



Vår dato  
30.8.2021

# MØTEREFERAT 20.8.2021

## Til Kontaktutvalgets medlemmer

### Til stede:

Per Morten Lund, 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, Statsforvalteren  
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Statsforvalteren  
Carl-Jakob Middtun, Malvik kommune  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune  
Katrine Lereggen, Melhus kommune  
Olaf Løberg, Trondheim kommune  
[Lenke til dokumenter](#)

### Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

---

Møtet ble holdt fredag 20. august kl. 9:00 – 12:00 (Teams).

## Agenda

### Orienteringer

**31/21 Trafikkutvikling (Sek)**

**32/21 Miljødifferensierte takster og takstreduksjon etter bomforlik (Sek)**

**33/21 Arealindikator for evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse (TK)**

**34/21 Trikken – investering i likeretter og arbeidsmaskin (TK)**

**35/21 Gateprosjekt Nordre Ilevollen – kvalitetsnivå og finansiering (TK)**

**36/21 Omdisponering av statlige riksvegmidler (SVV)**

**37/21 Reduserte kollektivtakster etter bomforlik (Trfk)**

### Eventuelt

- HVO-saken – bruk av avansert biodiesel
- Illustrere bruken av midler til reduserte kollektivtakster
- Møteform i KU i høst
- Sykkelfeltene i Sandgata



## Møtereftrat

Referatutkast fra møte 11. juni 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

## Orienteringer:

### Beslutninger i Programrådet

- Bevilger 200 000 kr til prosjektutvikling av G/S-veg langs Fv 6590 (Hermanstad – Losenkrysset) i Melhus. Finansieres ved forskuttering fra årsbudsjett 2022.
- Bevilger 3 mill. kr til detaljplanlegging av Klæburuta (sykkel) på Nedre og Øvre Bakklandet. Finansieres ved forskuttering fra budsjett 2022.
- Bevilger 200 000 kr til fotoceller på 8 pantografer som utvidelse av posisjoneringstiltak for elbuss. Finansieres ved omdisponering fra prosjekt «framkommelighetspakke».
- Godkjenner styringsramme på 4 mill. kr for fortau ved Ranheim stadion og forskutterer 1,75 mill. kr fra budsjett 2022.

### Økonomiske omdisponeringer

Kontaktutvalget har fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram på inntil 30 mill. kr per prosjekt og 50. mill. kr samlet i budsjettåret (jf. KU-vedtak 26.9.2019). Hittil er det omdisponert 40,3 mill. kr i år.

## Ad sak 31/21: Trafikkutvikling (Sek)

### Biltrafikken:

Etter omlegging av datasystemer hos Vegamot i mai 2021, er alle statistikkrapporter endret og ikke direkte sammenlignbare med tidligere år. Vegamot forventer å kunne levere en oversikt over trafikkutviklingen til neste møte i Kontaktutvalget.

Trafikken i et utvalg av vegvesenets kontinuerlige trafikkregistreringer i byvekstkommunene er så langt i 2021 noe høyere enn i 2020, men lavere enn i 2019. Sommertrafikken er som i fjor høyere enn i 2019, spesielt langs hovedvegene.

Kjøremønsteret på Sluppen er betydelig endret grunnet arbeidet med Nydalsbrua. Mange velger andre kjøreruter. Det er 4700 flere daglige passeringer forbi Granåsen, noe som tilsvarer en økning på 34 % siden 2019.

Tronheimsområdet har hatt minst reduksjon i biltrafikken i storbyene de seneste årene. Samlet sett er det i perioden 2018 – april 2021 en nedgang på knapt 3 % i Trondheimsområdet mens nedgangen er 6-7 % i de tre andre byområdene.

Tabell 1: Trafikkutvikling i byområder. Kilde: SVV byindeks, bortsett fra 2020-2021 jan-apr som er passeringsdata fra Vegamot i Trondheim.

År	Periode	Trondheim	Oslo	Bergen	Nord-Jæren
2018-2019	Hele året	1,3 %	-0,3 %	-1,7 %	-2,6 %
2019-2020	Hele året	-6,7 %	-6,9 %	-8,0 %	-5,1 %
2020-2021	Januar-april	2,8 %	-3,6 %	3,8 %	0,2 %

Tabell 2 viser hvor stor del el-bilene utgjør av den samlede personbilbestanden i Trondheimsområdet sammenlignet med tilsvarende tall for Oslo, Bergen og Stavanger. Malvik har nesten like stor el-bilandel som i Oslo og Bergen, mens de tre andre kommunene har lavere tall. Vi registrerer større el-bilandel i Miljøpakkens bomsystem (21 % i april 2021) hvilket betyr at el-bilene benyttes mer enn fossile biler – i hvert fall forbi bompunktene.

Veksten i el-biler er betydelig i Trondheimsområdet, men enda sterkere i de tre andre storbyene. Likevel tar det ennå mange år før alle personbiler er el-biler med denne utskiftingstakten. I Trondheim ville dette skje først i 2043, men med økende tilgang til nye og bedre el-biler og lovpålagte krav, vil utskiftingen gå raskere.

Tabell 2: El-bilandeler i 2019 og 2020. Kilde: SSB tabell 11823

Bykommune	2019	2020	Vekst
Oslo	16,6 %	22,5 %	5,9 %-poeng
Bergen	19,1 %	23,9 %	4,8 %-poeng
Stavanger	13,8 %	17,0 %	6,8 %-poeng
Trondheim	12,1 %	15,8 %	3,7 %-poeng
Stjørdal	10,1 %	12,2 %	2,1 %-poeng
Melhus	10,5 %	13,5 %	3,0 %-poeng
Malvik	18,1 %	21,8 %	3,7 %-poeng

#### Kollektivtrafikk:

Det foreligger ingen nye rapporter fra AtB eller Jernbanedirektoratet.

#### Sykkel:

Alle tre registreringspunktene for sykkeltrafikk viser lavere trafikk i 2021 enn i 2020 for første halvår.

- Teknostallen: - 9 %
- Rotvollekra: - 11%
- Svingbrua: - 3 %

Dette er både utslag av ulike klimatiske forhold og effekter av pandemien.

