 12/20, spørsmål om hva Miljøpakken kan gjøre for å framskynde prosjekter i Miljøpakken. Det ble her pekt på en rekke grep for redusere de barrierene som er til hinder for framdriften. Her handler det mest om å øke kapasiteten på planleggingen og effektivisere måten det arbeides på.

Kontaktutvalget ba om at arbeidet med planavklaring, byggeplaner, avklaring av båndlagte arealer intensiveres, herunder også økt fokus på tilrettelegging av små og mellomstore prosjekt. Det ble gitt signal om at plankapasiteten kan økes gjennom å kjøpe bistand fra arbeidsløse som permitteres.

Det er mange vedtatte prosjekt i tidlig fase innenfor de fleste tiltaksområdene i Miljøpakken

som har beskjeden framdrift. Vi mangler av den grunn ikke oppgaver og trenger i liten grad flere idéer eller innspill. Det handler først og fremst om å komme videre med de planene vi har slik at disse blir klare for utbygging.

Partene har som oppfølging av Kontaktutvalgets bestilling arbeidet med å kartlegge flaskehalsene for framdrift i prosjektene slik at det blir mer fokus på disse. I etterfølgende tabell presenteres noen av de prosjektene hvor det kan være mulig å forsere framdriften og hvilke tiltak som gjennomføres for å bidra til dette.

Prosjekt	Status	Aktiviteter som gjenstår	Tiltak	Ansvar
Sykkelanlegg i Fjordgata	<ul style="list-style-type: none"> •Prinsippløsning er vedtatt i formannskap •Det arbeides med forprosjekt 	<ul style="list-style-type: none"> •Dokumentere nytte/kostnad •Politisk behandling •Byggeplan •Skiltplan •Anskaffe entreprenør •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og saksbehandling •Midler til planlegging •Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> •Trh.kom. •Progr.råd •Progr.råd
Holdeplasser i leddbusstrasé	<ul style="list-style-type: none"> •Forslag til tiltak er på intern høring (TK) •Dokumentasjon av nytte foreligger 	<ul style="list-style-type: none"> •Kostnadsanslag •Politisk behandling •Byggeplan •Anskaffe entreprenør •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og saksbehandling •Midler til planlegging •Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> •Trh.kom. •Progr.råd •Progr.råd
Skilting og rød asfalt i Klæbuavn	<ul style="list-style-type: none"> •Løsning er avklart •Bydrift bygger 	<ul style="list-style-type: none"> •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> •Progr.råd
Planlegging av sykkel Brøsetruta	<ul style="list-style-type: none"> •Forprosjekt ferdig 	<ul style="list-style-type: none"> •Dokumentere nytte/kostnad •Politisk prioritering •Reguleringsplan •Byggeplan 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og saksbehandling •Midler til regulering og byggeplan 	<ul style="list-style-type: none"> •Trh.kom. •Progr.råd
Ombygging av holdeplass fra busslomme til kantstopp	<ul style="list-style-type: none"> •Nytt tiltak foreslås samordnet med TS-tiltak i kryss ved Ch.lund kirke. 	<ul style="list-style-type: none"> •Dokumentere nytte/kostnad •Politisk behandling •Byggeplan •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og saksbehandling •Midler til byggeplan •Midler til bygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Trh kom •Progr.råd •Progr.råd
Fv 704 Tanem - Tulluan	<ul style="list-style-type: none"> •Reguleringsplan er stadfestet •Byggeplanl pågår •Inngår i forslag til handlingsprogram 	<ul style="list-style-type: none"> •Byggeplan •Grunnerverv •Anskaffe entreprenør •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Innarbeides i årsbudsjett 2021 •Sikre planlegging og grunnerverv 	<ul style="list-style-type: none"> •Sekretar. •Trl fylke
Fv 950 Skovgård – Reppe	<ul style="list-style-type: none"> •Forslag om å utbedre flere holdeplasser enn planlagt 	<ul style="list-style-type: none"> •Dokumentere nytte /kostnad •Politisk behandling •Byggeplan •Utvide entreprenøroppdrag •Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og oppfølging •Øke bevilgningsrammen 	<ul style="list-style-type: none"> •Trl fylke •Progr.råd
Utarbeide kunnskapspakke for gods	<ul style="list-style-type: none"> •Nytt forslag 	<ul style="list-style-type: none"> •Utarbeide en prosjektplan •Behandle i næringsgruppa •Behandle i programråd •Gjennomføre prosjekt 	<ul style="list-style-type: none"> •Sikre planlegging og oppfølging •Midler til gjennomføring 	<ul style="list-style-type: none"> •Trl fylke •Sekretar.

Lista er ikke fullstendig da mulighetene for forsering av andre prosjekt også vurderes.

Programrådet vil avklare mulighetene for å omprioritere midler innenfor tiltaksområdene løpende når tilfredsstillende dokumentasjon av tiltakets forventede nytte og kostnad foreligger. Der programrådet ikke har fullmakt til å treffe en avgjørelse, behandles saken i

Kontaktutvalget eller politisk. Fristen for tilrettelegging av byggeplan forlenges til senhøstes året før bevilgning.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 22/20: Pilotprosjekt på vegprising i Trondheim (SVV)

Statens vegvesen ønsker å gjennomføre en vegprisingpilot i Trondheim i 2021. Intensjonen er å ta 200 kjøretøy ut av brikkebetaling i Trondheim og overføre dem til vegprising basert på utkjørt distanse innenfor dagens bompunkter. Dette skal løses via utstyr fra Q-Free samt databehandling fra Sintef. Pilotperiode er planlagt å gå over 3 mnd. Statens vegvesen ønsker å verve frivillige deltagere. Personvernet blir ivarettatt via designet i piloten.

Vegprisingpiloten medfører ikke økonomiske kostnader for Miljøpakken. Piloten er finansiert via Pilot-T midler fra Norges Forskningsråd samt bidrag fra Statens vegvesen sitt ITS-pilotprogram. Q-Free vil også bidra med egeninnsats.

Deltagerne vil i sum betale bomavgifter tilsvarende dagens takster, men individuelle endringer forventes. Dette vil håndteres i piloten ved at Vegamot får overført belastingsgrunnlag for deltagerne i vegprisingpiloten.

Statens vegvesen ønsker at Kontaktutvalgets godkjenner gjennomføringen av forsøket.

Nærmere omtale i vedlegg 20-22: Vegprisingpilot i Miljøpakken

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til gjennomføring av den beskrevne vegprisingpiloten i Trondheim.

Eventuelt

Notat - Trafikkutvikling status per april 2020

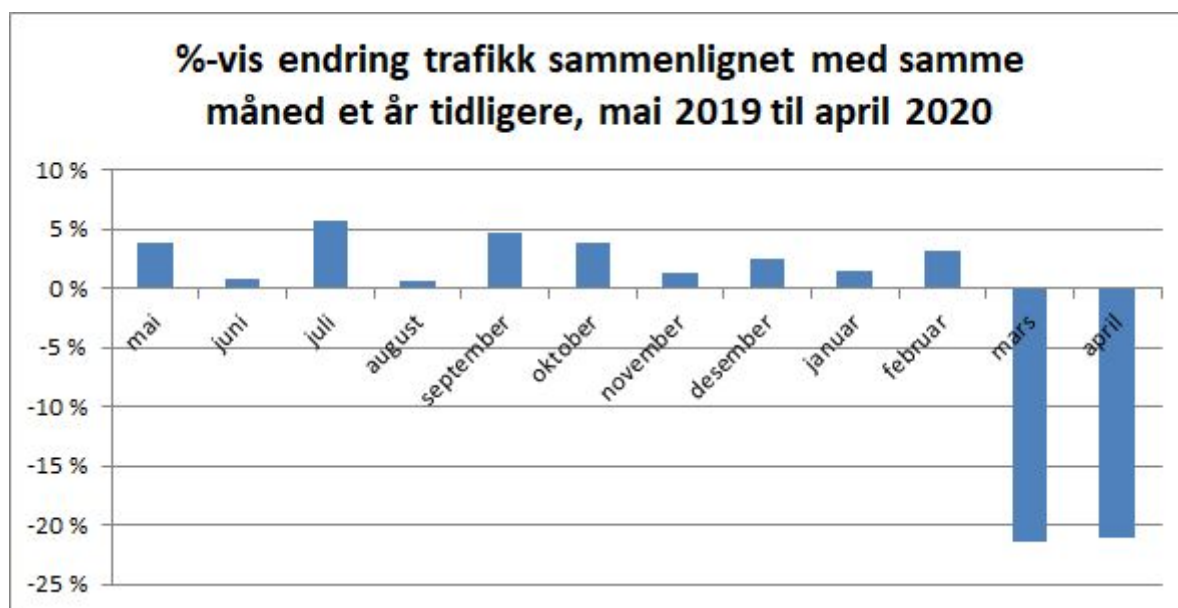
Oppsummering

Notatet gjennomgår trafikkutviklingen perioden januar til april 2020. De første to månedene av 2020 var det trafikkvekst, mens det i mars og april er trafikknedgang for alle typer trafikanter. Restriksjonene innført som følge av Koronapandemien har gitt nedgang i trafikken. Reduksjonen i trafikk var størst den første tiden etter innføring av Koronatiltakene. Etter åpning av barnehager og skoler øker trafikk, men den er fremdeles lavere enn et normalt nivå.

