



Vår dato
21.9.2021

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Marte Løvik, Trondheim kommune (vara for Rita Ottervik)
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Mari Mogstad, Statsforvalteren (vara for Frank Jenssen)
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Statsforvalteren
Jens Berget, Malvik kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune (vara for Olaf Løberg)

[Lenke til dokumenter](#)

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Teams-møte torsdag 16. september kl. 12:30 – 14:30.

Agenda

Orienteringer

38/21 Trafikkutvikling (Sek)

39/21 Orientering om arbeidet med Nydalsbrua (SVV)

40/21 Sykkelparkering ved utvalgte enheter (TK)

41/21 Statlig bidrag til reduserte bomtakster i Miljøpakken (Sek)

42/21 Miljøpakken i media (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referatutkast fra møte 20. august 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Gir tilslutning til å igangsette tiltak i nedre del av Byåsveien innenfor en ramme på 3,5 mill. kr. Det omdisponeres 2,8 mill. kr fra prosjektet Rød asfalt langs fylkesveg.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 38/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken:

Vegamots statistikkrapporter ble endret i mai, og tallene er nå bearbeidet for å gi sammenlignbare data med tidligere år. Trafikken i byens bomstasjoner er i årets 8 første måneder 1 % høyere enn i 2020, og 5 % lavere enn i 2019. Trafikken i bomstasjonen på Ranheim (E6 øst) er fortsatt betydelig lavere enn i 2019, ca. 18 %.

I Stjørdal er trafikken 1 – 7 % høyere enn i 2020. Her mangler vi sammenlignbare tall for 2019. I Malvik påvirkes trafikken av vegbygging og på E6 i Hommelvik er trafikken betydelig lavere enn i 2019 (-22 %). Trafikken påvirkes også av vegarbeid i Melhus. Gjennom målepunktet nord for Melhus er trafikken 13 % lavere enn i 2019 og også lavere enn i 2020. På E39 Øysand har det vært liten endring i trafikken de to siste årene.

Veksten i bruk av el-bil er fortsatt høy, og andelen nærmer seg 24 % i Miljøpakkens bomstasjoner. Det er kraftig vekst i salget av el-biler også. I Miljøpakkeområdet utgjør el-bilene nå 18-19 % av bilbestanden. Nesten 3 av 4 solgte biler i august var elbiler. Høyest andel finner vi i Malvik (86 %) og Melhus (76 %). Lavest ligger Stjørdal med 50 %, mens Trondheim har 61 %.

Kollektivtrafikk:

Med oppstart for studentene økte passasjertallet til 100 000 daglige påstigende i uke 33 og har senere avtatt noe ifølge AtB. Det foreligger fortsatt ingen rapport fra Jernbanedirektoratet.

Sykkel:

Sykkeltrafikken er lavere i år enn både i 2019 og 2020. Spesielt var nedgangen stor i januar og februar. I årets 8 første måneder er sykkeltrafikken 19 % lavere enn i 2019 på Rotvollekra og 6 % lavere over Svingbrua.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 38-21.

Kommentarer:

- Tallene illustrerer at pandemien viser at det er mulig å nå nullvekstmålet uten pisk. Blir derfor vanskelig å begrunne inngripende tiltak for befolkningen. Samtidig skaper det utfordringer for kollektivtrafikken. Så lenge vi ikke øker kapasiteten, tilgjengeligheten eller hastigheten til kollektivtrafikken, får vi ikke initiativer til å øke kollektivtrafikken, tvert imot blir det initiativer til større bruk av hjemmekontor. Slik Urbanet har vist, må vi regne med en varig reduksjon i kollektivtrafikken og derav tapte trafikkinntekter. Vi trenger en strategidiskusjon, og den må vi ta sammen med nasjonale myndigheter andre fylker. Må også følge med på sykkeltrafikken og vite hvilke andeler de tar.

- SVV arbeider med å få oversikt og sammenligne de fire byområdene som har byvekstavtaler. I tillegg er det 5 nye byer som skal i gang med avtaler.
- Understreker behovet for et godt tellegrunnlag for å få en enhetlig bilde av utviklingen og effektene av de taksttiltakene som vi nå innfører overfor elbiler og kollektivtrafikk. Viktig at vi forsikrer oss om at den metodikken vi har er god nok for å forklare utviklingen nå før takstendringene trer i kraft i høst.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 39/21: Orientering om arbeidet med Nydalsbrua (SVV)

Byggeleder Martin Jusnes Engum orienterer om anleggsarbeidene på Nydalsbrua, herunder framdrift, økonomi og aktivitet framover. Se også presentasjon i vedlegg til referatet.

Framdrift i pågående aktiviteter

- Holder på med skjæringene – arbeid i flere høyder tett på trafikkert veg er utfordrende
- Har drevet den ene av to tunnellop ca. 40 meter inn i fjellet (skal 70 – 80 meter).
- Bygger nå nye bruer over Leirelva – Leirosbrua nord og sør.

Er ferdig med ca. 30 % av anleggsperioden. Ferdig med all fjellsprenghing i dagsonen og mye av grunnarbeidet. Mye av fremdriftsusikkerheten ligger i grunnarbeidet og dermed er også mye av usikkerheten i anlegget lukket.

Er foreløpig i rute sammenlignet med den framdriften som er lagt. Skanska ønsker å overlevere prosjektet i løpet av høsten 2023. Det er en mer ambisiøs framdrift enn fristen som er i juni 2024.

Oslovegen må helgestenges i forbindelse med støping av Leirosbruene, og 3.1.22 stenges Oslovegen nord for Sluppen bru i 1,5 år for arbeid med Nydalsbrua. Prosjektet ønsker å stenge tre måneder lengre fordi dette gir raskere ferdigstilling av gang- og sykkeltilbud over gammel bru. Det er mål om å kunne sette trafikk på brua i oktober 2023.

Prognosen viser totalkostnad innenfor rammen. Usikkerhet er knyttet til materialkostnader. Dette følges opp av SVV nasjonalt for å få en enhetlig praksis. Det er per dags dato også økonomi til å bygge avkjøringsrampene til E6. Disse er tatt ut av kontrakten for å ha større sikkerhet.

Kan sprengte ut mer av Byåstunnel for å dekke underskudd av stein, men det gir i så fall en merkostnad i prosjektet.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 40/21: Sykkelparkering ved utvalgte enheter (Tk)

Til Miljøpakkens budsjett 2021 meldte Trondheim kommune et behov for 4 millioner kroner til utbygging av sykkelparkering ved kommunale enheter i sentrumsnære områder. Partene i Miljøpakken kom ikke til enighet om dette tiltaket. Trondheim kommune ble bedt om å

presentere en prinsipiell avklaring av spørsmålet før det tas stilling til finansiering. Prinsippsaken er diskutert i flere omganger i programrådet.

Nå foreslås en modell der tilskuddet til sykkelparkering legges inn som en del av tilbudet innenfor prosjektet HjemJobbHjem. Det foreslås å tilby offentlige og private virksomheter de samme godene, men da med samme krav til varighet på parkeringsrestriksjonene. Både private og offentlige virksomheter kan bli med så lenge de oppfyller vilkårene i HjemJobbHjems bedriftsavtale. Dette kan enten være i form av parkeringsavgift eller ved å redusere antall p-plasser. Virksomheter som ønsker tilskudd til sykkelparkering, plikter å holde på parkeringsrestriksjonene utover det ene året de deltar i HjemJobbHjem. Det foreslås en bindingstid på tre år.

Det foreslås at byen deles inn i fire områder som representerer fire avgiftsnivåer, basert på nærhet til sentrum, tilgjengelighet for sykkel og kollektivdekning. Det foreslås å innføre HjemJobbHjem i de mest sentrale områdene først.

Det er igangsatt arbeid med utvikling av en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet som oppfølging av punkt 3.2 i byvekstavtalen. Prosjektet vil resultere i felles mål, strategier og virkemiddelpakker som kommunene skal legge til grunn for konkretisering av tiltak. Inntil videre kan virksomheter fra Melhus, Malvik og Stjørdal søke om deltakelse i HjemJobbHjem på lik linje med virksomheter fra Trondheim.

Kollektivtilbudet og sykkeltilgjengeligheten er dårligere i nabokommunene enn i sentrale Trondheim. Potensialet for måloppnåelse blir vurdert ved rekruttering. Virksomheter som ligger sentralt til, med god kollektiv- og sykkeldekning, er aktuelle for å delta i HjemJobbHjem. Når den samordnede parkeringspolitikken er vedtatt, kan det bli aktuelt å inkludere flere virksomheter i nabokommunene, men da etter andre kriterier enn de som gjelder for sentrale trondheimsområder.