#### Kommentarer:

- *Bør ikke bruke for mye tid på analysere effekten av korona og sammenligning med andre byer. Viktigere at alle rapporterer på det de skal i Miljøpakken, og at vi studere utviklingen her hos oss. Etterspør om mulig en oversikt over:*
  - *hvordan utviklingen er for de ulike gruppene kollektivtrafikkbrukere*
  - *oppdaterte salgstall for el-biler i Trondheimsområdet*
- *Mandag hadde kollektivtrafikken sin hittil høyeste trafikk etter pandemien. Er nå oppe på 80- 90 % av normal trafikk*

#### Konklusjon: Tas til orientering

### Ad sak 32/21: Miljødifferensierte takster og takstreduksjon etter bomforlik (Sek)

Det er lokalpolitisk enighet om å innføre avgift på el-biler i Miljøpakken. Samtidig er det ønske om å differensiere avgiften mellom ulike kjøretøygrupper, bl.a. for å beholde fritak for

hydrogenkjøretøy og el-biler i næringstrafikk. Bruk av biogass bør likestilles med nullutslipp om det blir praktisk mulig. En felles takst for nullutslippskjøretøy kan innføres nå, men Stortinget må godkjenne innføring av miljødifferensierte takster før vi kan gi fritak for enkelte kjøretøytyper innenfor de enkelte takstgruppene. Bomsystemet kan ikke identifisere bruk av biogass, men Oslo har sett på en løsning hvor kjøretøy som benytter biogass, betaler for bomplasseringene som normalt og i ettertid søker om å få kostnadene refundert.

Sekretariatet fikk i oppgave av Kontaktutvalget å lage et underlag for å søke departementet om innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakkens bompunkt. Notatet «Innføring av miljødifferensierte takster» (jf. KU-vedlegg 32-21) er utarbeidet i samråd med Brukerfinans i Vegdirektoratet og redegjør for bakgrunnen, mulighetene og det faglige innholdet i en slik søknad.

Kontaktutvalget skal ta stilling til om innholdet i notatet nå kan legges til grunn for utarbeidelse av en stortingsproposisjon, herunder spesielt kvalitetssikre at enigheten mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen er riktig beskrevet. Likeså vurdere om prinsippet om innføring av miljødifferensierte takster er tilfredsstillende politisk forankret, eller om det er ønskelig med ytterligere politisk behandling før proposisjonen kan utarbeides.

Statens vegvesen region midt vil etter behandling i Kontaktutvalget være ansvarlig for å utarbeide et forslag til en proposisjon som oversendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring og oversendelse til Samferdselsdepartementet.

I dette tilfellet er det en enkel omlegging av takstopplegget, og det kreves bare en kort proposisjonstekst som redegjør for:

- historikken i saken
- lokalpolitisk behandling
- takstopplegg
- trafikk

Viktig her er inndelingen i miljødifferensierte takstklasser, grunntakstene innenfor hver takstklasse, innføringen av betalingsfritak og forholdet mellom gjennomsnittstaksten i de to takstgruppene.

I notatet foreslås tre klasser (normaltakst, diesel og nullutslipp) innenfor takstgruppe 1 og tre klasser (Euro V og eldre, Euro VI og nullutslipp) i takstgruppe 2. Det betyr ikke at vi må differensiere avgiftene mellom alle disse klassene, men muligheten for å kunne differensiere avhenger av at disse klassene er opprettet. Taksten for nullutslippskjøretøy settes til 0 kr i takstgruppe 2 og vil utgjøre vel 18 % av normaltakst i gjennomsnitt (det nærmeste vi kommer 20 % pga. avrunding til hele kroner) i takstgruppe 1.

Det foreslås en differensiering innenfor takstgruppe 1 med betalingsfritak for hydrogenkjøretøy, lette elektriske varebiler (N1) og tunge elektriske personbiler (M1).

Kjøretøy som bruker biogass bør likebehandles med nullutslippskjøretøy. Det legges til rette for at det kan skje når det er praktisk mulig.

Det skal være et fast forhold mellom gjennomsnittstaksten i takstgruppe 2 og 1 ved regulering av takstene. Det foreslås å benytte forholdstallet 2 i Miljøpakken. Dette er også hovedregelen i andre bompengeprojekt. Takster og takstklasser framgår av tabell 3.

Tabell 3: Foreslått grunntakst og miljødifferensierte takstklasser i Miljøpakkens bomsnitt.

BOMSNIFF	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2		
	Normalt akst	Diesel	Null-utslipp1	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp
<b>Bomsnitt øst:</b>						
Utenfor rush	16	16	3	38	38	0
I rush	32	32	6	77	77	0
<b>Bomsnitt Sluppen:</b>						
Utenfor rush	16	16	3	26	26	0
I rush	32	32	6	51	51	0
<b>Bomsnitt Sør:</b>						
Utenfor rush	16	16	3	38	38	0
I rush	32	32	6	77	77	0
<b>Bomsnitt Omkjøringsvegen:</b>						
Utenfor rush	12	12	2	28	28	0
I rush	15	15	3	44	44	0
<b>Bomsnitt Byåsen:</b>						
Utenfor rush	12	12	2	28	28	0
I rush	15	15	3	35	35	0
<b>Bomsnitt Klæbu:</b>						
Utenfor rush	16	16	3	38	38	0
I rush	32	32	6	77	77	0
<b>Bomsnitt Tonstad:</b>						
Utenfor rush	12	12	2	28	28	0
I rush	15	15	3	35	35	0

*Kommentarer:*

- *Hensikten med forslaget til endringer er å løfte opp og vise at det er viktig å ta med biogass i denne runden. Derfor foreslås det en formulering i vedtaket om at biogass bør likestilles med nullutslipp og at vi prinsipielt mener at dette bør innføres. Ser at det er noen utfordringer nå, men at det skal jobbes videre med dette, så får praktiske løsninger komme etter hvert.*
- *Det må søkes om betalingsfritak. Det er tidligere godkjent fritak for hydrogenkjøretøy og lette elektriske varebiler. Spørsmål om fritak for tunge elektriske personbiler er ikke behandlet tidligere.*

1 Som nullutslippskjøretøy regnes el-biler og hydrogenbiler. Taksten gjelder for el-biler, mens hydrogenkjøretøy, større elektriske personbiler (M1) og elektriske varebiler (N1) har betalingsfritak.

