



Vår dato
26.01.2022

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

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
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig-Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det innkalles til **Teams-møte onsdag 2. februar kl. 13:00 – 16:00**. Se egen innkalling i kalender.

[Klikk her for å delta i møtet](#)

Agenda

Orienteringer

- 01/22 Trafikkutvikling i 2021 (Sek)
- 02/22 Oppfølging bruk av biodiesel (Trfk)
- 03/22 Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)
- 04/22 Programrådets rolle som styringsgruppe for gateprosjektene (Sek)
- 05/22 Ny styringsramme og utlysning fv. 704 Tanem-Tulluan (Trfk)
- 06/22 Rapportering bompengeforliket (Trfk)
- 07/22 Innsparingstiltak drift kollektivtrafikk (Trfk)



Eventuelt

- Opplegg for KU-seminar 17. februar

Møtereferat

Referatene fra møtene 2. og 16. desember 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- *Beslutter å bygge snarveiene i Snarveipakke 8 med en kostnadsramme på 19,9 millioner kr. Finansieres med 11 millioner spilt inn til budsjett 2022, samt forskuttering på 8,9 millioner fra budsjett 2023.*
- *Bevilger 2,0 mill til ferdigstilling av prosjektutviklingsfasen for sykkeltilbud i Roald Amundsens vei som forskuttes fra 2023 (bompenger).*

Ad sak 01/22: Trafikkutvikling i 2021 (Sek)

Som i 2020 påvirkes alle trafikktall i 2021 av koronapandemien, smittesituasjon, gjeldende restriksjoner og anbefalinger.

Biltrafikk

Antall passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner er tre prosent høyere i 2021 enn i 2020. På E6 øst er trafikken fem prosent høyere i 2021 enn i 2020. Sammenlignet med 2019 er trafikken to prosent lavere i Miljøpakken og 12 prosent lavere på E6-øst. Hvis vi sammenligner antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner andre halvår, er trafikken i 2021 høyere enn andre halvår 2019. Bygging av Nydalsbrua og stengte veier på Sluppen flytter trafikk og endrer kjøremønster i Trondheim.

Trafikk og kjøremønster påvirkes også langs E6 i Malvik, Stjørdal og Melhus på grunn av vegarbeid.

Antall passeringer gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad viser at trafikken i 2021 er fem prosent over 2020, og 14 lavere enn i 2019.

I Melhus viser SVV trafikkregistreringspunktet på E6 nord for Melhus omtrent like mye trafikk i 2021 som i 2020, men 8 prosent lavere trafikk enn i 2019. Forbi Øysand er trafikken i 2021 tre prosent høyere enn i 2020, og en prosent lavere enn i 2019.

På Stjørdal er trafikken mellom fire og åtte prosent høyere enn i 2020 i de forskjellige tellepunktene. Det var utfordringer med trafikkregistreringspunktene i Stjørdal i 2019, men vi har tall for perioden april til desember 2019 i de to tellepunktene i rundkjøringen ved Værnes. Sammenligner vi perioden fra april til desember, er trafikken 18 prosent høyere i 2021 enn i 2020 og åtte prosent lavere enn 2019.

Elbilandelen ved utgangen av 2021 er 26 prosent i Trondheim og 27 prosent på E6 øst. Elbilbestanden i Miljøpakkeområdet er ved utgangen av 2021 rett over 21 prosent. Nybilsalg i 2021: 68 prosent elbiler, 25 prosent hybrid og sju prosent fossile kjøretøy.

Kollektivtrafikk

Antall som reiser kollektivt er høyere enn det var i 2020, men fremdeles godt under antall reisende i 2019. Fra 2020 til 2021 er veksten i antall kollektivreisende med buss og trikk i Stor-Trondheim 17 prosent. Sammenlignet med 2019 er antall passasjerer 32 prosent lavere.

Sykkel og gange

Det er registrert mellom 10-15 prosent færre som sykler i 2021 enn i 2020 og 2019 forbi de to operative sykkeltelepunktene i Trondheim. På Stjørdal er det registrert fem prosent færre syklist i 2021. Utviklingen fra de automatiske tellepunktene bekreftes av de manuelle tellingene av syklist og gående over bruene inn mot Midtbyen i september. Disse viser færre gående og syklende enn før pandemien brøt ut.

RVU 2020

RVU 2020 viser generelt lavere mobilitet i samfunnet og færre daglige reiser. Antall turer til fots er som tidligere år, mens reiser med de øvrige transportmidlene er redusert. Andelen miljøvennlige reiser er redusert.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 01-22.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 02/22: Oppfølging bruk av biodiesel (Trfk)

Bakgrunn

Programrådet behandlet i sak 120/21 spørsmålet om hvorvidt dieselhybridbussene i Trondheimsområdet igjen skulle begynne å bruke biodiesel.

Programrådets forslag til konklusjon:

- *Det er prinsipielt viktig at vi bruker utslippsfri kollektivtrafikk i MP-området*
- *KU støtter at MP finansierer dette innenfor en ramme på i størrelsesorden 20 mill. kr. i 2022*

- *Det forutsettes at en slik løsning har betydning mht. utslipp i nasjonal sammenheng*

I påfølgende behandling i KU (sak 50/21) ble følgende ble vedtatt:

Spørsmålet om bruk av biodiesel avklares ved behandling av handlingsprogram.

I KU ble det stilt spørsmål ved:

- Hvor mye CO2 er det snakk om?
- Hva blir prisen per kg?

Det ble påpekt at det er krevende å benytte så mye midler uten å helt vite hva vi får tilbake. Denne saken prøver å svare ut disse spørsmålene.

Programrådet behandlet saken på nytt 17. januar (sak 9/22) og ba om at det i saken til KU tas det med vurderinger rundt kostnader knyttet til omdømme, noe som er gjort.

Faktiske opplysninger

Siden bruk av biodiesel vil komme i tillegg til det volumet som er påkrevd gjennom omsetningskravet, vil anskaffelse og bruk av biodiesel ha en reell klimaeffekt.

Til KU-møtet i desember gjorde AtB rede for at den årlige merkostnaden ved bruk av biodiesel er på 15-20 MNOK.

Ved bruk av biodiesel unngår vi et forbruk av ca 5 135 tonn «markedsdiesel» årlig. Dermed reduseres CO2-utslippene med ca **11 600 tonn** CO2. Kostnad per tonn CO2 kan da beregnes til ca 1600-3000 kroner og havner i høyeste kostnadskategori i Miljødirektoratets tiltaksliste for vegtransport.

Det vises til KU-vedlegg 22-2 for nærmere opplysninger og vurderinger.

Vurdering

På bakgrunn av opplysningene i denne saken og i tidligere saker, må Kontaktutvalget ta stilling til om Miljøpakken skal bruke 15-20 mill kr/år til innkjøp av biodiesel eller om disse midlene har større nytte ved alternativ bruk.

Det er gjort rede for:

- Merkostnader biodiesel: 15-20 mill kr/år
- Mengde CO2 kuttet: 11.600 tonn
- Pris per tonn CO2: 1600-3000 kr

Det er klart at:

- Bruk av biodiesel nå vil ha en reell klimaeffekt
- Det er et dyrt tiltak som havner i høyeste kostnadskategori i Miljødirektoratets tiltaksliste for vegtransport
- Å kutte bruk av biodiesel har konsekvenser mht. måloppnåelse

- Å kutte bruk av biodiesel kan oppleves ulikt av brukere og øvrige målgrupper, og midlene har en alternativ bruk (se under)
- Programrådet mener at det er prinsipielt viktig at vi har utslippsfri kollektivtrafikk i Miljøpakkeområdet

Alternativ bruk av midlene

Med biodiesel vil vi unngå årlige utslipp på om lag 11600 tonn CO₂, tilsvarende utslippene til ca. 1250 innbyggere, men det er komparativt dyre tonn. Det er prinsipielt viktig at vi tilbyr klimanøytral kollektivtrafikk i avtaleområdet, men det er ikke dermed sagt at det er riktig for enhver pris – det beror på alternativkostnaden.

En aktuell problemstilling kan for eksempel være om det er bedre å bruke disse 15-20 millioner kronene til å opprettholde kollektivtilbudet, som jo også har en klimagevinst. De vedtatte kuttene som AtB innfører fra 1. mai representerer en helårseffekt på 21,5 millioner kroner, og kan således være en nyttig sammenligning: Uten disse kuttene ville kollektivreisende fått flere avganger i sommerukene, et bedre tilbud i fadderuka og første skoleuke etter sommerferien. I tillegg ville det vært flere avganger på lørdager og søndager, noe som kan bidra til både redusert bilbasert handel og flere miljøvennlige fritidsreiser. Satt på spissen kan bruk av autodiesel gi et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk.

Alternativt er det et spørsmål om midlene heller bør gå til investeringer i infrastruktur, enten det er overfor kollektivtrafikken eller innenfor andre tiltaksområder i Miljøpakken?

Dette er avveininger hvor vi uavhengig av valgt løsning må gi avkall på andre gode løsninger, og hvert utfall vil påvirke de ulike målgruppene til Miljøpakken ulikt:

- Et dårligere klimaregnskap som følge av avvikling av bruken av biodiesel er en negativ sak for den overordnede klimadebatten og for de mer klimabevisste
- Et redusert kollektivtilbud vil oppleves mer negativt for de reisende.

Begge disse er å fjerne et gode, og vil trolig merkes mer enn for eksempel utsettelse av fremtidige investeringer/prosjekter.

Flere av perspektivene ovenfor har allerede vært omtalt i [media](#), uten at det foreløpig har ført til en større debatt. Vedtar Miljøpakken å avvikle bruken av biodiesel, er det dog en fordel å ha et svar på hvilke tiltak denne innsparingen muliggjør finansieringen til, slik at befolkning og øvrige målgrupper kan ha et klart bilde av hva de isteden får.

Finansiering

Hvis Kontaktutvalget vedtar fortsatt bruk av biodiesel, kan dette innarbeides i HP 2022-25. Miljøpakken kan finansiere merkostnadene med belønningsmidler eller bompenger gjennom:

- omdisponering av investeringsmidler til kollektivtrafikk, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon i midler avsatt til forbedring av kollektiv infrastruktur.

- omdisponering av midler avsatt til andre tiltaksområder, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon av midler til annen infrastruktur

Kostnadene skyldes endrede statlige avgifter og kan få en langtidseffekt. En årlig økning av tilskuddet på 20 mill. kr betyr samlet 160 mill. kr i årene fram til 2030. Bompengene disponeres av Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten. Det samme gjelder ubenyttede belønningsmidler i gamle avtaler forut for byvekstavtalen. Bruk av midler innenfor byvekstavtalen vil berøre tiltak i alle kommunene.

Forslag til konklusjon:

- *Det er prinsipielt viktig at det brukes klimanøytral kollektivtrafikk i Miljøpakke-området*
- *KU støtter at Miljøpakken finansierer dette innenfor en ramme på i størrelsesorden 20 mill. kr. i 2022*
- *Det forutsettes at en slik løsning har betydning mht. utslipp i nasjonal sammenheng*

Ad sak 03/22: Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)

Endringer/suppleringer:

Etter utsendelse av forslag til handlingsprogram til høring og politisk behandling, har Kontaktutvalget behandlet to saker som innarbeides i handlingsprogrammet:

- KU-sak 54/21, Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken.
Kontaktutvalget vedtok at *Bevilgningen til drift av kollektivtrafikken økes med inntil kr. 78 mill. kr for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien første halvår 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for første halvår kommer til fratrekk.* Garantiramme på 78 mill. kr innarbeides i handlingsprogrammet. Eventuell tildeling avklares først når dokumentert mindreinntekt etter fratrekk for statlige tilskudd er fremlagt og behandlet i KU.
- KU-sak 52/21, Fordeling av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett.
Stortinget bevilget i revidert nasjonalbudsjett for 2021 155 mill. kr til tiltak over post 66 – programområdemidler til lokalt vegnett i Trondheimsområdet. Dette med bakgrunn i innmeldt budsjettbehov for GS-bru over E6 i Melhus, Saupstadbrua og lokalt sykkelvegsystem på Sluppen. SVV orienterte i KU-sak 52/21 om fordelingen av midlene mellom de tre nevnte prosjektene. På grunn av endringer knyttet til fremdrift og styringsramme for de to sistnevnte prosjektene, ble det her orientert om en litt annen fordeling enn det som var lagt til grunn ved innspill til handlingsprogrammet. Det betyr at prosjektet E6 Sluppen fase 1, kollektiv- og sykkeltiltak (tab. 9 i handlingsprogrammet) er fullfinansiert i 2021 og tas ut av handlingsprogram 2022-25. De øvrige to prosjektene inngår ikke i forslag til handlingsprogram, så endelig bevilgningen til disse i 2021 påvirker ikke handlingsprogrammet.

Staten har meldt om følgende justeringer i statlige rammer som innarbeides i handlingsprogrammet:

- E6 ombygging av Klettkrysset. Restfinansiering med 25 mill. kr i bompenger (jf. KU-sak 11/21) ligger ikke i statsbudsjettet. Avsetningen flyttes fra 2022 til 2023.
- Rv. 706 Hovedsykkelveg, Gildheim-Nordtvedts gate (del 1-4). Bevilgning i 2022 på 36 mill. kr, derav 6 mill. kr i statlige planmidler, fordeles med 10 mill. kr på delstrekning 2, 20 mill. kr på delstrekning 3 og 6 mill. kr på delstrekning 4. Dette medfører en mindre justering av beløpene videre utover perioden.

