

## Saksframlegg

---

Gebyr for bruk av piggdekk i Trondheim. Status for sesongen 2009/2010 og videreføring

Arkivsaksnr.: 09/49258

---

### **::: Sett inn innstillingen under denne linja**

#### **Forslag til vedtak/innstilling:**

1. Bystyret tar gjennomføringen av ordningen med gebyr for bruk av piggdekk, slik som beskrevet for vintersesongen 2009/2010, til etterretning.
2. Bystyret vedtar at dekkrefusjonsordningen videreføres fram til 31.12.2010 etter samme prinsipper som forrige sesong. Ordningen omfatter bileiere bosatt i Trondheim, bileiere som studerer i Trondheim og bileiere som bor i annen kommune og jobber i Trondheim.
3. Bystyret slutter seg til foreslått bidrag fra piggdekkfondet til økt vinterdriftstandard på kommunalt vegnett.

### **::: Sett inn innstillingen over denne linja**

### **... Sett inn saksutredningen under denne linja**

#### **Innledning**

Gebyr for bruk av piggdekk ble innført 1. november 2001 i Trondheim. Ordningen reguleres av en nasjonal forskrift. Piggdekkgebyret ble innført som et virkemiddel for å få en større overgang til bruk av piggfrie vinterdekk og dermed bedre byluft. Før ordningen ble innført kjørte omtrent en tredel med piggfrie dekk i Trondheim. Piggdekkbruk er fortsatt hovedårsak til overskridelser av grenseverdien for PM<sub>10</sub> (svevestøv), noe som også skjedde i 2009. Minst 80% av trafikken i piggdekkssesongen må foregå med piggfrie vinterdekk for at gebyrordningen skal kunne avvikles. I henhold til forskriften skal det søkes Vegdirektoratet om godkjenning for å avvikle gebyrordningen. Ut fra en sammenveining av flere resultater er piggfriandelen beregnet til ca. 75 % i Trondheim for sesongen 2009/2010, en svak vekst fra forrige sesong (ca. 74 %).

Oslo og Bergen har tilsvarende ordning med piggdekkgebyr. De har høyere enn 80% piggfriandel, men vil beholde ordningen som et virkemiddel for å oppnå bedre luftkvalitet. Flere kommuner vurderer gebyrordningen.

#### **Informasjon og kommunikasjon**

Det har vært annonsert i aviser, lokal-TV, kino, hos dekkforhandlere og på busser og bussholdeplasser. En del brosjyrer er utarbeidet. Et eget område er opprettet på internett ([www.piggfritt.com](http://www.piggfritt.com)). Årlig er det gjennomført spørreundersøkelser i Trondheim og nabokommunene. De har gitt prosjektet et godt innblikk i problemstillinger og utfordringer vedrørende overgang til piggfrie vinterdekk, og har gitt grunnlag for en del av innholdet i kampanjene. Siste spørreundersøkelse ble gjennomført av Norfakta i april 2010.

#### **Salgsystem**

## Trondheim kommune

Trondheim parkering administrerer salg av sesongoblater, månedsoblater, dagsoblater på betalingsautomater og manuelle kjøp av dagsoblater. Dagsoblater kan også betales ved telefonoppringing eller tekstmelding på mobiltelefon. Telefonsystemet er satt ut på anbud og administreres av Teletopia. Sesongoblatene koster 1200 kr, månedsoblater 400 kr, mens prisen på dagsoblatene er 30 kr. Tunge biler betaler dobbel pris.

Salg av oblater sesongen 2009/10 og de to foregående sesongene er vist i tabellen nedenfor.

Type oblat	2007/2008	2008/2009	2009/2010
Sesongoblater	Ca 17000	Ca 15500	Ca 15850
Månedsoblater	Ca 800	Ca 800	Ca 800
Dagsoblater automat gj.sn. per dag	Ca 800	Ca 650	Ca 620
Dagsoblater tlf/sms gj.sn. per dag	Ca 500	Ca 530	Ca 575

## Håndheving

Trondheim parkering kontrollerer daglig parkerte biler på områder de forvalter. I sesongen 2009/10 ble det ilagt ca 2200 tilleggsgebyr (ca 1400 i sesongen 2008/09). Det ble gjennomført en utekontroll på rullende kjøretøy i samarbeid med Politiet. Det er ikke kjent om Statens vegvesen har foretatt kontroller i løpet av sesongen, men slike kontroller har i flere år vært uprioritert av Statens vegvesen i Sør-Trøndelag distrikt.

