

Svar på spørsmål innsendt til Webinar 26. august 2021

I forbindelse med informasjonswebinar om Tenk Tromsø den 26. august 2021 ble det sendt inn spørsmål på forhånd og i chat i løpet av møtet. Prosjektgruppen vil i dette dokumentet svare ut spørsmålene. Minner også om våre nettsider www.tenktromso.no for mer informasjon om prosjektet.

Innhold

Forhåndsinnsendte spørsmål	2
Flyplass tunnelen.....	2
Kø og forsinkelser	2
Rushtid.....	2
Trafikktall.....	2
Utvikling.....	3
Nullvekstmålet.....	4
Elsykel	4
Mobility as a Service og Mobilitetsstasjoner	4
Kommunikasjon.....	4
Bildeling.....	5
Spørsmål fra chat til oppfølging	5
Stakkevollvegen.....	5
Allerede nullvekst?	5
Rettferdighet	6
Syklistene	6

Forhåndsinnsendte spørsmål

Flyplasstunnelen

Spørsmål: Det har kommet spørsmål angående hvor stor trafikken er ventet å bli i Erling Kjeldsens veg (Tverrforbindelsen) og den nye E8 Flyplasstunnelen når det er utbygd. Tenk Tromsø har presentert ulike alternativer basert på hvilken fartsgrense man velger det skal være i Erling Kjeldsens veg når den nye tunnelen er bygd.

Svar:

- Det er beregnet trafikk for ulike fartsgrenser – både 30 km/t, 40, 50 og 60 – og jo lavere fartsgrensen i Erling Kjeldsens veg settes, jo færre antar man vil velge å kjøre Erling Kjeldsens veg og flere vil velge Flyplasstunnelen.
- Ved de ulike alternativene, er det også ventet at noen vil velge andre veger enn Erling Kjeldsen veg og E8 Flyplasstunnelen, slik at man får overført trafikk fra disse to veiene til andre veger i området – litt ulikt i de ulike alternative fartsgrensene.

Kø og forsinkelser

Spørsmål: Hvem har og hvordan er det definert hva som er akseptable forsinkelser i form av køståing i en by som Tromsø? Litt kø må man kanskje regne med?

Svar:

- Kø i rushtiden er et problem som er ventet å øke fremover – det er ønskelig å gjøre tiltak før problemet blir for stort.
- Det er særlig med tanke på fremkommelighet for næringstransport og sikkerhet og beredskap knyttet til utrykningskjøretøy som gjør at man ikke vil ha for mye kø.
- Det vil være noe subjektivt hva som er smertegrensen for kø – innsender har nok rett i at noe kø må man forvente når man bor i by.

Rushtid

Spørsmål: Hvorfor er rushtid i Hovedrapporten Transportnett Tromsø satt til å være fra 15.15 til 16.15? Hva med perioden 15-17?

Svar:

- 15.15 til 16.15 er beregnet å være makstimen for rush. Dette tidsrommet stemmer med det som er vanlig i andre byer.
- Det vil også være rushtidstrafikk både før og etter dette, men i noe mindre grad.

Trafikktall

Spørsmål: Har dere oppdaterte, detaljerte trafikktall gjennom sentrale knutepunkter i Tromsø? Hva er grunnlaget for å definere rushtid?

Svar:

- Det er satt opp mange tellepunkter som automatisk teller trafikken på flere steder i Tromsø.
- På Statens vegvesens hjemmesider finner man link til «trafikldata»-portalen hvor man kan gå inn å søke på alle steder der det foregår telling av trafikk og få ut informasjon om trafikken.

- Link til oppdaterte trafikkdata for Tromsø: [Trafikkdata \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no/trafikkdata)
 - Man zoomer og klikker seg inn på hvert enkelt tellepunkt. Da kan man velge å få data på ulik tidsoppløsning og historisk.
- Når man skal definere rushtid og lignende, er det vanlig å bruke trafikkdata for september. September regnes for å være mest representativt for gjennomsnittlig trafikk – men trafikken vil variere gjennom året.
- Men en by har aldri normaltall – det er alltid arbeid i noen gater som forskyver trafikken.