1. Biltrafikk

1.1 Bomsnittene i Trondheim

Det er en betydelig trafikkreduksjonen gjennom bomsnittene på grunn av Koronapandemien. Mer om dette i avsnitt 1.5. Trafikken gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim er omtrent -21 % lavere både i mars og april 2020, sammenlignet med disse månedene i 2019. Figuren under viser den prosentvise månedlige endringene i trafikkmengde for klassen liten bil sammenlignet med samme måned et år tidligere.



Figur 1: Prosentvis endring av trafikken med liten bil gjennom bomstasjonene i Trondheim hver måned siste år.

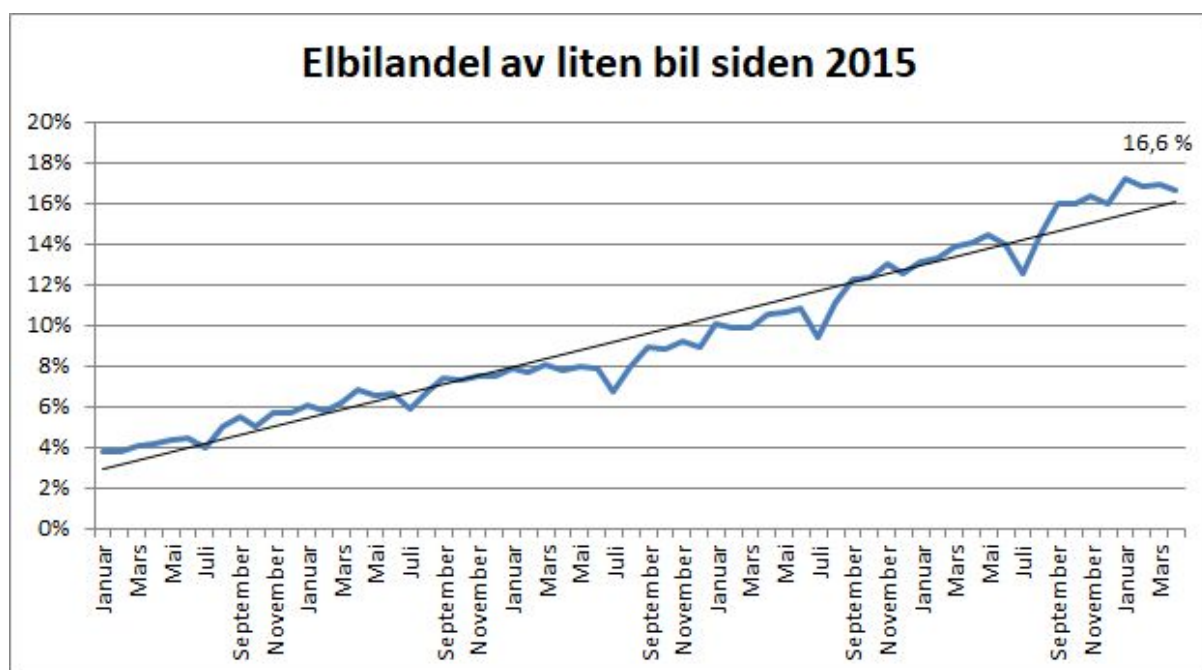
Akkumulert er reduksjon i trafikken gjennom alle Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på Ranheim de fire første månedene i 2020 på -9,4 %, sammenlignet med samme periode i 2019. Klassen liten bil er redusert med -9,5% og klassen stor bil er redusert med -7,6%.

Trafikkreduksjonen varierer i ulike deler av Trondheim, og endringer i trafikken gjennom de ulike bomsnitt er som følger:

Bomsnitt	Endring jan-april 2019-2020 alle	Endring jan-april 2019-2020 liten bil
Omkjøringsvegen	-10,2%	-10,7%
Byåsen	-9,3%	-9,2%
Nidelva/Sluppen	-11,6%	-11,4%
Tonstad	-7,8%	-7,7%
Klæbu	-3,2%	-3,3%
E6 sør	-4,9%	-5,2%
Ranheim og Være	-13,6%	-13,9%

Tabell 1. Endring i trafikk gjennom ulike bomsnitt januar til april 2020.

Av passeringene i bomringen så langt i 2020 er 88 % små biler. Andelen elbiler utgjør 15,5% av alle passeringer så langt i 2020, og 16,6 % av passeringene med liten bil. Elbilandel fordelt per måned tilbake til 2015 er vist i figur 2.



Figur 2 Andel elbilpasseringer av passeringer med liten bil, per måned fra 2015 til april 2020

Antall passeringer med elbil fra januar til april var 4,6 millioner, som er 14 % høyere enn de fire første månedene i 2019.

1.2 Trafikktall for Malvik, Melhus og Stjørdal januar til oktober

For å vurdere trafikkutviklingen i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er det hentet ut tall fra noen av Statens Vegvesens registreringspunkter langs E6. For Malvik er det også sett på tall fra bomstasjonene på Hommelvik og Leistad.

Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, et langs E6 på Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyran langs 705 mot Selbu. Registreringspunktene har kun tall for noen måneder, og det er derfor vanskelig å vurdere.

Malvik

Antall passeringer gjennom bommen på E6 Hommelvik er -16,8 % lavere de første fire månedene av 2020 sammenlignet med samme periode i 2019. Antall passeringer med liten bil er redusert med -17,4 %. Ser vi isolert på mars og april, er antall passeringer med liten bil ned henholdsvis -31,4% og -47,3%. Gjennom bomstasjonen på Leistad er antall passeringer -24,1 % (-25,0 % for små biler) lavere så langt i 2020 sammenlignet med 2019.

Elbilandelen gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er på henholdsvis 18,4% og 26,8% så langt i 2020.

Melhus

De fire første månedene i 2020 er trafikken forbi trafikkmålepunktet nord for Melhus redusert med -10,8 % for alle typer kjøretøy, og ned -12,5 % for små kjøretøy. Trafikken små biler i januar og februar 2020 var 3,1% høyere, mens trafikken i mars og april 2020 er redusert med henholdsvis -23,0% og -30,1% når vi sammenligner med 2019.

Sør for Melhus er trafikken ned -11,4 % så langt i 2020.

1.3 Kollektivtrafikk

ATB hadde en drastisk nedgang i antall reisende med 90 % når Koronakrisen slo inn for fullt. Som for den øvrige trafikken, er det tendenser til økt billettsalg og flere reisende med kollektivtransport de siste ukene.

1.4 Syklende og gående

De første fire månedene av 2020 er antall syklende fordi tellepunktet på Rotvollekra ned -7,2%, mens antall syklende fordi målepunktet ved Svingbrua er ned -8,2%, sammenlignet med samme periode 2019.

Det er ingen nye tall på utviklingen i antall gående så langt i 2020.

1.5 Nærmere om trafikken etter 12.mars

De første ukene etter 12.mars var trafikkreduksjonen størst, fra rundt 35% til mer enn 50% under enn normalen enkelte steder. Størst trafikkreduksjon kom på E6 øst, på grunn av mye pendling inn til Trondheim og stans i flytrafikken. Etter påske kom det gradvis lettelse i Koronarestriksjonene, med gjenåpning av barnehager og skoler, og trafikken steg til et nivå

som er rundt 15%-20 % lavere enn normalt i Trondheim, og nærmere 35 % under normalen på E6 øst.

