

Saksframlegg

Gebyr for bruk av piggdekk i Trondheim. Status og videreføring.

Arkivsaksnr.: 07/26667

Forslag til innstilling:

1. Bystyret tar gjennomføring av ordningen med gebyr for bruk av piggdekk vintersesongen 2006/2007 til etterretning.
2. Bystyret vedtar at dekkrefusjonsordningen videreføres fram til 31.12.2007 etter samme prinsipper som forrige sesong.

Trondheim kommune

Innledning

Hensikten med saken er å evaluere gebyrordningen, og hvordan ordningen skal videreføres. Gebyr for bruk av piggdekk ble innført 1. november 2001 i Trondheim. Piggdekkgebyret ble innført som et virkemiddel for å få en større overgang til bruk av piggfrie vinterdekk og dermed bedre byluft med mindre svevestøv for byens innbyggere. 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. Piggfriandelen siste sesong lå på ca 70%.

Forurensningsforskriften stiller krav til lokal luftkvalitet for forskjellige stoffer. Selv om det har blitt bedre byluft det siste tiåret, har fortsatt deler av Trondheim overskridelser av grenseverdien for PM₁₀ (svevestøv). Hovedårsaken til overskridelsene er fortsatt piggdekkbruk på bar asfalt med påfølgende oppvirvling. Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i henhold til forskriften, ble behandlet i Bystyret i juni 2006 (sak 0078/06).

Både Oslo og Bergen kommune har nå tilsvarende ordning med piggdekkgebyr. Bergen innførte piggdekkgebyr fra sesongen 2006/2007.

Informasjons- og kommunikasjonskampanje

Ordningen med piggdekkgebyr stiller store krav til informasjon og kommunikasjon. Det har derfor vært satt inn store ressurser på dette feltet. Det har vært annonsert i aviser, lokal-TV, kino og på busser og bussholdeplasser. Det er også opprettet et eget område på internett (www.piggfritt.com), med en del informasjon om gebyrordningen. Årlig (september) er det gjennomført spørreundersøkelser ved bruk av telefonintervjuer 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. Opplysning om gebyrsone og henvisning til plassering av nærmeste betalingsautomater er skiltet på alle innfartsveier til Trondheim. Informasjonstavler om ordningen er satt opp ved alle betalingsautomatene ved innfartsveiene og to steder i Midtbyen.

Infokampanjen har kommunisert flere budskap:

- Praktiske detaljer dersom man skal bruke piggdekk i Trondheim (gebyrordningen/salg); både for daglige brukere og tilfeldig besøkende.
 - Piggdekkbruk og sammenhengen med svevestøvnivå. Bylufta har blitt bedre de siste årene.
- Overskridelser av juridiske krav i forskrift om lokal luftkvalitet.
- Vinterdriftstandard på vegnettet.
 - Fakta og myter om bruk av piggdekk og piggfrie vinterdekk
 - Ingen økning i vinterulykker og ingen sammenheng mellom type vinterdekk og ulykkesfrekvens.
 - Resultater fra årlige spørreundersøkelser
 - Dekkrefusjonsordning ved overgang fra piggdekk til piggfrie vinterdekk

Den store innsatsen på informasjon sammen med mye bruk av lokale media har gjort gebyrordningen godt kjent blant brukerne. Det er viktig å opprettholde fokus og videreutvikle informasjon og kommunikasjon med brukerne for å få redusert piggdekkbruken ytterligere.

Trondheim kommune

Salgssystem

Salg av årsoblater og månedsoblater administreres av Trondheim parkering. Den største utfordringen har vært å utvikle et system som gir rask behandling av mange kunder i perioden rundt 1. november. Det har vært viktig å kommunisere at bestilling må skje i god tid før piggdekkseongen starter. Siste sesong ble det solgt i underkant av 18000 sesongoblater og ca. 1100 månedsoblater. Til tross for vekst i bilparken har det vært en årlig nedgang i salget av sesongoblater, i tråd med at stadig flere av de daglige trafikantene kjører piggfritt.