Det legges opp til at alle offentlige virksomheter som disponerer gratis eller rimelige parkeringsplasser for ansatte, og som holder til innenfor sentrumsnære områder, kan bli med i HjemJobbHjem over en periode på fire år. Innføring av parkeringsavgift og nivå på avgiften må vedtas av henholdsvis kommune, fylke og stat.

Det er vurdert to alternative finansieringsmodeller der den ene dekker et tilskudd på inntil 12500 kr per inngjerdet sykkelparkeringsplass under tak for inntil 15 % av de ansatte. I det andre alternativet dekkes et tilskudd på halvparten, dvs. inntil 6250 kr per plass for inntil 15 % av de ansatte. Det forventes at totalkostnaden per plass vil være ca. 12500 kr.

Den høyeste tilskuddsandelen vil være mest attraktiv for bedriftene og vil senke terskelen for å bli med på ordningen. Den laveste tilskuddsandelen er rimeligere for Miljøpakken, men ikke like attraktiv for bedriftene. Bedriftene vil imidlertid her ha en større motivasjon for å

innføre avgift for å finansiere deler av tiltaket. I begge modellene vil Miljøpakken gi råd til virksomhetene om hvilken sykkelparkering de bør velge.

Det antas å være ca. 110 offentlig virksomheter/bygg som kan tilfredsstille kriteriene, hvorav 61 kommunale, 35 statlige og 9 fylkeskommunale. Målet er å kunne rekruttere alle disse og et tilsvarende antall private virksomheter. I 2022 tas det høyde for rekruttere 30 bedrifter hvorav halvparten offentlige og halvparten private. Nå målet om 20 % redusert bilbruk, betyr dette ca. 600 færre daglige bilreiser.

Tabell 1: To alternative forslag til budsjett for HjemJobbHjem med sykkelparkering

Budsjett HjemJobbHjem med sykkelparkering (mill. kr)	Tilskudd per sykkel P-plass	
	12500 kr	6250 kr
Budsjett årsverk HJH	3,5	3,5
Budsjett HJH-billetter	1,2	1,2
Elsykkelutlån, helsekampanje, piggedekkaksjon og sykkelservice	1,4	1,4
Budsjett sykkelparkering fullfinansiering	6,9	3,4
Sum budsjett sykkelparkering	13	9,5

Med en dobling av kapasiteten senere år vil alle aktuelle offentlige virksomheter (110) og et tilsvarende antall private virksomheter kunne komme med i ordningen i årene 2022 – 2025. Vil teste ut nå først for å se om tilbudet er godt nok. Har en del restmidler fra tidligere år som kan benyttes til oppstart i inneværende år om vi får tillatelse til å starte nå. Ingeborg Grønnings presentasjon følger som vedlegg til referatet.

Kommentarer:

- Det var et litt vanskelig prosjekt i utgangspunktet. Etter at det er videreutviklet, er det en veldig god sak som håndteres på en god måte. Synes at det er riktig at det åpnes for at private og offentlige virksomheter likebehandles. Viktig at det også stilles krav til parkeringsrestriksjoner.
- Mener at vi kanskje burde drøfte beløpets størrelse, 12500 kr er tilnærmet fullfinansiering, og kanskje bør også virksomhetene bidra med en egenandel. Staten aksepterer at vi nå prøver ut dette konseptet slik det er foreslått i år og kommer tilbake til beløpets størrelse etter evaluering.
- Trondheim kommune vil ha en politisk sak i november med sikte på å vedta innføring av HJH i de mest aktuelle bedriftene. 15 % er i utgangspunktet for lite, så bedriftene må dekke behovet ut over dette.
- Dette er et interessant konsept, men ikke særlig relevant for andre kommuner enn Trondheim før spørsmålet om parkeringsrestriksjoner kan tilpasses situasjonen i nabokommunene. Når vi starter med de mest sentrale byområdene er det et godt stykke igjen før vi når ut til Stjørdal.
- Holder det at en allerede har parkeringsrestriksjoner (som på flyplassen), eller må det innføres nye restriksjoner? Hensikten er å oppnå mer miljøvennlige reiser. For å få det til, kreves det

endringer (litt færre P-plasser eller litt dyrere parkering) for å gjøre det mindre attraktivt å benytte bil.

- Litt uklart om vi med «plass» mener lokasjon eller sykkelplass. I første tolkning kan beløpet virke knapt, men hvis det er i forhold til hver oppstillingsplass for sykkel, så monner det noe. Her menes det sykkeloppstillingsplass.
- I de ytre sonene må det benyttes gulrot og ikke pisk fordi mange bor slik til at de ikke har andre alternativ enn bil. Registrerer at vi etter arbeidet med en samordnet parkeringspolitikk åpner for at vi kan ha ulike krav tilpasset forholdene i de ulike kommunene. For Stjørdals del blir det først aktuelt når dette er på plass.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken kan finansiere sykkelparkeringsplasser ved etablerte offentlige og private virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner etter HjemJobbHjem-prinsippet.*
- *Virksomhetene som mottar finansiering til sykkelparkering, forplikter seg til å beholde parkeringsrestriksjonene i minst tre år.*
- *Kontaktutvalget vedtar at sykkelparkering finansieres med et tilskudd på inntil 12500 kr for inntil 15 % av bedriftens ansatte.*
- *Ordningen iverksettes fra høsten 2021 med restmidler fra HjemJobbHjem-prosjektet.*

Ad sak 41/21: Statlig bidrag til reduserte bomtakster i Miljøpakken (Sek)

Staten bidrar etter bomforliket med 280 mill. kr fordelt over 10 år til å redusere takstene i Miljøpakkens bompunkt.

Miljøpakkens takster ble sist regulert 1. februar 2021. Da var flere forhold av betydning for taksternes videre regulering uavklart og dro i ulik retning:

Grunnlag for å øke takstene:

- Den reelle gjennomsnittstaksten (=bominntekt/antall passerte kjøretøy) er bl.a. som følge av framveksten av el- biler, lavere enn det Stortinget la til grunn ved behandling av Prop. 36 S (2017-2018)
- Utsikt til fortsatt vekst i el-bilbruken medfører en forventning om ytterligere redusert gjennomsnittstakst.

Grunnlag for å redusere takstene:

- Statens bidrag etter regjeringens bomforlik gir et bidrag til å redusere Miljøpakkens bomtakster.
- Forslag om å innføre takster på bruk av el-bil gir nye inntekter fra nullutslippskjøretøy.

Det var i februar ikke endelig avklart om det ville bli innført en avgift på nullutslippskjøretøy, hvor høy avgiften eventuelt ville bli og når avgiften eventuelt kunne bli innført. Derfor var det ikke mulig å vite om det var grunnlag for å sette taksten ned eller behov for å sette dem opp. Takstene ble derfor bare justert marginal i henhold til konsumprisindeksen.

Etter at takstene nå er politisk avklart kan vi beregne hvilke takster som gir den gjennomsnittstaksten som er lagt til grunn i stortingsproposisjonen. Kontaktutvalget ba i sak 32/21 om at det ble utarbeidet en skriftlig redegjørelse som viser hvordan bomtakstene nå er lavere enn hva de ville ha vært uten statlig tilskudd. Dette for å synliggjøre hva det statlige bidraget betyr i reduserte takster for trafikantene.

De viktigste faktorene for å beregne takstene er kjent for første halvår i år, men det er fortsatt noe usikkerheten knyttet til videre utvikling. Beregningene er foretatt i samråd med Vegamot med utgangspunkt i den informasjonen vi nå har om trafikk og bominntekter for ulike takstgrupper.

Konsumprisutviklingen og veksten i bruk av nullutslippskjøretøy har størst betydning for takstutviklingen. Beregningene er basert på prognoser for alle faktorene som påvirker takstene. Det benyttes gjennomsnittsverdier for hele år for å unngå sesongmessige variasjoner. Det betyr at resultatene i prinsippet viser hvilke takster som ville ha vært riktige om reguleringen ble foretatt etter første halvår.

Beregningene viser at gjennomsnittstaksten med dagens takster nå ligger lavere enn den taksten som er lagt til grunn i stortingsproposisjonen, og også lavere enn den reduserte gjennomsnittstaksten hvor det statlige bidraget til reduserte takster er medregnet.