Også antall gående og syklende er redusert. Trondheim kommune har en teller som står i Ravelsveita. Denne teller alle forbipasserende, som i stor grad er busspassasjerer til og fra Prinsenkrysset. På ukedager i en normalsituasjon passerer rundt 2500 personer forbi tellepunktet. De første ukene etter innføring av Koronatiltak ble det registrert rundt 600 passeringer, dvs en 76 % reduksjon. Antall passeringer stabiliserte seg på 700 passeringer nærmere påske. Etter barnehageåpning 20.april steg antall gående forbi tellepunktet til 1000, og videre til 1200 etter åpning av skole for 1.-4. trinn. Mandag 4.mai passerte 1336 personer tellepunktet.

Antall syklende er også lavere i 2020 enn i 2019 påvirkes av Koronatiltakene. Forbi trafikkregistreringspunktet på Rotvolekra er antall syklistene etter påske er 30-35 % lavere enn etter påske i 2019. Tilsvarende er antall syklistene over Svingbrua 20-25 % lavere etter påske 2020 enn etter påske 2019.



Miljøpakken
– bedre by



Evaluering av resultater – Miljøpakken 2019

Rapport x/2020 Miljøpakkens sekretariatet

Evaluering av måloppnåelse 2019 - Miljøpakken

Forord

Miljøpakke for transport i Trondheim er vedtatt i 4 trinn:

1. **Miljøpakkens trinn 1:** Vedtatt lokalpolitisk (bystyret/fylkestinget) i 2008/2009 og i Stortinget i 2009.
2. **Miljøpakkens trinn 2:** Vedtatt lokalpolitisk i 2012 og i Stortinget i juni 2013.
3. **Miljøpakkens trinn 3:** Vedtatt lokalpolitisk i 2016 og i Stortinget i februar 2018. Trinn 3 innebærer noe høyere takster og en forlenget innkrevingsperiode på fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033.
4. **Miljøpakkens trinn 4:** Byvekstavtale 2019-2029 (vedtatt lokalpolitisk vår 2019). Avtalen innebærer ikke endringer i bomsystemet, men utvider Miljøpakken økonomisk og geografisk med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal.

Gjennom Byvekstavtalen fra 2019 har Miljøpakken fått nye mål som erstatter de 10 gamle målene:

Overordnet mål:

0-vekstmålet: Det betyr at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det skal altså ikke være vekst i persontransport med bil.

Byvekstavtalen skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Lokale delmål:

1. **CO2:** Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.
2. **Miljøvennlige reiser:** Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.
3. **Samordnet areal- og transportplanlegging:** Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.
4. **Tilgjengelighet:** By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.
5. **Trafikkulykker:** Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.
6. **Luftkvalitet:** Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
7. **Trafikkstøy:** Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

8. **Næringstransport:** Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
9. **Brukertilfredshet:** Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Måloppnåelse skal evalueres årlig. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og eventuelt vurdere andre tiltak for å nå målene. Tidligere evalueringer: 2012, 2013/14, 2015, 2016, 2017 og 2018.

Referanseår: Siden byvekstavtalen ble inngått i 2019, er dette året sammenligningsgrunnlag. Med nye mål og et utvidet "Miljøpakke-område", kan vi ikke fortsette å evaluere etter samme mal som før. Denne evalueringen blir en «mellom-evaluering» inntil partene i Miljøpakken har konkretisert de nye målene med delmål og indikatorer. Dette arbeidet pågår. Det er likevel viktig at det foretas en evaluering nå som innspill til arbeidet med handlingsprogram 2021-24. Det gir grunnlag for å vurdere behov for endring av kurs eller nye tiltak.

Det er ulik tilgang på statistikk for kommunene i denne evalueringen. Det mangler derfor statistikk fra en eller flere av kommunene flere steder. Det prøver vi å kompensere for med kvalitative vurderinger. I arbeidet med konkretisering av mål og indikatorer, vil vi sørge for at evalueringen og bruk av statistikk kan bli mest mulig likt for hele avtaleområdet senere.

Denne rapporten presenterer evalueringen i 2019. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2018, for andre måloppnåelse per 2019. Dette går fram under hvert enkelt mål.

Reisevaneundersøkelser (RVU) er sentrale for evalueringen av flere av målene. Nasjonal Reisevaneundersøkelse gjennomføres nå kontinuerlig for storbyområdene. RVUer som legges til grunn:

- RVU 2013/14
- RVU 2016/17
- Foreløpige resultatet fra RVU 2018

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene.

Trondheim 07.05.2020

Henning Lervåg

leder Miljøpakkens sekretariat

Evaluering

Overordnede mål

0-vekstmålet

Utviklingen i trafikkarbeidet skal måles gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser (RVU) supplert med en byindeks for årsdøgnetrafikk i utvalgte registreringspunkter. Måloppnåelsen for 0-vekstmålet gjelder avtaleperioden sett under ett, med 2019 som referanseår. Til evalueringen har vi foreløpige tall fra RVU 2018, mens tall fra RVU 2019 ikke er klare enda. Utviklingen i biltrafikk beskrives både ut fra Byindeksen for Trondheim, og med trafikktall fra alle bomstasjonene i Trondheim.

Byindeksen for Trondheim viser en endring i trafikkmengden på 1,3 % fra 2018 til 2019. Datagrunnlaget består av både av passeringer gjennom bomsnittene, og trafikk gjennom et utvalg trafikkregistreringspunkter i Trondheim. Siden næringstransport ikke skal inngå i nullvekstmålet, er tunge kjøretøy ikke med i datagrunnlaget. Det er ikke gjort justeringer for gjennomgangstrafikk.

Det er totalt 1,9 % flere passeringer gjennom bomsnittene i Trondheim i 2019 enn i 2018. Endringen er 2,1 % uten "store biler" (næringstrafikk).

Byindeksen og antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018.

Vurdering av måloppnåelse:

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018. Måloppnåelse fremover skal vurderes mot trafikknivået i 2019. Trafikkvekst over tid vil stride mot 0-vekstmålet i byvekstavtalen.

Mer effektiv arealbruk

Her vises det til evaluering av delmål 3 - *Samordnet areal- og transportplanlegging*. Partene jobber for tiden med å utvikle en arealindikator som kan måle arealbruk over tid.

Mål 1 - CO2

Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

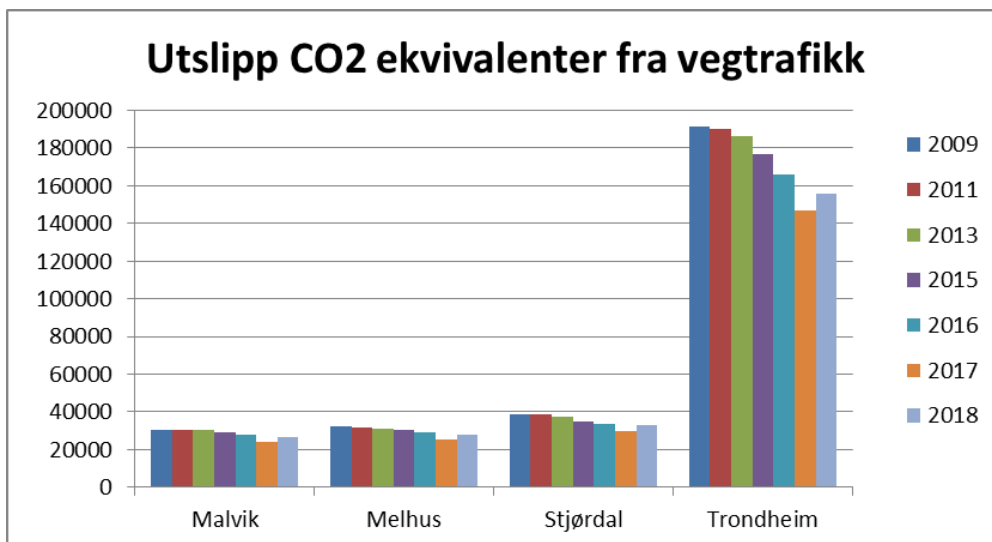
Konkretisering av mål/indikatorer: I 2019 lanserte Miljødirektoratet en ny modell for beregning av klimagassutslipp fra vegtrafikk i kommunene. Det vil være naturlig å bruke denne statistikken for Miljøpakke-området. Det arbeides med å konkretisere målet mht. hvilke reduksjoner som er nødvendige for å oppfylle Paris-avtalen og lokale klimamål.

Status:

Modellen fra Miljødirektoratet viser årlige reduksjoner i CO2-utslipp fra 2009 til 2017, mens utslippene øker noe fra 2017 til 2018. Endringene er vist i tabellen under.