I tillegg vil følgende korrigeringer og suppleringer bli gjort i vedtatt handlingsprogram:

- Kap. 23 "Fordeling av finansieringskilder" oppdateres med en oversikt over hvordan handlingsprogrammets budsjettammer til det enkelte prosjekt er finansiert
- Alle prosjektnavn vil oppdateres slik at de inneholder en unik tallident for lettere gjenkjennbarhet
- Det suppleres med prosjektark for eventuelle nye innspill som inkluderes i handlingsprogrammet i forbindelse med samordningen
- Side 18 (tab. 5): Styringsmål for Fv. 704 Tanem-Tulluan endres fra 480,9 mill. kr til 494,7 mill. 2022-kr (480,9 mill. som nå er oppgitt er i 2021-kr). Bevilgning i 2024 endres fra 69,3 mill. til 83,1 mill. kr.
- Side 222: Tidligere bevilgning Bylogistikk endres fra 0,8 mill. kr til 2,1 mill. kr.
- Side 37 (tab. 22): Ansvarlig etat for Prosjektutvikling SVV endres fra TRFK til SVV.

Lokalpolitiske vedtak og statlig behandling

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2022-2025. Alle har også gitt delegert fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram. I tillegg har alle parter vedtak knyttet til nye tiltak eller tiltak som var plassert i hvite tabeller. Dette er gjengitt i en sammenstilling nedenfor. Malvik kommune og fylkeskommunen har også vedtak hvor det bes om administrativ oppfølging internt hos parten som ikke gjengis her.

Staten slutter seg til forslag til handlingsprogram og årsbudsjett 2022 og legger spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak. Tiltakene som ikke har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, kan ikke Staten støtte at øremerkes for gjennomføring før tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. Dette på bakgrunn av vedtatte føringer for handlingsprogrammet (KU-sak 14/21). Staten støtter at prosjekter som allerede ligger inne i Miljøpakkens portefølje, men som ikke har tilstrekkelig dokumentasjon, kan behandles i Programrådet underveis i året når tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag legges frem.

Staten har behov for at finansieringen for E6 Sluppen fase 1, kollektiv og sykkeltiltak korrigeres i tråd med KU-sak 52/21 (omtalt under endringer i tidligere avsnitt).

Det vises til KU-vedlegg 22-3a og 22-3b for sammenstilling av politiske vedtak og statens behandling av handlingsprogram 2022-25.

Vedtak som ikke berører årets handlingsprogram, men som betraktes som mulige innspill ved fremtidig revisjon av handlingsprogrammet:

- Det vurderes å inkludere busskur i det pågående prosjektet med bygging av fortau langs Saksvikkorsen. (Vedtak Malvik kommune)
- Det vurderes å etablere busskur ved holdeplassene Stibakken og Sigrid Saxedatters veg. (Vedtak Malvik kommune)

Tiltak fra hvite tabeller som mangler felles politisk/statlig tilslutning, men har felles tilslutning i PR:

- Trikk infrastruktur, økt innsats (Trondheim kommune)
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 3,8 mill. kr i 2022
 - PR: Programrådet anbefaler en økt årlig bevilgning på 3,8 mill. kr som føres tilbake til Miljøpakken som inntekt i form av momskompensasjon
- Hjertesone pakke 2, trafiksikkerhet (Trondheim kommune)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging og utbygging i 2022
 - PR: Programrådet anbefaler at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging og utbygging i 2022 på bakgrunn av prosjektets redegjørelse av planlagte tiltak. Prosjektet defineres som en prosjektpakke.
- Persaunvegen, sykkel (Trondheim kommune)
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - PR: Programrådet anbefaler at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging/reguleringsplan i 2022 og at prosjektet i det videre arbeidet har fokus på kostnadsreduksjoner.
- Gyldenløves gate, gange (Trondheim kommune)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 3 mill. kr i 2022 til arbeid med reguleringsplan
 - PR: Programrådet anbefaler at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging/reguleringsplan av gåtiltak i Gyldenløves gate i 2022.
- Odd Husbys veg, støyskjerming (Trondheim kommune)
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 1,5 mill. kr til detaljplanlegging i 2022
 - PR: Programrådet anbefaler at det settes av 1,5 mill. kr til detaljplanlegging i 2022 på bakgrunn av at prosjektet har lagt fram ytterligere dokumentasjon av behovet for tiltak.
- Bylogistikk, næringstransport (fylkeskommunen)
 - Politiske vedtak: Fylkeskommunen vedtar at det settes av en pott på 5 mill. kr årlig i programperioden til Bylogistikk (godsprosjektet) som stilles til disposisjon til fylkeskommunen (på lik linje med Mobilitetsrådgivning og HjemJobbHjem). Trondheim kommune støtter at det settes av midler til prosjektet under forutsetning av at prosjektet gjøres i samarbeid mellom kommune og fylke, at prosjektet blir en del av kommunedelplan bylogistikk og tjenestemobilitet i Trondheim, og at prosjektet skal bidra til utvikling av konkrete løsninger innen bylogistikk.
 - PR: Programrådet anbefaler at det settes av 5 mill. kr i årsbudsjett 2022 til å starte med hovedprosjektet.
- Evaluering av metrobussystemet (fylkeskommunen)

- Politisk vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 2 mill. kr i 2022
- PR: Programrådet anbefaler at det settes av midler i handlingsprogrammet til å utrede en videreutvikling av metrobusstilbudet. Evaluering av erfaringene med dagens system er en oppgave som AtB må løse uten ekstrafinansiering fra Miljøpakken. Prosjektet bør endre navn til Videreutvikling av metrobussystemet.

Tiltak fra hvite tabeller som mangler felles tilslutning både politisk/statlig og i PR:

- Drift av lokalbuss L86 i Malvik (fylkeskommunen ansvarlig etat).
 - Politiske vedtak: Malvik kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 3,6 mill. kr i 2022 som dekkes gjennom en økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikken (udisponerte midler)
 - PR: Programrådet er ikke enige om å øke tilskuddet til drift kollektivtrafikk gjennom enkeltsaker. Staten og Trondheim kommune mener dette må tas i en helhetlig sak på et senere tidspunkt når timingen er riktig.
- Drift av lokalbuss i Melhus kommune (fylkeskommunen ansvarlig etat).
 - Politiske vedtak: Melhus kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 2,5 mill. kr i 2022 som dekkes gjennom en økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikken (udisponerte midler)
 - PR: Programrådet er ikke enige om å øke tilskuddet til drift kollektivtrafikk gjennom enkeltsaker. Staten og Trondheim kommune mener dette må tas i en helhetlig sak på et senere tidspunkt når timingen er riktig.
- Singsakerringen, sykkel, TS, kollektiv (fylkeskommunen)
 - Politiske vedtak: Fylkeskommunen vedtar at det settes av midler til detaljplanlegging i 2022; sykkel (2 mill.), TS (1 mill.) og kollektiv (1 mill.). Trondheim kommune vedtar midler til detaljplanlegging av Singsakerringen i 2022 forutsatt at løsning behandles i KU før endelig bevilgning skjer.
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av midler til detaljplanlegging av Singsakerringen. Tiltaket ble plassert i hvit tabell grunnet manglende prioriteringsgrunnlag, og dette har ikke blitt fremlagt tidnok til at Programrådet har kunnet ta stilling til tiltaket.
- Utleirvegen, sykkel og TS (fylkeskommunen).
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av midler til detaljplanlegging i 2022; sykkel (2,5 mill.) og TS (1 mill.).
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av midler til detaljplanlegging av Utleirvegen. Tiltaket ble plassert i hvit tabell grunnet manglende prioriteringsgrunnlag, og dette har ikke blitt fremlagt tidnok til at Programrådet har kunnet ta stilling til tiltaket.
- Torbjørn Bratts veg, sykkel (fylkeskommunen).
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 2 mill. kr til detaljplanlegging i 2022.
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av midler til detaljplanlegging av Torbjørn Bratts veg. Tiltaket ble plassert i hvit tabell grunnet manglende prioriteringsgrunnlag, og dette har ikke blitt fremlagt tidnok til at Programrådet har kunnet ta stilling til tiltaket.
- Tiltak etter trasébefaring, kollektiv (fylkeskommunen)

- Politisk vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 5 mill. kr i 2022 til utbygging av tiltak etter trasébefaring
- PR: Programrådet er ikke enige om å sette av 5 mill. kr årlig til tiltak etter trasébefaring. Staten mener det først bør gjennomføres trasébefaring og at tiltakslistene bør legges fram før midler settes av til utbygging.
- Tiltak etter GS-inspeksjoner fylkesveg, sykkel (fylkeskommunen)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 5 mill. kr i 2022 til utbygging av tiltak etter GS-inspeksjon
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av 5 mill. kr årlig til tiltak etter GS-inspeksjoner. Staten mener det først bør gjennomføres GS-inspeksjoner og at tiltakslistene bør legges fram før midler settes av til utbygging.
- Fornying av støyskjermer (fylkeskommunen)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 5 mill. kr i 2022 til detaljplanlegging og utbygging av støyskjermer
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av 5 mill. kr årlig til fornying av støyskjermer. Staten mener det fortrinnsvis bør settes av midler til konkrete prosjekter med dokumentert behov ut over manglende vedlikehold.
- Møteplasser Klefstadhaugen, kollektiv (Trondheim kommune)
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 0,5 mill. kr i 2022 til detaljplanlegging og utbygging
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av midler til planlegging og utbygging av fem møteplasser langs Klefstadhaugen. Staten oppfatter tiltaket som bydriftsansvar. Ved bevilgning til asfaltering av Klefstadhaugen presiserte Kontaktutvalget at Miljøpakkens bidrag var å betrakte som et avgrenset tilskudd slik at eventuelle kostnader ut over 10 mill. kr måtte finansieres av andre.
- Nyhavna, gangforbindelser (Trondheim kommune)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 2 mill. kr i 2022 til detaljplanlegging og utbygging av tiltak
 - PR: Programrådet er ikke enige om å sette av 2 mill. kr årlig i perioden 2022-24 til detaljplanlegging og utbygging av gangforbindelse på Nyhavna. Staten og fylkeskommunen mener det først bør gjennomføres prosjektutvikling, og at prosjektet deretter kan komme tilbake til Programrådet for videre finansiering.
- Autonom ferge (Trondheim kommune)
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 3,5 mill. kr til prøveprosjekt i 2022
 - PR: Programrådet er ikke enige om å bevilge 3,5 mill. kr i årsbudsjett 2022 til prøveprosjektet i Ravnkloa. Staten mener det er kostbar infrastruktur for et relativt lite pilotprosjekt, og stiller spørsmål om dette er riktig pengebruk.
- Teknologiprojekter (fylkeskommunen)
 - Opprinnelig innspill var 0,5 mill. kr til hver av prosjektene Big data, Dynamisk transporttilbud og Samkjøring, alle plassert i hvit tabell.
 - Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar å sette av 0,5 mill. kr til Big data i 2022. Fylkeskommunen vedtar at det settes av en pott på 5 mill. kr årlig i programperioden til teknologiprojekter som stilles til disposisjon til fylkeskommunen (på lik linje med Mobilitetsrådgivning og HjemJobbHjem).

- PR: Flertallet i Programrådet (minus Trfk) anbefaler at det i 2022 settes av en samlepott på 0,5 mill. kr til teknologiprojektene for gjennomføring av et forprosjekt. Fylket kan komme tilbake til Programrådet i løpet av året hvis det er behov for ytterligere finansiering/overgang til ny fase.

Nye innspill til handlingsprogrammet som mangler felles tilslutning:

- GS-veg langs nåværende E6 fra Kvithammer til Skatvalskrysset
 - Politisk vedtak: Stjørdal kommune ber om at restfinansiering skjer innenfor Miljøpakken
- Drift av linje 70 slik at denne kan ha start og/eller endeholdeplass på Marienborg (fylkeskommunen ansvarlig etat)
 - Politiske vedtak: Malvik kommune ønsker at tiltaket finansieres gjennom en økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikken (udisponerte midler)
- Økning innsats vinterdrift sykkel
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av midler til økt innsats vinterdrift sykkel i årsbudsjett 2022
 - Tilleggsopplysning: Økning innsats vinterdrift sykkel langs kommunal veg lå i hvit tabell da forslag til handlingsprogram ble fremlagt for KU i sak 45/21. På bakgrunn av vedtak i KU inngikk ikke tiltaket i hvit tabell ved oversendelse til politisk behandling.
- Metrobusstrasé Nyhavna (fylkeskommunen)
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar at det settes av 3 mill. kr til detaljplanlegging/regulering i 2022
- Trygge sykkelparkeringsplasser for større sykler i Midtbyen og sentrumsområdet, samt prøveprosjekt for trygg sykkelparkering for større sykler der folk bor
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at arbeidet med trygge sykkelparkeringsplasser styrkes
- MobilitetsLab Elgeseter (fylkeskommunen)
 - Politisk vedtak: Fylkeskommunen vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden
 - PR: Flertallet i Programrådet (minus Trfk) anbefaler at det settes av en ramme på 1 mill. kr i 2022 for å kjøre en prosess med spissing av prosjektet. Dette som grunnlag for innspill til neste årsbudsjett.
- El-lastesykler; støtteordning for alle kommunene som inkluderer el-lastesykler for næringslivet og for privatpersoner
 - Politiske vedtak: Trondheim kommune vedtar at det settes av 2,5 mill. kr i 2022
- Brundalsforbindelsen.
 - Politisk vedtak: Fylkeskommunen ber om at arbeidet med Brundalsforbindelsen startes opp umiddelbart og at Brundalsforbindelsen finansieres ved bruk av ufordelt ramme i Miljøpakken.
 - Tilleggsopplysning: Midler til detaljplanlegging av Brundalsforbindelsen ligger ikke inne i forslag til handlingsprogram. Trondheim kommune vil gjøre en helhetlig vurdering av området Jakobsli, Skovgård og Charlottenlund som grunnlag for detaljplanlegging av Brundalsforbindelsen. Det er avsatt midler til dette i Miljøpakken (PR-sak 94/21).