Registreringer Trondheim kommune har gjennomført på ikke-offentlige P-plasser, viser at mer enn 30% av piggdekkbilistene ikke betaler gebyr. Lav oppdagelsesrisiko kan forklare det høye antallet som ikke betaler gebyr på disse plassene. Prosentandelen for ikke betalt gebyr er mye lavere i de områdene som kontrolleres jevnlig av Trondheim parkering.

Den svært høye andelen av piggdekkbilistene som ikke betaler gebyr er et alvorlig problem for solidariteten knyttet til piggdekkordningen. Den kan også være en vesentlig årsak til at piggfriandelen nå ser ut til å ha stagnert på ca 75%, og at målet på 80% ennå ikke er nådd. Det er bare Politiet og Statens vegvesen som har anledning til å gjennomføre kontroller på og bøtelegge rullende kjøretøy. Når disse etatene ikke prioriterer denne typen kontroller, kan det ikke forventes at andelen som ikke betaler for bruk av piggdekk reduseres. Tilleggsgebyret er 750 kr.

Piggdekkssesongen ble avsluttet 12. april 2009. Likevel var det mange som fortsatt kjørte med piggdekk fram til mai. Det er også mange som setter på piggdekk i første halvdel av oktober. Verken politiet eller vegvesenet prioriterer kontroller på bruk av piggdekk utenfor sesongen. Trondheim parkering har ikke adgang til å håndheve ordningen utenfor piggdekkssesongen.

## Dekkrefusjonsordningen

1481 bileiere fikk tilskudd fra ordningen i 2009. De tre foregående årene fikk henholdsvis 1739, 1883 og 2083 tilskudd. Mer enn 80% av bileierne som benytter seg av ordningen hvert år er hjemmehørende i Trondheim. En positiv tilleggseffekt er at refusjonsordningen medfører at dekkforhandlerne markedsfører piggfrie vinterdekk i større grad.

## Trondheim kommune

Det foreslås at dekkrefusjonsordningen fra forrige sesong opprettholdes for perioden september-desember 2010. Ordningen blir da:

Panteordning med refusjon av 300 kroner pr piggedekk ved samtidig kjøp av piggfrie vinterdekk, maksimalt 1200 kr pr bil. Refusjonsordningen gjelder fram til nyttår.

Ordningen gjelder i utgangspunktet for biler som ikke har benyttet ordningen tidligere, men dersom det har vært eierskifte, kan det gis refusjon til samme bil for ny eier.

Ordningen gjelder for Trondheim kommunes innbyggere.

Ordningen gjelder for studenter med egen bil og som er registrert som fulltids studenter og bor i Trondheim.

Ordningen gjelder for personer som arbeider i Trondheim og bor i en annen kommune.

Nærmere regler for refusjonsordningen utarbeides av administrasjonen.

## Framkommelighet og sikkerhet

I april 2010 ble det gjennomført en større undersøkelse som omfattet 1000 personer; 600 i Trondheim og 400 i nabokommunene. Undersøkelsene har blant annet kartlagt bilistenes erfaringer ved bruk av piggfrie vinterdekk. Det er god overensstemmelse fra år til år, men erfaringene med bruk av piggfrie vinterdekk viser en positiv trend, og de fleste har gode erfaringar totalt sett (80 poeng på en skala fra 0 til 100 poeng). Fortsatt svarer halvparten av piggedekkbrukerne at de ikke har erfaring med bruk av piggfrie vinterdekk.

De som fortsatt ville kjøre med piggedekk er spurt om årsakene til dette. De fleste svarer at veigrep, framkommelig og sikkerhet er det som vektlegges ved valg av vinterdekk. Mange mener fortsatt at de må ha piggedekk for å komme fram eller at de føler seg mer trygge ved å bruke piggedekk. Svært mange svarer at brøyting/strøing må bli bedre før de vurderer å bruke piggfrie vinterdekk. Dette er i tråd med resultatene fra Trondheim bydrifts brukerundersøkelse om tilfredshet med framkommelighet. Det er likevel svært få som sier de ofte har hatt problemer med veigrep eller har vært utsatt for trafikkuhell. Omtrent halvparten av de som har vært utsatt for uhell skylder på føreforholdene. Svært få/nesten ingen skylder på dekkene.