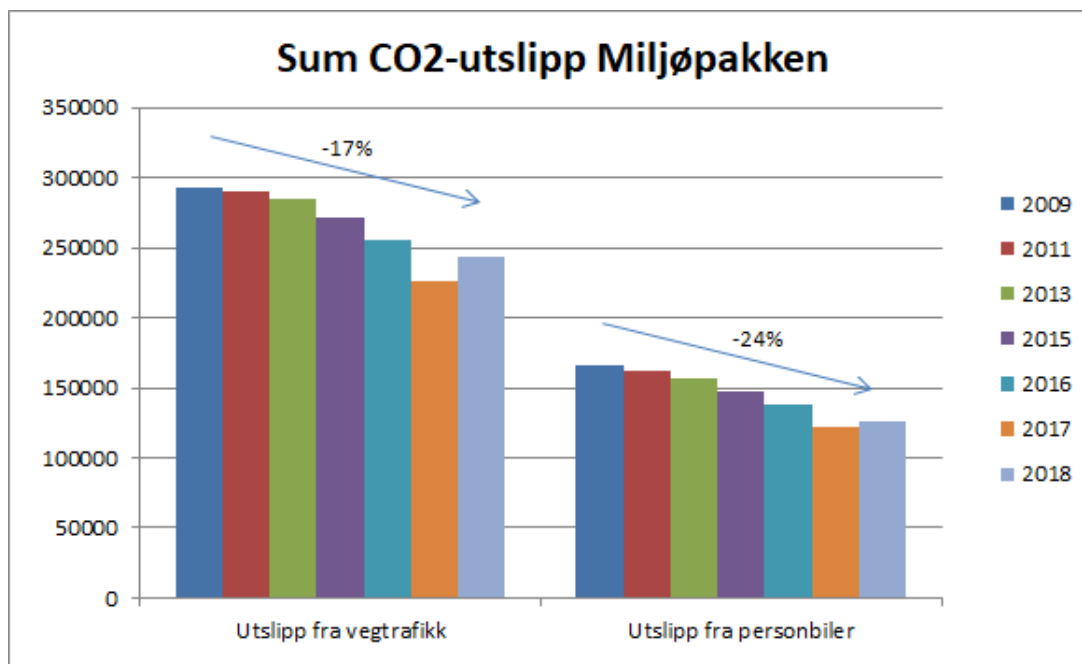
Endring utslipp CO2 ekvivalenter fra vegtrafikk	Vegtrafikk samlet		Personbiler	
	2009-2018	2017-2018	2009-2018	2017-2018
Malvik	-13 %	9 %	-25 %	3 %
Melhus	-14 %	9 %	-24 %	4 %
Stjørdal	-15 %	11 %	-25 %	5 %
Trondheim	-19 %	6 %	-23 %	3 %

Totale utslipp fra vegtrafikk per kommune i Miljøpakken fra år til år fremgår av figuren under.



Økningen i utslipp fra vegtrafikk skyldes ifølge Miljødirektoratet mindre bruk av biodrivstoff.

Samlet for hele avtaleområdet blir bildet slik:



De økte utslippene i avtaleområdet fra 2017 til 2018 er 8 % for vegtrafikken samlet og 3 % for personbiler.

Vurdering av måloppnåelse: Utslippene fra vegtrafikken er fremdeles betydelig lavere i 2018 enn i 2009. Fra 2017 til 2018 økte imidlertid CO2-utslippene noe på grunn av mindre innblanding av biodrivstoff gjennom det nasjonale omsetningspåbudet. Dette var spesielt høyt i 2017 (16 %), men gikk ned noe i 2018 (12 %). Så selv om elbilandelen økte, var ikke det nok til å motvirke redusert innblanding av biodrivstoff.

Økningen i CO2-utslipp fra 2017 til 2018 skyldes ikke trafikkvekst. Fra 2017 til 2018 gikk antall passeringer i bomsnittene ned -1,4%. Byindeksen for Trondheim rapporterte om -0,3 % nedgang i samme periode.

Mål 2 - Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Konkretisering av mål/indikatorer:

Nasjonal Reisevaneundersøkelse (RVU) gjennomføres nå kontinuerlig for storbyområder med bymiljøavtale. Det er her vi skal få tall for reisemiddelfordelingen. Befolkningsstatistikk får vi fra SSB/Trondheimsregionen.

Status: Ved utgangen av 2019 var det 260.189 innbyggere i Malvik, Melhus, Stjørdal og Trondheim, som er 3.324 (1,3 %) flere enn ved utgangen av 2018. Befolkningsveksten var størst i Trondheim. Tabellen under viser innbyggertall i hver av de fire kommunene i 2018 og 2019.

Innbyggere	2018	2019	Endring
Malvik	14 040	14 148	0,8 %
Melhus	16 562	16 733	1,0 %
Stjørdal	24 028	24 145	0,5 %
Trondheim	202 235	205 163	1,4 %
Sum	256 865	260 189	1,3 %

Resultater fra RVU 2019 foreligger ikke. RVU for 2018 viser en bilandel på 50 %. Andelen kollektivreisende i Trondheim var 12 %, andelen syklende var 10 % og andelen gående var 27 %. Disse resultatene er omtrent som i 2017.

Anslag fra AtB viser vekst i antall kollektivreisende i 2019 på 2,6% sammenlignet med 2018. Mesteparten av passasjerveksten kom første halvår i 2019. Hvert år teller antall syklende og gående over broene inn til Trondheim sentrum to onsdager i september. Basert på disse manuelle tellingene og fire funksjonelle trafikkregistreringspunktene for sykkel i Trondheim, beregnes antall syklende å være 4 % høyere i 2019 enn i 2018. Antall gående gikk noe ned i de manuelle tellingene, men en av telledagene i 2019 var påvirket av dårlig vær.

Vurdering av måloppnåelse:

For å kunne si noe om utviklingen fra 2018 til 2019, trenger vi RVU-tall for 2019, som ikke foreligger ennå. Foreløpig har vi ikke et godt nok grunnlag for å si om økningen i miljøvennlige reiser er større enn befolkningsveksten.

På noen områder går utviklingen i riktig retning. Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Det var også flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene av gående og syklende i september 2019 enn året før.

Mål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Konkretisering av mål/indikatorer: For å kunne evaluere og rapportere på dette målet, jobber partene med å utvikle en arealindikator. Den vil kunne si noe om utviklingen mht. areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet. Dette arbeidet pågår.

I påvente av arealindikator-tall for hele avtaleområdet, ser vi på noen kvalitative vurderinger fra de nye kommunene og fortettingstall fra Trondheim kommune.

Status:

Malvik kommune

Store deler av utbyggingen i Malvik skjer langs Fv. 950. De fleste plan- og byggesakene ligger innenfor fortettingssoner langs fylkesvegen, kanskje spesielt i boligområder i kort distanse fra lokalsentrum eller fylkesvegen.

Melhus kommune

Den største delen av fortettingen i Melhus kommune skjer i sentrumsområdet. Tidligere trend viser at halvparten av veksten i boliger skjer her. Gjennomsnittet for bygging av boliger i Melhus ligger grovt sett på ca 100 i året, 50 av disse er i sentrum. Prognosen viser litt fallende trend totalt sett for kommunen. Imidlertid har det vært relativ høy interesse for utbygging de siste 3 årene i forbindelse med arbeidet med områdeplanen for Melhus sentrum. Det antas at veksten i sentrum kan bli høyere enn det prognosene skulle tilsi.

På sikt vil det også kunne skje noe fortetting ved tettsteder som for eksempel Ler etter hvert som arbeidet med E6 gjennomføres.