Dagsoblater (24 timer) er først og fremst et tilbud for piggdekkbrukere som av og til kjører i Trondheim. Gjennomsnittlig ble det solgt ca.1400 daglig. Dagsoblater kan kjøpes på forskjellige steder og på forskjellige måter. Trondheim parkering administrerer betalingsautomatene ved innfartsveiene og i Midtbyen, samt manuelle kjøp på ferjesambandet Flakk/Rørvik og hos Trondheim parkering på Leuthenhaven. Det ble solgt ca 130000 dagsoblater gjennom Trondheim parkering, mesteparten på betalingsautomatene (ca. 160000 sesongen 05/06).

Dagsoblatene kan også betales ved bruk av telefonoppringing (820 45 525) eller tekstmelding på mobiltelefon (sendes til 2300). Dette er et system som i samarbeid med Oslo kommune er satt ut på anbud. Telefonordningen har hittil vært administrert av Teletopia. Ca. 95000 dagsoblater ble solgt via telefon/SMS sesongen 2006/2007 (ca. 75000 sesongen 05/06 og ca.87000 sesongen 04/05).

Håndheving

Trondheim parkering kontrollerer daglig parkerte kjøretøy. I alt er det for sesongen 2006/2007 ilagt ca. 3800 tilleggsgebyr (2005/2006 ilagt ca 2800 gebyrer) på grunn av manglende betaling av piggdekkgebyr på parkerte kjøretøy. Kontrollene avdekker at mange piggdekkbilister ikke betaler oblat. Trondheim parkeringskontroller viser at ca 10% av piggdekkbilistene ikke har betalt gebyr på de offentlige P-plassene de administrerer. I tillegg kan Politiet og Statens vegvesen gjennomføre kontroller på rullende kjøretøy i trafikken. Det ble foretatt svært få kontroller av disse statlige etatene i sesongen 2006/2007 (17 tilleggsgebyr ilagt). Lav oppdagelsesrisiko kan forklare det høye antallet piggdekkbilister som ikke betaler gebyr på P-plasser Trondheim parkering ikke administrerer og bilister som ikke skal parkere på offentlig plass. Registreringer Trondheim kommune har gjort, viser at minst 30 % av piggdekkbilistene ikke har betalt gebyr på "private" P-plasser. Det er viktig at Politiet og Statens vegvesen prioriterer flere kontroller ute på vegene. Trondheim parkering har ikke anledning til å utføre slike kontroller i egen regi, men kan samarbeide med politi og vegvesen om kontrollene.

Statens vegvesens lave prioritering i sesongen 2006/2007 er ikke i samsvar med deres egne målformuleringer i forbindelse med oppfølging av tiltaksutredningen for lokal luftkvalitet i Trondheim (2006).

Dekkrefusjonsordningen

Bystyret har tre foregående år gjort følgende vedtak:

Det gjeninnføres en begrenset panteordning med refusjon av 250 kroner pr. piggdekk ved samtidig kjøp av piggfrie vinterdekk (maks. 1000 kr pr. kjøretøy). Refusjonsordningen gjelder fram til nyttår.

Ordningen gjelder for kjøretøyer som ikke har benyttet ordningen tidligere.

Trondheim kommune

Ordningen gjelder for Trondheim kommunes innbyggere.

Ordningen gjelder for studenter med eget kjøretøy 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.

Kampanjen har vært gjeldende i perioden september - desember. Det ble iverksatt betydelige ressurser til informasjon; også i nabokommunene. Informasjon og skjema med bestemmelser er utviklet og distribuert til dekkforhandlerne. Skjema kan også hentes fra internett på www.piggfritt.com. Ordningen har blitt administrert av Trondheim byteknikk.

2083 bileiere benyttet seg av dekkrefusjonsordningen i 2006. Fordelingen i forskjellige kommuner/regioner er vist i tabell 1. De fleste som benyttet ordningen bodde i Trondheim (1755 av 2083). Det var bare 328 utenfor Trondheim som benyttet seg av tilbudet. De fleste av disse var mest sannsynlig arbeidspendlere. Opp mot 95% bodde i kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Klæbu og Skaun. Ut fra bosted ser det ut til at under 50 studenter benyttet seg av ordningen. Mer enn 90% av dekksetget foregikk i Trondheim.