Tabell 2: Behov for takstjustering i Miljøpakkens bompunkt etter første halvår i 2021 uten tilskudd etter bomforlik (avvik i forhold til dagens takster)

Endringsbehov i 2021 <u>uten</u> bomforlik			%	Mill. kr
			13,5	91
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	5	3	4	2
Sluppen	5	3	3	1
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	2	2	1
Holtermannsvegen	2	2	3	2

Den beregnede gjennomsnittstaksten som samsvarer med det politisk vedtatte nivået, ligger i gjennomsnitt 13,5 % høyere enn gjennomsnittstaksten med dagens takster. Dette er før midlene i bomforliket er medregnet. Omsatt til takster betyr dette at takstene skal økes med 2-5 kroner i takstgruppe 1 (i hovedsak lette kjøretøy) og 1-4 kroner i takstgruppe 2.

Tabell 3: Behov for takstjustering i Miljøpakkens bompunkt etter første halvår i 2021 – med tilskudd etter bomforlik (avvik i forhold til dagens takster)

Endringsbehov i 2021 <u>med</u> bomforlik			%	Mill. kr
			8,8	59
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	3	2	0	0
Sluppen	3	2	0	0
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	1	0	0
Holtermannsvegen	2	1	0	0

Det statlige bidraget gir mindre økning av takstene, men fortsatt må takstene heves noe - i gjennomsnitt 8,8 % for å nå det vedtatte nivået. Det betyr at det statlige bidraget reduserer takstene med 4,7 %. Det vil nå bare være grunnlag for å heve takstene i takstgruppe 1. Her er takstøkningen i 1-3 kr.

Bomavgift på el-bil innføres så sent på året at det ikke gir vesentlig bidrag i 2021. Helårsvirkningen kommer først i 2022, men da ventes det samtidig også ytterligere endringer i konsumprisindeks og el-bilandel. I 2023 skal avgiften på el-bil heves ytterligere - til 40 %.

Våre prognoser for videre takstutvikling viser at de endringene som framgår med tilskudd fra bomforliket i tabell 3, også vil være ganske riktige for situasjonen i 2022 og 2023 for kjøretøy i takstgruppe 1. Det skyldes at gjennomsnittstaksten øker omtrent som konsumprisindeksen på grunn av innføring av avgift på el-bil. Takstene kan dermed holdes uforandret fram til 2024. Takstene i takstgruppe 2 må derimot justeres årlig for å gi riktig gjennomsnittstakst – først med 1-3 kr i 2022. I 2023 vil takstene være 2-5 kr høyere enn dagens takster.

Vegamot har allerede sendt søknad om innføring av takst for nullutslippskjøretøy (9.7.2021). Reguleringen av takstene beregnes ut fra historiske verdier. Søknaden tar utgangspunkt i indeksregulert gjennomsnittstakst fram til mai 2021. Selv om gjennomsnittstaksten på det tidspunktet var lavere, konkluderte Vegamot også da med at de tilførte midlene fra bomforliket ikke ga grunnlag for å sette ned takstene i Miljøpakkens bompunkt. Det ble heller ikke ansett som nødvendig å sette takstene opp.

Dersom takstene framover fortsatt må reguleres ut fra historiske data, vil det være umulig å nå opp til den vedtatte gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen så lenge el-bilandelen og/eller konsumprisindeksen øker. Det skyldes at bomforliket introduserte et tak for hvor høyt takstene kan heves i byvekstområdene. De faktorene som bestemmer taksten, regnes ut fra forholdene før reguleringstidspunktet, mens takstene gir inntekter ut fra situasjonen etter at nye takster innføres. Takstjusteringen foretas ut fra et for høyt utgangspunkt opp til et for lavt taksttak. Da blir takstendringene for små.

I tillegg ligger det en forsinkelse i utarbeidelse og behandlingen av søknaden om takstjustering. Den medfører at forskjellen på det tidspunktet søknaden innvilges er enda større. Dersom det aldri er mulig å komme opp til gjennomsnittstaksten, vil Miljøpakken heller ikke kunne få de forutsatte bominntektene i stortingsproposisjonen uten trafikkvekst.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 42-21

Kommentarer:

- Har samme refleksjon rundt at vi er ett år på etterskudd mht hva det reelle grunnlaget for å regulere takstene er. Hvordan vil vegvesenet følge det opp? SVV noterer problemstillingen og vil ta en intern diskusjon om det formelle handlingsrommet for å regulere takstene.

Konklusjon:

Tas til orientering. Vegvesenet avklarer det formelle grunnlaget for å regulere takstene slik at de gir den vedtatte gjennomsnittstaksten.

Ad sak 42-21: Miljøpakken i media

Daniel Flathagen orientert om informasjonsarbeidet og omtalen av Miljøpakken i media.

Presentasjonen følger som vedlegg til referatet.

- Har hatt 227 oppslag i media siden mai, noe mer enn i samme periode i fjor. Det er en dobling av oppslag på eget nettsted. Nydalsbrua engasjerer. Rundt halvparten kommer gjennom Google-søk og også mer gjennom Facebook etter at vi har trappet opp bruken av denne. Følgetall øker også greit, og vi er i startgropa for Instagram.
- Sykkelsakene engasjerer mest nå. Her er det mest krutt både med positivt og negativt fortegn. My kritikk, men også aktive støttespillere. Ser at Miljøpakken har mange aktive medhjelpere som svarer ut i tråd med Miljøpakkens mål.
- Har laget annonsekampanje for å synliggjøre vedtakene om billigere buss og tog, herunder også en «onepager» for å synliggjøre endringene og partene som står bak. Disse er også presentert gjennom annonser i Trønderbladet og Stjørdalsnytt for å styrke innsatsen i randkommunene.
- Debatt om hvordan vi bruker og styrer pengebruken i Miljøpakken fortsetter. Den var oppe i valgkampen både på generelt nivå og direkte knyttet til bompenger. Denne typen debatter om hvordan vi prioriterer pengebruken vil gå videre.
- Nydalsbrua og Byåstunnelen er hett stoff i media og på nettsida. Vi vektlegger å ha oppdatert stoff om dette.
- Har innholdssamarbeid med Magasinet Trondheim 2030, der sist presentasjon av mulige gang- og sykkelbruer fikk oppmerksomhet.
- Mobilitetsuka starter i dag med åpning av fortau i Uglavegen. Det blir kåring av årets fotgjenger, sykkelSERVICE på Bakklandet og mulighet for prøving av el-sykkel.
- Melhus er ikke med i mobilitetsuka, men det blir åpning av G/S-brua og sykkelSERVICE her i neste uke.
- Leuthenhaven sykkelhotell åpner i oktober og delparsellen av hovedsykkelveg Lilleby – Dalen 1. november.
- Det årlige holdningsundersøkelse gjennomføres nå og det arbeides med en kommunikasjonsstrategi.
- Mobilitetsrådgiverne jobber med HjemJobbHjem og innføring av hjertesoner

(trafiksikkert nærområde) rundt Charlottenlund, Berg og Tanem skole. Det er økende bruk av sykkel bilkjøring på skoleveg.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt:

- Rekruttering av ny leder i Miljøpakkens sekretariat

Henning slutter ved årsskiftet og ny stilling vil bli lyst ut. Trondheim kommune har som leder i programrådet fått oppgaven med å holde i prosessen og vil bruke rammeavtalen med det eksterne byrået Avantas til å rekruttere søkere til stillingen. Byrået vil ha dialog med partene i Kontaktutvalget om å utforme en kravspesifikasjon for stillingen før den blir lyst ut. Kontaktutvalget blir orientert om status, framdrift og videre oppfølging i programråd og Kontaktutvalg i neste møte.

- Status på oppfølging av vedtak om takstreduksjon

Konrad Pütz presenterte hovedpunktene i utsendt notat som følger som vedlegg til referatet.

AtB har jobbet sammen med Jernbaneverket om å få iverksettelse så hurtig som mulig. De har prioritert de store viktige tiltakene: Det tas sikte på å iverksette utvidet aldersgrense for barnebillett, utvidelse av sone A og lik pris for buss og tog 4. oktober eller 11. oktober.

Utvidet gyldighetstid for billetter og nye billettyper krever utvikling og utredning og tar mer tid. Det er ingen konkret dato for dette ennå. AtB foreslår å tolke «utenom rush» som på ettermiddag og i helg.