Stjørdal kommune

I Stjørdal ble følgende igangsatt i 2019:

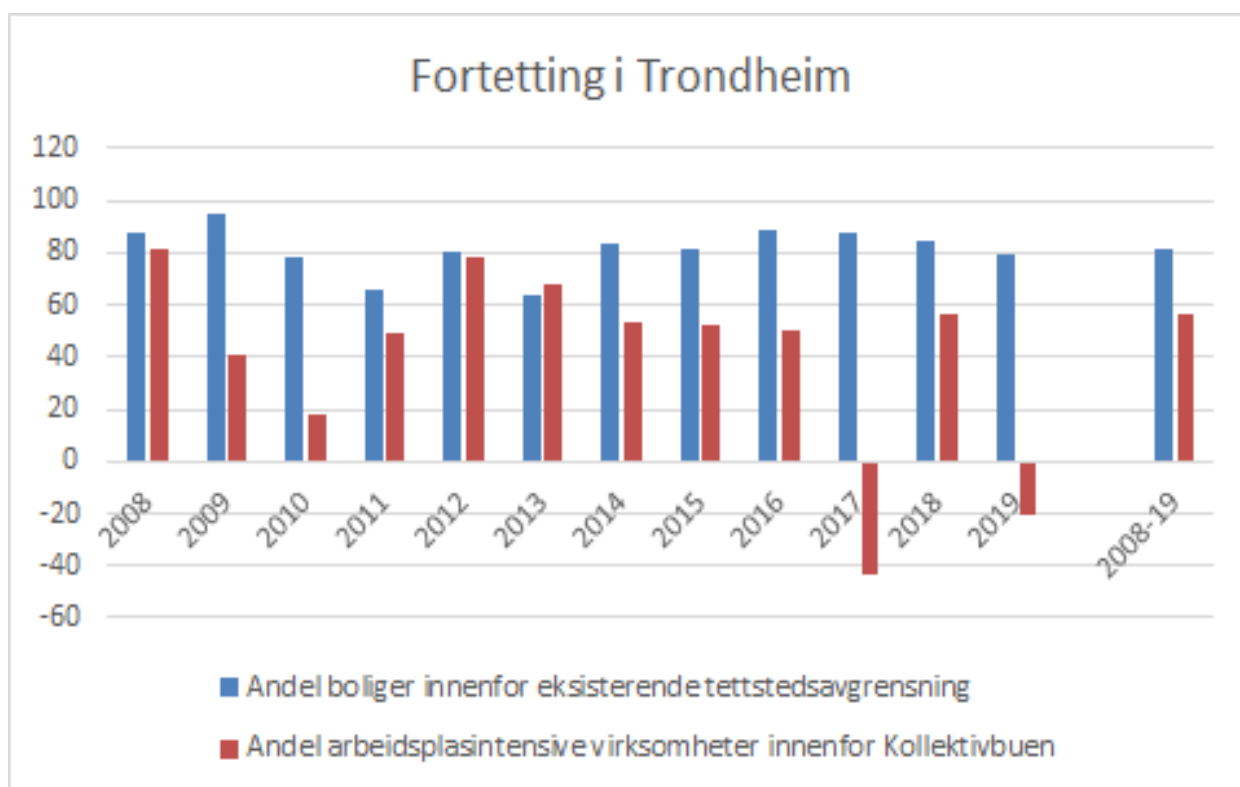
- 109 boliger, 68 %, er bygd innenfor byområdet
- 35 boliger, 22 %, er bygd innenfor tettstedene
- 16 boliger, 10 %, er bygd utenfor by og tettsted

Når det kommer til besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, var det ikke noen stor bevegelser i 2019.

Trondheim kommune

I det gamle mål 7 i Miljøpakken var målsettingen at 80% av nye boliger skulle bygges innenfor eksisterende tettstedsstruktur, mens 60% av nye kontorer (arbeidsplassintensive arbeidsplasser) skulle komme innenfor Kollektivbuen.

Tabellen under viser utviklingen fra 2008 til og med 2019.



(*I 2017 og 2019 var det negative tall for arbeidsplassintensive virksomheter. Det skyldes omdisponering av kontorarealer til andre formål som bolig, og at det ble godkjent lite "kontorareal" de to årene. Derfor ble det en "avgang" i bruksareal til arbeidsplassintensive virksomheter innenfor Kollektivbuen de to årene).

Utvikling samlet for perioden 2008-19:

- 81,1% av boligene ble bygd innenfor eksisterende tettstedsstruktur
- 56,7% av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen

Vurdering av måloppnåelse:

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/tettstedene.

Med tanke på det gamle fortettingsmålet for Trondheim kommune, har det vært en meget god utvikling i perioden 2008-19. Det viser at Trondheim er en by med stor grad av fortetting og bygging langs de sentrale kollektivårene.

Det vurderes at en stor andel av utbyggingen i avtaleområdet er i tråd med forutsetningene i Byvekstavtalen om en samordnet areal- og transportplanlegging.

Mål 4 - Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid

Status: Må avvente konkretisering av mål/indikatorer for å kunne si noe om status.

Universell utforming er en del av dette målet. På generelt grunnlag kan det sies at anleggene som Miljøpakken bygger, skal være universelt utformet. Det vil si at vi i hvert fall skal oppfylle minimumskravene. Så har det vært en diskusjon (jf innstegshøyde) om man skal strekke seg lenger enn minimumskravene.

Men dette målet er mer enn universell utforming, det gjelder tilgjengelighet for alle. Arbeidet med å konkretisere mål/indikatorer vil definere hva som skal rapporteres og evalueres.

Vurdering av måloppnåelse: Ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse.

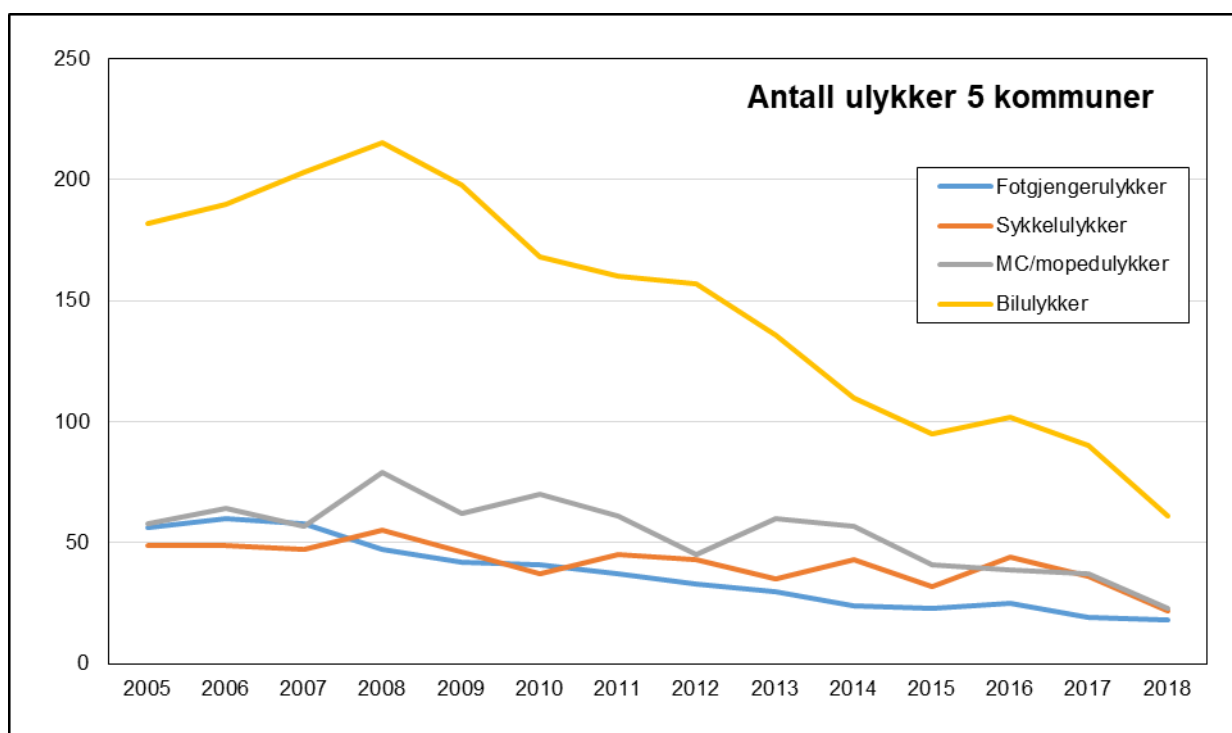
Mål 5 - Trafikkulykker

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

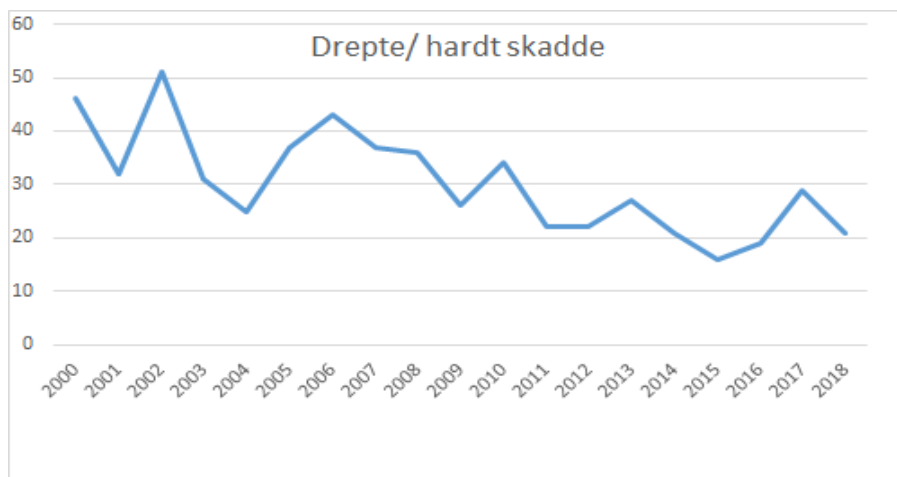
Konkretisering av mål/indikatorer: Vi bruker ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen.