Bosted	2006		2005		2004	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Trondheim	1755	84.3	1360	86.4	2092	79.7
Melhus	49	2.4	51	3.2	127	4.8
Malvik	85	4.1	41	2.6	99	3.8
Klæbu	40	1.9	26	1.7	60	2.3
Skaun	35	1.7	24	1.5	29	1.1
Resten av Sør-Trøndelag	45	2.1	23	1.5	88	3.3
Nord-Trøndelag	43	2.0	23	1.5	66	2.5
Resten Norge	31	1.5	26	1.7	65	2.5
Sum	2083	100	1574	100	2626	100

Tabell 1. Piggdekkrefusjon høsten 2006, 2005 og 2004. Bosted, antall og prosentfordeling

Markedsutvikling

Tabell 2 gir resultatene fra Vegdirektoratets/Statens vegvesens årlige undersøkelse og viser hvordan bruken av piggfrie vinterdekk har utviklet seg i en del norske byer. Tellingene gjennomføres normalt i februar (Kilde: Vegdirektoratet).

År	Oslo	Bergen	Drammen	Stavanger	Ålesund	Lillehammer	Trondheim
----	------	--------	---------	-----------	---------	-------------	-----------

Trondheim kommune

2007	*81 %	*79 %	74 %	72 %	31 %	43 %	*70 %
2006	*81 %	72 %	75 %	69 %	38 %	46 %	*65 %
2005	*76 %	70 %	71 %	70 %	34 %	37 %	*62 %
2004	72 %	73 %	66 %	72 %			*61 %
2003	72 %	68 %	59 %	71 %			*59 %
2002	68 %	69 %	60 %	71 %			*56 %
2001	*79 %	72 %	51 %	72 %			37 %
2000	*69 %	71 %	54 %	68 %			36 %
1999	50 %	63 %	52 %	64 %			33 %

*Tabell 2. Vegdirektoratets tellinger av piggfriandel i norske byer. (Piggdekkgebyr når registreringen ble foretatt, er merket med *)*

Tallene fra Vegdirektoratet referer til utført transportarbeid. Anslaget på utkjørt distanse er usikkert, og det ser ikke ut til at det er korrigert for andel av reisene innenfor Trondheims kommunegrense. Prosent piggfriandel for tungtrafikk er mye høyere enn i fjor og er hovedårsak til framgangen.

Lokale tellinger og spørreundersøkelser viser ikke samme økning, men har tidligere år hatt noe høyere andeler enn resultatene fra Vegdirektoratet. Spørreundersøkelsene viser at det er flere i Trondheim som kjører piggfritt (ca.70%), enn de som bor i nabokommunene (ca.40%).

Tellinger/spørreundersøkelser har en viss usikkerhet og vil gi forskjellig resultat fra gang til gang og etter hvilken metode som benyttes. Usikkerheten vil bli mindre desto flere og større undersøkelser som gjennomføres. Det er imidlertid ingen tvil om at piggfriandelen i Trondheim fortsatt er svakt økende; ca. 2%-poeng pr år de siste årene. Dersom piggfriandelen ikke øker mer enn trafikkveksten, vil imidlertid antall piggdekkbrukere i trafikken ikke avta.

Dekketurordningen og salg av nye biler er hovedårsak til den årlige veksten i piggfrie vinterdekk. Det offisielle resultatet fra Vegdirektoratet er beregnet til 69.6 % piggfrie vinterdekk i Trondheim.

Framkommelighet og sikkerhet

Hver høst blir det foretatt intervju av 600 personer (400 i Trondheim og 200 i nabokommunene) vedrørende problemstillinger om bruk av piggdekk og piggfrie vinterdekk. Undersøkelsene har blant annet kartlagt bilistenes erfaringer ved bruk av piggfrie vinterdekk (resultater fra 2005 i parentes):

- 67 % (60 %) har meget gode eller gode erfaringer totalt sett
- 6 % (10 %) har dårlige eller svært dårlige erfaringer totalt sett
- 63 % (60 %) mener at kjørekomforten blir bedre
- 62 % (65 %) mener de får en mykere kjørestil
- 50 % (55 %) mener de kjører saktere (vinterføre)
- 84 % (90%) mener de aldri/sjelden blir sittende fast