Dersom alle uavklarte tiltak tas inn i årsbudsjett 2022, vil årsbudsjettets kostnadsramme være høyere enn veiledende inntekter i 2022. Differansen vil avhenge av hvor mye midler som eventuelt settes av til nye tiltak som ved politisk behandling ikke har angitt et konkret finansieringsbehov. I tillegg vil differansen mellom kostnads- og inntektsramme avhenge av faktisk tildeling til drift av kollektivtrafikken innenfor den avsatte garantirammen på 78 mill. kr. Da kapitalbeholdningen ved inngangen til perioden er på vel 450 mill. kr, vil det uansett ikke være behov for låneopptak i 2022.

Vedtak i sak 2/22 om biodiesel innarbeides i vedtaket i sak 3/22 dersom KU støtter finansiering av biodiesel fra Miljøpakken.

Konklusjon: Etter drøfting i møtet

Ad sak 04/22: Programrådets rolle som styringsgruppe for gateprosjektene (Sek)

Bakgrunn

Det er behov for å avklare programrådets rolle som styringsgruppe for gateprosjektene. Både AU og PR mener at det ikke er behov for en egen styringsgruppe for gateprosjektene, men at gateprosjektene bør forholde seg til det ordinære styringssystemet i Miljøpakken.

Grunnen til at saken løftes til KU, var at det var KU som ga PR mandat til å være styringsgruppe for gateprosjektene.

Status

PR ble gitt myndighet til å være styringsgruppe for Gateprosjektene i KU- sak 2/18 (møte 26.01.18). I mandatet står det:

Programrådet er gitt myndighet til å være styringsgruppe for arbeidet med Gateprosjektene innenfor politisk godkjente rammer (jf KU-sak 2/18, 26.01.18).

Styringsgruppen er ansvarlig for framdrift og økonomi i prosjektene.

Styringsgruppen skal være beslutningsorientert der flertallet i utgangspunktet bestemmer. Her har staten, fylket og kommunen en stemme hver (jf KU-sak 15/18, 16.03.18)

Styringsgruppen avgjør faglige spørsmål som løftes opp fra prosjektene.

Saker med stor uenighet eller av politisk og prinsipiell karakter bringes fram for Kontaktutvalget som også orienteres løpende om hvilke beslutninger som tas.

Styringsgruppens dialog med de enkelte prosjekt skjer gjennom Prosessleder som er styringsgruppens representant.

Siden har det skjedd endringer i arbeidet med gateprosjektene. Gateprosjektene

prosjektorganisasjon ble lagt ned og ansvaret for planlegging overført til partene i Miljøpakken. Det gjør også at rollen som prosessleder er avsluttet.

Vurdering

I både AU og PR er det enighet om at det ikke lenger er behov for en egen styringsgruppe for gateprosjektene.

Da PR fikk mandat til å være styringsgruppe i 2018, var det fordi ting hastet veldig. Det hastet med å få fart i gateprosjektene slik at vi ikke mistet de statlige midlene. Da var det viktig med en styringsgruppe som kunne ta raske beslutninger. Senere ble det avklart at midlene ikke ville bli inndratt og at det i seg selv ikke er et argument for å ha det travelt.

Derfor anbefales det at gateprosjektene forholder seg til det ordinære styringssystemet i Miljøpakken på lik linje med andre prosjekter. Vi trenger ikke å gjøre styringssystemet i Miljøpakken mer komplisert enn nødvendig.

Det er fortsatt press på prosjektene for å levere, men det er ikke spesielt for gateprosjektene. Det ordinære beslutningssystemet må kunne håndtere gateprosjektene. Det er imidlertid forhold som bør forbedres.

Uavhengig av styringsgruppefunksjonen, så er byvekstavtalen tydelig på at programrådet har ansvar for å påse at tiltak er tilstrekkelig utredet før behandling i folkevalgte organer. Da må programrådet settes i stand til å gjøre jobben sin på en god måte.

Tiltak/prosjekter må være **tilstrekkelig utredet** før de legges fram for beslutning i PR. Vi har flere eksempler på at saker ikke er det og blir sendt tilbake. Det påvirker fremdriften i prosjektene. Her bør partene i fellesskap bli enige om minimumskrav til saker som legges fram for beslutning.

Statens vegvesen har spilt inn:

Når et prosjekt nærmer seg investeringsbeslutning, bør det som minimum legges fram:

- *Hvordan ser planen ut (tegninger som viser prosjektets løsninger, avgrensning, kvalitetsnivå)?*
- *Hva inngår i kostnadsoverslaget (elementer, mengder, enhetskostnader og usikkerhet)?*
- *Anleggsgjennomføring og tidsplan, herunder trafikkavvikling i anleggsperioden?*
- *Hvilke kuttmuligheter og kostnadsreduksjoner er utforsket?*

Partene må i fellesskap definere hva som ligger i **tilstrekkelig utredet** for saker som fremmes for PR. Forslaget fra SVV er et godt utgangspunkt for en slik diskusjon. Slik kan PR ta den rollen som det forventes at PR skal ha (jf BVA).

PR må også involveres tidlig i de store prosjektene og få tid til å gå i dybden og stille de kritiske spørsmålene.

Forslag til konklusjon:

1. *KU mener at det ordinære styringssystemet i Miljøpakken bør kunne håndtere*

gateprosjektene på lik linje med andre prosjekter. Styringsgruppa for gateprosjektene nedlegges (jf. begrunnelse i saken).

- 2. KU ber sekretariatet ta initiativ til å sette ned en arbeidsgruppe som skal se på PRs rolle opp mot store prosjekter (ikke bare gateprosjektene). Arbeidsgruppen skal blant annet definere tydeligere hva som forventes av grunnlaget når prosjekter legges fram til behandling i PR.*
- 3. KU forutsetter at PR blir involvert tidlig i store prosjekter. Arbeidsgruppen konkretiserer dette nærmere.*

Ad sak 05/22: Ny styringsramme og utlysning fv. 704 Tanem-Tulluan (Trfk)

Bakgrunn

Prosjektet fv. 704 Tanem – Tulluan har et styringsmål på 468,6 mill. 2020-kr i Miljøpakkens årsbudsjett for 2021 (basert på Anslag fra 2018 på 444 mill. kr). Omregnet til 2021-kr tilsvarer dette 480,9 mill. kr. Trøndelag fylkeskommune har ferdigstilt byggeplan, og har gjort et byggherreoverslag på mengder i byggeplanen (tilsvarende Anslag). Det er beregnet at det prosjektet som er bestilt koster 601 mill. 2021- kr.

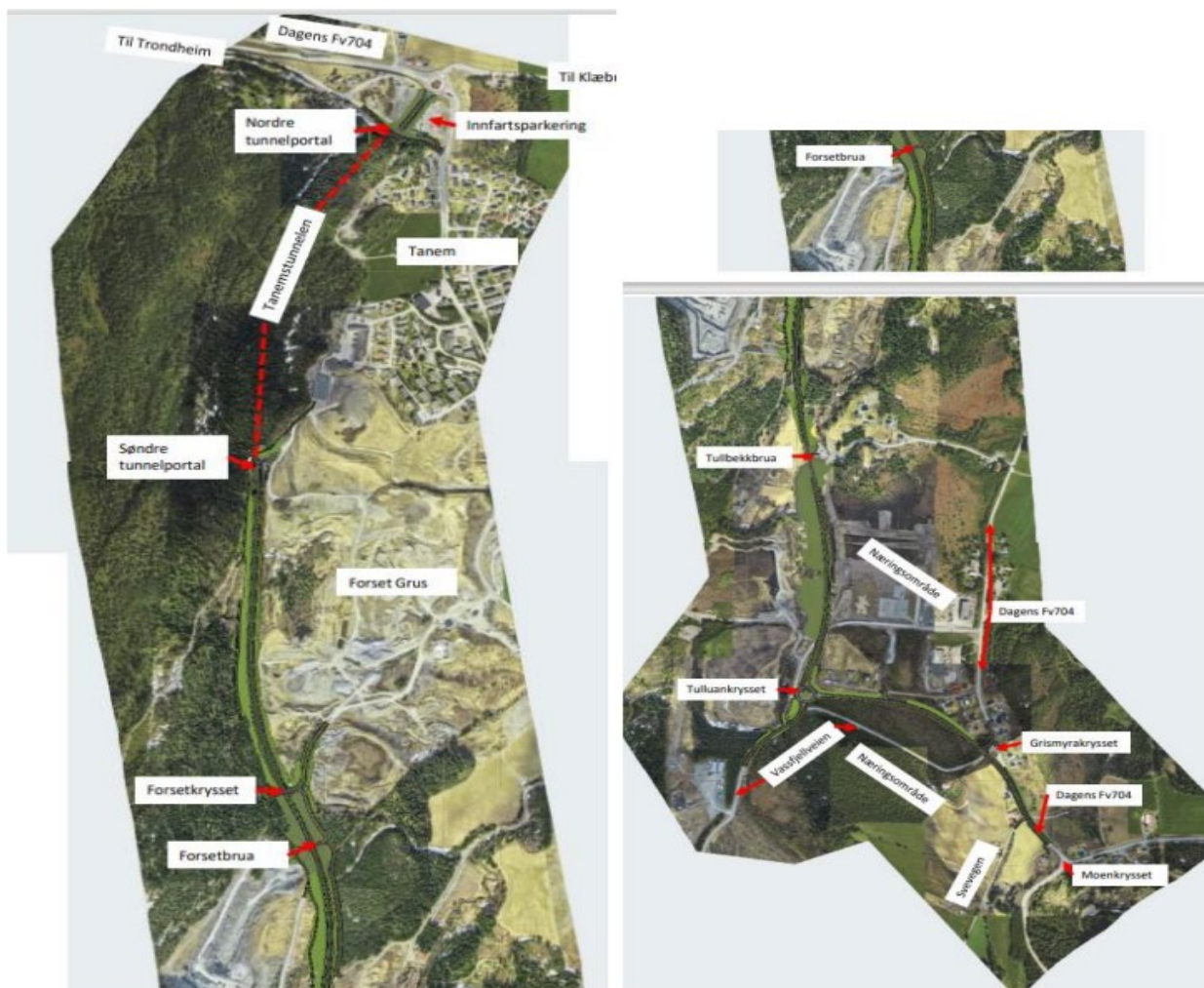
Trøndelag fylkeskommune foreslår en ny styringsramme på 596 mill. 2021-kr, men opplyser samtidig om at det er mulig å kutte inntil 17 mill. i prosjektet. Byggeplanen var ikke ferdig til innspillsfristen for årsbudsjett 2022.

Faktiske opplysninger

Strekningen fv. 704 Sandmoen – Tulluan var opprinnelig et prosjekt på siden av Miljøpakken som ble splittet i to. Strekningen Sandmoen – Tanem er ferdig bygd, og finansiert utenom Miljøpakken. I forbindelse med Miljøpakkens trinn 3 ble bomstasjonene på fv.704 og del to av 704-prosjektet (Tanem – Tulluan) tatt inn i Miljøpakkens portefølje. Miljøpakkens sekretariat sendte bestilling på planlegging av prosjektet 30.08.19.

Prosjektet vil bidra til økt framkommelighet for næringstrafikk, mulighet til å utvikle næringsarealet på Tulluan, vesentlig forbedret trafikksikkerhet gjennom Tanem sentrum og dermed også bedre lokalmiljø

Strekningen fv. 704 Tanem – Tulluan er 4,5 km lang, og består av i underkant av 1 km tunnel og 3,5 km veg i dagen. I tillegg er det lagt inn en oppgradering av eksisterende turveg på ca 2 km i prosjektet (delvis på grunn av næringsformål). Prosjektet vil bidra til økt framkommelighet for næringstrafikk, mulighet til å utvikle næringsarealet på Tulluan, vesentlig forbedret trafikksikkerhet gjennom Tanem sentrum og bedre lokalmiljø. Det forventes ikke at prosjektet vil ha negativ innvirkning på nullvekstmålet.



I forbindelse med oversendelse av søknad om Miljøpakkens trinn 3 ble det opplyst om at «kommunen planlegger å benytte tilskuddsmidler til kommunesammenslåing som bidrag i finansieringen av andre byggetrinn.