Undersøkelsen viser for første gang at andelen bilister som kjøper nye dekk nå i mindre grad velger piggfrie dekk, og at denne andelen i Trondheim nå er på 76%, dvs under målet på 80% piggfriandel. I nabokommune valgte halvparten piggfrie vinterdekk ved kjøp siste sesong. Undersøkelsen viser at ca. 30% kjøper nye vinterdekk årlig. Det framkommer også at bilister med 4-hjulsdrift i større grad velger piggedekk enn de med 2-hjulsdrift.

Både SINTEF og Gjensidige har publisert materiale som ikke viser noen forskjell i skadefrekvens mellom biler med piggedekk og piggfrie vinterdekk i vintersesongen. Ulykkesstatistikken indikerer at biler med piggfrie dekk ikke har noen høyere risiko på vinterføre enn biler med piggedekk (ref. SINTEF).

## Vinterdriftstandard

En god del av inntektene fra piggedekkgebyret er benyttet til bedre vinterdriftstandard, innkjøp av nye og bedre maskiner samt støvreduserende tiltak. Den økte vinterstandard har vært viktig for å imøtekomme folks forventninger når de tar ansvar og velger å kjøre piggfritt.

Når det gjelder nytt maskinutstyr, er det er blant annet kjøpt inn feiemaskiner for vinterrenhold ved kuldegrader, bedre og tyngre brøyteutstyr, nye salttanker, og utstyr for bruk av fastsand (varmsand) på spesielle strekninger.

## Trondheim kommune

Midler fra piggdekkfondet har muliggjort tidligere oppstart for snøbrøyting og kortere gjennomføringstid. Den største forbedringen i vinterstandarder gjelder sandstrøing på det lavtrafikkerte kommunale vegnettet. Utkalling for sandstrøing har skjedd etter behov; også kveld, natt og helg. Før 2001 var det ikke slik beredskap. For å ta hånd om den økte mengden strøsand, har det også vært satt av ekstra ressurser til vårfeing på det kommunale vegnettet.

### Luftkvalitet

I Trondheim utgjør svevestøv ( $PM_{10}$ ) sammen med  $NO_2$  det største luftforurensningsproblemet; både sett i forhold til fare for helseskade/negative helseeffekter og grenseverdiene for lokal luftkvalitet i forurensningsforskriften. Grenseverdien for  $PM_{10}$  angir at det maksimalt skal være 35 døgn pr år med mer enn  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (mikrogram pr kubikkmeter).

Selv om det har blitt bedre byluft det siste tiåret, har fortsatt deler av Trondheim overskridelser av grenseverdien for  $PM_{10}$  (svevestøv). I 2008 ble forskriftskravet for første gang tilfredsstillt, mens vi i 2009 hadde overskridelse av forskriftskravet. Det er som nevnt maks tillatt med 35 døgn som har døgnmiddel over  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Resultatet for målestasjonen på Elgeseter ble 43 døgn i 2009, dvs 8 for mange. Mange overskridelser skjedde utenfor piggdekkseongen; 10 i oktober og 17 i april. Dette skyldes at mange bilister setter på piggdekkene tidlig i oktober og kjører med dem ut april. Målestasjonene ved Bakke kirke og E6-Tiller hadde hhv. 28 og 25 døgn med døgnmiddel over  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . I første halvår 2010 har det vært færre overskridelser enn tilsvarende periode i 2009, og det er gode muligheter for å overholde kravet i 2010 dersom høsten blir normal, og effektive tiltak settes inn.

Maksimumsverdiene (time og døgn) med hensyn på  $PM_{10}$  på målestasjonene er betydelig redusert i perioden 1993 – 2009. Overskridelsene er ikke lenger så store, og de omfatter bare noen av de mest trafikkerte veglenkene. Det er imidlertid fortsatt mer enn 5000 biler som daglig blant annet kjører med piggdekk i Elgeseter gate. Overskridelsene av grenseverdien for  $PM_{10}$  skyldes i hovedsak oppvirling av vegstøv fra piggdekkslitasje på bar asfalt. Analyser utført av NGU/SINTEF viser at mer enn 90% av svevestøvet ved målestasjoner i gaterom er mineralsk og består av samme materialer som vegdekker. Støvproduksjonen fra piggdekk er avhengig av bare veger, som det stort sett er på hovedvegnettet i Trondheim hele vinteren.