De som fortsatt ville kjøre med piggdekk er spurt om årsakene til dette. Her er årsakene med høyest svarprosent:

- mener at det er sikrere/bedre feste med piggdekk
- mener de må ha piggdekk for å komme fram
- har forholdsvis nye piggdekk
- mener at de føler seg mer trygg med piggdekk

Trondheim kommune

62 % av piggdekkbrukerne i undersøkelsen hadde aldri kjørt med piggfrie vinterdekk!

SINTEF har foretatt en gjennomgang av ulykkesstatistikk fra 1988 og framover. Andel av ulykkene om vinteren som skjer på vinterføre, vil naturlig nok variere med vær-/ og føreforhold. En stadig mindre andel av vinterulykkene i Trondheim har skjedd på vinterføre. Fra 2001 er andelen som kjører med piggfrie dekk omtrent den samme som for biler innblandet i ulykker på glatt føre. Dette indikerer at risikoen på glatt føre er omtrent den samme for kjøring med piggfrie dekk som med piggdekk. Dette samsvarer med publisert materiale fra Gjensidige, som ikke viser noen forskjell i skadefrekvens mellom biler med piggdekk og piggfrie dekk. Det skjer flere ulykker på sommeren enn det gjør på vinteren.

Dette kan forklares ut fra flere faktorer; bl.a.:

- Generelt har dekk liten betydning mhp årsak til trafikkulykker
- Piggfrie vinterdekk har faktisk minst like gode egenskaper som piggdekk på de fleste føreforholdene om vinteren
- Kjøreadferden forbedres hos en god del bilister (jfr markedsundersøkelsene)
- Mesteparten av trafikkarbeidet om vinteren foregår på bare veger (snø-/isfri)

Vinterdriftstandard

En god del av inntektene fra piggdekkgebyret er benyttet til bedre vinterdriftstandard, innkjøp av nye og bedre maskiner samt støvreduserende tiltak; i størrelsesorden ca. 10 millioner kroner pr. år. Dette 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, nytt og bedre brøyteutstyr, nye salttanker, og utstyr for bruk av fastsand (varmsand) på spesielle strekninger. Feiemaskinene i kombinasjon med bruk av $MgCl_2$ -løsning har redusert svevestøvkonsentrasjonene, moderne salttanker har gitt kontroll på doseringen av saltmengde, mens fastsandsprederne kan gi lengre effekt for strøsand ved stabilt vinterføre.

Både ved innleie og kjøp av maskinutstyr er det lagt vekt på å få inn tyngre brøyteutstyr i bolig gatene for å hindre oppbygging av klank. I tråd med dette er det kjøpt inn shovelskjær slik at shovler kan erstatte en del av de lette brøytetraktorene. Det er videre kjøpt inn en ekstra veghøvel til bruk i bolig gatene. Forsøk med fastsandmetoden er igangsatt i høyere strøk på vestsiden av byen samt for vegnettet rundt Jonsvatnet, hvor temperaturforholdene ligger best til rette for metoden.

Oppstart for snøbrøyting skjer tidligere enn før (maks 8 cm) og gjennomføringstiden er kortere; både på hovedvegnettet og det lavtrafikkerte kommunale vegnettet (bolig gatene). Den største forbedringen i vinterstandard gjelder sandstrøing på det lavtrafikkerte kommunale vegnettet. Utkalling for sandstrøing skjer nå etter behov; også kveld, natt og helg. Piggdekkprosjektet dekker 90% av kostnadene til strøing på boligveger og gang-/sykkelveger. Kommende sesong vil det bli igangsatt forsøk med enda høyere vinterstandard på deler av hovednettet for sykkel. I samarbeid med statens vegvesen igangsettes da brøyting når snødybden er 3 cm og med gjennombrøyting innen kl 0600. Det vil også bli stilt krav om strøing innen kl 0600 når friksjonen er mindre enn 0,3. For å ta hånd om den økte mengden strøsand, er det satt av ressurser til vårfeing på det kommunale vegnettet.