- *Hvilket bomforlik snakker vi om i overskriften - er det vårt bomforlik eller bomforliket på Stortinget? Flere som etterlyser en klarhet i dette og hvordan vi håndterer bomforliket i Stortinget.*
- *Notatet redegjør for hvordan vi håndterer Stortingets bomforlik. Det finnes en lang forklaring og en kort. Den lange forklaringen inneholder mange faktorer, og det er umulig per i dag å si helt hvordan alle disse faktorene vil spille sammen og påvirke takstene. Den korte forklaringen er at det vil bli behov for å sette takstene opp. Hvis vi setter ned takstene nå, blir det desto større behov for å sette opp takstene etterpå.*
- *Synes det er utrolig vanskelig å skjønne dette og umulig å forklare. KU må gjøre et klart vedtak slik at det ikke er tvil om hvordan vi etterlever avtalen og at alle i KU kjenner til hvordan vi gjør det. Vi har en avtale for 280 mill. kr og vi må kunne svare klart hvordan denne avtalen etterleveres. Synes det var ubehagelig å skulle svare på dette uten å skjønne hvordan det er løst og synes heller ikke det gikk klart fram av svarene hvordan det er løst.*
- *KU behandlet dette før sommeren og var enige om at det var lite hensiktsmessig med tre takstendringer i bomsystemet i år - noe som ville ha vært følgen av å justere enkeltvis for hver av faktorene. Da var det bedre å avvente situasjonen til vi så følgene av alle endringene samlet og dermed også utsette behovet for å justere takstene opp. Vi har to muligheter: Enten å sette ned takstene nå for så sette dem opp senere. Eller å avvente situasjonen til vi ser hva følgene blir og dermed utsette tidspunktet for å sette takstene opp.*
- *Sekretariatet spilte ved forrige behandling i KU inn et forslag fra vegvesenet om å utarbeide en redegjørelse til departementet som viste hvordan vi håndterte bruken av midlene fra bomforliket. Foreslår at det følges opp.*
- *Vi har hatt dette til diskusjon tidligere. Da var vi enige om å vente. Å sette ned takstene for å sette dem opp igjen er å lure folk. Det må synliggjøres hva takstene ville ha vært uten pengene fra bomforliket.*
- *Enig i at KU har diskutert dette, men konklusjonen framgår ikke tydelig av referatet. Det kan synes som vi inntar en vente å se holdning. Det var åpenbart ikke det Stortinget forventet når de bevilget disse midlene.*
- *Først nå, etter at fylkeskommunen og kommunen er enige om takstene for nullutslippskjøretøy, er det mulig å lage en skriftlig redegjørelse som synliggjør hva takstene ville ha vært uten midlene fra bomforliket.*
- *Vi må gjøre det. Hvis vi ikke lager noe som vi forstår selv, så risikerer vi at andre myndigheter over oss vil ta denne beslutningen for oss. Det ligger en klar politisk forventning om hvordan dette synliggjøres.*

### *Konklusjon:*

1. *Kontaktutvalget ber Statens vegvesen utarbeide et forslag til stortingsproposisjon ut fra innholdet i behandlet notat med følgende endringer:*
  - *Tekst i notatets kolonne 4 om biogass erstattes med «Stortingsvedtak om å innføre fritak for biogasskjøretøy 1.1.2022, avventer forslag til kontrollmekanisme fra nasjonale myndigheter»*
  - *Setningene «fritak for bruk av biogass krever derfor en kompensasjonsordning med kontrollsystem som antas å være krevende og som bompengeselskapet ikke kan administrere.» og «Det er foreløpig uvisst om det vil bli gitt adgang*

*til å etablere en slik refusjonsordning som eventuelt må organiseres og forvaltes på annen måte» tas ut av notatet.*

2. *Det utformes tre takstklasser (normaltakst, diesel og nullutslipp) innenfor takstgruppe 1 og tre klasser (Euro V og eldre, Euro VI og nullutslipp) i takstgruppe 2. Taksten for nullutslippskjøretøy settes til 0 kr i takstgruppe 2 og til 20 % av normaltakst i takstgruppe 1.*
3. *Det gis betalingsfritak for hydrogenkjøretøy, lette elektriske varebiler (N1) og tunge elektriske personbiler (M1) i takstgruppe 1 i takstklasse nullutslipp.*
4. *Gjennomsnittstaksten i takstgruppe 2 skal være dobbelt så høy som gjennomsnittstaksten i takstgruppe 1.*
5. *Kjøretøy som bruker biogass bør likebehandles med nullutslippskjøretøy. Det legges til rette for at dette kan skje så snart det er praktisk mulig.*
6. *Det utarbeides en skriftlig redegjørelse som synliggjør hvordan bomtakstene nå er lavere enn hva de ville ha vært uten statlig kompensasjon for å redusere takstene.*

### **Ad sak 33/21: Arealindikatorer for evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse**

Kontaktutvalget vedtok ved behandling av sak 41-20 å sende forslag til måleindikatorer for arealutvikling på en høringsrunde til partene. Prosjektgruppen har utarbeidet revidert forslag til arealindikatorer ut fra innspill fra Statsforvalteren og alle kommunene. Innspill med kommentarer framgår av KU vedlegg 33-21.

Forslag til indikatorer:

#### 1. Boliger på rett sted:

- 1.1. *Boligenes gjennomsnittlige avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt*
- 1.2. *Andel boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud (min 30 minutter frekvens i rush)*
- 1.3. *Andel boliger med stort eller middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg*
- 1.4. *Andel boliger som ligger innenfor område for bymessig fortetting og transformasjon som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050*
- 1.5. *Andel boliger som ligger innenfor 500 m eller 1 km fra sentrumskjerner som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050*

#### 2. Virksomheter på rett sted:

- 2.1. *Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers gjennomsnittlige avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt*
- 2.2. *Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor de sentrale senterområdene*

#### 3. Besøksintensive virksomheter på rett sted:

- 3.1. *Mangfold av besøksintensive etableringer i sentrale senterområdene*

#### 4. Parkering:

4.1. *I parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder*

4.2. *Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter*

4.2.1. *andel av disse som har begrenset tid (1-3 timer)*

4.2.2. *andel av disse som har avgift*

4.3. *Andel areal til parkering på bakkeplan i de sentrale senterområdene*

Det skal rapporteres på alle indikatorene i Miljøpakkens årlige evaluering. Indikatorene i kursiv skal rapporteres til staten annethvert år i tråd med byvekstavtalen.