Trondheim kommune har investert i utstyr som kan benyttes til renhold av vegbanen ved kuldegrader. Utstyret og metoden som benyttes har gitt god effekt på opptak av mineralsk finstøv som produseres av piggdekkene på bare veger. Når forholdene ligger til rette for det, blir renholdet fulgt opp med støvdempende tiltak ved utlegging av vannløsning med  $MgCl_2$  (magnesiumklorid). Dette har gitt god effekt på svevestøvnivået i lufta, både i og utenfor sentrum. Resultatene er dokumentert i egne årsrapporter om luftkvaliteten i Trondheim. I tillegg blir nå all strøsand som benyttes på gang-/sykkelveger og bolig-gater, vasket for å fjerne finstoff. Analyser av kornstørrelsesfordeling på vasket sand dokumenterer god effekt av tiltaket.

### Markedsutvikling

Piggfriandelen i Trondheim synes å ha stabilisert seg på ca 75%. Dette bekreftes både av tellinger, salg av oblater og markedsundersøkelser. To uavhengige brukerundersøkelser (Norfakta og Sentio/Bydrift) viser samme piggfriandel for beboere i Trondheim (78%). I nabokommunene er piggfriandelen mellom 50% og

## Trondheim kommune

60%. Når det gjelder tellinger, har både kommunen og Vegdirektoratet (Statens vegvesen) talt piggfriandelen for parkerte kjøretøy, men Vegdirektoratet har i tillegg talt for rullende trafikk. Det er god overensstemmelse mellom Vegdirektoratets og kommunens tellinger av piggfriandelen for parkerte kjøretøy, henholdsvis ca 76% og ca 74%. Det er imidlertid stort avvik mellom Vegdirektoratets tellinger for rullende og parkerte kjøretøy. Vegdirektoratet har talt en svært høy piggfriandel for rullende kjøretøy og opererer med en veid samlet piggfriandel på 82%. Det ser ut til at Vegdirektoratet har en systematisk feil i tellingene for rullende kjøretøy. De har nesten ikke registrert piggdekk på tunge kjøretøy (> 3500 kg), og piggfriandelen for lette kjøretøy er også mye høyere på rullende sammenlignet med parkerte kjøretøy. Objektivt sett er det ingen ting som tilsier at det skulle være en systematisk forskjell i piggfriandelen for parkerte og rullende kjøretøy. Vegdirektoratets deltellinger på rullende kjøretøy er derfor ikke medtatt ved bestemmelsen av piggfriandel. Vegdirektoratet er utfordret på å forklare avviket, men har ikke kommet med noe svar på våre henvendelser ennå.

## Økonomi

Regnskapstallene har vist en nedadgående trend for inntektene fra sesong til sesong; i samsvar med den positive utviklingen for overgang til piggfrie vinterdekk. I 2009 var inntektene ca 28 mill kr. Per 01.01.2010 var fondet på ca 70 mill. kroner. Avsetningen var på ca. 10 mill. kroner i 2009. Fondet vil dekke ca 6 sesonger med økte ressurser til vinterdrift på dagens nivå. Når det gjelder fondet, er det tidligere vedtatt at dette skal brukes til tiltak som gir bedre byluft i Trondheim.

Budsjettforslaget for piggdekkprosjektet er innarbeidet i kommunebudsjettet. Det foreslås i hovedsak samme nivå på utgiftene i 2011 som for 2010, men likevel med en viss økning av utgiftene til vinterdrift i overensstemmelse med ny refusjonsnøkkel.

I 2009 ble det brukt ca 13,7 mill kr til økt vinterdriftsstandard og støvreduserende tiltak. Beløpet omfatter både kommunale og fylkeskommunale veger. Med den nye forvaltningsreformen, gjeldende fra 2010, vil øvrige riksveger klassifiseres som fylkesveger. I forbindelse med den nye reformen vil fylkeskommunen få overført nye ressurser fra staten knyttet til overtakelse av ansvaret for øvrige riksveger. Det har dannet grunnlag for at tilskuddet til fylkeskommunale veger trappes ned fra ca 3 mill kr til 2 mill kr.

Rådmannen i Trondheim, 19.07.2010

Thorbjørn Bratt  
kommunaldirektør

Marianne Langedal  
miljøsjeff

Bjørn Ekle  
stabssjef

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

**[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)**