Status: Vi har ikke tall for 2019 ennå, men ser på status i trafikkulykker i avtaleområdet til og med 2018 for å kunne si noe om utviklingen. Det er også tatt med tall for Klæbu kommune som nå er blitt en del av Trondheim kommune. Derfor "5 kommuner".

Antall ulykker i perioden 2005-2018 fordelt på trafikanttyper:



Antall hardt skadde/drepte i perioden 2000-2018:



Vurdering av måloppnåelse:

Den generelle utviklingen mht. trafikkulykker går riktig vei for alle typer trafikanter. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Nedgangen skyldes trolig mest den generelle utviklingen, men i Trondheim også trafiksikkerhetstiltak i regi av Miljøpakken. Mange av Miljøpakkens tiltak retter seg mot opplevd trygghet/ sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes, men det er også gjennomført noen tiltak andre steder med mange trafikkulykker. Fokus på steder med alvorlige ulykker er viktig.

I perioden 2016-18 var det i snitt 23 hardt skadde/drepte per år i avtaleområdet. Med nullvisjonen som overordnet rettesnor er ambisjonene høye. Det må fremdeles jobbes hardt med å redusere antall alvorlige trafikkulykker.

Mål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

Status: I påvente av arbeidet med konkretisering av mål/indikatorer, bruker vi de opplysningene vi har pt. for å si noe om status for hele avtaleområdet. For de nye kommunene bruker vi status fra *Luftkvalitet i Norge- offentlig informasjon om luftkvalitet* i tillegg til kvalitative beskrivelser. For Trondheim kommune har vi tall fra målestasjoner som vi rapporterer på.

Malvik kommune

Det er lite luftforurensing i Malvik kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Mulige problemområder kan være langs E6 og eventuelt langs Fv. 950 i perioder hvor en eller flere av tunnelene på E6 er stengt, men her vil det være vanskelig å finne målinger eller kunne si noe om måloppnåelse.

Melhus kommune

Det er lite luftforurensing i Melhus kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Utsatte områder for Melhus er Melhus sentrum og langs E6. Det er nylig sendt ut informasjon fra MD om «Fagbrukertjeneste for luftkvalitet». Denne angir utsatte områder når det gjelder grovt og fint svevestøv (PM10) og nitrogen dioksid (NO2). Disse ligger langs E6;

- Fra Søre Jaktøya og gjennom Melhus sentrum stort sett i gul sone. Brubakkhaugen ligger i strekket her i rød sone
- Mindre området ved Skjerdingstad ligger i gul sone
- Mindre område ved Lersvegen/ Bortn i gul sone

Stjørdal kommune

Det er lite luftforurensing i Stjørdal kommune (jf Luftkvalitet i Norge). Ut over dette opplyser kommunen at det er ingen kilder som tilsier et forurensningsnivå som krever overvåkning.

Trondheim kommune

For Trondheim viser tall fra Miljøenheten (*Luftkvalitet desember 2019*) at luftkvaliteten i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet.

Svevestøv (PM10): Grundig renhold og støvdemping langs hovedvegnettet har vært helt avgjørende for å ha kontroll på grovt svevestøv (PM₁₀) fra asfaltslitasje, som skyldes bruk av piggdekk på bar asfalt.

Nitrogendioksid (NO₂): Årsmiddel for NO₂ (typisk eksos fra kalde dieselmotorer) fortsetter å synke og er også i år den laveste som er målt. Tiltak mot vekst i personbilparken de siste ti årene kombinert med elektrifisering av bilparken er trolig hovedårsaken: Veksten i personbiltrafikken har stagnert; bilene har lavere utslipp; kollektivtrafikken har økt kraftig; bussene har skiftet drivstoff fra diesel- til biodiesel, -gass og el. Ikke minst har satsingen på gange, sykkel og elbiler gitt flere utslippsfrie trafikanter, mindre kø og dermed lavere utslipp fra andre trafikanter. Samtidig har det blitt mindre tungtrafikk gjennom sentrum etter bygging av Nordre avlastningsveg kombinert med differensierte bomtakster som leder trafikken via omkjøringsvegene.

Vurdering av måloppnåelse: Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet. For Trondheim kommunes del er måloppnåelsen svært god. Luftkvaliteten i 2019 var den beste siden målingene startet på 90-tallet.

Mål 7 - Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

Status: Har ingen nye målinger/beregninger. Avventer utvikling av nye delmål/indikatorer.

Vurdering av måloppnåelse: Ikke grunnlag for å vurdere.

Mål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid.

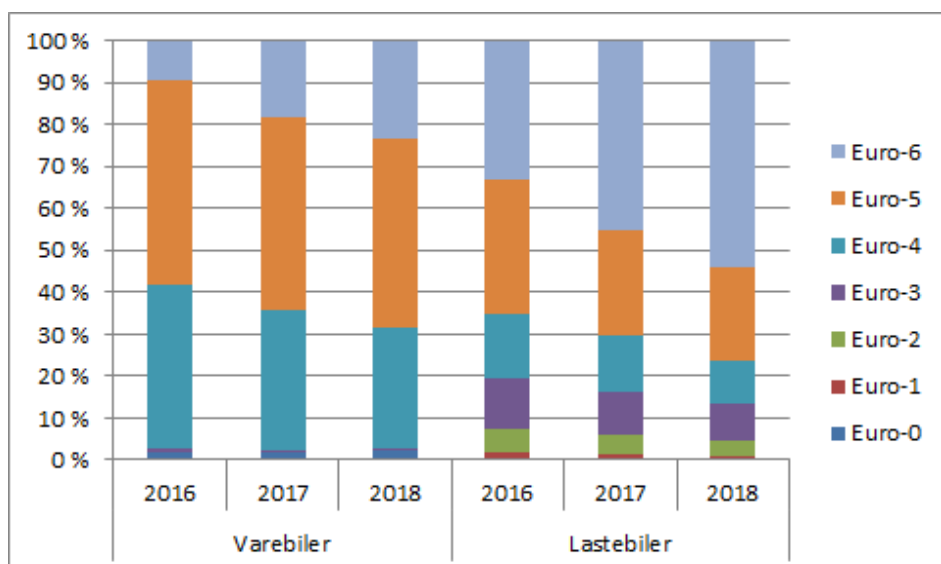
Status: For å vurdere om næringstransporten er blitt mer miljøvennlig, er det sett nærmere på andelen elektriske varebiler og fordelingen av varebiler og lastebiler etter euroklasse. Denne vurderingen er gjort basert på tall fra SSB (tabell 11823) over antall registrerte kjøretøy etter drivstofftype, euroklasse og kjøretøygruppe for årene 2016 til 2018, og tall fra OVT over antall elektriske varebiler i Trondheim.

Antall elektriske varebiler i Trondheim var:

- 185 i 2017
- 271 i 2018
- 371 i 2019

Dette gir en andel elektriske varebiler i 2019 på 3,3 % av alle varebiler klasse 2, opp fra 1,8 % i 2016 og 2,5 % i 2017. Tallene viser en positiv utvikling med flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav.

Euroklassene angir hvor store utslipp nye motorer til personbiler og tunge kjøretøy maksimalt skal kunne ha. I alle kommunene i Miljøpakken øker antall varebiler og lastebiler typegodkjent med høy euroklasse.