Opprinnelige fylkeskommunale andel til fase 2 av prosjektet (Tanem – Tulluan) – ble jf. FT sak 304/16 overførte som fylkeskommunal usikkerhetsavsetning til det fylkeskommunale Fv. 704 prosjektet (del 1). Gjenstående fylkeskommunalt finansierte usikkerhetsavsetning i prosjektet adresseres til reduksjon av låneopptak knyttet det fylkeskommunale Fv. 704 prosjekt. Dette vil ivareta hensikten samtidig som sikre en rettferdighet i bompengainnkrevningen og anvendelsen av den samlede fylkeskommunale andel bevilget til Fv. 704 prosjektet. Dette i form av at innsparing innen samlet ramme for prosjektet automatisk vil resultere i redusert låneopptak knytte prosjektet og derigjennom bety kortere nedbetalingstid av bompengelån. Med dette vil bompenginntektene fra bompunktene som er knytte til finansiering av Fv. 704 prosjektet raskere enn opprinnelig forutsatt tilfaller Miljøpakken.

Nå som byggeplanen er ferdigstilt, viser kostnadsberegningen at prosjektet blir dyrere enn antatt. I tabellen under er endringen fra siste anslag vist i 2021-kr. Det er verdt å bemerke at anslaget ble gjort før vedtatt reguleringsplan i tiden med SAMS vegadministrasjon.

Trøndelag fylkeskommune påpeker at det antakelig ville ha vært bedre å gjennomføre Anslaget etter vedtatt reguleringsplan.

Tabell 1:

	Anslag 2018		Byggherre- overslag 2021	Avvik	
	2018-kr	2021-kr		kr	%
Veg i dagen	160	173	220	- 47	-27 %
Konstruksjoner	34	37	59	- 22	-61 %
Fjelltunnel	136	147	172	- 24	-17 %
Andre tiltak	6	6	10	- 4	-59 %
Byggherrekostnader og prosjektering	48	52	69	- 17	-33 %
Grunnerverv	25	27	27	-	0 %
Usikkerhetsfaktorer	36	39	39	-	0 %
SUM	444	481	596	- 115	-24 %

Blå tall er hentet fra byggherreoverslaget, som er beregnet på basis av mengder i ferdig byggeplan. Slik sett er sikkerheten bedre enn dersom prosjektet hadde blitt beregnet på nytt med Anslagsmetoden på +/- 10% usikkerhetsspenn. Som tabellen viser, har flere av postene økt. Årsaken til kostnadsøkningen er:

- Veg i dagen

- o Undervurdert kostnad til rigg og drift i Anslag
- o Større uttak av grusforekomster
- o Flere skjæringer, dermed mer sprengning

- Konstruksjoner

- o Mer ustabile masser enn forutsatt
- o Oppgradert støttemur ved søndre portal ved rasfarlig turveg
- o Portal nord oppgradert til å tåle spesialtransport pga høyspentanlegg nord for Tanem

- Fjelltunnel

- o Økt sikkerhetsnivå etter risikovurdering

- Andre tiltak

- o Geotekniske tiltak pga økt forekomst av kvikkleiere

- Byggherrekostnader og prosjektering

- o Grunnforhold kartlegges ikke like grundig i reguleringsplanfasen. Det ble da gjort en del antakelser som i ettertid viser seg å ikke stemme. En kunne ha gjort samme antakelsene i byggeplanfasen, men det ville økt prosjektrisikoen vesentlig etter prosjektleders vurdering.
- o Det er gjort en del optimalisering av veglinje fra det som ble lagt til grunn i reguleringsplanen. Dette har økt prosjekteringskostnaden noe, men samtidig redusert prosjektrisikoen.

- Grunnerverv

- o Videreført tall fra Anslag
- o NB: Stor usikkerhet

- Usikkerhet

- o Videreført tall fra Anslag
- o Egentlig redusert siden tallet inkluderer kostnad til RP

Det er mulig å kutte strekningen Tulluankrysset-Moenkrysset, noe som vil gi en besparelse på 17 mill. kr (se kart).



Fordeler ved kutt:

- Man sparer 17 mill kr inkl mva i prosjektet.
- Rundkjøringen i Tulluankrysset kan utgå, og man kan bygge ny Fv704 rett inn i eksisterende veg til Vassfjellet skisenter.
- Man slipper å gjennomføre støyreduserende tiltak på boliger (de kostnadene er ikke inkl i 16,5 mill kr som nevnt over).
- Man sparer vegbelysning ved Tulluankrysset om man endrer rundkjøringen til vanlig veg rett frem inn i Vassfjellveien. Det er krav til belysning ifm rundkjøringer.
- Prosjektet vil fortsatt ha måloppnåelse selv om denne delstrekningen kuttes. Ref mål satt i reguleringsplanen.

Ulemper ved kutt:

- Trafikk sørfra på dagens Fv704 kan velge å kjøre gamleveien til Tanem, og ikke benytte ny

Fv704 fra Tulluankrysset. Dermed vil man ikke få kuttet gjennomgangstrafikken på Tanem så mye som man ønsker.

- Regulert næringsareal som i dag er delt i to av Vassfjellveien, forblir delt i to. Det vil gi negativ effekt på utviklingen av næringsarealene ved Tulluan.
- Ved stengt tunnel og omkjøring via gamle Fv704 til Tanem vil ikke vegkryssene inn på gamle Fv704 være tilpasset modulvogntog. I perioder med mye trafikk vil dette gi trafikale utfordringer.
- Gang- og sykkelvei mellom Svevegen og Grismyra-krysset vil ikke bli bygd. Det betyr at gående og syklende vil måtte gå langs dagens Fv704, slik de gjør i dag.
- Kantsteinsstopp for buss i krysset ved Svevegen vil ikke bli bygd. Bussen stopper i dag i selve krysset, og høydeforskjellen mellom bakken og første trinnet i bussen er for høyt og tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming.
- Endring fra rundkjøring til veg rett frem inn i Vassfjellveien vil gi høyere reell hastighet på trafikken inn i Vassfjellveien. Vassfjellveien er i dag smal og svingete, med fartsgrense 80 km/t. Trafikksikkerhetsmessig er det negativt å fjerne rundkjøringen, da denne har en fartsdempende effekt. Man øker derfor faren for trafikkuhell i Vassfjellveien.
- Driften av Vassfjellveien vil bli to-delt, siden det ikke blir et naturlig brudd mellom Fv704 og Vassfjellveien dersom rundkjøringen fjernes. En del av Vassfjellveien vil begynne seg mellom gammel og ny Fv704.
- Driften av sørlige del av Fv704 mot Moenkrysset blir mer innviklet siden dagens Fv704 mellom Grismyrakrysset og Tanem skal omklassifiseres til kommunal veg. Det blir ingen naturlige brudd mellom Fv704 og kommende kommunal veg ved å kutte denne delstrekningen.

Fylkeskommunens vurdering

Det er vanskelig å gjøre vesentlige kutt i et tunnelprosjekt der trasé er fastlagt. Trasévalg er tidligere avklart i forprosjekt og kommunedelplan, og er behandlet både i politisk styringsgruppe og politisk etter en omfattende prosess.

Innledningsvis har Trøndelag fylkeskommune pekt på at kostnaden har økt med nær 25% etter ferdigstilling av byggeplanen. Usikkerheten i prosjektet er redusert, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til grunnverv. En ser en tendens til at prisene for areal drives opp som følge av realisering av næringsareal, et næringsareal som muliggjøres av vegutbyggingen.

For å få best mulig måloppnåelse og utnyttelse av tilgjengelig næringsareal, er det fylkeskommunens vurdering at styringsrammen bør settes til 596 mill. 2021-kr. Det vises til ulempene ved kutt opplistet over. Det er mulig å kutte 17 mill. i prosjektet, og fortsatt ha forholdsvis god måloppnåelse. Alternativt kan da ny styringsramme settes til 579 mill. 2021.kr.

Trøndelag fylkeskommune ber om tilslutning til ny styringsramme for prosjektet på 596 mill. 2021-kr. Trøndelag fylkeskommune ønsker å lyse ut prosjektet før endelig godkjenning av ny styringsramme. Prosjektet lyses da ut med forbehold om finansiering. Dette er vanligvis en metode vi ikke ønsker å benytte på grunn av den usikkerheten det skaper i markedet. Men i dette tilfellet ønskes det gjort for å ivareta fremdrift og utlysningstidspunkt.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 16.12.21. Kommentarer:

- Dette er et svært godt prosjekt. Det gir lettere tilgang til store industriområder i Klæbu. anbefaler ikke foreslåtte kutt.
- Foreslår å avslutte det første prosjektet for å forenkle økonomien. Mener at Trfk skal bidra med 100 mill totalt. Da gjenstår 120 mill minus et eventuelt bidrag fra Tk. Trondheim kommunes bidrag står omtalt i trinn 3 MP, men uten beløp. Den reelle økonomien må tydeliggjøres i sak til KU.
- Hva med fremdrift? Saken tar litt tid med behandling i KU og politisk. Prosjektet er klart til utlysning. Dette vil skape en liten forsinkelse, men de politiske sakene kan gå fort. Når det gjelder g/s-vegprosjektet, så har vi ikke ferdig sluttresultat. Vi vil beskrive økonomien i saken til KU. De foreslåtte kuttene er ikke hensiktsmessige.
- Trondheim kommune må gjøre rede for sin andel i prosjektet.

Kommentar fra sekretariatet

Sekretariatet mener det fremdeles er uklart hva som blir bidragene fra Tk og Trfk til prosjektet. Dette bør klargjøres for å avklare hva det reelle behovet for tilleggsfinansiering fra MP er.

Fylkeskommunen opplyser at det jobbes ut fra å kunne levere oversikt over den totale økonomien i prosjektet til KU og i hvert fall før politisk behandling:

- Ferdigstilling av sluttregnskap med oppgjør av de totale prosjektkostnad pågår for ferdigstilte trinn 1 av Fv. 704 prosjektet (Røddekrysset – Tanem).
- For gs-veg Fv. 704 Sandmoen – Røddekrysset som også inngår i det samlede rent fylkeskommunale prosjekt (Fv. 704 Sandmoen – Tanem) må det på nåværende tidspunkt tas utgangspunkt i sluttprognosen. Denne skal imidlertid på nåværende tidspunkt være ganske sikker og ikke kunne betinge vesentlige utsving i den samlede finansiering.

Forslag til ny styringsramme er vesentlig høyere enn den gamle. Det gjør at saken må legges fram til politisk behandling.

Forslag til konklusjon:

- *Kontaktutvalget slutter seg til ny styringsramme på 596 mill. 2021-kr. for prosjektet fv. 704 Tanem-Tulluan.*
- *Bidragene fra Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune til prosjektet må klargjøres for å avklare det reelle behovet for tilleggsfinansiering fra MP.*
- *Saken sendes til politisk behandling.*
- *Kontaktutvalget slutter seg til at Miljøpakken nedbetaler det fylkeskommunale lånet på fv 704 Sandmoen - Tanem slik at dette prosjektet kan avsluttes og at bompenginntektene fra de to bompunktene (nr. 21 og 22) fremover tilfaller Miljøpakken.*

Ad sak 06/22: Rapportering bompengeforliket (Trfk)

Bakgrunn

Den 20.08.21 behandlet KU saken *Forslag til reduksjon av kollektivtakster etter bomforlik* (sak 37/21) og vedtok følgende:

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

- a. *Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20 år.*
- b. *Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.*
- c. *Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.*
- d. *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.

KU vedtok at tiltakene skulle iverksettes så snart som mulig og senest innen 01.10.21. Noen av tiltakene er implementerte, andre ikke. AtB vil gjør rede for status i arbeidet og forklare tidsbruken på de ikke-implementerte tiltakene.

Faktiske opplysninger

Som en følge av bompengeforliket ble det satt av en ramme på 50 MNOK årlig fra 2020 som indeksjusteres.

Forbruk 2021 (endringer innført 4/10-2021):

- 5.792.000 er fakturert for utvidet barnebillett og utvidet sone A
- Ikke fakturert for utvidet takstsamarbeid Trfk/JBD pga manglende grunnlag fra SJ (systemutfordringer).

Budsjett 2022:

- 38,6 MNOK (Budsjett i AtB/kostnad i MP- økonomien).

Størrelsen i 2022 avhenger av hvor tidlig systemer for alle tiltak er på plass + hvordan Korona utvikler seg våren 2022 (lavere trafikk gir lavere merkostnad).

Budsjett normalår:

62 MNOK av besluttede tiltak. Det er sen implementering/Koronapåvirkning på reiseomfang som gjør at budsjett bare er 38,6 MNOK i 2022.

Det ligger en buffer på rundt 90 MNOK uforbrukt fra 2020 og 2021 (pluss ev. mindreforbruk 2022) som kan fungere som frie midler til nye tiltak og til å håndtere ev. merforbruk på besluttede tiltak.