Statens vegvesen



Orientering om status i arbeidet med Nydalsbrua

16.09.2021

Martin Engum

Agenda

- Fremdrift
- Økonomi
- Muligheter og usikkerhet i prosjektet



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Status - fremdrift



Status - fremdrift



Status - fremdrift



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift



Statens vegvesen



Status - fremdrift

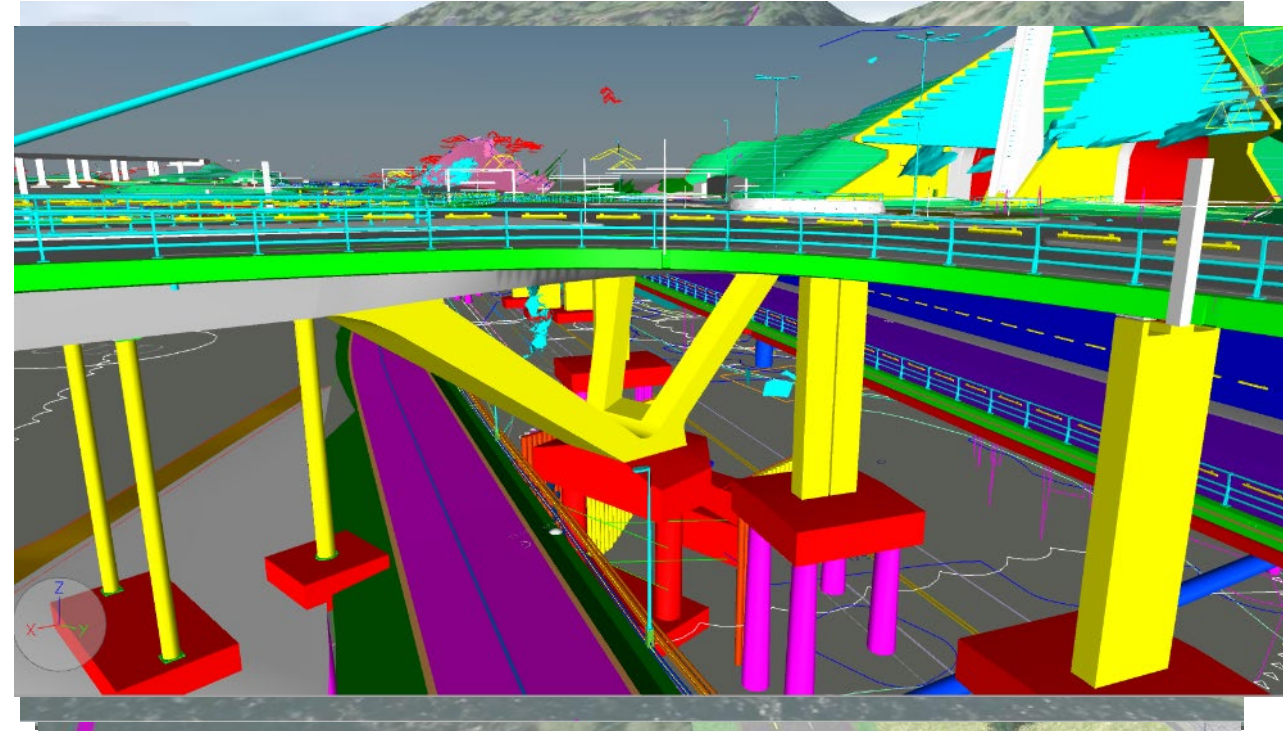
- Vi er nå over 30% inn i periode for anleggsgjennomføringen.
 - All fjellsprengning i dagsone er utført.
 - Mye av grunnarbeider (fundamentering) er også utført. Noe grunnarbeid og fundamentering gjenstår på rampebru sør og Nydalsbruas østside. Mye av fremdriftsusikkerheten ligger i grunnarbeider.
-
- Vi er foreløpig i rute sammenlignet med planlagt fremdrift.
 - Ambisiøs fremdriftsplan – Skanska ønsker å være ferdig med veganlegget høsten 2023 (frist ferdigstillelse er 06. juni 2024).

Status – hovedaktiviteter høsten 2021

- Okt. 21 - Etablering av midlertidig fylling på østsiden av Nidelva
- Nov. 21 - Tunneldriving ferdig (begge løp ca. 77m og forankringskammer).
- Høsten 21 - Brustøp Leirosbru nord
- Høsten 21 - Brustøp rampebru nord
- Des. 21 Støp vestvendt søyle Nydalsbrua akse 3

Behov for å stenge Oslovegen i forbindelse med brystøp (2stk.).

Brustøp legges til helg.



Status – hovedaktiviteter 2022 - 2023



Statens vegvesen



Status - økonomi

- Prognose viser at totalkostnad vil havne under prosjektets kostnadsramme.
- Stor usikkerhet knyttet til krav som kan komme pga. økte materialpriser (Covid 19)
- Vi har pr. d.d en viss reserve til å håndtere eventuelle slike krav.
- Prosjektet har pr. d.d. økonomi til å bygge påkjøringsrampe opp til E6 (Arbeidet ligger ikke i kontrakten med Skanska, men er en del av prosjektet.). Prosjektet venter med å igangsette bygging av denne inntil større del av usikkerheten i kontraktsarbeidet er lukket. Strategi for anskaffelsen ikke bestemt.

Prosjektmulighet

- Stenge Oslovegen nord for Sluppen bru til sept. – okt. 2023 (2-3 måneder ekstra stengeperiode). Kan da sette trafikk på Nydalsbrua og nytt veg systemet. Frigir plass til å bygge ferdig gang- og sykkelveger raskere og mer rasjonelt. Øker sjansen for overlevering av komplett anlegg i 2023.
- Mulighet til å mellomlagre/deponere masser på Stavneplatået. Masser kan da gjenbrukes i gjenstående vegprosjekt på rv.706 mellom Stavne tunnelen og Sivert Dahls veg (Behov for masser i motfylling).
- Spreng ut mer tunnel. Benytte tunnelstein i prosjektet. Vil være en kostnad/gevinst som evt. må deles mellom SVV (prosjektet) og FK. Krever også evt. utvidelse av reguleringsplan.



Status - prosjekthusikkerhet

- Covid 19 og materialpriser. Betydelig økning i materialpriser på stål, trevirke (forskaling) og rørdeler. Foreløpig uspesifisert krav fra entreprenøren. Vanskelig å estimere total kostnad. Noe fanges opp av justering LPS. Krav behandles sentralt i SVV for å sikre likebehandling.
- Ikke tillatelse fra TK til å knuse stein på anlegget (dispensjon fra reguleringsplan). Vil medføre at tunnelsteinen må kjøres ut av anlegget for knusing. Tidskritisk å få avklart dette (disp.søknad).

Spørsmål?



Statens vegvesen



Sykkelparkering i HjemJobbHjem

Kontaktutvalget 16.09.21
Trondheim kommune



Miljøpakken
– bedre by

Forslag til vedtak

- Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken kan finansiere sykkelparkeringsplasser ved etablerte offentlige og private virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner etter HjemJobbHjem-prinsippet.
- Sykkelparkering tilbys virksomheter som forplikter seg til å innføre parkeringsrestriksjoner i minst tre år.
- Sykkelparkering finansieres med et tilskudd på inntil 12500 kr for inntil 15 % av virksomhetens ansatte.
- Ordningen iverksettes fra høsten 2021, med restmidler fra HjemJobbHjem-prosjektet.

HjemJobbHjem

- HjemJobbHjem-billetten (625 kr/mnd)
- bysykkel (149 kr/sesong)
- utlån av elsykler
- sykkelSERVICE og piggdekk til sykkel
- leasing og kjøp av elsykler (nyhet!)
- parkeringsrestriksjoner

Sluppen-bedrift innfører p-avgift for å få ansatte til å velge bort bilen

Multiconsult på Sluppen bruker både pisk og gulrot for å få ansatte til å velge miljøvennlig transport. Bedriften innfører om kort tid en parkeringsavgift på 50 kroner dagen.