Figuren over viser tall for Malvik, Stjørdal, Melhus og Trondheim samlet. Andelen varebiler og lastebiler med Euro-6 godkjenning øker fra 2016 til 2018, og indikerer en grønnere næringstransport. Samtidig er det fremdeles en del kjøretøy med klassifisering Euro-3 eller dårligere som viser et forbedringspotensialet.

Det er ikke gjort vurderinger av om næringstransporten er blitt mer effektiv. Her forventes utvikling av nye delmål/indikatorer.

Vurdering av måloppnåelse:

Det er en utvikling mot en mer miljøvennlig næringstransport, men den kan bli enda mer miljøvennlig. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 - Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Konkretisering av mål/indikatorer: Under arbeid. Det må konkretiseres hvordan vi skal måle og evaluere brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken. Miljøpakken gjennomfører årlige spørreundersøkelser. Her vil det være naturlig å innlemme spørsmål som går på brukertilfredshet.

Status: Til dette er gjort, velger vi å legge fram noen andre undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet. Det blir mye Trondheims-tall da vi ikke har alle tall for de nye kommunene i Miljøpakken. Dette blir med i neste evaluering.

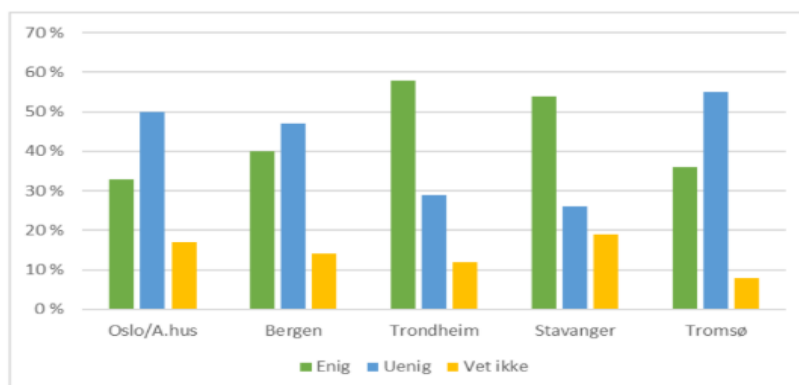
Norsk trafikantbarometer

NAF (Norges Automobilforbund) gjennomfører denne undersøkelsen annenhvert år for å "måle" hvordan det er å være trafikant i de norske storbyene. Sist undersøkelse er fra 2019 (gjennomført i januar-februar, 3975 respondenter, landsrepresentativ).

Beste by å være trafikant i

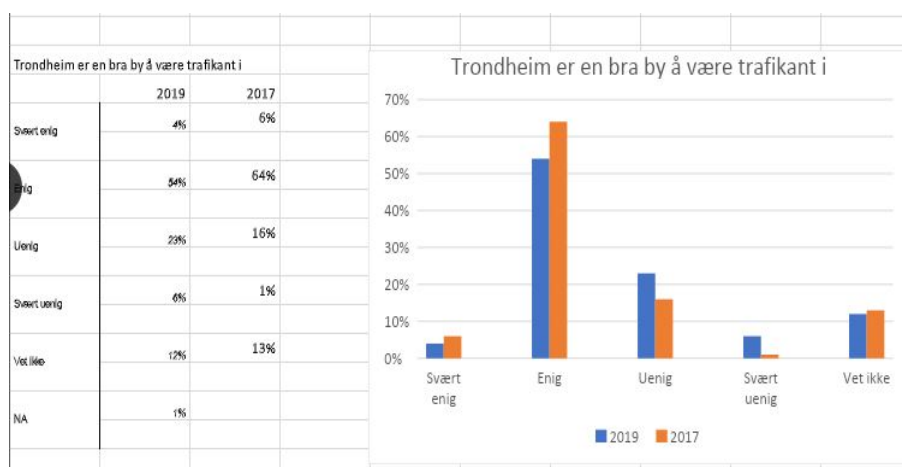
Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (se figur under).

[Byen] er en bra by å være trafikant i



58% av de spurte er enige i at Trondheim er en bra by å være trafikant i.

Sammenligner vi med tallene fra undersøkelsen i 2017, viser de at det var flere som var fornøyd i 2017 enn i 2019 (se figur under):



- I 2017 var det 70% som var enige (svært enig+enig).
- I 2019 var det 58% som var enige.

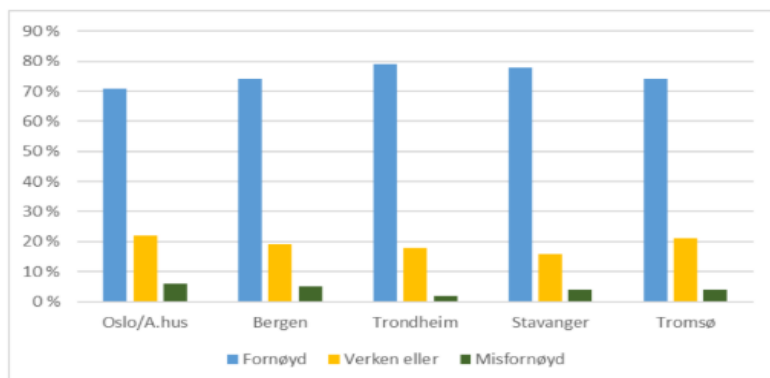
Nedgangen i antall fornøyd kan skyldes at perioden 2017-19 var den meste travle utbyggingsperioden for metrobuss-systemet. Noen av utbyggingsprosjektene skapte i perioder utfordringer for trafikantene. Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate, endringer i kjøremønsteret i Midtbyen og økte kollektivpriser kan også være en del av forklaringen.

Til tross for denne nedgangen er altså Trondheim den storbyen flest mener det er bra være trafikant i.

Beste by - hverdagsreisen

Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (se figur under).

Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?



- 2019: 79 % av de spurte er fornøyd med hverdagsreisen.
- 2017: 76 %
- 2013: 69 %

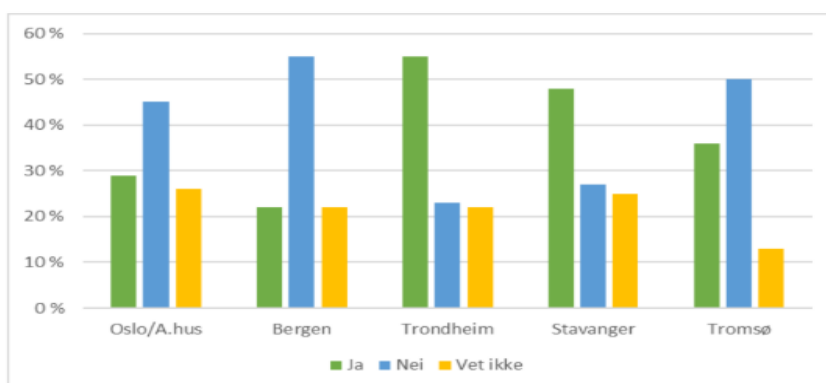
Dette viser en positiv utvikling hvor en stadig større andel av de spurte er fornøyd med sin hverdagsreise,

Det er viktig å huske at spørreundersøkelsen ble foretatt før 3. august 2019 og før innføringen av det nye Metrobuss-systemet. Omleggingen kan ha påvirket andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin.

Beste by - trygt å sykle

Undersøkelsen viser at Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (se figur under).

Oppfatter du det som trygt å sykle i [bynavn]?



- 2019: 55% av de spurte mener det er trygt å sykle i Trondheim.
- 2017: 55 %

Holdninger til bompenger

På oppdrag fra Miljøpakken gjennomfører Sentio spørreundersøkelser lokalt for en rekke tema, blant annet holdninger til bompenger. Her sammenligner vi tall fra undersøkelsen i juni 2018 med januar 2020.

Kommune	Årstall	Holdning til bompenger	
		Positiv	Negativ
Trondheim	2018	49 %	30 %
	2020	53 %	21 %
Malvik	2018	32 %	49 %
	2020	32 %	34 %
Melhus	2018	29 %	39 %
	2020	30 %	36 %
Stjørdal	2018	-	-
	2020	38 %	24%

I spørreundersøkelsen i januar 2020 er det for første gang mer enn 50 % i Trondheim som er positive til bompenger. Dette viser at spesielt Trondheim skiller seg ut fra de andre storbyene mht “bompenge-opprør”.