Utvikling

Spørsmål: Hvordan har utviklingen frem til 2020 vært sammenlignet med prognosen som står i Hovedrapport Transportnett Tromsø når det gjelder biltrafikk, antall som sykler og går og reiser kollektivt?

Svar:

Utvikling i personbiltrafikk:

- Når det gjelder nullvekstmålet for personbiltrafikk, viser resultatene pr 31.12.2020 en samlet **reduksjon på 6,4 prosent** sammenlignet med 2014.
- Det har vært en samlet vekst på 0,7 prosent i perioden 2014-2019.
- **Nedgangen på 7,1 prosent fra 2019 til 2020** tilskrives i hovedsak redusert mobilitet og økt bruk av hjemmekontor i sammenheng med pandemien.

Antall påstigende busspassasjerer 2014-2020:

- Det var en vekst på 20,9 prosent i antall påstigende busspassasjerer i perioden 2014-2019.
- Nedstengingen som følge av pandemien, har resultert i en umiddelbar nedgang i antall reisende på bybuss i Tromsø. I første fase var antallet reisende helt nede på cirka 25 prosent av normaltrafikk.
- Ved utløpet av 2020 har antallet reisende tatt seg opp til vel 80 prosent av tilsvarende tall fra 2019.
- Koronapandemien gjør det vanskelig å fastslå effekten av prisreduksjon på periodebilletter som ble innført fra juni 2020 med bakgrunn i tildeling av statlige midler på 20 millioner kroner til reduserte priser.
- Tallene som presenteres fra 2019 og 2020 er utelukkende resultater fra automatisk passasjertellingssystem som er en del av det nye sanntidssystemet som ble introdusert i 2017.

Utvikling sykkel og gange:

- Tallene for 2019 viste at det har vært en **kontinuerlig og god vekst i antallet syklende og gående**.
- Telling av sykkel og gange i Tromsø har tidligere vært fulgt opp og rapportert med bakgrunn i **manuell bemanning av 12 tellepunkter** over 10 hverdager på sensommeren.
- **Utplassering av 12 nye tellepunkter** sammen med oppgradering av ett eksisterende automatisk tellepunkt vil gi et langt bedre grunnlag for fremtidig oppfølging av både bil og sykkelbruk.

- Selv om anleggene er utplassert og overtatt fra entreprenør i oktober 2020 ble dette for sent til å ta disse i bruk for 2020-rapportering.
- De automatiske tellepunktene registrerer ikke gående. Den årlige reisevaneundersøkelsen vil derfor i fremtiden bli en viktig del av rapporteringsgrunnlaget

Nullvekstmålet

Spørsmål: Er det vurdert andre rimeligere tiltak for å oppnå nullvekstmålet enn de som er vedtatt? Hvordan fremlegges ulike alternativer for politikerne?

Svar:

- Ja. Det har vært diskutert mange ulike tiltak blant annet basert på Byutredningen og også hva som har vist seg å være effektive tiltak i andre byer.
- Det har vist seg å være mest effektivt å ha en bred sammensetning av ulike tiltak – noen restriktive tiltak for bil og andre tiltak som gjør det tryggere og mer effektivt å gå, sykle eller reise kollektivt.
- El-biler og renere fossilbiler bidrar til å redusere klimagassutslippene, men bidrar ikke til å fjerne miljølempene biltrafikk har med tanke på støy, ulykker, barrierer i trafikken osv. Det er behov for å redusere biltrafikken.
- Ulike tiltak har vært lagt fram for politikerne og tiltakene i pakken er lokalt vedtatt i både kommunen og fylkeskommunen.
- Vi er veldig glad for at vi har fått vedtatt Bypakke Tenk Tromsø. Det gir en veldig god mulighet for å klare å utvikle byen videre og sørge for at den vokser på en sunn måte.