Trondheim kommune har som nevnt investert i utstyr som kan benyttes til renhold av vegbanen ved kuldegrader (helt ned til 6 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

Trondheim kommune

(fast rutine ved tørt og fint vær), blir renholdet fulgt opp med støvdempende tiltak (utlegging av vannløsning med $MgCl_2$ (magnesiumklorid)). Dette har gitt god effekt på svevestøvnivået i lufta. Metoden har blitt utprøvd på E6 gjennom byen og i de sentrale bygatene. Siste sesong ble vegnettet med vinterfeiling og støvdemping utvidet til å omfatte kommunale og fylkeskommunale hovedveger. $MgCl_2$ er korrosivt samt skadelig for vegetasjonen på samme måte som $CaCl_2$ og $NaCl$. Trondheim kommune og Statens vegvesen ønsker derfor kommende sesong å prøve og sette i gang forsøk med CMA (kalsiummagnesium-acetat) som støvdempingsmiddel. CMA er mye mindre korrosivt og skadelig for vegetasjon, men betydelig dyrere enn $MgCl_2$.

Resultater fra forsøkene med vinterfeiling og bruk av støvdempende middel er rapportert i forbindelse med tiltaksutredningen mot luftforurensning (sak B 0078/06).

Det har vært reist spørsmål vedrørende økt vegslitasje ved bruk av salt i vinterdriften. NGU-rapport 2004.037 (Vegstøv i Trondheim – En analyse av mineralinnholdet i svevestøvet) indikerer at salting av vegdekker ikkje medfører ekstra slitasje på asfaltdekkene som benyttes på hovedvegnettet i Trondheim.

Luftkvalitet – grenseverdier

I Trondheim utgjør svevestøv (PM_{10}) det største luftforurensningsproblemet; både sett i forhold til fare for helseskade/negative helseeffekter og grenseverdiene for lokal luftkvalitet i forurensningsforskriften. Grenseverdien for PM_{10} ($50 \mu g/m^3$ som døgngjennomsnitt, maks. 35 døgn med overskridelser pr. år) er fortsatt overskredet i deler av kommunen. En statistisk analyse viser en positiv trend. Ved målestasjonen på Elgeseter har forholdene blitt mer enn 20% bedre på vinteren i perioden 2000-2006.

Trondheim kommunes anslag viser at luftforskriftens grenseverdi for PM_{10} overskrides i soner på inntil ca. 100 meter på hver side av sterkt trafikkerte gater (hovedsakelig innfartsårer og Omkjøringsvegen – E6 utenom byen) og i store deler av bykjernen (sentrum innenfor elveslyngen).

Maksimumsverdiene (time og døgn) med hensyn på PM_{10} på Elgeseter er betydelig redusert i perioden 1993 – 2006. Det er imidlertid fortsatt mer enn 10000 kjøretøyer som daglig kjører med piggdekk i Elgeseter gate. De fleste overskridelsene av grenseverdien for PM_{10} forekommer ved bare, tørre veger i november, deler av desember, siste del av februar, mars og deler av april. Overskridelsene av grenseverdien for PM_{10} skyldes i hovedsak oppvirvling av vegstøv fra piggdekkslitasje på bar asfalt.

Antall overskridelser av grenseverdiene vil variere fra sesong til sesong, avhengig av hvor mange dager det er tørre veger og lengde på piggdekk sesong (eventuell kuldeperiode i oktober og tidlig/sen påske – påvirker når piggdekk settes på og tas av). Støvproduksjonen fra piggdekk er avhengig av bare veger, som det stort sett er på hovedvegnettet i Trondheim hele vinteren (jfr. vedtatt bar-veg strategi for vinterdrift av hovedvegnettet).