Vurdering av måloppnåelse:

Resultatene fra undersøkelsene over viser at:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i
- Trondheim er storbyen hvor størst andel er fornøyd med hverdagsreisen sin
- Trondheim er den storbyen hvor størst andel opplever det som trygt å sykle
- Stadig flere er positive og stadig færre er negative til bompenger

Disse gode resultatene kan sikkert forklares på mange måter, men det kan ikke være tvil om at tiltakene i Miljøpakken har stor betydning for de gode tilbakemeldingene. I sum gjør alle tiltakene i Miljøpakken, som går på vei, kollektiv, sykkel og gange, at det blir bedre å være trafikant i “Miljøpakke-området”. I neste evaluering får vi grunnlag til å si noe om status for hele Miljøpakke-området.

Tilbakemeldinger fra brukerundersøkelser er viktige for Miljøpakken. De kan gi gode innspill og være grunnlag for å forbedre “produktene” fra Miljøpakken.



Statens vegvesen

Notat

Til: AU i Miljøpakken
Fra: SVV Transportstyring
Kopi til:

Saksbehandler: Ørjan Tveit
Tlf saksbeh. 93058631
Vår dato: 07/05/2020

Vegpriseringspilot i Miljøpakken

Statens vegvesen ønsker å gjennomføre en vegpriseringspilot i Trondheim i 2021. Intensjonen er å ta 200 kjøretøy ut av brikkebetaling i Trondheim og overføre dem til vegprising basert på utkjørt distanse innenfor dagens bompunkter. Dette skal løses via utstyr fra Q-Free samt databehandling fra Sintef. Pilotperiode er planlagt å gå over 3 mnd. Statens vegvesen ønsker å verve frivillige deltagere. Personvernet blir ivarettatt via designet i piloten.

Vegpriseringspiloten medfører ikke økonomiske kostnader for Miljøpakken. Piloten er finansiert via Pilot-T midler fra Norges Forskningsråd samt bidrag fra Statens vegvesen sitt ITS-pilotprogram. Q-Free vil også bidra med egeninnsats.

Deltagerne vil i sum betale bomavgifter tilsvarende dagens takster, men individuelle endringer forventes. Dette vil håndteres i piloten ved at Vegamot får overført belastingsgrunnlag for deltagerne i vegpriseringspiloten.

Ønsket vedtak:

Statens vegvesen ønsker et vedtak som godkjenner at forsøket kan gjennomføres. Forslag til vedtak:

«Miljøpakken støtter Statens vegvesen sitt forslag om en vegpriseringspilot i Trondheim. Piloten kan settes opp etter de rammene som er skissert i saksfremlegget fra Statens vegvesen».

Politiske føringer

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2017 fremmet Stortinget et anmodningsvedtak der de ba om en utredning av satellittbasert veiprising for tungtransport. Vista Analyse sin rapport «Satellittbasert veiprising for tungtransport» #2019/39 er laget for å svare ut anmodningsvedtaket.

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite foreslo i februar 2019 å be regjeringen om «å utrede og planlegge innføring av satellittbasert veiprising i Norge til erstatning for dagens bompengesystem» (Innst. 175 S (2018–2019)). Komiteen viste til at brukerbetaling er en del av finansieringsgrunnlaget for nye veiprosjekter og for å regulere trafikk i belastede områder og tidspunkt. Komiteen viste til at Datatilsynet har uttalt at personvernet må bygges inn i teknologien helt fra starten av, etter prinsippene for innebygd personvern som nå er et lovkrav etter personvernforordningen som Stortinget vedtok i 2018.

Rapporten fra Vista Analyse samt tidligere utredninger som Utredning av veiavgift for tunge kjøretøy (SINTEF Teknologi og samfunn, 2010, SINTEF A15768), Grønn skattekommisjon (2015) og Helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene (RNB 1 2015) baseres alle på at et teknisk grunnlag for vegprising lar seg løse.

FoU basis hos Statens vegvesen

Statens vegvesen har igangsatt en rekke aktiviteter innenfor transportområde med mål å effektivisere og tilpasse dagens transportsystem til framtidens transportbehov og mobilitet. Det omhandler: utarbeiding av utviklingsstrategier og metodikk – forskning – pilotering – virksomhetsutviklingstiltak

Statens vegvesen ønsker gjennom den planlagte vegprisingspiloten i Trondheim å vinne mer erfaring med både det tekniske mulighetsrommet og brukerkrav slik at myndighetene har et bedre grunnlag for å vurdere konseptet om det blir aktuelt.

Ny teknologi for vegprising, et reguleringsverktøy i form av dynamisk vegprising med basis i lokasjons-, tids- og kjøretøydata. Dette kan bidra til mer målrettet og objektiv betaling for bruk av vegnettet, basert på nyttevurderinger, vegeiers vegholderkostnader som følge av bruk av vegnettet og slitasje, og andre negative samfunnsmessige effekter.

Ny teknologi for vegprising kan potensielt gi effektiviseringsgevinster for samfunnet målt i NTP-indikatorer for effektiv trafikkavvikling, særlig i byer. Dette fordi vegprising kan bidra til bedre flyt i trafikken.

Vegprising for personbiler kan kreve tekniske løsninger som i tillegg til fleksible betalingsmekanismer også til enhver tid er forutsigbar for dem som betaler. Dette aspektet er vil også vektlegges i piloten.

Pilot for Vegprising under Pilot-T

Pilot for vegprising er piloten under Pilot-T prosjektet «Next generation ITS Station». Piloten er et samarbeidsprosjekt mellom Q-Free, Statens vegvesen og Sintef. Sintef Digital bidrar ved kvalitetssikring av ny ITS stasjon mens Sintef Community bidrar ved Pilotering. Sintef Digital finansieres av Q-Free mens Sintef Community finansieres av Statens vegvesen.

Konsortium har søkt innen Norges Forskningsråds sin utlysning for Pilot-T: Nye løsninger i skjæringsfeltet transport/IKT. Søknadsfrist var 25. september 2019. Prosjektet fikk tildelt støtte i desember 2019 med siste oppstart 1. mars 2020. Prosjektet er formelt startet fra Q-Free med revideringer av søknaden 2.april 2020.

Pilot-T-ordningen retter seg mot prosjekter i skjæringsfeltet transport/informasjons- og kommunikasjonsteknologier (IKT). I et Pilot-T-prosjekt skal bedriften i samarbeid med andre virksomheter fremskaffe ny kunnskap eller benytte eksisterende kunnskap på nye måter eller områder. Målet er å få gode løsninger raskere over i anvendelse gjennom å utvikle og teste/pilotere teknologier og forretningsmodeller med potensial til å påvirke fremtidens transportsystem slik at det blir mer sikkert, øker fremkommeligheten og/eller reduserer utslipp. Pilot-T er et samarbeid mellom Norges forskningsråd og Innovasjon Norge, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Grunnlag for vegprisingspilot

I FoU prosjektet «GeoSUM» undersøkes det hvordan ITS-tjenester basert på geofencing (virtuell geografisk avgrensning basert på bl.a. løsninger for posisjonering som GPS) koblet med C-ITS vil representere en ny dimensjon i intelligent trafikkstyring. Slike løsninger bidra til transportstyring og -utvikling i tråd med myndighetenes målsetninger, med redusert behov for infrastrukturtiltak med høye investeringskostnader.

I GeoSUM er det gjennomført en pilot i Oslo og Trondheim der 50 hybridbiler deltok i en vegprisingstest. Kjøretøyene fikk en startkonto på 1000 kr som de brukte av om de hybride kjøretøyene kjørte fossilt inne i definerte geofence soner. Forsøket varte i 8 uker der det 2 første var en blindtest for å finne normalt kjøremønster og fartsvalg. Vi bygger dermed på arbeid gjort i GeoSUM-prosjektet i det nye vegprisingsprosjektet i Trondheim.

Det nye vil være at vi forholder oss til folks egne kostnader, noe som bør fremskaffe ny og viktig kunnskap om vegmyndigheter senere skal ha en rolle inn mot innføring av vegprising.

Vi vil også bruke et oppdatert teknisk grunnlag for å gjennomføre piloten. Erfaringer fra GeoSUM prosjektet sikrer at utprøvingen kan gjennomføres relativt risikofritt. Vi får stor verdi for en beskjeden innsats.

Prosjektet vil være innovativt, det er den første demonstratoren med vegprising for personbiler som vi kjenner til. Vi vil undersøke holdninger til teknologien før og etter utprøving. I tillegg vil det fokuseres på betalingsmodeller, priselastisitet og funksjonalitet i undersøkelsene.