

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 byvekstavtaler dersom ikke utredningsbehovet er dekket på annen måte.

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

1. Hensikt med byutredningen

Det er to primære hensikter med byutredningen: Den skal være et kunnskapsgrunnlag der sentrale muligheter og utfordringer i byområdet belyses, og som sikrer at en velger riktige virkemidler og strategier i en fremtidig byvekstavtale. Den skal også være et bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033).

1.1 Tilrettelegging for byvekstavtaler

Byutredningen skal svare ut utredningsbehovet knyttet til inngåelse av byvekstavtaler. Utredningen skal gi et samlet bilde av utfordringene i Trondheimsregionen. 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 persontransport med bil). Nullvekstmålet er således det prosjektutløsende behovet i utredningen. Tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet har effekt på klima og lokal luftkvalitet, men det er også viktig at de bidrar til effektiv arealutnyttelse og god byutvikling. Ambisjonen er å få et omforent faglig grunnlag som kan ligge til grunn for forhandlinger om byvekstavtale.

1.2 Arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033

Som grunnlag for neste rullering av Nasjonal transportplan er det nødvendig å analysere langsiktige strategier for utvikling av de større byområdene, blant annet på bakgrunn av den raske teknologiske utviklingen og endringene i måten å organisere arbeid, fritid og reiser på. Arbeidet i trinn 2 vil også bli bestemt av de føringer som Samferdselsdepartementet senere vil komme med for arbeidet med NTP 2022-2033.

2. Framdrift

Arbeidet skal ferdigstilles og presenteres i to trinn. Trinn 1 skal ligge til grunn for forhandlinger om byvekstavtaler. Dette gjelder både revidering av de avtaler som er inngått før Stortinget har behandlet NTP 2018-2029 og helt nye avtaler. Det er tatt sikte på at slike forhandlinger skal kunne starte tidlig i 2018. Dette betyr at byutredningens trinn 1 må være ferdig i løpet av 2017.

Trinn 2 kan være ferdig senere. Tidspunktet for dette må tilpasses fremdriften av arbeidet med NTP 2022-2033 og de lokale forholdene.

Det må tidlig i arbeidet med byutredningen utarbeides en framdriftsplan for det lokale arbeidet.

3. Innhold

Hovedinnholdet i byutredningen skal være:

1. Beskrivelse av dagens situasjon, forventet utvikling og utfordringer.

Aktuelle temaer er trafikk, klimagassutslipp, arealutvikling, luftforurensning, trafiksikkerhet.

2. Behovsanalyse knyttet til nullvekstmålet

For eksempel forventet utvikling av transportbehov.

3. Strategier og tiltak for å nå nullvekstmålet.

Alle typer av lokale tiltak skal inngå, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig. Dette omfatter

- a. Arealbruk
- b. Kollektivinfrastruktur og tilbud, vurdering av kostnader for både investeringer og driftstilskudd. Den totale kostnaden for kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet skal analyseres.
- c. Tilrettelegging for gående og syklende – infrastruktur og drift
- d. Bilregulerende tiltak (parkering, brukerbetaling og liknende) og eventuell omlegging av vegsystem
- e. Holdningsskapende arbeid og mobilitetsplanlegging
- f. Aktuelle veg- og jernbaneinvesteringer
- g. Eksisterende og nye teknologiske løsninger som kan ha innvirkning på valg, tidspunkt for gjennomføring og/eller effekter av tiltak

4. Stamnett for kollektivtrafikken

Et stamnett for kollektivtrafikken med knutepunkter skal defineres, dersom dette ikke allerede er gjort.

5. Sammenhengende hovednett for sykkel

Et sammenhengende hovednett for sykkel med god kobling til kollektivnettet, og særlig knutepunktene, skal også beskrives.

6. Næringstrafikken

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

7. Knutepunktsfunksjon

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

8. Virkemiddelpakker

Det skal gjøres analyser av flere mulige virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Dersom partene ønsker å definere mer ambisiøse mål 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.

9. Analyser og beregninger

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 byvekstavgift.

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 byvekstavgifter.

10. Metode

Transportetatene har en felles metodikk for transportanalyser og samfunnsøkonomiske

beregninger som skal brukes i byutredningene. Det er imidlertid også behov for supplerende analyser, for eksempel når det gjelder nytten av gange- og sykkeltiltak. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har utarbeidet retningslinjer for metodebruk og analyser (versjon 1 datert 16.1.2017). Videreutviklingen av retningslinjene vil skje i dialog med lokale parter (regionvegkontorer, kommuner, fylkeskommuner). Det er lagt opp til en fleksibel tilnærming slik at det tas hensyn til problemstillinger som dukker opp underveis i arbeidet med utredningene.

4. 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.

4.1 Mål

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

4.2 Analyser av virkemiddelpakker

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 infrastrukturinvesteringer, og ulik rekkefølge i tid. Det forutsettes at mobiliteten og framkommeligheten er god, og at virkemidlene vurderes ut fra effektiv ressursutnyttelse. Det legges til grunn at totalmobiliteten skal opprettholdes. Transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger samt andre relevante virkninger av virkemiddelpakkene skal presenteres.

4.3 Avgrensning av området

Byvekstavtalen bør avgrenses til et geografisk der det er relevant og rasjonelt å legge til grunn nullvekstmålet for persontransport med bil. I et første trinn var det naturlig at bymiljøavtalen for Trondheimsområdet bare omfattet Trondheim kommune. Det kan imidlertid bli aktuelt at en byvekstavtale 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 byvekstavtale også bør omfatte omegnskommuner.

5. 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 byvekstavtale i Trondheim skal fungere som styringsgruppe for byutredningen.

I samarbeid med Jernbanedirektoratet utarbeider Vegdirektoratet utkast til mandat for byutredningen og forankrer dette i styringsgruppen for Nasjonal transportplan og styringsgruppen for byvekstavtale 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.