Ikke-implementerte tiltak:

Det er ulike årsaker til at disse ikke har blitt implementert. AtB orienterte om status i programrådet 17. januar. Ikke-implementerte tiltak er uthevet:

Status taksttiltak:

- Sammensatt prosjekt med flere aktører (SJ, Entur, JDIR, AtB)
- Svært krevende teknisk prosjekt
- Mange ulike billettsystemer/enheter som skal samkjøres for tog og buss
- Tog har strekningsbaserte billetter, buss har sonebaserte billetter
- Flere av tiltakene krever utvikling og testing før implementering
 - Hele verdikjeden inkludert sikkerhetsmekanismene
- Samme ressursene jobber med de ulike tiltakene, prioriteres rekkefølge

Status for billettproduktene:

- Utvidet aldersgrense kategori barn i sone A – gjennomført
- Utvidet sone A – gjennomført
 - Samme pris på periodebillett for tog og buss – gjennomført
 - **Samme pris på enkeltbillett for tog og buss – ikke gjennomført**
 - JDIR krever ID-basert billettering – nasjonalt
 - Krever tekniske endring i hovedplattformen til Entur
 - Må defineres/utvikles et helt nytt produkt
 - Krever utvikling og ressurser
 - Forventet leveranse ca juni 2022
- **Økt gyldighetstid på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rush – ikke gjennomført**
 - Krevende teknisk med hensyn til å skulle dekke de ulike billettkanalene for buss og tog, og krever utvikling.
 - Under utredning for å finne løsning, ikke avklart når dette kan være på plass
- **«Hjemmekontorbilletten» - ikke gjennomført**
 - AtB er i gang med å kartlegge og utrede ulike muligheter for billettprodukter som treffer de som har delvis hjemmekontor. Det foregår diskusjon og samarbeid rundt dette i kollektivbransjen i Norge, hvor det blir sett på ulike løsninger. Det

vil ikke være mulig å lage et billettprodukt som kun treffer de som har delvis hjemmekontor, men vil være et produkt som tilbys til alle som reiser av og til. En forutsetning som legges til grunn i arbeidet er at billettproduktet må kunne integreres i eksisterende billettsystem for buss og tog.

AtB vil utdype dette i møtet.

Vurdering

Det er krevende at det tar så lang tid å implementere disse billettproduktene. Både politiske vedtak og finansiering er på plass. Det er også krevende med tanke på omdømmet til Miljøpakken. Dette ut fra forventningene som er skapt hos de som reiser kollektivt.

Når det er sagt, så er det viktig at kontaktutvalget får førstehåndskunnskap til utfordringsbildet gjennom informasjon fra AtB. Det kan være gode grunner til at ting tar tid.

Forslag til konklusjon: Etter drøftinger i møtet.

Ad sak 07/22: Innsparingstiltak drift kollektivtrafikk (Trfk)

Bakgrunn

Det vises til [vedtak 54/21 i KU 16/12](#). I møtet ble det påpekt at AtB må se på mulige innsparingstiltak. AtB orienterer om planlagte innsparinger for 2022 i møtet.

Faktiske opplysninger

AtB har rapportert at følgende tiltak er planlagt for å imøtekomme innsparingsmål for AtB sin Miljøpakkeøkonomi i 2022:

AtB gjennomfører følgende innsparinger utover året:

1. Sommerperiode forlenges fra 6 til 7 uker. Rutetilbudet om sommeren vil i tillegg reduseres til 2020- nivå (ca. 60% av normalproduksjon).
2. Redusert tilbud lørdag. Frekvensen på enkeltlinjer reduseres noe. Dette gjelder linjer med høy frekvens i dag. En begrenset reduksjon av frekvens vil derfor få mindre konsekvenser for kundene. Dette gjelder ikke metrolinjer.
3. Redusert tilbud søndag. Frekvensen reduseres fra 20 min. til 30 min. på linjer med 20 min. frekvens i dag. Dette inkluderer metrolinjer.
4. Redusert tilbud hverdag. Frekvensen reduseres på ettermiddag/kveld på enkeltlinjer. Enkeltavganger vil fjernes på noen få linjer, samt noen avganger som kjøres til Trondheim sentrum i dag vil startes/avsluttes på Tillerterminalen.
5. Pilot med aldersvennlig transport 67+ fra mai

Tiltakene er basert på passasjerstatistikk og det potensiale AtB ser med tanke på dagens frekvens. Hoveddelen av kuttene vil derfor treffe sommerproduksjon og søndag.

Tiltakene gir en samlet innsparing på 15 mill i 2022, med helårseffekt 21,5 mill:

- *Piloten aldersvennlig transport, 67+ videreføres ikke etter 31.05.*

- Årskostnad for tilbudet er på ca 4,4 mill og det er ikke funnet finansiering for tilbudet uten ytterligere innsparinger i andre deler av tilbudet.
- Justeringene innebærer:
 - Utvidet sommerperiode fra 6 til 7 uker og noe lavere tilbud, kr 6,6 mill
 - Redusert tilbud på søndag, kr 11,65 mill
 - Redusert tilbud på lørdag, kr 3,25 mill

Drøftinger i programrådet

- Hva er besparelsen på å kutte 67+? Dette er et politisk ønsket tilbud.
- Dette er et kostbart tilbud med få brukere. Det tar tid å implementere det nye tilbudet, og det er uheldig å ta det ned. Men det går på økonomi.
- Det har vel kommet nye penger fra regjeringen til kollektivselskapene?
- 1. april har betydning for beslutningsløpet i MP.

67+

Den årlige besparelsen på å kutte tilbudet er på ca. 4,4 mill kr. Etter møtet i PR har vi fått litt mer info om 67+ fra AtB, blant annet en evalueringsrapport (se vedlegg). Den viser blant annet at:

- Kundene er svært fornøyde med tilbudet
- I forhold til taxi er tilbudet både billig og praktisk
- Kundene ønsker at tilbudet utvides til flere områder av byen
- Alt i alt er opplevelsen av tjenesten svært positiv, og et tilbud de ønsker flere kan benytte seg av.

AtB opplyser at det har vært en liten økning i antall brukere etter at landet åpnet opp i september 2021. Bruken har økt fra rundt 200 turer pr. måned til 244 i september, 303 i oktober og 426 i november. Man ligger nå mot topp av det de 2 bussene klarer å håndtere pr. dag.

Vurderinger

Ruteendringer er relativt omfattende prosesser som involverer både operatører og oppdatert ruteinformasjon i alle kanaler. Prosessen krever en planleggingshorisont på ca. 4 mnd. for å ivareta alle hensyn inkludert sjåførs arbeidsdag med skift og turnusendring. Så langt det lar seg gjøre, forsøker derfor AtB å foreta justeringer med virkning fra de to faste tidspunkt i henhold til kontrakt. Dette er i juni og august hvert år. For 2022 er det allerede planlagt en tilleggjustering 22.02 for tilpasning av kjøretider (mye anleggsvirksomhet og skolelinjer) og for nytt tilbud til Lade (Østmarkneset). Sistnevnte prosess er kommet for langt til at denne bør reverseres eller justeres.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Eventuelt

KU-seminar 17. februar - Ett eller to seminarer?

En felles samling mellom staten, fire formannskap og to fylkeskommunale utvalg vil kunne telle over 70 stykker, dog neppe mer enn 40 i praksis. Deltakerne vil ha variert kunnskap om Miljøpakken, som jo er kompleks materie selv for de innvidde. For at dette skal bli en nyttig samling både for deltakerne der og da og for Miljøpakkens videre arbeid, må deltakerne derfor få et godt faktagrunnlag og relevante, konkrete problemstillinger oversendt i forkant. Det virker fornuftig at KU får legge sin hånd på hva dette skal være.

Vårt forslag er å dele opp i to seminarer, hvor seminaret berammet til 17.2. i hovedsak blir for KU, etter linjene skissert nedenfor, og at dette blir opptakten til et godt forberedt fellesseminar senere på våren.

Skal vi opprettholde planen om ett felles seminar 17.2., behøver vi snarlig tilbakemelding på hva man konkret ønsker å diskutere på dette seminaret, slik at vi kan forberede grunnlag til deltakerne.

Seminaret 17.2.

Mål med seminaret

- Lokal forberedelse til avtaleforhandlinger
- Utarbeide relevante problemstillinger for fellesseminar senere utpå våren

Mulige tema

1. Status for gjeldende avtale:

- Gjennomgang/presentasjon: Hvilke forpliktelser i avtalen (jf. KU 2.12.21) er ikke gjennomført/påbegynt og hvorfor?
- Diskusjon: Hva gjør vi med det?
- Gjennomgang/presentasjon: Hvilke vedtatte planer er ikke gjennomført og hvor stor del av økonomisk ramme står ubrukt før reforhandling?
- Diskusjon: Hva kan det bety for vår forhandlingsposisjon, og hva kan vi gjøre for å styrke vårt eget utgangspunkt?

2. Innhold i ny avtale:

- Ambisjonsnivå for økonomisk ramme
 - Jf. vårt etterslep i dag og byvekstavtaler på gang i flere nye byer
- Hvilke større prosjekter ser vi for oss?
 - Eksempelvis er ny vei Flakk–Klett og bytog nevnt i dagens avtale
- Nye satsingsområder
 - Jf. for eksempel innspill fra fylkeskommunen til langsiktig tiltaksplan
- Inntektsmodell stat/bom/kommuner og fylket
- Ønsket fordeling mellom innsatsområder
- Ønsket samarbeidsmodell

3. Strategisk diskusjon:

- Den gode historien som syr prosjektene sammen
 -
 - Hva skal det totale avtrykket av Miljøpakkens tiltak være og bety for avtaleområdets innbyggere?
 - Miljøpakkens innpakning – visjonen som kan kommuniseres utad

Fellesseminaret

Mål med fellesseminaret

- Gi innspill til Miljøpakkens kontaktutvalg i lokal forberedelse til avtaleforhandlinger
- Bidra til godt samarbeid og effektiv politisk behandling
- Bygge forståelse og aksept for Miljøpakken og Miljøpakkens mål

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Notat - Trafikkutvikling 2021

Oppsummering

Som i 2020 påvirkes alle trafikk tall i 2021 av koronapandemien, smittesituasjon, gjeldende restriksjoner og anbefalinger.

Antall passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner er tre prosent høyere i 2021 enn i 2020. På E6 øst er trafikken fem prosent høyere i 2021 enn i 2020. Sammenlignet med 2019 er trafikken to prosent lavere i Miljøpakken og 12 prosent lavere på E6-øst. Hvis vi sammenligner antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner andre halvår, er trafikken i 2021 høyere enn andre halvår 2019. Bygging av Nydalsbrua og stengte veier på Sluppen flytter trafikk og endrer kjøremønster i Trondheim.

Trafikk og kjøremønster påvirkes også langs E6 i Malvik, Stjørdal og Melhus på grunn av vegarbeid.

Antall passeringer gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad viser at trafikken i 2021 er fem prosent over 2020, og 14 lavere enn i 2019.

I Melhus viser SVV trafikkregistreringspunktet på E6 nord for Melhus omtrent like mye trafikk i 2021 som i 2020, men 8 prosent lavere trafikk enn i 2019. Forbi Øysand er trafikken i 2021 tre prosent høyere enn i 2020, og en prosent lavere enn i 2019.

På Stjørdal er trafikken mellom fire og åtte prosent høyere enn i 2020 i de forskjellige tellepunktene. Det var utfordringer med trafikkregistreringspunktene i Stjørdal i 2019, men vi har tall for perioden april til desember 2019 i de to tellepunktene i rundkjøringen ved Værnes. Sammenligner vi perioden fra april til desember, er trafikken 18 prosent høyere i 2021 enn i 2020 og åtte prosent lavere enn 2019.

Elbilandelen ved utgangen av 2021 er 26 prosent i Trondheim og 27 prosent på E6 øst.

Elbilbestanden i Miljøpakkeområdet er ved utgangen av 2021 rett over 21 prosent.

Nybilsalg i 2021: 68 prosent elbiler, 25 prosent hybrid og sju prosent fossile kjøretøy.

Antall som reiser kollektivt er høyere enn det var i 2020, men fremdeles godt under antall reisende i 2019. Fra 2020 til 2021 er veksten i antall kollektivreisende med buss og trikk i Stor-Trondheim 17 prosent. Sammenlignet med 2019 er antall passasjerer 32 prosent lavere.

Det er registrert mellom 10-15 prosent færre som sykler i 2021 enn i 2020 og 2019 forbi de to operative sykkeltelepunktene i Trondheim. På Stjørdal er det registrert fem prosent færre syklist i 2021. Utviklingen fra de automatiske tellepunktene bekreftes av de manuelle tellingene av syklist og gående over bruene inn mot Midtbyen i september. Disse viser færre gående og syklende enn før pandemien brøt ut.

RVU 2020 viser generelt lavere mobilitet i samfunnet og færre daglige reiser. Antall turer til fots er som tidligere år, mens reiser med de øvrige transportmidlene er redusert. Andelen miljøvennlige reiser er redusert.