PARKERINGSavgift. All parkering på denne p-plassen på Sluppen har fram til nå vært gratis for ansatte. FOTO: ESPEN BAKKEN

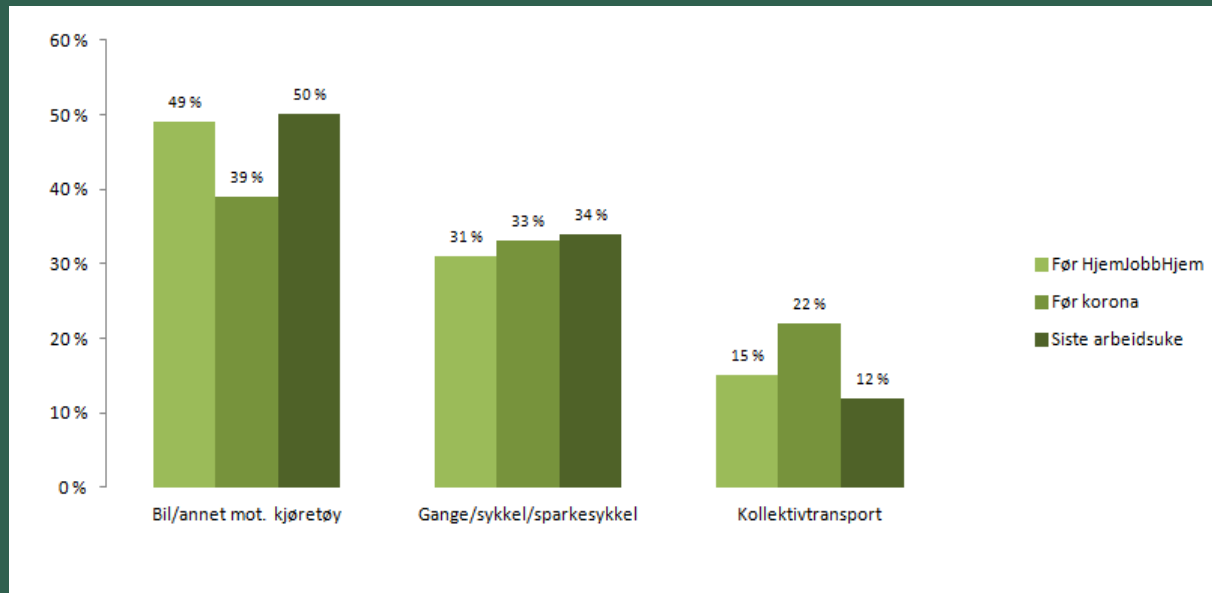
80 % velger bil hvis parkeringsplassen er gratis, selv om buss tar like lang tid.

Status HjemJobbHjem

- Etablert som miljøpakkeprosjekt i 2019. Fem bedrifter deltok, hvorav to kommunale og en fylkeskommunal enhet.
- Koronasituasjonen har bremset rekrutteringen til prosjektet. Nå deltar ASKO, Trym, Sticos og Maritime Robotics. Pågående dialog/forhandling med flere bedrifter.
- Aktiv rekruttering starter når lokal forskrift om hjemmekontor for de som må reise kollektivt faller bort.



Resultater og mål



HjemJobbHjems mål:

20 % færre bilreiser. Dette tilsvarer 600 færre daglige bilreiser (300 personer t/r) i 2022. Med full drift fra 2023 tilsvarer dette 1200 daglige bilreiser.

Korona inntraff midt i pilotåret. Resultatene fra evalueringen er likevel gode: 10 %-poeng færre bilreiser fra august 2018 til februar 2019. Mål om 20 % færre bilreiser i HJH-bedriftene etter korona.

Satsing på flere offentlig virksomheter i HjemJobbHjem

- Saupstad hjemmetjeneste deltok som pilotbedrift i 2019. De innførte parkeringsavgift på 30 kr per dag.
- Mange offentlige virksomheter har gratis parkering for ansatte, men flere av disse mangler sykkelparkering.
- Det foreslås at sykkelparkering blir et nytt tiltak i HjemJobbHjem, og at offentlige virksomheter i større grad blir med i programmet. Dette krever vedtak i politiske organer.
- Politisk sak om parkeringsavgift ved kommunale enheter behandles i november.



Lik behandling av offentlige og private virksomheter

Offentlige og private virksomheter kan delta i HjemJobbHjem, så lenge de oppfyller følgende krav:

- sannsynlighet for høy måloppnåelse
- reduksjon i antall p-plasser eller innføring av avgift

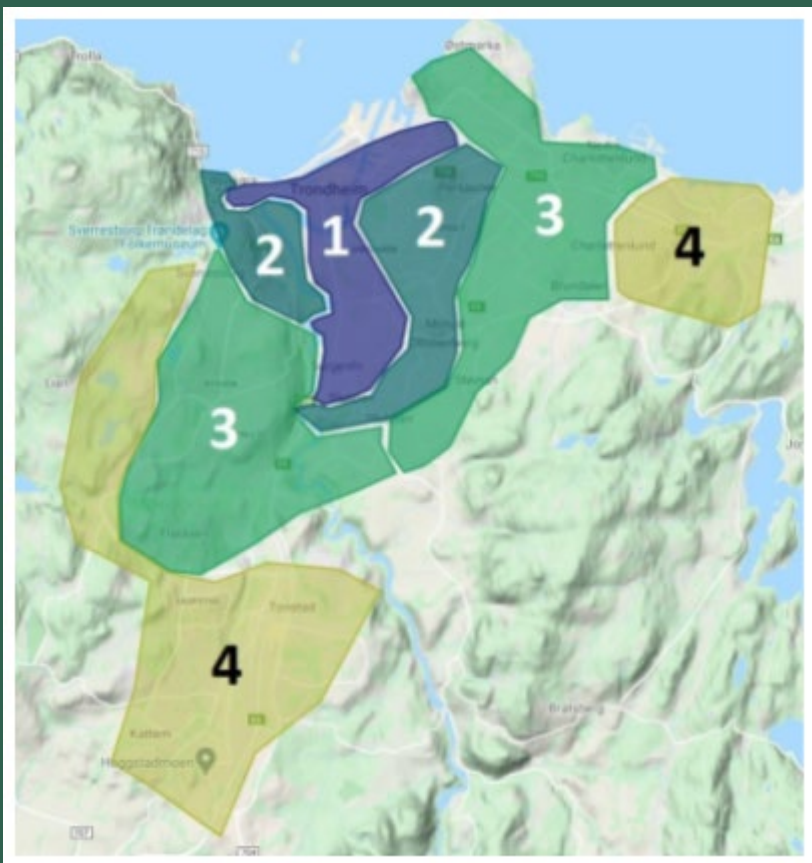
Virksomheter i Melhus, Malvik og Stjørdal kan også søke om deltakelse, og vil bli vurdert ut i fra samme krav. Prosjektgruppen for samordnet parkeringspolitikk foreslår å ta i bruk HjemJobbHjem som virkemiddel. Krav til måloppnåelse bør diskuteres.

Parkeringsrestriksjoner og sykkelparkering

For å nå målet om 20 % reduksjon i antall bilreiser kreves det at virksomheter som deltar innfører parkeringsavgift og/eller reduserer antall parkeringsplasser.

Virksomheter som forplikter seg til parkeringsrestriksjoner i minst tre år får tilbud om sykkelparkering. Bedrifter som ikke ønsker dette deltar i den ordinære HjemJobbHjem-ordningen på ett år. Deltakelse i HjemJobbHjem kan ikke skje før parkeringsrestriksjonene er på plass, men det er ikke et krav at sykkelparkering er etablert.

Prioritering



Byen er delt inn i fire soner etter tilgjengelighet med sykkel og kollektivtransport. Virksomheter med god kollektivdekning og tilgjengelighet for sykkel blir prioritert.

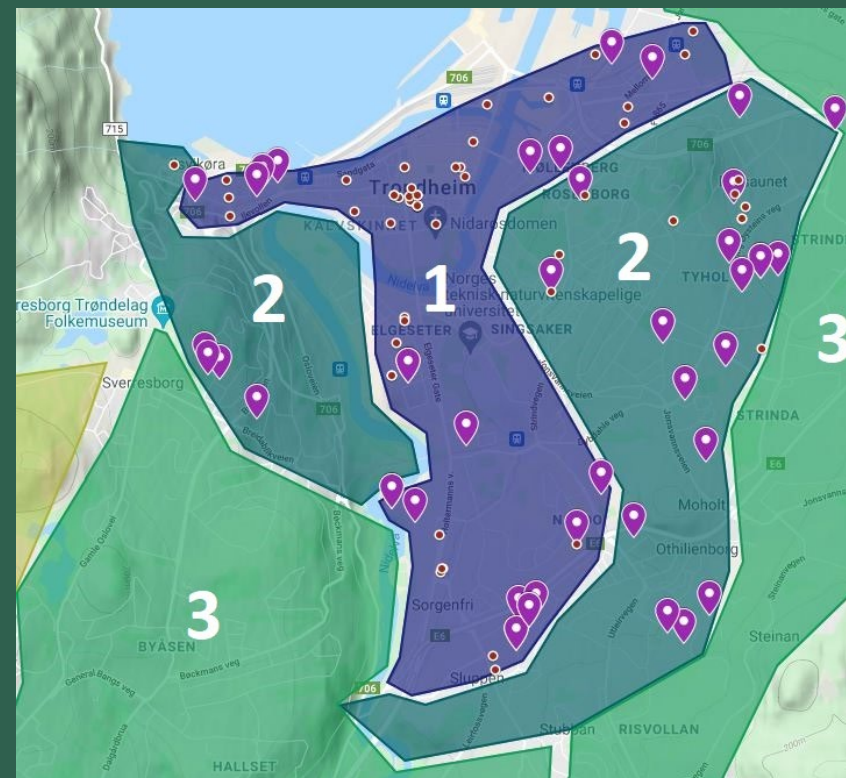
Forslag: Alle offentlige virksomheter som holder til innenfor sone 1 og 2, og som disponerer gratis eller rimelig parkeringsareal for ansatte, kan bli med i HjemJobbHjem over en periode på 4 år. Tilsvarende antall private bedrifter kan ta del i ordningen. Dette tilsvarer 30 virksomheter i 2021 og 64 virksomheter årlig de kommende årene.