Oppvirvling av vegstøv som dominerende årsak til høye PM_{10} -konsentrasjoner illustreres godt gjennom analyser av svevestøvkonsentrasjoner ved ulike vær- og føreforhold. På kalde vinterdager (vinterføre med snø/isdekke) med eksos og boligoppvarming som dominerende kilder til svevestøv, er støvkonsentrasjonene relativt lave. Mesteparten av PM_{10} -fraksjonen utgjøres da av fin-partikler ($PM_{2,5}$), som dominerer i fyrings- og eksosutslipp. Vår og høst (tørre veger) er PM_{10} -nivåene langt høyere og PM_{10} -fraksjonen domineres av partikler med størrelse 2,5 – 10 mikrometer. Målingene viser også høyere konsentrasjoner av $PM_{2,5}$ vår/høst enn på kalde vinterdager. Dette viser at det er betydelige mengder fint støv i svevestøv som produseres fra asfaltslitasje. NTNU/SINTEF og NGU har også rapportert at $PM_{2,5}$

Trondheim kommune

-fraksjonen fra vegstøvdepot er dominert av mineralske partikler (NGU-rapport 2004.037).

Miljøenheten vil i høst gi ut en faktarapport om *luftkvaliteten i Trondheim i 2006*. Temaet er også detaljert beskrevet i egen sak om tiltaksutredning mot luftforurensning (B 0078/06). Mer stoff om luftkvalitet finnes på Miljøstatus for Trondheim, i den nasjonale portalen www.luftkvalitet.info og NGU-rapport 2004.037: Vegstøv i Trondheim – En analyse av mineralinnholdet i svevestøvet (www.ngu.no/FileArchive/208/2004_037.pdf).

Vurdering av andre virkemidler for å få høyere piggfriandel

Det er fortsatt økende piggfriandel i Trondheim. Stadig flere finner ut at det er fullt mulig å kjøre piggfritt. De siste sesongene har piggfriandelen årlig økt med ca. 2%-poeng i følge tall fra Vegdirektoratet. Med en fortsatt årlig økning av piggfriandelen på dette nivå, vil det ta ca. 5 sesonger før piggfriandelen når målet på 80%.

For å oppnå en raskere overgang til bruk av piggfrie vinterdekk, kan følgende virkemidler være aktuelle:

- Piggdekkrefusjon ved overgang til piggfrie vinterdekk
- Bedre vinterdriftstandard
- Piggdekkgebyrets størrelse
- Restriksjoner på bruk av piggdekk
- Informasjon og kommunikasjon

Mye av dette er allerede vurdert og vedtatt (sak B 0078/06 Tiltaksutredning luftkvalitet).

Første sesong med gebyr var det en stor overgang fra piggdekk til piggfrie vinterdekk; piggfriandelen økte med 19%-poeng. Samtidig var det refusjonsordning for piggdekk ved samtidig kjøp av piggfrie vinterdekk for innbyggerne i Trondheim. De siste sesongers høstkampanje med dekkrefusjonsordning har ikke gitt samme effekt på piggfriandelen. Vi må likevel anta at tilskuddsordningen førte til at flere med gamle piggdekk kjøpte piggfrie vinterdekk pga dekkrefusjonen. 2083 benyttet ordningen høsten 2006. Det foreslås at dekkrefusjon også tilbys høsten 2007. Administrasjonen vil i høst rette fokus mot den gruppen som daglig kjører med piggdekk i Trondheim (18000 innehavere av sesongoblater).

De årlige markedsundersøkelsene viser at bilister som fortsatt kjører med piggdekk, legger stor vekt på fremkommelighet og veggrep som grunnlag for sitt valg av at piggdekk er nødvendig. Piggdekkprosjektet bidrar allerede til en betydelig økning av vinterdriftstandarden i Trondheim. (Formannskapsak om evaluering av vinterdrift, sak 0059/06). Vi vet at piggfriandelen er lavere blant trafikanter som er hjemmehørende i nabokommunene. Et tiltak som kan ha god effekt for økt piggfriandel i Trondheim, er å innlede et samarbeid for å styrke vinterdriften på vegnettet i nabokommunene. I et slikt samarbeid bør Staten delta, for å få til et samarbeid over kommunegrensene. Staten må også ansvarliggjøres for vinterdriftstandard på riks- og fylkesvegene som ikke er inkludert i bar-veg strategien i Trøndelag. Det kan også være aktuelt å bidra med midler fra vårt piggdekkfond. På grunnlag av Bystyrets vedtak i sak B0124/05, har administrasjonen satt i gang en prosess med målsetting om å forbedre standarden på vinterdriften i nabokommunene for å få flere til å kjøre piggfritt. Det er gjennomført møte med nabokommunene og Statens vegvesen. Det ble bestemt at kommunene vil sende brev til fylkeskommunen og vegvesenet. Nytt møte skal holdes i løpet av året.