Biltrafikk

Byindeksen for Trondheim er SVV sin vurdering av trafikken opp mot nullvekstmålet er ikke oppdatert siden mars 2021. Utviklingen de siste årene gjennom bomstasjonene årene er som følger.¹

Trafikkendring liten bil	2018	2019	2020	2021	2021/2019
Miljøpakken	-2,1 %	2,1 %	-4,6 %	3,0 %	-1,5 %
Miljøpakken inkl. Ranheim	-1,9 %	2,1 %	-5,2 %	3,1 %	-2,2 %
E6-øst	1,1 %	2,1 %	-15,5 %	5,4 %	-12,0 %

Tabell 1 Utvikling passeringer liten bil gjennom bomstasjonene i Trondheim og på E6 øst. Kilde: Vegamot

De to siste årene er trafikken i stor grad påvirket av korona. Dette påvirker hvordan vi reiser og valg av reisemiddel. Biltrafikken varierer gjennom året, og er i perioder med høy aktivitet i samfunnet høyere enn i 2019. Året sett under ett, så er det mer biltrafikk i 2021 enn i 2020, men lavere trafikk enn i 2019. Utviklingen på E6 øst i 2021 er den samme.

Trafikkutviklingen i de ulike takstgrupper fremgår av figuren under.

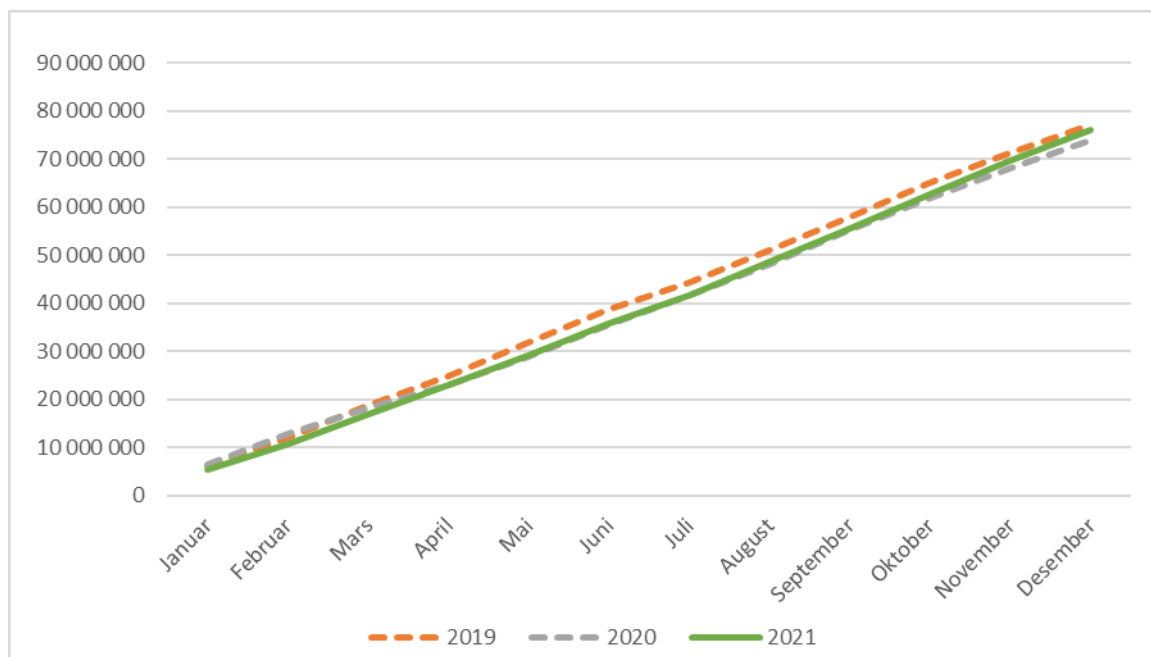
Passeringer	Takstgruppe	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Miljøpakken	Lette biler	-1,5 %	3,0 %
	Tunge biler	-2,1 %	5,7 %
	Totalt	-1,6 %	3,2 %
Miljøpakken Inkl E6 Ranheim	Lette biler	-2,2 %	3,1 %
	Tunge biler	-2,6 %	5,8 %
	Totalt	-2,3 %	3,3 %
E6-øst	Lette biler	-12,0 %	5,4 %
	Tunge biler	-8,6 %	6,0 %
	Totalt	-11,7 %	5,4 %

Tabell 2 Utvikling passeringer ulike takstgrupper. Kilde: Vegamot

Utviklingen innenfor de ulike takstgruppene er lik. Trafikken i 2021 er høyere enn i 2020, men lavere enn den var i 2019. Lette biler utgjør nærmere 88 prosent av passeringene.

Akkumulert trafikk gjennom året fremgår av figuren under.

¹ Vegamot gjorde endringer i sine datasystemer mai 2021. Dette påvirker hvilke data som samles inn, og hvilke data som kan hentes ut. Selv om vi har fått disse endringene, så skal passeringsdata før og etter endringen være sammenlignbare.



Figur 1 Akkumulert trafikk gjennom Miljøpakkens bomstasjoner. Kilde: Vegamot

I 2021 er det flere passeringer gjennom bomstasjonene i alle måneder bortsett fra januar, februar og juli enn i 2020. I januar og februar sammenligner vi før og etter korona, mens juli preges av ferietrafikk. Videre er det interessant å sammenligne antall passeringer per måned i 2021 med 2019. Her ser vi et skille i første og andre halvår. Fra årsskiftet 2021 og frem til juli er det nesten 8 prosent færre passeringer gjennom bomstasjonen enn i samme periode 2019. Disse månedene preges av lavere mobilitet i samfunnet og strengere restriksjoner. Fra juli og ut året er samfunnet mer åpnet, og antall passeringer gjennom bomstasjonene er nesten fem prosent flere enn i 2019.

Trafikken i ulike bomsnitt fremgår av tabellen under.

Bomsnitt	Andel av trafikk 2021 (2020)	Endring 2020/2019	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Byåsen	8,1% (7,8%)	-3,3 %	5,2 %	9,2 %
Klæbu	3,4% (3,2%)	1,0 %	10,6 %	9,7 %
Omkjøringsveien	43,8% (40,7%)	-6,5 %	0,8 %	8,3 %
Sluppen	6,0% (9,3%)	-6,2 %	-36,6 %	-31,9 %
E6 sør	13,6% (13,7%)	-0,7 %	6,9 %	5,0 %
Tonstad	21,5% (21,7%)	-4,0 %	0,5 %	4,2 %
Være	3,7% (3,7%)	-5,8 %	-0,3 %	7,0 %
Alle	100% (100%)	-4,6 %	-1,5 %	3,0 %

Tabell 3 Endring trafikk gjennom ulike bomsnitt. Kilde: Vegamot

Tabellen viser mer trafikk gjennom de fleste bomsnitt i 2021 enn i 2020 og 2019. I vurderinger av trafikk per bomsnitt må det tas hensyn til endringer som følge av at vegene rundt Sluppen i perioder har vært stengt. Daglig passerer rundt 20 000 biler bomstasjonene rundt Sluppen, som må velge andre ruter. For eksempel passerer det daglig rundt 2000 flere biler forbi Granåsen i 2021 enn tidligere år, som er en trafikkøkning på 15 prosent, og det passerer 17 prosent, 1500 flere biler daglig gjennom bomstasjonen i Byåsveien.

Trafikkutvikling i Malvik, Melhus og Stjørdal

Malvik

Januar-desember	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Hommelvik	-16 %	4 %
Leistad	30 %	43 %
Samlet endring jan-des	-14 %	5 %

Tabell 4 Endring trafikk bomstasjoner Malvik. Kilde: Vegamot

Trafikk og kjøremønster i Malvik påvirkes av vegarbeid på E6. Samlet gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er trafikken i 2021 fem prosent over 2020, men 14 lavere enn i 2019.

Elbilandelen i desember er 25 prosent på Hommelvik og 31 prosent på Leistad, opp fra hhv 22 og 34 prosent i desember 2020.

Stjørdal

Januar - desember	Endring 2021/2020
Bjørgmyra	6 %
Kvislabakken	4 %
Mellom Hell og Værnes rkj	8 %
Mellom E6 og Værnes rkj	8 %

Tabell 5 Endring trafikk Stjørdal. Kilde: trafikkdata.no (SVV)

Bygging av E6 påvirker kjøremønsteret i Stjørdal. Vi har ikke så gode trafikkdata for hele 2019 i Stjørdal. Sammenligner vi 2021 med 2020 er trafikken mellom fire og åtte prosent høyere.

Tellepunktene i rundkjøringen ved Værnes har vært i drift siden april 2019. Sammenligner vi perioden fra april til desember, er trafikken 18 prosent over 2020 og åtte prosent under 2019. De siste tre månedene i 2021 er trafikken gjennom rundkjøringen 23 prosent høyere enn i 2020, og kun en prosent lavere enn i 2019.

Melhus

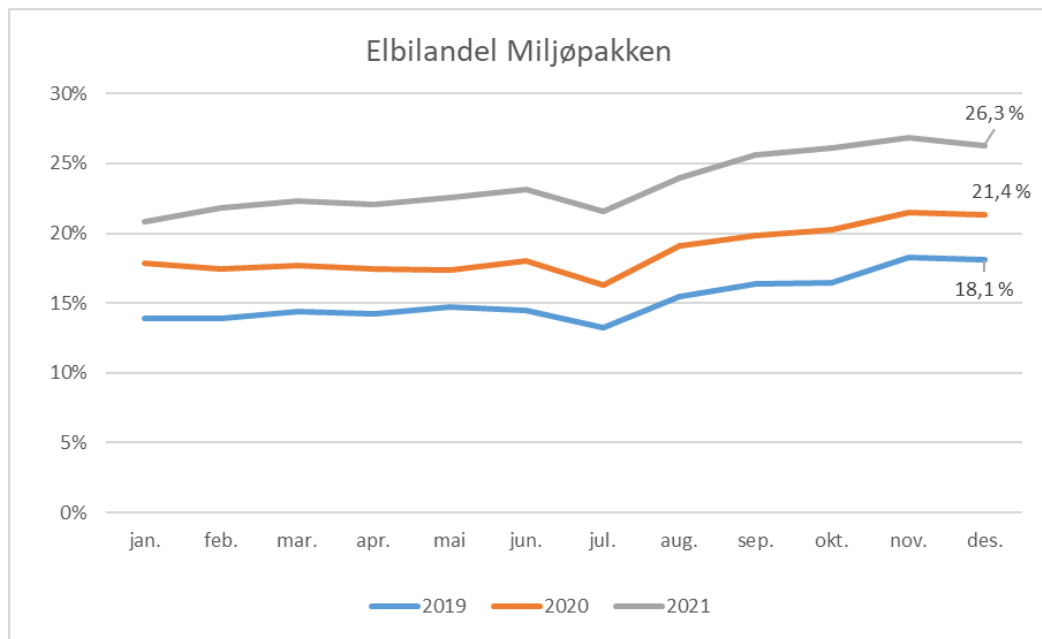
Januar-desember	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Melhus nord	-8 %	0 %
Øysand	-1 %	3 %

Tabell 6 Endring trafikk Melhus Kilde: trafikkdata.no (SVV)

Trafikken på E6 gjennom Melhus påvirkes av vegarbeid. Det er registrert trafikken omtrent like mye trafikk i 2021 som i 2020 og 8 prosent mindre trafikk enn i 2019. Forbi Øysand er trafikken i 2021 tre prosent høyere enn i 2020, og en prosent lavere enn i 2019.

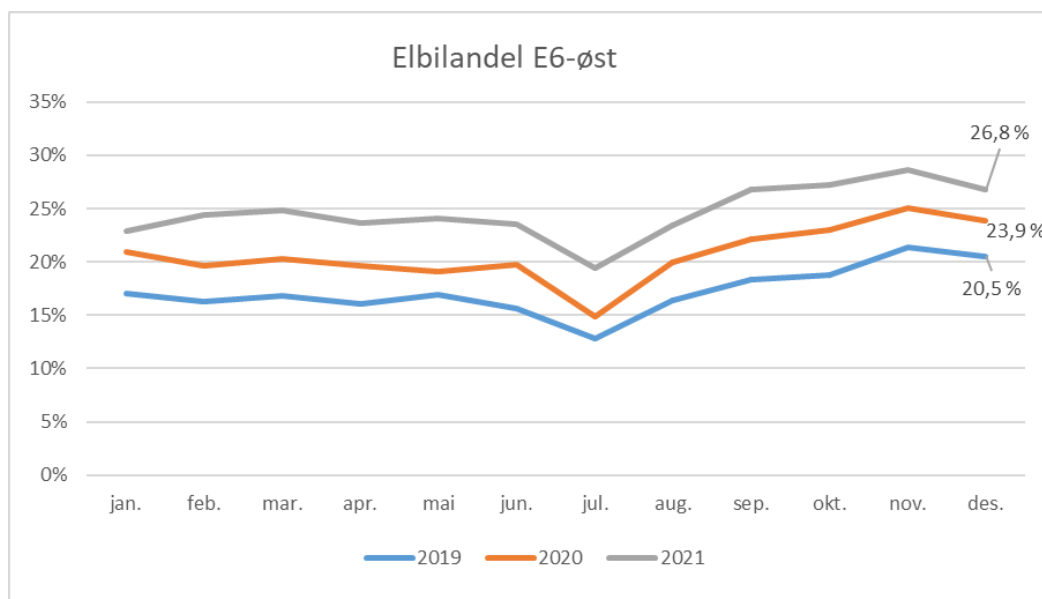
Elbilutvikling

Andelen elbiler av passeringer med liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen langs E6 på Ranheim er 24 prosent i 2021, og 26 prosent i desember. Uten bomstasjonen på Ranheim er elbilandelen i Miljøpakken er andelene omtrent de samme. Utvikling i elbilandel per måned tilbake til 2019 er som følger.