Aktuelle offentlige virksomheter

- 9 fylkeskommunale enheter
- 61 kommunale enheter
- 35 statlige bygg (i snitt 2 enheter per bygg)

Deltakelse er frivillig for partene, og må eventuelt vedtas i Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og av staten.

Røde prikker viser kommunale enheter som ikke har bilparkering. Lilla merker viser enheter som med gratis parkeringsplasser. Politisk sak om avgift ved disse enhetene fremmes i november.



Miljøpakken
– bedre by

Sykkelparkering

- Sykkelparkering finansieres for inntil 15 % av de ansatte ved enheter som forplikter seg til parkeringsrestriksjoner i tre år.
- Enheter med få ansatte (eks barnehager med 20 ansatte) vil få minst fem sykkelparkeringsplasser selv om dette overstiger dekning på 15 % så lenge tilskuddet til etaten ikke overstiger 15 %.
- Midlene kan brukes til å etablere ny og bedre sykkelparkering, eller til å supplere dagens stativer
- Evaluering av tilskuddsordningen til våren. Det kan bli behov for å øke tilskuddet.

Sykkelparkering: Modulær løsning, utendørs, men under tak. Pris per sykkelparkeringsplass er beregnet til 12500 kr ink mva for sykkelparkering med denne standarden.



Forslag til vedtak

- Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken kan finansiere sykkelparkeringsplasser ved etablerte offentlige og private virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner etter HjemJobbHjem-prinsippet.
- Sykkelparkering tilbys virksomheter som forplikter seg til å innføre parkeringsrestriksjoner i minst tre år.
- Sykkelparkering finansieres med et tilskudd på inntil 12500 kr for inntil 15 % av virksomhetens ansatte.
- Ordningen iverksettes fra høsten 2021, med restmidler fra HjemJobbHjem-prosjektet.

Åpning av fortau i Uglaveien i dag



Kommunikasjon og mobilitet
Kontaktutvalget 16.09.2021

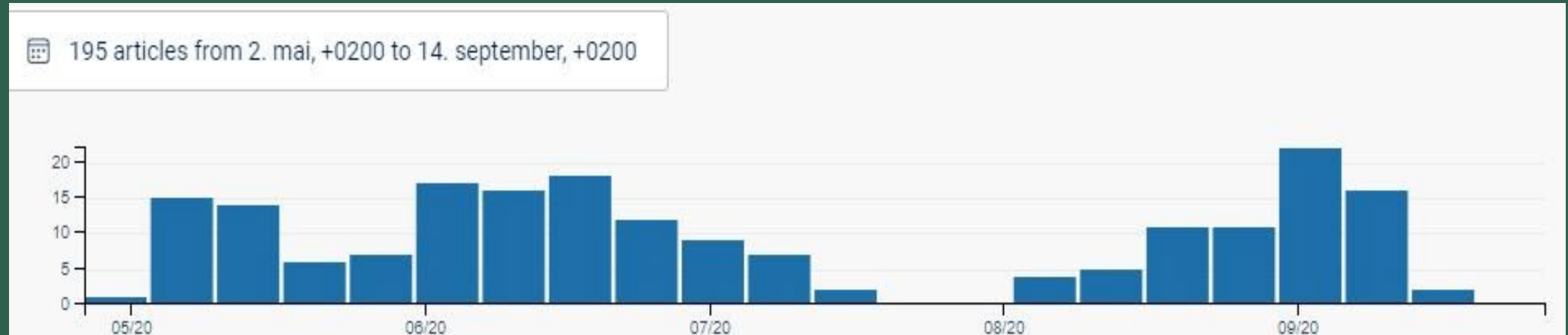


Miljøpakken
– bedre by

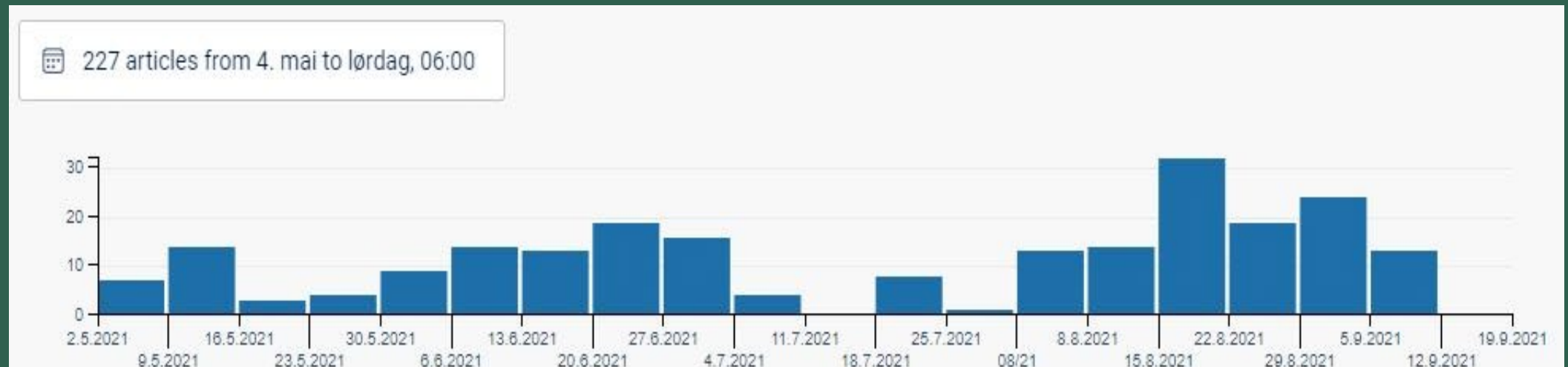
Statistikk og kampanjer

227 oppslag i mediene siden mai

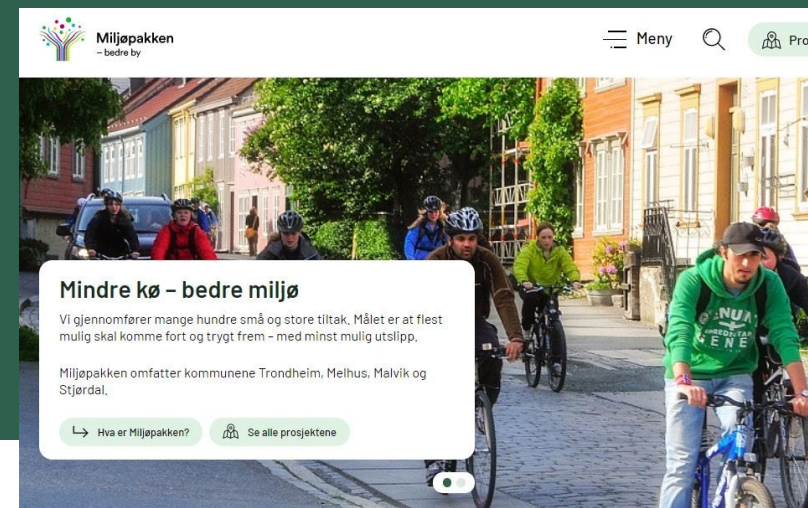
2020



2021



miljopakken.no:
200–1300 visninger per døgn



02.aug.2021 - 12.sep.2021: Sidevisninger

02.aug.2020 - 12.sep.2020: Sidevisninger



Sidevisninger

101,36 %
27 448 vs. 13 631



Unike sidevisninger

101,99 %
22 007 vs. 10 895



Gj.sn. tid på side

-28,98 %
00:01:16 vs. 00:01:47



Fluktfrekvens

2,45 %
62,20 % vs. 60,71 %



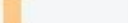
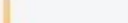
% Utgang

0,98 %
45,64 % vs. 45,20 %



Kampanje på Facebook siden juli

Rekkevidde: organisk/betalt Klikk på innlegg Reaksjoner, kommentarer o

Publisert	Innlegg	Type	Målretting	Rekkevidde	Engasjement
31.08.2021 12:45	 NÅ BLIR DET 600 meter gjennomgående sykkelvei i			24,5K 	5,9K 1,2K 
23.08.2021 13:27	 UT PÅ TUR? Miljøpakken har nå satt ut stativ			9,8K 	2,3K 221 
20.08.2021 14:24	 BILLIG FRA 1. OKTOBER Miljøpakken vedtok fredag rabatt			3,4K 	343 118 
19.08.2021 12:44	 Barna på Tyholt fikk en sikrere skolevei til skolestart. 🏠			3,1K 	322 57 
17.08.2021 14:27	 BILLIG og GRATIS Mange får snart billigere kollektivreise i			1,4K 	88 12 
17.08.2021 08:12	 VI KÅRER Årets fotgjenger! 🧑 Kjenner du noen som har			15,9K 	1,6K 101 



Miljøpakken

@SykkelbyenTrondheim · Offentlige, kommunale og statlige tjenester

Rediger

6 200 følgere
(+ 400 siden mai)

+ Legg til en knapp



Miljøpakken er her: Fjordgata.