#### Kommentarer:

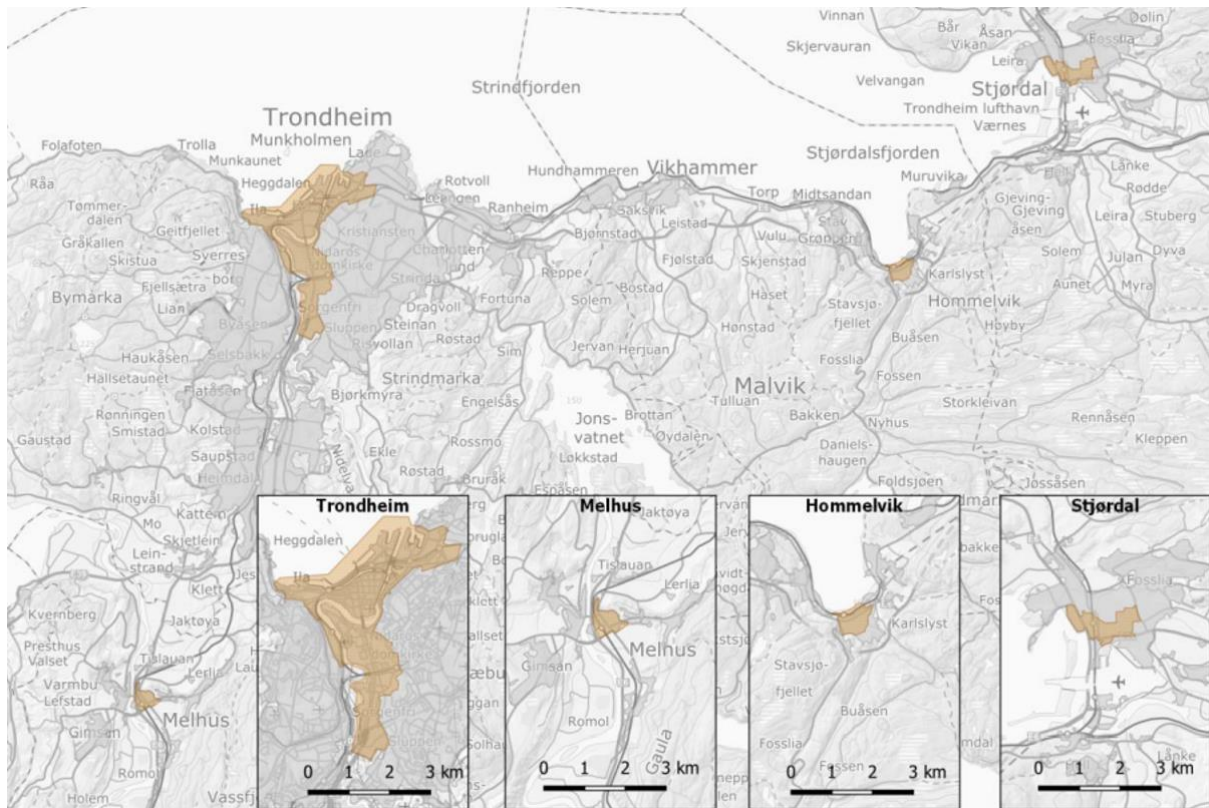
- *Honnør til deltagerne for godt arbeid. Et par forslag til mindre justering av teksten:*
  - *Punkt 1.2 må tydeliggjøre at vi både skal registrere antall boliger med et godt kollektivtilbud og antall boliger med et middels godt kollektivtilbud.*
  - *Det er også ønskelig med et kart som synliggjør hva som regnes som sentrale byområder.*
- *Vi brukte mye tid under byvekstforhandlingene på dette. Det forløsende ordet var «hovedtyngden». Det er byvekstavtalen som er styrende for vurderingen av måloppnåelse, men vi bør likevel synliggjøre også i dette dokumentet at målet er at hovedtyngden av utviklingen skal skje i henhold til disse kriteriene.*
- *Utformingen av indikatorene endrer ikke noe i avtalen. De er bare noe vi måler mot når vi rapporterer. Kan å ta inn en innledende tekst i rapportene som gjør oppmerksom på dette.*
- *Dette er et rapporteringsverktøy, ikke et styringsverktøy. Bør se litt på ordbruken og unngå formulering som «rett sted» som er verdiladet. Den enkle løsningen er å ta disse to ordene ut av overskriftene.*

#### Konklusjon:

*Kontaktutvalget vedtar at indikatorene i punkt 1 til 4 benyttes ved rapportering på arealutviklingen i Trondheimsområdet med følgende endringer:*

- *Indikator 1.2 justeres til «Andel boliger innenfor gangavstand til holdeplass med henholdsvis godt kollektivtilbud (min. 15 minutt frekvens i rush) og middels godt kollektivtilbud (15 - 30 minutt frekvens i rush)»*
- *Kart som viser avgrensningen av de sentrale byområdene tas inn i referatet*
- *Tekst som viser til byvekstavtalen og til at målene gjelder for hovedtyngden av boliger og virksomhet tas med i innledningen.*
- *«Rett sted» tas ut av overskrift 1 – 3.*





Figur 1: Kart som viser avgrensning av sentrale byområder

### Ad sak 34/21: Trikken – investering i likeretter og arbeidsmaskin (TK)

Saken er en oppfølging av vedtak i årsbudsjettet. Til budsjett 2021 meldte Trondheim kommune et behov for investeringer i ny arbeidsmaskin og likeretter. I Kontaktutvalget var det etter samordning enighet om at finansiering av ny likeretter og arbeidsmaskin for trikken avklares i en egen sak, etter en prinsipiell avklaring av fremtidig drift og modernisering av trikken.

Trikken mottar på linje med buss et årlig fylkeskommunalt tilskudd til kjøreoppdraget. Miljøpakken finansierer i tillegg nødvendig utbedring av feil ved skinnegangene gjennom året samt tiltak for ombygging av infrastrukturen for å bedre sikkerhet og kvalitet.

Denne prinsipielle fordelingen av kostnader mellom Miljøpakken og fylkeskommunen er avklart politisk i kommunen og fylkeskommunen i 2009. Senere vedtok kommunen og fylkeskommunen i 2018 at de ønsker at også kostnader til vognmateriell finansieres gjennom Miljøpakken. Vedtakene innebar også at kommunen og fylkeskommunen vedsto seg den ansvarsfordelingen som har vært praktisert. I praksis har alle investeringer i trikkeinfrastruktur vært hentet fra Miljøpakken, mens det for finansiering av kjøreoppdraget ytes et tilskudd til operatøren fra TRFK (gjennom AtB) og resten dekkes gjennom billettinntektene og statlige belønningsmidler.

Trikken står foran en større investering, særlig til nytt vognmateriell, men også tilhørende oppgradering av infrastruktur. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune samarbeider om utredningen av et moderniseringsprosjekt for Gråkallbanen.

Moderniseringsprosjektet har følgende bestillinger:

- vurdering av førerløs drift (sak med utredning levert sommeren 2020)
- utredning av nytt vognmateriell (levert juni 2021)
- utredning av driftsform, derunder drift i egenregi eller anbud (legges fram høst 2021)
- videre utredning av nytt vognmateriell/oppgradering av baneinfrastruktur (vår 2022)

Moderniseringsprosjektet skal rapportere til Bystyret og Fylkestinget. Kommunen og fylkeskommunen har et uttrykt politisk ønske om å sikre en langsiktig driftsmodell for Gråkallbanen og vil komme tilbake til Miljøpakken for å søke finansiering av eventuelt større tiltak som oppgradering av nytt vognmateriell og baneinfrastruktur. Moderniseringsprosjektet tilrår at etablert praksis for finansiering av trikkeinfrastruktur følges inntil videre. Det er ikke avdekket noe i moderniseringsprosjektet som gir grunn til annet.