Figur 2 Elbilutvikling Miljøpakken. Kilde: Vegamot

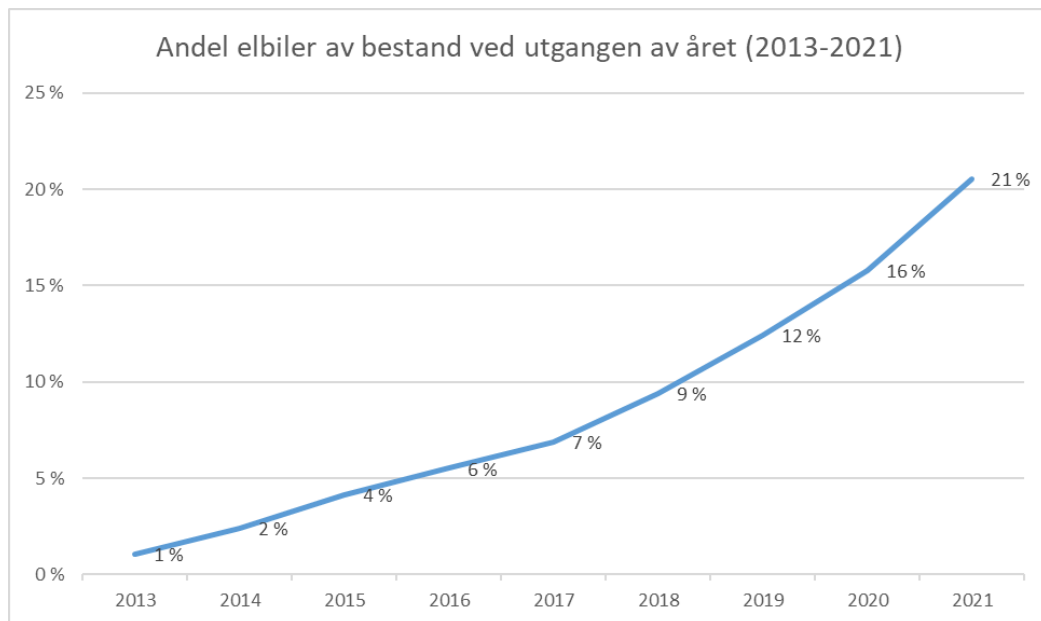
Elbilandelen på E6-øst er noe høyere enn i Miljøpakken. Veksten i elbilandeler er høyere i Miljøpakken, så forskjellen er mindre ved utgangen av 2021 enn den var ved utgangen av 2020.



Figur 3 Elbilutvikling E6-øst. Kilde: Vegamot

Ved utgangen av året er elbilandelen på E6 øst nærmere 27 prosent. Andelen samlet i 2021 var 24 prosent.

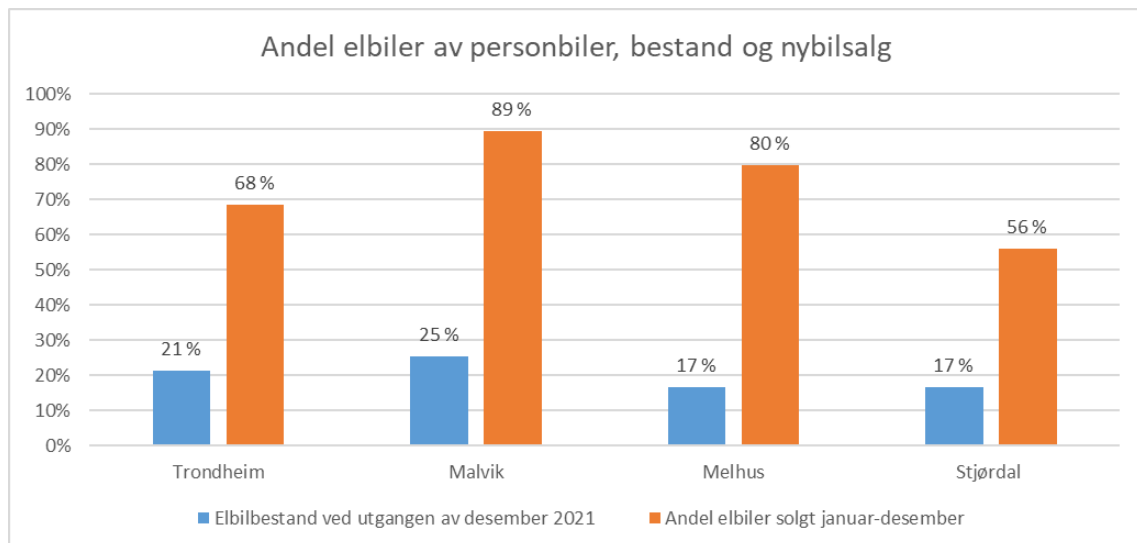
Salg og bestand



Figur 4 Elbilbestand Miljøpakken. Kilde: OFV

Andelen elbiler øker kraftig. Fra 2020 til 2021 er økningen 31 prosent, og 21 prosent av bilene er nå elbiler. Fra 2013 og frem til 2018 økte elbilandelen med ett til to prosentpoeng i året. De siste årene øker elbilandelen med rundt fire prosentpoeng.

Vekst i salget av elbiler er årsaken til høyere elbilbestand, og i november var over 80 prosent av alle nye personbiler i november elbiler.



Figur 5 Elbilbestand 2021 og andel av salg 2021. Kilde: OFV

Elbilene utgjorde samlet 68 prosent av nybilsalget i 2021. Hybrider utgjorde 25 prosent og andre fossile kjøretøy sju prosent. Ved utgangen av 2021 er elbilandelen og andelen av salg høyest i Malvik.

Kollektivreiser

Buss

Det har skjedd flere endringer de siste årene som påvirker reisestatistikken fra buss og trikk i stor-Trondheim. Metrobuss endret rutetilbud august 2019, og utvidelse av sone A oktober 2021 ga et større kundegrunnlag innenfor sone A. Geografiske avgrensninger i rapporteringssystemet til AtB er på billettsoner, noe som gjør det utfordrende å sammenligne trafikk tall før og etter endringer. For å kunne sammenligne passasjerstatistikk over år, har AtB beregnet hva passasjertallet i 2019 ville vært med ny rutestruktur hele året, og antall nye passasjerer i sone A etter utvidelsen.

Påstigende passasjerer	2019*	2020	2021**
	Buss og trikk	Buss og trikk	Buss og trikk
Sone A (før utvidelse)	39 776 741	23 286 639	27 219 631
Endring fra året før	3 %	-41 %	17 %

Tabell 7 Passasjerer stor-Trondheim. Kilde: AtB

* Passasjertall i 2019 er beregnet for hele året med ny rutestruktur.

** Passasjertall oktober til desember 2021 er beregnet for gamle sone A.

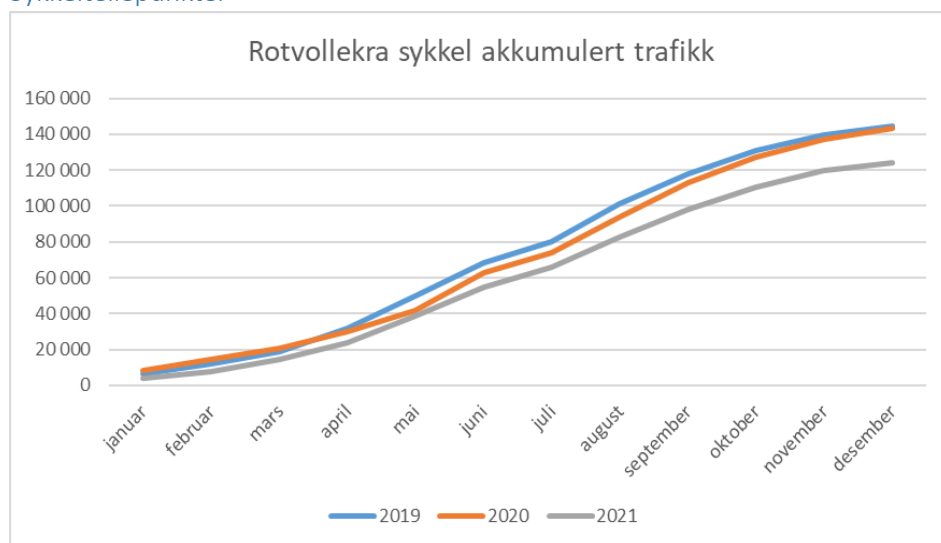
Tabellen viser en 41 prosent reduksjon i antall busspassasjerer i 2020 og 17 prosent vekst i 2021 sammenlignet med året før. Antall passasjerer i 2021 er 32 prosent lavere enn i 2019. Tallene for 2021 er fremdeles under bearbeiding, så det kan forekomme mindre avvik i de offisielle tallene fra AtB.

Jernbane

Det er ikke fremlagt passasjertall for jernbanene for 2021 enda.

Gående og syklende

Sykkeltellepunkter

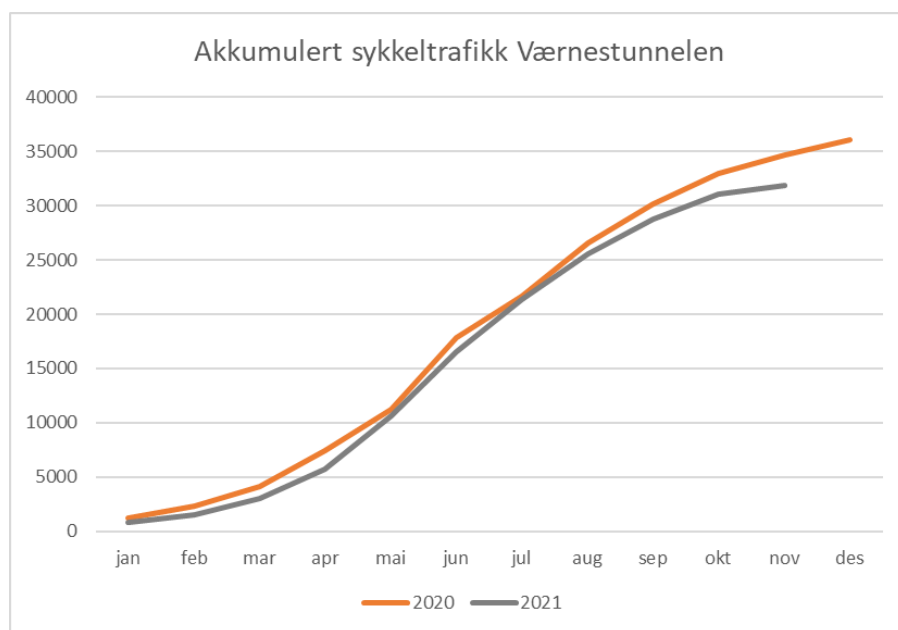


Figur 6 Akkumulerte sykkelpassering Rotvollekra 2019-2021. Kilde: trafikkdata.no (SVV)

Antall syklende over Rotvollekra i 2021 er lavere enn i 2019 og 2020. Utviklingen etter sommer 2021 er færre syklister enn tidligere år, noe som fremgår av figuren over. Samlet i 2021 er antall syklister 14 prosent lavere enn i 2019 og 13 prosent lavere enn i 2020.

Svingbrua har i perioder vært stengt, men utviklingen er tilsvarende og antall syklister i 2021 er 10 prosent lavere enn i 2020.

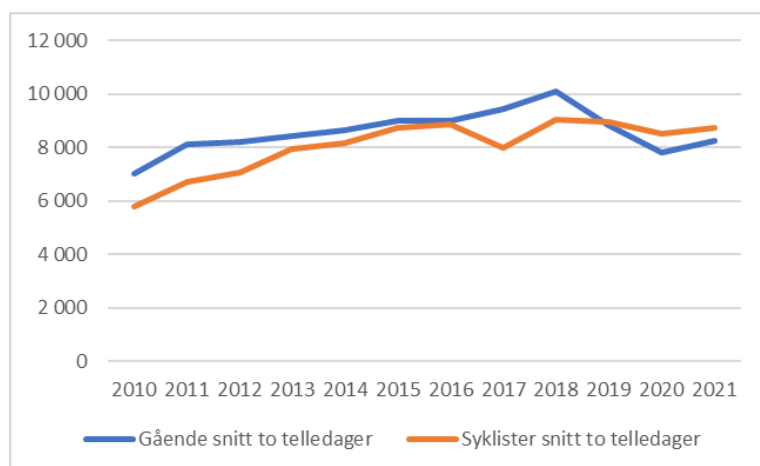
Ved Værnestunnelen på Stjørdal er utviklingen tilsvarende. Det er utfordringer med registreringene i november og desember, men det estimeres at antall syklister i 2021 er 5-6 prosent lavere enn i 2020.



Figur 7 Akkumulerte sykkelpassering Værnestunnelen 2020-2021. Kilde: trafikkdata.no (SVV)

Manuelle tellinger

De årlige manuelle tellingene av gående og syklende over bruene inn mot Midtbyen ble gjennomført som vanlig i september. Disse tellingene er gjennomført hvert år siden 2010 og er en indikator på utviklingen i antall gående og syklende. Utviklingen siden 2010 er vist i figur 8.