Markedsundersøkelsene viser at det først og fremst er innføring av gebyr som er hovedårsak til at folk skifter til piggfrie vinterdekk. Siden forskriften om piggdekkgebyr kom i 1999, har størrelsen på gebyrene

Trondheim kommune

vært konstant inntil de ble hevet høsten 2005 med 20%. Økte gebyrer for sesong- og dagsoblat (og tilleggsgebyr) har ikke gitt noen merkbar effekt på overgang til piggfritt sammenliknet med forrige år. Det koster nå 1200 kr for sesongoblat og 30 kr for dagsoblat. Tilleggsgebyret er på 750 kr. Det er sendt brev til Samferdselsdepartementet om at kommunen ønsker å heve gebyret.

Ulike typer restriksjoner for bruk av piggfrie dekk kan være et virkemiddel for å øke overgangen til piggfritt. Det kan her være aktuelt å vurdere:

- Piggedekkforbud i geografiske soner på dager med svært høye konsentrasjoner av svevestøv
- Piggedekkforbud på en del P-plasser/i P-hus
- Tungtrafikkrestriksjoner
- Kortere piggedekksesong
- Lavutslippsoner

Mange av disse virkemidlene krever nye lovhjemler. Jfr sak B 0078/06.

En hovedårsak til at folk kjører med piggedekk i dag, er holdningen og kunnskapene om egenskapene til vinterdekkene når det gjelder framkommelighet og sikkerhet. Spørreundersøkelsen i 2006 viste at 60% av piggedekkbrukerne ikkje hadde erfaring med bruk av piggfrie vinterdekk. Holdningsskapende arbeid og informasjon om egenskapene til og erfaringene med bruk av piggfrie vinterdekk, vil derfor være viktige faktorer for å få folk til å kjøre piggfritt. Dekkbransjen er en svært viktig aktør og har et betydelig ansvar ved formidling av kunnskap om vinterdekkenes egenskaper overfor bilistene. Informasjon om den forbedrete vinterdriftstandarden som er etablert på det kommunale vegnettet må kommuniseres bedre til bilistene, for å redusere folks utrygghet ved overgang til piggfrie vinterdekk.

Økonomi

Regnskapstallene for de 6 første sesongene har vist en nedadgående trend for inntektene fra sesong til sesong; i samsvar med den positive utviklingen for overgang til piggfrie vinterdekk. For sesongen 2006/2007 var inntektene ca 29,5 mill kr.

Pr 01.01.2007 var fondet på ca 47,8 mill. kroner. Fondet avstemmes ved hvert årsskifte, men det forventes at fondet er på mer enn 50 mill kr pr juli 2007. Dette vil dekke ca 6 sesonger med økte ressurser til vinterdrift på dagens nivå. Ut fra gjeldende vedtak i Bystyret og statlig regelverk, skal det søkes om avvikling av ordningen når piggfriandelen blir høyere enn 80%. Bystyret har sagt at inntektene, ut over kostnadene for selve prosjektet, skal brukes til tiltak som gir bedre byluft i Trondheim.

Veksten i fondet vil bli stadig mindre når piggfriandelen øker opp mot 80%. Ut fra det som er sagt foran kan det forventes at det ennå vil ta minst 5 sesonger før piggfriandelen når 80%, dvs ca år 2012.

Budsjettforslaget for piggedekkprosjektet er innarbeidet i kommunebudsjettet. Det foreslås i hovedsak samme nivå på utgiftene i 2008 som for 2007, men likevel med en viss økning av utgiftene til vinterdrift, jfr formannskapsak 0059/06.

Rådmannen i Trondheim, 11.07.2007

Trondheim kommune

Håkon Grimstad
Kommunaldirektør

Thorbjørn Bratt
Miljødirektør