Publisert av Daniel Milford · 31. august kl. 12:45 · Trondheim ·

🚲🌳👤 NÅ BLIR DET 600 meter gjennomgående sykkelvei i Fjordgata:
<https://miljopakken.no/nyheter/sykelvei-i-fjordgata>



24 469
Antall personer nådd

7 134
Engasjement

↑ +7,4x høyere
Distribusjonspoeng

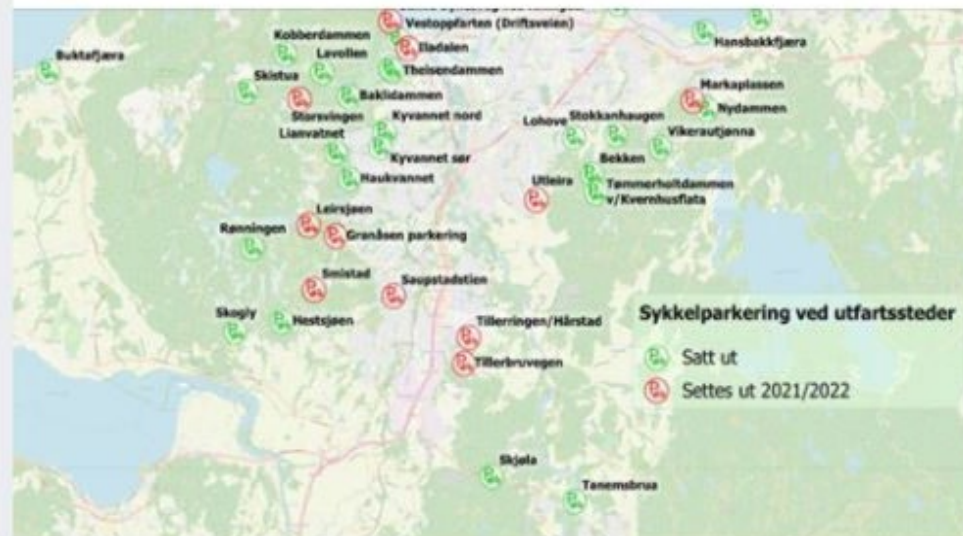
Frem innlegg

👍👎👤 622

347 kommentarer 6 delinger

🚲🌳👤 UT PÅ TUR?

Miljøpakken har nå satt ut stativ med plass til totalt 480 sykler ved 33 utfartssteder i Trondheim. Enda flere kommer - se hvor.



MILJOPAKKEN.NO

600 sykkelstativ på utfartssteder - Miljøpakken

Miljøpakken setter ut til sammen 600 sykkelstativ ved ca 40 populære...

9 813
Antall personer nådd

2 512
Engasjement

Frem innlegg

👍 Du og 144 andre

61 kommentarer 1 deling

Billigere buss og tog: nettannonser med lenke til informasjon



Etter 10 dager:

- 100 000 visninger
1100 klikk

Gratulerer, Stjørdal og Malvik!



Snart kan alle reise mellom Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus for **40 kroner**

MILLIONER I PRISKUTT: Miljøpakken gjør nå buss og tog billigere i trondheimsområdet. Passasjerene skal spare **50 MILLIONER KRONER** hvert eneste år sammenlignet med i dag.

BYTAKST FOR ALLE: Det blir lik pris for bussbilletten enten du bor i Stjørdal, Malvik, Trondheim eller Melhus. Hele Stjørdal får billigste takst. **40 KRONER** for enkeltbillett.

TOG LIKE BILLIG SOM BUSS: Trønderbanen på strekningen Stjørdal-Melhus får samme pris som bussen. Det betyr kraftig priskutt - **40 KRONER** for enkeltbillett og **860 KRONER** for periodekort i 30 dager.

«BARNEBILLETT» FOR FLERE: Pris som barn for alle i aldersgruppa fra og med **6 TIL OG MED 19 ÅR**. Alle under 6 år reiser gratis og alle unge voksne slipper å betale voksenbillett.

Miljøpakken er et samarbeid mellom Staten, fylket og kommunene for mer miljøvennlig transport og bedre fremkommelighet i trondheimsområdet.

ENKELTBILLETT GJELDER LENGER: Utenfor rushtid vil billetten din være gyldig i **3 TIMER**, mot 90 minutter i dag. På mange handels- og fritidsreiser vil folk slippe å betale to ganger.

Priskuttene blir etter planen innført 1. oktober.

Les mer på miljopakken.no



Miljøpakken

Gratulerer, Melhus!



Snart kan alle reise mellom Melhus, Trondheim og Stjørdal for **40 kroner**

MILLIONER I PRISKUTT: Miljøpakken gjør nå buss og tog billigere i trondheimsområdet. Passasjerene skal spare **50 MILLIONER KRONER** hvert eneste år sammenlignet med i dag.

BYTAKST FOR ALLE: Det blir lik pris for bussbilletten enten du bor i Melhus, Trondheim, Malvik eller Stjørdal. Også området Lundamo-Hovin får billigste takst. **40 KRONER** for enkeltbillett.

TOG LIKE BILLIG SOM BUSS: Trønderbanen gjennom Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal får samme pris som bussen. Det betyr kraftig priskutt - **40 KRONER** for enkeltbillett og **860 KRONER** for periodekort i 30 dager.

«BARNEBILLETT» FOR FLERE: Pris som barn for alle i aldersgruppa fra og med **6 TIL OG MED 19 ÅR**. Alle under 6 år reiser gratis og alle unge voksne slipper å betale voksenbillett.

Miljøpakken er et samarbeid mellom Staten, fylket og kommunene for mer miljøvennlig transport og bedre fremkommelighet i trondheimsområdet.

ENKELTBILLETT GJELDER LENGER: Utenfor rushtid vil billetten din være gyldig i **3 TIMER**, mot 90 minutter i dag. På mange handels- og fritidsreiser vil folk slippe å betale to ganger.

Priskuttene blir etter planen innført 1. oktober.

Les mer på miljopakken.no



Miljøpakken

Medieklipp

Debatt om pengebruken – sløsing i Miljøpakken?



er påkostet mye blant annet for at ørreten skal kunne gyte der, er langt på vei ødelagt, skriver Sp-toppene som kritiserer styringen

VALG-2021

Kostnadskontroll og styring i Miljøpakken

OLA BORTEN MOE
Nestleder Senterpartiet

HALLGEIR GRØNTVEDT
Leder for hovedutvalg for veg, Trøndelag fylkeskommune

DEBATT: Dagens virkelighet er en massiv og økende statlig pengebruk i de største byene våre, mens størstedelen av landet blir avspist med langt mindre.

VALG-2021

Smart og nødvendig pengebruk i Miljøpakken

ASK IBSEN LINDAL
Stortingskandidat og bystyremedlem i Trondheim (MDG)

TØRE DYREDAHL
Leder av areal- og samferdselskomiteen i Trondheim (MDG)

Publisert: 31 august 2021 14:45 PM Sist oppdatert: 31 august 2021 14:45 PM

Dette er et debattinnlegg. Det gir uttrykk for debattantens egen holdning.

[Send oss ditt innlegg her.](#)

DEBATT: Miljøpakken er en suksess, og det er god kostnadskontroll og stor nytte av pengene som brukes. I Trondheim har vi minst kø av alle storbyer fordi vi har satset kraftig på gange, sykkel og kollektiv over lang tid. Slik har vi frigjort plass til dem som må bruke bilen. For hver krone vi bruker på sykkelinfrastruktur, får vi fire-fem kroner tilbake, mye på grunn av store helsegevinster. Det finnes få tiltak med større samlet



Foto: Peter Breivik, Adresseavisen

*Ikke tapp bypakkene for
penger*



ADRESSEAVISEN
Lederartikkel

Bompengemillioner har ikke ført til billigere bom i Trondheim: – En provokasjon

Trondheimsområdet får 280 millioner for å redusere bompengprisene, men millionene har ikke ført til prisreduksjon. Midlene slukes opp av andre faktorer, forklarer Miljøpakken.