Elsykel

Spørsmål: Hvordan tar Tenk Tromsø høyde for elsykkelens potensiale for å bidra til mer klima- og miljøvennlig transport?

Svar:

- Det ligger inne mange tiltak som legger til rette for sykkel. Det vil inkludere både vanlig sykkel og el-sykkel.
- Det fins ikke så god informasjon om hvor mange som benytter el-sykkel, men dette er det mulig å spørre om i reisevaneundersøkelsene som gjennomføres hvert år. Da vil man få en bedre oversikt.

Mobility as a Service og Mobilitetsstasjoner

Spørsmål: Hvar gjør Tenk Tromsø i forhold til nye trender som MaaS og mobilitetsstasjoner?

Svar:

- Det er utredet og hentet inn erfaring fra andre byer, og vi følger med på trender og utvikling av nye tilbud, slik som mobilitetspunkt/-stasjoner og MaaS (Mobility as a Service – Mobilitet som tjeneste).
- Med oppstart av bypakken og senere byvekstavtale vil man se nærmere på ulike tiltak som vil egne seg for Tromsø og skape merverdi for bypakken.

Kommunikasjon

Spørsmål: Hvorfor har ikke Tenk Tromsø hittil satset på mere folkelige, inkluderende kommunikasjonskampanjer rettet mot befolkningen slik det er gjort i mange andre europeiske byer?

Svar:

- Vi tar med oss innspillene videre i arbeidet med kommunikasjon.
- Det har til nå vært begrenset med ressurser til kommunikasjon siden prosjektet har ventet på en bypakke og byvekstavgift.
- Nå er det imidlertid ansatt en kommunikasjonsrådgiver som skal jobbe fulltid med kommunikasjon i Tenk Tromsø, og at det vil da bli en mer strategisk tilnærming til dette slik det foreslås.

Bildeling

Spørsmål: Hva er Tenk Tromsø sin faglige innstilling til bildeling?

Svar:

- Som i forhold til MaaS og mobilitetsstasjoner, så følger Tenk Tromsø med på trender og utvikling i nye tilbud.
- Alle tiltak som bidrar til å nå målet med å hindre vekst i privatbiltrafikk er aktuelle å vurdere.

Spørsmål fra chat til oppfølging

Stakkevollvegen

Spørsmål: For mange år siden ble det bygget en omkjøringsveg i parallell med Stakkevollvegen. Hvorfor ble ikke samtidig Stakkevollvegn stengt for gjennomkjøring? Har dere målt hvor stor andel av bilistene som faktisk har ærend i området, og hvor mange som bare passerer gjennom det?

Breivikatunnelen er et av de første prosjektene som ble gjennomført gjennom Tromsøpakke 1, vi kjenner ikke til årsaken til de valg som ble gjort den gangen. I trafikkvurdering for Stakkevollvegen (Asplan Viak, 2017) framkommer at døgntrafikken på Stakkevollvegen varierer mellom 10.000 til 13.000. Av dette er det beregnet at om lag 7.500 kjøretøy er gjennomgangstrafikk.

Allerede nullvekst?

Spørsmål: Byen vokser ikke lenger, det fortettes, hjemmekontor blir mer vanlig, det blir flere og flere el-biler og mer miljøvennlige bilder. Med andre ord har forutsetningene for Tenk Tromsø endret seg vesentlig, slik at vi allerede har nullvekst. Hvilke tanker har dere gjort dere om dette?