Gråkallbanens likeretteranlegg på Munkvoll er svært gammelt, og har overgått teknisk levetid med om lag 40 år. Dette anlegget er nå planlagt erstattet av to likerettere fordelt på Søndre Hoem og Kyvannet for å sikre jevn strømtilførsel over hele banen. Bygningsmassen er 100 år. Stasjonen har store mangler, og en eventuell komponentsvikt kan føre til langvarig driftsstans for trikken.

Gråkallbanens arbeidsmaskin for vedlikehold av infrastruktur er også moden for utskifting. Dagens maskin fra 1974 har passert tekniske levetid og er anbefalt utskiftet i Gråkallbanens tilstandsrapporter fra 2008 og senere også i 2019. Faren for sammenbrudd øker samtidig som maskinen ikke lenger tilfredsstiller kravene til effektivitet. Langvarig driftsstans regnes som kritisk for Gråkallbanens drift. Boreal anbefaler at den erstattes av en Geismar VMB, som koster 25-27,5 millioner inkl. mva., og som har en leveringstid på 13 måneder.

Trondheim kommune mener at investeringene i likeretter og arbeidsmaskin bør gjennomføres uavhengig av moderniseringsprosjektet da det ikke er direkte avhengighet. Kommunen anbefaler at:

- det forskutteres 29,2 mill. kr til bygging av to nye likerettere fra budsjett 2022
- det forskutteres 30 mill. kr fra budsjett 2022 til innkjøp av ny arbeidsmaskin

Det var ikke enighet om dette forslaget og programrådet vedtok 26.6.2021 å oversende saken til Kontaktutvalget med Trondheims innstilling og en redegjørelse for partenes synspunkter.

Staten og fylkeskommunen ønsker en prinsippsak som belyser grenseoppgangen for drift av trikken mellom Trondheim kommune og Miljøpakken. Er arbeidsmaskin og likeretter en del av den daglige driften, og skal eventuelt Miljøpakken dekke kostnader til daglig drift? Fylkeskommunen ønsker en slik prinsippsak før vi tar stilling til de to tiltakene i saken. Staten er enig i ønsket om en prinsippsak, men kan akseptere at disse tiltakene godkjennes nå.

Dersom det gis tilslutning til forskuttering, anbefaler sekretariatet at likeretter forskutteres med bompenger og arbeidsmaskin med belønningsmidler (pga at belønningsmidler kan benyttes til drift). Vedtaket betraktes å være en oppfølging av årsbudsjettet og ingen ordinær omdisponering som begrenses av Kontaktutvalget selvpålagte rammer for omdisponering.

*Kommentarer:*

- *Viktig å presisere at prinsippavklaringen ideelt sett burde ha vært gjennomført først. Kan akseptere at det bevilges midler nå ut fra begrunnelsen av at dette haster og konsekvensene av å utsette det kan bli store.*
- *Vi trenger en prinsippdiskusjon og håper det er god framdrift i dette arbeidet. Ber om at det tas inn en merknad om prinsippavklaring i vedtaket*

*Konklusjon:*

- *Kontaktutvalget vedtar bygging av to nye likerettere ved Kyvannet og på Søndre Hoem. Det settes en styringsramme på 29,5 millioner som forskutteres fra budsjett 2022.*
- *Kontaktutvalget vedtar anskaffelse av ny arbeidsmaskin for Gråkallbanen. Det settes en styringsramme på 30 millioner som forskutteres fra budsjett 2022*
- *Juridisk eier av arbeidsmaskin og likerettere er Trondheim kommune i likhet med øvrig teknisk infrastruktur.*
- *Kontaktutvalget ber om en prinsipp sak som belyser grenseoppgangen for drift av trikken mellom Trondheim kommune og Miljøpakken, om arbeidsmaskin og likeretter en del av den daglige driften og om Miljøpakken eventuelt skal dekke kostnader til daglig drift.*

### **Ad sak 35/21: Gateprosjekt Nordre Ilevollen – kvalitetsnivå og finansiering (TK)**

Som innledning før behandling av saken gjennomgikk fylkeskommunen status for planarbeidet i Kongens gate. Dette ble tatt til orientering og vedlegges referatet (jf. KU vedlegg 35d-21)

Gateprosjektet Kongens gate ble utvidet til å inkludere Nordre Ilevollen og Ila stasjon gjennom vedtak i bystyret 31.5.2018 og i fylkestinget 13.6.2018. Det ble forutsatt at utvidelsen ikke skal øke totalrammen for gateprosjektet i Kongens gate.

Programrådet har bevilget 3 mill. kr til detaljplanlegging og Trondheim spilte inn behov for byggemidler i årsbudsjett 2021. Kontaktutvalget vedtok i sak 4/21 at bygging av Nordre Ilevollen og trikkesporet kan startes i 2021 når nødvendig dokumentasjon er lagt fram og behandlet i programrådet. Kontaktutvalget ba også om en sak for avklaring av prinsipielle spørsmål som kvalitetsnivå, planløsning og finansieringsmodell før bygging.

Det anbefales i "Tilstandsrapport trikken" (Rambøll i 2019) at utbedring av både trikkeskiner og gata gjennomføres innen 2020 for å kunne opprettholde drift av trikken. Det

er fram til ombygging dyrt å holde trikken i drift i Kongens gate. I inneværende år benyttes 4 mill. kr til akutte tiltak.

### Beskrivelse og omfang

Nordre Ilevollen er delstrekning 1 det opprinnelige gateprosjektet i Kongens gate.



Figur 2: Delstrekninger i gateprosjektet Kongens gate

Prosjektet består av tre tiltak:

- Oppgradering av trikkesporet Bergsligate - Skansen
- Stasjon for metrobuss Ila/Hjorten
- Gateprosjektet Kongens gt, delstrekning 1 (fra rundkjøring Byåsveien til Kongens gt)

Arbeidet samkjøres med kommunal utskifting av VA-ledninger langs deler av traséen.

### Plassering av stasjoner

Det er vurdert to alternative stasjonsplasseringer (jf. KU-vedlegg 35a-21) Dagens plassering og plassering ved Hjorten omsorgsboliger. Det anbefales at stasjoner i retning fra sentrum plasseres ved Hjorten og at stasjoner i retning mot sentrum legges ved dagens plassering på nordsida av parken. Formannskapet vedtok denne plasseringen i juni (sak 193/21).

Anbefalt løsning har fått godkjent dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelse § 33.1 for tiltak i grønstruktur og er valgt ut fra at det gir bedre kapasitet for busser, bedre forhold for trafikantene og enklere etablering av sykkeltilbud.



Figur 3: Anbefalt holdeplasslokalisering

### Vendespor

Vendesporet i Nordre Ilevollen må oppgraderes for å kunne fungere. Da kan det benyttes under bygging av Kongens gate (del 2 og 3). Ved ombygging forlenges vendesporet slik at det også kan betjene nye og lengre trikker.