Her sprenges første salve på Byåstunnelen

I løpet av høsten skal de første 77 meterne av tunnelen mellom Sluppen og Munkvoll sprenges ut. Det er imidlertid uklart når resten av tunnelen blir bygget.



SE VIDEO: Her sprenges første salve på Byåstunnelen

Adressa og Nidaros om kollektivtakster og utbygging

VALG - 2021

Nå er det endelig vedtatt: Slik blir omveltningen av buss- og togprisene i Trondheims-regionen

Barnebillett opp til 20 år, én takstsone i hele Trondheims-regionen på tog og buss, samt tre timers varighet på billetten.



ILA TRONDHEIM MILJØPAKKEN SAMFERDSEL

Slik vil bystyret endre Kongens gate



PUSSES OPP: Om noen år skal Kongens gate gjennom stor oppussing etter mange år med utfordringer. Da ønsker bystyret å gjøre endringer i kjøremønsteret. Foto: Marthe Svendsen



TRONDHEIM 2030
- magasinet om byutvikling



SØK



SENTRUM KAN FÅ FLERE GANG- OG SYKKELBRUER

Publisert september 3, 2021 | Del denne artikkelen



Nidaros.



Bruene kan forandre Trondheim. Slik kan det bli.

Nidarosbladet

NYHETSSUDIO

NYHETER

SPORT

KULTUR

DEBATT

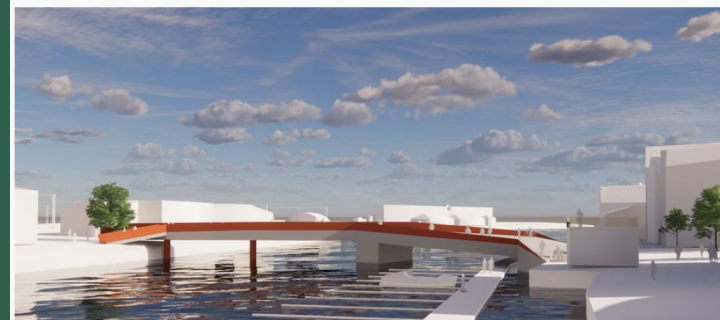
UKEADRESSA

LOGG INN

MENY

Om seks år kan denne nye brua i Midtbyen stå ferdig

Tre nye bruforbindelser i Trondheim sentrum kan gjøre hverdagen lettere for myke trafikanter.



Noe av det som skjer fremover

Europeisk mobilitetsuke 16.–22. september



- Uglaveien åpnet i dag
- Årets fotgjenger
- Sykkelservice på Bakklandet
- Prøv elsykkel gratis
- Gjør stas på busspassasjerer
- Åpner denne brua på Melhus 21.9.
- Gratis sykkelservice samme dag

Mer som skjer fremover

MILJØPAKKEN SYKKEL SYKKELTYVERI

Her kommer Trondheims største sykkelhotell



- Åpner sykkelhotell på Leüthenhaven
- Åpner delstrekning Lilleby–Dalen av hovedsykkelvei
- Holdningsundersøkelse høst 2021
- Lager forslag til ny kommunikasjonsstrategi

Mobilitetsrådgivning

Kampanjer

5. mai: Webinar med NiTr om lønnsomhet ved jobbsykling.

16. juni: 70 sykler fikset på sykkelSERVICE på Vikhammer.

Eksempler på tiltak i våre bygg

- Trygg sykkelparkering inne og ute.
- Garderober med håndkleservice
- Tilrettelagt for el-sykler ved sykkelparkering
- Reparasjonsbukker plassert i kjellere og utendørs
- God dekning offentlig kommunikasjon



TEK
NO
BY
EN

I tillegg til dette har Teknobyen

- Musikk i parkeringskjeller
- Sykkeldager 2x4 ganger i året.
- Tørkeskap ved sykkelparkering i tillegg til tørkerom og garderobe
- Egne dagskap for oppbevaring av hjelm og annet utstyr
- Elsykler til utlån for leietakere på området.
- Trygg gjesteparkering utendørs (Safebikely+KLP)



Miljøpakken
– bedre by

HjemJobbHjem

- Fra 1.9. ble 500 nye ansatte med på ordningen
- Totalt antall er nå 670 ansatte
- Pandemien en brems for rekruttering, aktiv rekruttering unngås før gjenåpningens trinn 4
- Signalbedrifter bidrar til synlighet og attraktivitet
- Fordelsbeskatning en barriere for TINE
- Lønnstrekk for leasing av elsykkel en barriere for offentlige virksomheter

**HJEM
JOBB
HJEM**

A|S|K|O



sticos



Tryggere skolevei

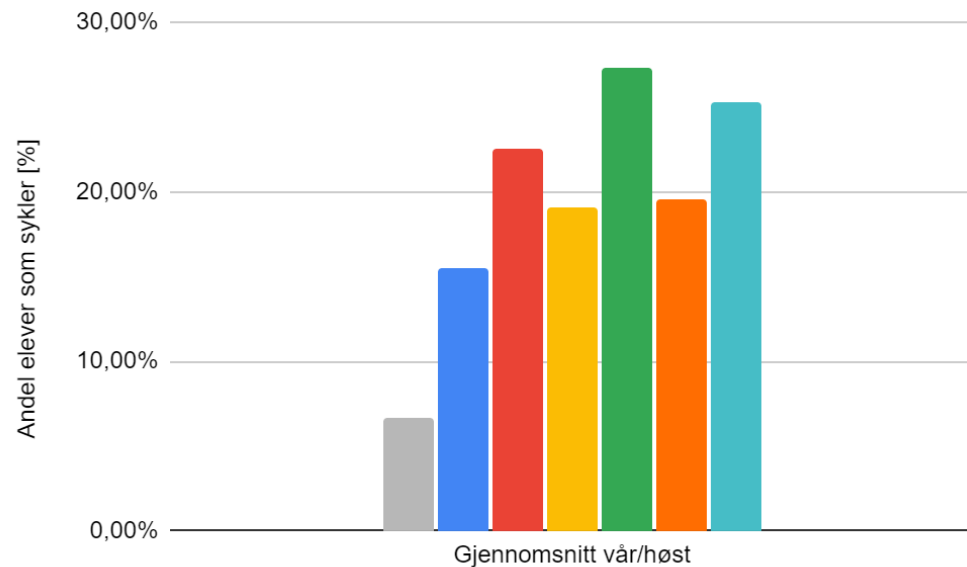
Hjertesone innføres ved Charlottenlund, Berg og Tanem skole.

Det pågår et samarbeid med fylket vedrørende sykkelopplæring ved Eberg trafikkgård og bruk av Trygg Trafikks tilbud Sykkeldyktig.

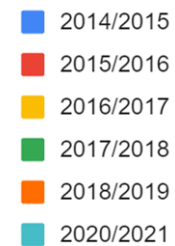
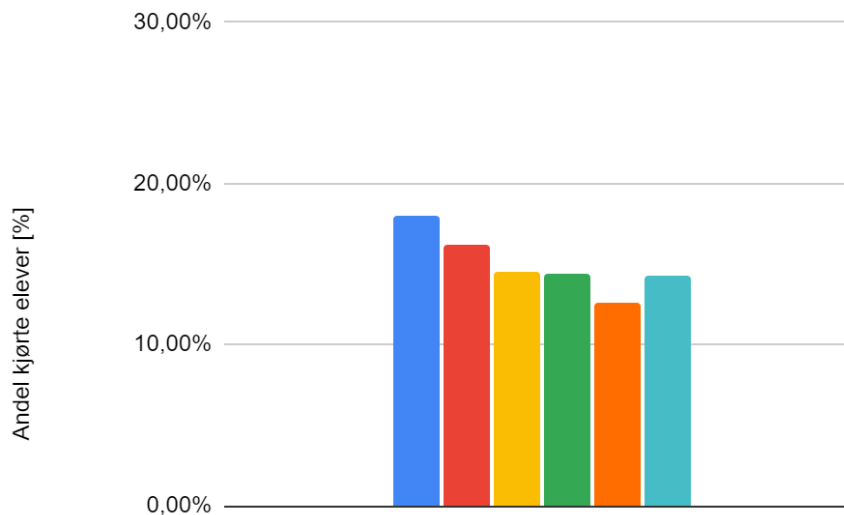


Skoletelling

Utvikling i sykling ved telleskoler i Trondheim



Utvikling i kjøring ved telleskoler i Trondheim



Miljøpakken
– bedre by

Takk for
oppmerksomheten.



Miljøpakken
– bedre by