Svar:

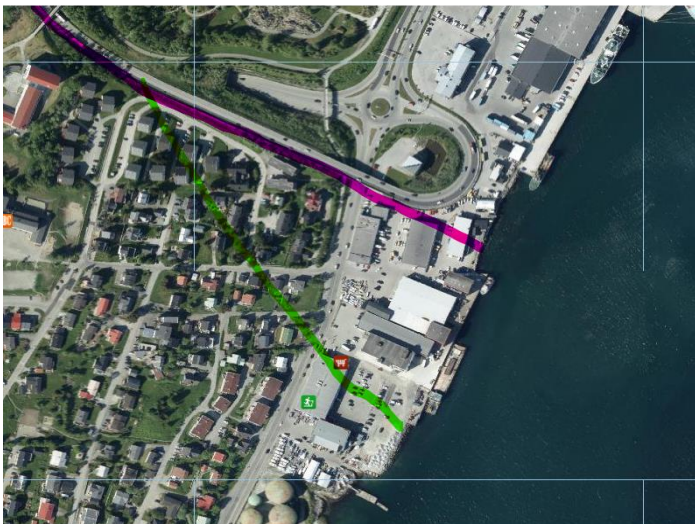
- Endringene i samfunnet er store. Pandemien har også bidratt til endringer på kortsikt og de fremtidige konsekvensene pandemien vil ha for reisemønstre, er usikre. Trafikktall og befolkningsvekst vil også være sentrale elementer i videre prosjektering og fremdrift.
- Underlaget for Tenk Tromsø er gjort frem til 2017, i påvente av en byvekstavgift som etter planen skulle starte i 2019. Dette skjedde ikke og prosjektet ble utsatt frem til en redusert bypakke (ikke byvekstavgift) ble godkjent av stortinget i mai 2021.
- Slik forutsetningen har vært med inngåelse av en bypakke, har det ikke vært rom for å ta inn nye prosjekter.
- Det betyr ikke at man ikke tar høyde for samfunnsutviklingen, og det vil være et viktig fokus fremover å se om kart og terreng fortsatt stemmer overens i forhold til planene fra 2017.

Rettferdighet

Spørsmål: Prosjektene som er planlagt er i seg selv bra, men slik det er nå vil spesielt barnefamilier bli rammet, og spesielt de som ikke bor i sone 1. Mange her kjører bil til jobb for å rekke jobb, skole, barnehage og på ettermiddagstid rekke aktiviteter til barna som igjen ofte ligger utfor sin sone. For eksempel har sone 1 korps, kulturskole, treningshall mm i sin sone, i tillegg til mat/klesbutikker. Sonen der Stakkevollan er vil få kjøring til disse aktivitetene i tillegg til handling, da denne sonen ikke har disse tingene i sin sone. For familiene som har flere barn vil dette kanskje være avgjørende om barna kan være med på slike aktiviteter. Det må da finnes mer rettferdige systemer som gjør at alle som kjører bil bidrar like mye basert på hvor my man kjører og ikke hvor man bor.

Svar:

- Grensene er vedtatt etter grundige vurdering. Dette er likevel noe som det kan bli aktuelt å gjøre en ny vurdering av på senere tidspunkt.
- Ellers ønsker Tenk Tromsø å være pilot for å prøve ut nye teknologiske løsninger som kan gjøre innkrevningen mere rettferdig. Det kan for eksempel være ved å ta i bruk Geofence i stedet for fysiske bomstasjoner, eller å benytte vegprising. Teknologien er ikke tatt i bruk i Norge enda.



Syklister

Spørsmål: I porteføljen til Tenk Tromsø savner jeg et reelt tilbud for syklister og gående i Hamna. Fra Hamna er det mange som benytter gang/tursti mellom Hamna/Gimle for å komme seg på jobb på øst/sør-siden av Tromsøya. Vinterstid er dette tilbudet endret til skiløype, og bruken til syklende og gående er ikke tilfredsstillende. Det trengs en oppgradert og brøytet GS-vei mellom Hamna og Gimle.

Svar:

- Gang og sykkelveg mellom Hamna og Gimle var et prosjekt i det opprinnelige byvekstavtaleforslaget. Dette prosjektet ble tatt ut av porteføljen da man fikk pålegg om å redusere antall prosjekter for å få på plass en bypakke (første skritt på veien mot en byvekstavtale). Prosjektet vil bli vurdert på nytt i forbindelse med forhandlingene om en byvekstavtale