### Kvalitetsnivå

Kvalitetsnivået er det samme som for gateprosjektet i Innherredsveien. Fortau vil ha overflater av granitt med kantavslutninger og omramminger med smågatestein. Gata får betongdekke i traseen supplert med asfalt mellom spor og mot kanter (kantstein). Det etableres møbleringssoner, ledegjerder og plantes nye trær.

### Kostnader og Finansiering

Det er utført en kostnads- og usikkerhetsanalyse (jf KU-vedlegg 35b-21). Denne gir en P50-verdi 110 mill. kr som er nivået for styringsrammen til prosjektet. Ombygging av trikkesporet er beregnet til 51,5 mill. kr som finansieres gjennom forskuttering fra Miljøpakkens rammeavsetninger til kollektiv infrastruktur. Resterende 55,5 mill. kr finansieres gjennom forskuttering av øremerkede investeringsmidler til Metrobuss i byvekstavtalen.

### Muligheter for kostnadsutt

Vendesporet kan kuttes, men det vil vanskeliggjøre trikkedriften/anleggsarbeidet under ombyggingen av Kongens gate.

Ombyggingen av trikketraséen kan avsluttes ved rundkjøringen foran Steinberg tunnelen, det vil si å ikke bytte spor og kjørelinjer fra mellom Ilaparken og Bergsligata stasjon. Dette vil kunne redusere kostnaden med 8 – 10 mill. kr. Det er et aktuelt kutt tiltak om nødvendig.

Det er også mulig å etablere ny planovergang over hovedveien og avslutte sporleggingen der. Kostnadsreduksjonen vil bli noe mindre (1-2 mill. kr).



Figur 4: Del av strekning som kan kuttes for å spare kostnader

Bruk av betongheller i stedet for Granittheller redusere kostnadene med 1,3 mill. kr.

Det har vært en del spørsmål i programrådet om grunnlaget er godt nok for å foreta en investeringsbeslutning. Disse spørsmålene er nå svart ut (jf. KU-vedlegg 35c-21). Vedtaket betraktes å være en oppfølging av årsbudsjettet og ingen ordinær omdisponering som begrenses av Kontaktutvalget selv pålagte rammer for omdisponering.

#### Kommentarer:

- Foreløpig anbefaling er å plassere Skansen stasjon i østenden av Ilaparken. Da må det opparbeides enda en Metrobussholdeplass her, og det blir kort avstand mellom holdeplassene. Hvilke betraktninger har en gjort seg om dette?
- Riktig at holdeplassene blir liggende tettere enn anbefalt, men de har to ulike nedslagsfelt. Holdeplassen i vest betjener Ila, mens holdeplassen i øst orienterer seg mot Skansen og Trondheim spektrum. Mener det er behov for begge to.
- Dette er et stort prosjekt i Miljøpakken og det har vært mere diskusjon om kostnad og kvalitet i de andre gateprosjektene. Foreslår at det tas inn i vedtaket at programrådet holdes løpende orientert om status mht kostnad, kvalitet og framdrift.
- Viktig å illustrere beliggenheten for de to holdeplassene i det videre arbeidet mot politikere. Det er behov for en felles workshop for arbeidet med hele Kongens gate.
- Er ikke så bekymret for at holdeplassene blir liggende nær hverandre, men mer skeptisk til mulighetene for å få til en god sykkelløsning. Det er viktigere.

#### Konklusjon:

1. Kontaktutvalget vedtar at Nordre Ilevollen, inkludert trikkesporet, mellom Bergsligata og Skansen, bygges ut som beskrevet i saken
2.
  - a. Styringsrammen for prosjektet settes lik P50-verdien fra anslaget, 110 millioner, hvorav 3 millioner allerede er bevilget.
  - b. Det bevilges 51,5 millioner kroner for tiltakene for trikken. Dette finansieres av kollektivmidler i budsjett 2022.
  - c. Det bevilges 55,5 millioner til gateprosjektet, inkludert holdeplasser. Dette finansieres av Metrobuss innenfor 50/50-ordningen i budsjett 2022.
  - d. Av midlene i punkt b og c forskutteres 15 millioner til oppstart i 2021, derav 7,5 millioner til trikken (bompenger) og 7,5 millioner til gateprosjektet (statlig investeringstilskudd).
  - e. Finansiering av 55,5 millioner til gateprosjektet håndteres gjennom porteføljestyling innenfor fastsatt ramme til Metrobuss. Midlene avsatt til Innherredsveien (337 millioner) og Kongens gate (240 millioner) i gjeldende handlingsprogram skal ikke reduseres som følge av bevilgningen til Nordre Ilevollen.
3. Bygg og anlegg står for omtrent 20 prosent av de årlige klimagassutslippene i Trondheim. Kontaktutvalget ønsker at Nordre Ilevollen skal bygges med så lave klimagassutslipp som mulig og ber om at det gis insentiver i anbudet for å redusere utslippene fra bygg- og anleggsfasen av prosjektet.
4. Programrådet holdes løpende orientert om prosjektets kostnad, kvalitet og framdrift.

#### **Ad sak 36/21: Omdisponering av statlige riksvegmidler (SVV)**

Statens vegvesen har ferdigstilt flere prosjekter med varig mindreforbruk av både statlige riksvegmidler og bompenger. Det er også bevilget midler til tiltak som ikke lenger er

aktuelle. De fleste midlene har stått ubrukt i mange år. Det foreslås derfor å foreta en omdisponering av midlene til andre riksvegprosjekt i miljøpakke-porteføljen.

Det ble etter hovedentreprise behov for å endre styringsrammen og øke finansieringsgrunnlaget for Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger. I avtalen mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om finansiering og gjennomføring av har vegvesenet forutsatt å benytte mindreforbruk fra E6 Jaktøya – Sentervegen, samt mindreforbruk fra andre avsluttede riksvegtiltak. Det vises til orientering i Kontaktutvalget 28.8.2020 samt behandling i Fylkesutvalget 8.9.2020 og Trondheim bystyre 3.9.2020.

Tabell 4 viser tiltak med til sammen 90,2 mill. kr i ledige midler som foreslås benyttet til finansiering av Rv Nydalsbrua med tilknytninger. Det er levert sluttrapporter til sekretariatet for alle tiltakene.

Tabell 4: Ledige riksvegmidler som foreslås omdisponert til Nydalsbrua

Prosjektnr	Stat	Bom	Merknader
B11286 GSV Heimdalsveien	17,7	10,3	Mindreforbruk
B10726 Rosten	0,2	13,0	Mindreforbruk
D10323 MP Miljøpakke Tr.heim, trinn 2b	1,1	0,3	Mindreforbruk fra bomstasjoner og sikring av lekkasjepunkt i 2010 og 2014
D11690 Sykkeltiltak RV Trondheim	2,4		Mindreforbruk knyttet til sykkeltak Elgeseter bru i 2016
D11695 Strategisk grunnerverv	4,1		Tildeling knyttet til sanering av eiendommer i Elgeseter gate fra 2015. Uaktuelt nå
D10368 MP E6/Rv706 Knutepunkt Skovgård	10,0		Prosjektet ikke gjennomført. Programrådet vedtok at det ikke skulle brukes statlige midler til prosjektet.
D11691 MP Støytiltak RV	1,3		Mindreforbruk fra statlig tildeling i 2011 og 2012
D11692 Kollektivtiltak RV	3,0		Akkumulert mindreforbruk for flere tiltak tilbake til 2010-13
D10294 MP Sykkel – avd Sør-Tr.lag		8,2	Akkumulert mindreforbruk for flere tiltak tilbake til 2010-13
D10298 MP Kollektiv – avd Sør-Tr.lag		18,2	Akkumulert mindreforbruk for flere tiltak tilbake til 2010-13
Sum	40,3	49,9	

Den formelle fullmakten til å foreta omdisponeringer av riksvegmidler og bompenger på tiltak i Miljøpakken ligger hos Statens vegvesen etter godkjenning i Miljøpakkens styringsorgan. Rammen for finansiering av Nydalsbrua er allerede politisk avklart og det skal redegjøres for hvilke vedtatte prosjekt som ikke følges opp senere i Miljøpakkens årsbudsjett.

Statsbudsjettet 2018 inneholdt 21 mill. kr til planlegging av tiltak på E6 mellom Tonstad og Sluppen. Vegvesenet har benyttet 5 mill. kr i egne planmidler (utenfor Miljøpakken) for arbeidet med reguleringsplanen i 2021. Statsmidlene ble i stedet disponert til byggeplanlegging av tiltak på strekningen i årsbudsjett 2021. Dette er ikke aktuelt i år. Vegvesenet

foreslår at hovedtyngden av midlene (20,6 mill. kr) blir omdisponert til Rv. 706 Hovedsykkelveg Leangbrua–Lilleby for å opprettholde framdriften her. Midlene foreslås omdisponert fra kollektivtiltak (E6 Tonstad - Sluppen) til sykkeltiltak (Rv. 706 Leangbrua - Lilleby). Begge deler er finansiert med programområdemidler på riksveg.

Det gjenstår i tillegg 0,3 mill. kr i ubrukte midler i prosjektet «Sykkeltiltak langs riksveg, rute 6a» som foreslås omdisponert til Rv. 706 Leangbrua - Lilleby.

Ingen kommentarer

*Konklusjon:*

- *Kontaktutvalget gir sin tilslutning til avslutning av prosjekt og varig omdisponering av 90,2 mill. kr (40,3 mill. statlige midler og 49,9 mill. bompenger) til Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.*
- *Kontaktutvalget gir sin tilslutning til omdisponering av 20,6 mill. kr fra E6 Tonstad - Sluppen og 0,3 mill. kr fra Sykkeltiltak langs riksveg til Rv. 706 Hovedsykkelveg Leangbrua - Lilleby.*
- *Det presiseres at dette handler om finansiering, ikke økt kostnadsramme.*
- *Kontaktutvalget ber om en orientering av status for Nydalsbrua mht. fremdrift og økonomi.*

#### **Ad sak 37/21: Forslag til reduksjon av kollektivtakster etter bomforlik (Trfk)**

Fylkeskommunen har i flere møter i Kontaktutvalget orienterte om status for arbeidet med en anbefaling for bruken av midlene til reduserte kollektivtakster. Det har vært enighet om å ikke innføre tiltak som bidrar til økt trengsel på transportmidlene under pandemien.

Transportøkonomisk institutt og Urbanet analyse har levert faglige anbefalinger om hvilke tiltak som kan forventes å gi størst effekt mht. måloppnåelse og AtB og Jernbanedirektoratet har kommet med synspunkter og vurdert kostnadsmessige effekter av tiltak.

Til møtet 11. juni la fylkeskommunens fram en anbefaling om å benytte halvparten av midlene til å utvide aldersgrensen for barnebillett fra dagens 4-16 år til 6-18 år samt utvide sone A kombinert med en utvidelse av takstsamarbeidet til ny sone for periodebilletter i hele byvekstområdet. Her inngår også et mindre beløp til rabattkampanjer.

Videre anbefalte fylkeskommunen at AtB i samarbeid med JBD får i oppdrag å etablere et vurderingsgrunnlag for full fremtidig billettintegrasjon. Det ble pekt på at uklarheter knyttet til merverdiavgift, og av hvordan økonomiske effekter av trafikkvekst fordeles, bør avklares.

Jernbanedirektoratet anbefalte full billettintegrasjon hvor både periodebilletter og enkeltbilletter inngår, og programrådet ga sin tilslutning til at dette gis høy prioritet. Jernbanedirektoratet har i ettertid utarbeidet to nye notat (KU-vedlegg 37a og 37b) som redegjør nærmere for utvidelse av sone A inkludert tog, kostnadene ved dette og forslag til en modell som fordeler gevinstene av en trafikkvekst mellom togoperatør/staten og AtB/Miljøpakken.



En utvidelse av sone A innebærer at også stasjonene Hovin og Lundamo i Melhus og Hell, Trondheim lufthavn, Stjørdal, Skatval og Hegra i Stjørdal innlemmes. Kostnadene er beregnet til 11,6 mill. kr, og det foreslås en gevinstdeling med en rabatt på 10 % for økningen i passasjervolum i forhold til grunnvolumet i et valgt referanseår (2019).

Formannskapet i Trondheim behandlet saken 3, august 2021 og vedtok her følgende bruk av midlene til reduserte kollektivtakster:

1. Øke aldersgrensen for barnebillett til 20 år, ny aldersgrense blir da 6-20 år. Dette betyr rimeligere kollektivtilbud til elever ved videregående skole.
2. Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer, slik at billetten blir rimeligere spesielt for fritidsreiser, tiltaket vurderes spesielt utenom rushtrafikk.
3. Utvidelse av takstsone slik at hele byvekstvtaleområdet er innenfor takstsone A.
4. En generell takstreduksjon som kommer alle kollektivbrukere til gode.

Fylkeskommunen, Malvik og Melhus planlegger å behandle tilsvarende sak i fylkesutvalg/formannskap 17. august 2021. Fylkesdirektørens innstilling:

1. Rabattkampanjer, for ca. 20 millioner kroner per år i to år.
2. Utvidet aldersgrense for barnebillett, for ca. 15 millioner kroner årlig.
3. Utvidelse av sone A til å dekke hele byvekstvtaleområdet for buss, for ca. 15 millioner årlig.
4. Full integrering av Trønderbanens billetter i sone A, for ca. 12 millioner kroner årlig.
5. Forberedende tiltak for ca. 10 millioner kroner i 2021
6. Gjenstående midler, ca. 110 millioner kroner avsettes til:
  - a. En buffer på 50 millioner kroner i tilfelle effekten av taksttiltakene blir uventet stor, utløser utilsiktede kostnader eller dersom kostnadene ikke er korrekt estimert.
  - b. Utvikling, testing og eventuell lansering av:
    - i. nye billettprodukter tilpasset hjemmekontoristen, som bedre treffer de som reiser jevnlig på jobb, men ikke hver dag.
    - ii. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.
    - iii. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.
7. Det avsettes i tillegg 10 millioner kroner årlig i 2022 og 2023 fra Miljøpakkens budsjett, til informasjonskampanjer for å bidra til at takstendringene får god effekt på reisemønsteret
8. Basert på Fylkesutvalgets vedtak i denne saken gis Fylkesordføreren fullmakt til å fremforhandle en omforent bruk av midlene i byvekstvtalens tilleggsavtale med de øvrige partene i Miljøpakkens kontaktutvalg

Kontaktutvalgets oppgave er å samordne de ulike vedtakene og avklare hvilke tiltak som det er grunnlag for å gjennomføre nå, tidsplan for implementering og eventuelt også videre prosess for bruken av resterende midler dersom det gjenstår uavklarte midler.

#### *Kommentarer:*

- *Trondheim kommune og fylkeskommunen har kommet fram til et felles forslag som er ganske nært det formannskapet vedtok, men ikke helt likt. Trenger derfor ny behandling i formannskapet i Trondheim førstkommende tirsdag. Kan begynne å forberede innføringen i påvente av formannskapets beslutning.*
- *Synd at ikke Trondheims ordfører stiller med fullmakt for å avgjøre saken her å nå slik de andre ordførerne gjør.*
- *Kritisk til at gruppeleder i Ap går ut i media og konkluderer før Kontaktutvalget har hatt sitt møte. Kontaktutvalget er et konsensusutvalg hvor partene er representert ved ordførerne.*
- *Forslagets innhold er greit. Melhus har noen spesielle ønsker ut over dette (bl.a. utvidelse i Gauldalen). Disse kan følges opp senere.*
- *Gledelig at tog er med i avtalen og positivt at det foreslås billettløsninger tilpasset større bruk av hjemmekontor.*
- *Den tida vi har brukt for å komme fram til forslaget har vært velbrukt tid. Forslaget gjør at vi i Stjørdal føler oss fullverdig med i samarbeidet. Gir ros til Trondheim kommune og fylkeskommunen som har kommet fram til et omforent forslag.*
- *Det er viktig å formidle at vi har jobbet sammen om å komme fram til dette. Også mange utenfor byvekstområdet vil dra nytte av takstreduksjonene, men det gjenstår noe for å løse problemene med takstsprang.*
- *Kan akseptere at det benyttes noe midler til informasjonskampanjer siden endringene er så gode og omfattende.*
- *Det vil bli utfordrende å få alt på plass til 1. oktober, men AtB gjør alt de kan for å få det til.*
- *Sparebanken Midt-Norge vil dekke kostnadene med gratis buss noen lørdager for feiring av gjenåpningen etter korona. Det passer godt i tid med innføringen av rabatterte takster.*
- *Bør ta inn en formulering om at tiltakene må utformes innenfor de finansielle rammene som står til disposisjon*

#### *Konklusjon:*

*Kontaktutvalget vedtar følgende tiltak med utgangspunkt i byvekstavtalens tilleggsavtale til takstreduksjon med iverksettelse så snart som mulig og senest 1.oktober:*

- Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20år.*
- Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.*
- Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.*
- Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.*

*I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;*

- a. *hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.*
- b. *tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.*

*Kontaktutvalget er positive til informasjonskampanjer som bidrar til at reiseproduktene blir kjent slik at flere velger å reise kollektivt, men disse må håndteres innenfor de allerede gitte rammene. Kontaktutvalget ber om at det orienteres om disse kampanjene i neste KU.*

*Kontaktutvalget ber om at det legges frem en sak andre kvartal 2022 som evaluerer effekten og kostnadene av tiltakene som nå innføres.*

*Det tas forbehold om utfallet av politisk behandling i formannskapet i Trondheim.*

*Det forutsettes at Miljøpakkens kostnad holdes innenfor den rammen staten gir til reduksjon av kollektivtakstene.*

### **Eventuelt:**

- HVO-saken – bruk av avansert biodiesel:

Det etterlyses framdrift i arbeidet med sikte på å følge opp den vedtatte tidsplanen om at det skal være klart i løpet av året. Arbeidet skulle foregå i samarbeid med Trondheim kommune, men kommunen har ikke hørt noe.

Programrådet er orientert. AtB ser på de vesentlige spørsmålene i saken – overgangen fra biodiesel til diesel. Muligheten for å benytte biodiesel utenfor omsetningspåbudet følges opp av AtB gjennom Kollektivtrafikkforeningen da problemstillingen er lik for mange.

Opgaven med å søke finansiering er vanskeligere. Staten anbefaler ikke at vi lokalt etterspør biodiesel. Fylkeskommunen har derfor vanskelig for å se hvordan vi kan gå videre med dette spørsmålet. Saken har vært oppe i programrådet og vil bli fulgt opp der, eventuelt i en undergruppe som programrådet nedsetter. Kontaktutvalget forventer å få en formell tilbakemelding på status på de enkelte punktene i vedtaket senere.

- Illustrere bruken av midler til reduserte kollektivtakster:  
Det er ønskelig å få utarbeidet grafisk sak som er enkel å formidle, dvs. en «one-pager» som viser hva midlene til reduserte kollektivtakster brukes til. Denne må synliggjøre samarbeidet og alle partene i Miljøpakken. Dette følges opp av sekretariatet.
- Møteform i KU i høst:  
Det foregår åpning av samfunnet. Er det tid for fysiske møter i Kontaktutvalget?  
Ønskelig med fysiske møter. Vi planlegger med sikte på fysisk møte 16. september, med digital backup i fall det vil bli påkrevd
- Sykkelfelt i Sandgata:  
Sykkelfeltet er dårlig merket gjennom kryssene slik at enkelte biler kjører inn i sykkelfeltet når de skal vestover. Dette skaper farlige situasjoner som omtalt i media. Fylkeskommunen vil nå gjennomføre en trafiksikkerhetsinspeksjon med gjennomgang av skilting, oppmerking og fysiske sperringer for å redusere muligheten for å kjøre feil.

Trondheim har tidligere spilt inn forslag til løsning. Det er bare innkjøringen i kryssene som må forbedres. Andre forhold er ikke problematisk.