Figur 8 Manuelle tellinger over bruene inn mot Midtbyen. Gjennomsnitt to telledager. Kilde: Miljøpakken

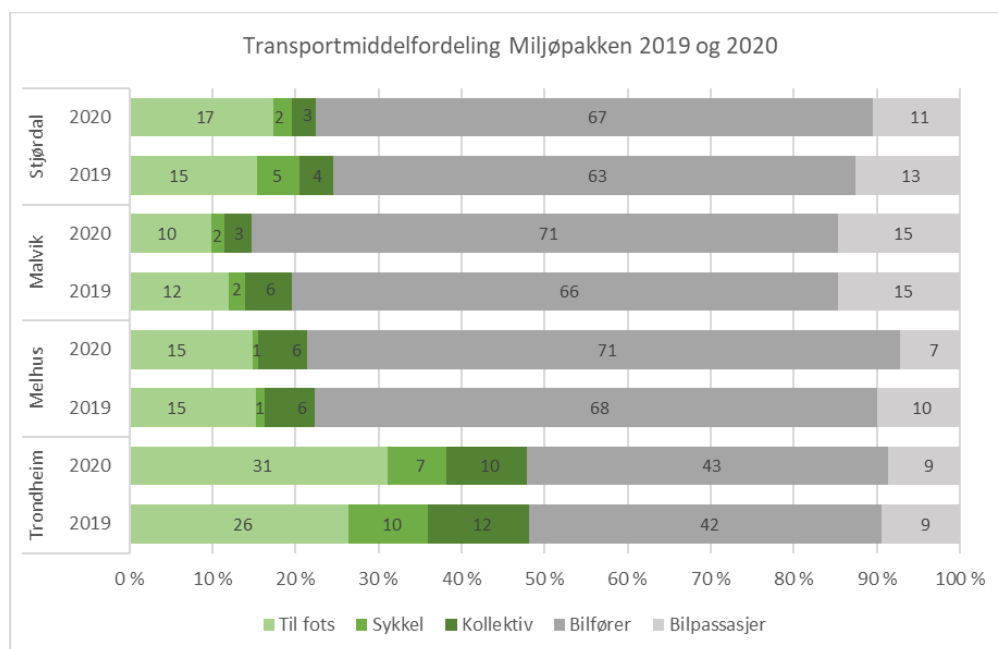
De mest markante utviklingstrekkene er 50 prosent flere sparkesykler i 2021 sammenlignet med 2020, og at utvikling med flere gående og syklende har stoppet opp:

- Antall gående i 2021:
 - o 6 prosent høyere enn i 2020
 - o 18 prosent lavere enn i 2018
 - o 17 prosent høyere enn i 2010
- Antall syklist i 2021 inkl. sparkesykler (uten sparkesykler i parentes):
 - o 2 prosent høyere enn i 2020 (4 prosent lavere uten sparkesykler)
 - o 3 prosent lavere enn i 2018 (19 prosent lavere uten sparkesykler)
 - o 51 prosent høyere enn i 2010 (26 prosent høyere uten sparkesykler)

RVU 2020

Tall fra RVU 2020 viser færre daglige reiser enn tidligere år. Antall turer til fots er likt tidligere år, mens antall bilturer, sykkelture og kollektivture er redusert.

Transportmiddelfordelingen er vist i figur 9.



Figur 9 Transportmiddelfordeling RVU 2019 og 2020. Kilde: Miljøpakken

Hovedtrekket er at andelen miljøvennlige reiser er noe redusert i alle kommunene i Miljøpakken, og andelen turer med bil øker. Andelen turer til fots øker i alle kommuner bortsett fra Malvik, andelen sykkelture er redusert og andelen kollektivreiser er lavere i RVU 2020 enn RVU 2019.

Oppfølging bruk av biodiesel (Trfk)

Effekt utover omsetningskravet

Som redegjort for i sak 50/21, mener AtBs revisorer at det vil være praktisk mulig å få bekreftet at kjøpt mengde avansert biodiesel fra operatørene Tide og Vy benyttet til buss i Stor- Trondheim, holdes utenfor det volum som drivstoffselskapene rapporterer innenfor omsetningskravet. Dette innebærer at bruk av avansert biodiesel som omsettes i kontrakt for busskjøring, vil komme i tillegg til det volumet som er påkrevd gjennom omsetningskravet. Dermed vil anskaffelsen ha reell klimaeffekt.

Tilsvarende har bransjeorganisasjonen Drivkraft Norge fått bekreftet fra medlemmer at de omsetter HVO100 ut over omsetningskravet, ved at det blir bekreftet av en tredjepart (revisor). Så også Drivkraft Norge bekrefter at en offentlig anskaffelse kan oppnå ytterligere klimaeffekt ut over hva omsetningskravet oppnår.

Merkostnader ved bruk av biodiesel

AtB har tidligere beregnet årlig merkostnad i normalår på 24-30 MNOK, hvorav 20 MNOK merkostnad utløst av økt avgift medio 2020 og 4-10 MNOK merkostnad fordi biodiesel også med gammel avgift er dyrere enn fossil diesel.

Til Kontaktutvalgets møte i desember oppdaterte AtB anslaget på bakgrunn av to forhold:

- Utløst av økt avgift: Nytt anslag er 15-20 MNOK. Estimater er redusert med 0-5 MNOK som følger av redusert vegbruksavgift i statsbudsjettet
- Merkostnad kjøp av biodiesel med gammel avgift vs kjøp av standard diesel: økes med 0-5 MNOK mill. kr fordi innkjøpsbetingelsene kan bli noe dårligere når omsetningen ikke kan medregnes i drivstoffselskapenes rapportering mot omsetningskravet. I tillegg kommer årlige revisorutgifter på i størrelsesorden 0,1 mill. kr.
- Totalt 19-35 MNOK

I dagens kontrakter har Atb 160 busser som går på biodiesel av totalt 230 busser, de resterende går på biogass og elektrisitet. AtB formidlet i mars følgende tabell utsendt til partene av TRFK før lokalpolitisk behandling.

Forbruk i et normalår per kommune					
Kommune	Anbud	Biogass SM3	Liter Autodiesel	Liter HVO100	Strøm i Kwh
Trondheim	BST 2019	4 169 198	-	4 167 946	3 994 183
Melhus	BST 2019	118 796	-	57 073	-
Malvik	BST 2019	2 485	-	166 974	-
Stjørdal	BST 2019	-	-	94 538	-
Stjørdal	Stjørdal/Meråker	-	-	225 479	-
Meråker	Stjørdal/Meråker	-	-	26 909	-
		4 290 479	-	4 738 918	3 994 183
Ved omgjøring fra HVO100 til Autodiesel					
Kommune	Anbud	Biogass SM3	Liter Autodiesel	Liter HVO100	Strøm i Kwh
Trondheim	BST 2019	4 169 198	4 515 338	-	3 994 183
Melhus	BST 2019	118 796	61 830	-	-
Malvik	BST 2019	2 485	180 891	-	-
Stjørdal	BST 2019	-	102 417	-	-
Stjørdal	Stjørdal/Meråker	-	244 272	-	-
Meråker	Stjørdal/Meråker	-	29 151	-	-
		4 290 479	5 133 899	-	3 994 183

Hvor store utslippsreduksjoner medfører bruken av 100% biodiesel i bussene?

Tabellen ovenfor viser at for Miljøpakken som helhet, medfører bruk av biodiesel at vi unngår et forbruk av ca 5 135 tonn «markedsdiesel» årlig.

Statens omsetningskrav gjør at dieselen som selges i dag består av konvensjonell autodiesel blandet med biodiesel. I 2021 og fram til foreslåtte endringer fra juli 2022, er kravet at 24,5 % av dieselen en omsetter selger til vegtransport må være biodiesel. På grunn av dobbelttelling av avansert biodrivstoff i dagens omsetningskrav, kombinert med et høyt delkrav til avansert biodrivstoff selges mindre enn 24,5 %. Dialog med Drivkraft Norge har brakt på det rene at det enda ikke er tall tilgjengelige for 2021, men for de ni første månedene av 2021 viser foreløpige tall at andelen bio i diesel var om lag det samme som i 2020. Da utgjorde biodrivstoff i autodiesel i gjennomsnitt 15,5 % (reelt volum) for landet under ett. Det er viktig å understreke at andelen biodrivstoff i diesel kan variere fra produkt til produkt, plass til plass og i forhold til årstiden. En liten andel av dette biodrivstoffet selges som rent biodrivstoff (B-100, HVO-100), men hovedvolumet blandes inn i konvensjonell diesel. Slik inneholder diesel som selges til vegtransport i gjennomsnitt i underkant av 15% biodiesel. Det finnes ikke eksakte tall for dette.

Normalt regnes en [utslippsfaktor for ren fossil diesel på 2,66 kg CO₂/liter](#), det vil si «tank to wheel». Utslipp relatert til produksjon, foredling og transport av drivstoffet er ikke tatt med [_ samme perspektiv regnes bruk av biodiesel som nullutslipp, og kjederelaterte utslipp og risiko for utslipp fra indirekte arealbruksendringer - såkalt ILUC - er heller ikke regnet inn.](#)

Når markedsdieselen typisk inneholder rundt 15% biodiesel, blir gjennomsnittlig utslippsfaktor redusert til ca 2,3 kg CO₂/liter og bruk av 100% HVO fører til at CO₂-utslippene reduseres med ca **11 600 tonn CO₂**¹.

¹ Dette tallet er redusert fra tall presentert for Programrådet siden beregninger her er justert for at også vanlig markedsdiesel inneholder biodiesel som redegjort for ovenfor. Dermed øker tiltakskostnaden i kroner per tonn også noe.

Kostnad per tonn CO₂ kan dermed beregnes til ca 1600-3000 kroner med forutsetningene ovenfor og havner i høyeste kostnadskategori i Miljødirektoratets tiltaksliste for vegtransport:

Kilde: Klimakur 2030, side 34, [Klimakur 2030: Tiltak og virkemidler mot 2030](https://miljodirektoratet.no/tema/klimakur-2030) (miljodirektoratet.no)

		Utslippsreduksjonspotensial 2021-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)	Kostnadskategori (kr/tonn)
Veitransport			
T01	Nullvekstmål for personbiltransporten	0,76	500 - 1500 kr/tonn
T02	Overføring av gods fra vei til sjø og bane	0,48	> 1500 kr/tonn
T03	Forbedret logistikk for varebiltransport	0,42	< 500 kr/tonn
T04	Forbedret logistikk og økt effektivisering av lastebiler	1,19	< 500 kr/tonn
T05	100 % av nye personbiler er elektriske innen utgangen av 2025	2,54	500-1500 kr/tonn
T06	100 % av nye lette varebiler er elektriske innen utgangen av 2025	0,69	500-1500 kr/tonn
T07	100 % av nye tyngre varebiler er elektriske innen utgangen av 2030	0,28	< 500 kr/tonn
T08	50 % av nye lastebiler er el- eller hydrogenkjøretøy i 2030	1,13	500-1500 kr/tonn
T09	100 % av nye bybusser er elektriske innen utgangen av 2025	1,08	500-1500 kr/tonn
T10	75 % av nye langdistansebusser er el- eller hydrogenkjøretøy i 2030	0,17	500-1500 kr/tonn
T11	45 % av nysalg av motorsykel (MC) og moped er elektriske i 2030	0,04	< 500 kr/tonn
T12	10 % av nye trekkvogner går på biogass i 2030	0,47	> 1500 kr/tonn
T13	Økt bruk av avansert flytende biodrivstoff i veitransport	2,55	> 1500 kr/tonn
Sum veitransport		11,8	

Politiske vedtak Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025

STJØRDAL KOMMUNE

Vedtak i kommunestyret - 16.12.2021 (PS 106/21)

1. Stjørdal kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2022-2025.
2. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. I forbindelse med utbyggingen av E-6 Kvithammer – Åsen har en utbyggingsavtale delfinansiert en G/S langs nåværende E-6 fra Kvithammer – Skatvalskrysset. Det søkes å finne restfinansiering for dette prosjektet innenfor midler i Miljøpakken.

MALVIK KOMMUNE

Vedtak i kommunestyret - 13.12.2021 (92/21)

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2022-2025.
2. Kommunen ber om at forslaget om drift av lokalbuss L86 i Malvik tas inn i budsjettet. Det dekkes ikke av eksisterende driftstilskudd til kollektivtrafikk eller av Malvik kommunes avsatte midler i Miljøpakken, men finansieres ved en økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk. Dersom det er ytterligere frie midler til disposisjon i Miljøpakkens handlingsrom ønsker Malvik kommune at disse prioriteres til at "linje 70" har start og/eller endeholdeplass på Marienborg.
3. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

I forbindelse med bygging av fortau langs Saksvikkorsen, som allerede ligger i planen, vurderes å legge inn busskur.

Samtidig vurderes skur ved holdeplassene Stibakken og Sigrid Saxedatters vei.

4. Rådmannen får fullmakt til å foreta nødvendige budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

MELHUS KOMMUNE

Vedtak i kommunestyret - 14.12.2021 (83/21)

1. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2022-2025.

2. Ordfører gis fullmakt til å forhandle på vegne av Melhus kommune.

Nytt punkt 3:

Rådmannen mener forslaget med å utvide bybuss på Melhus skal inngå i handlingsprogrammet derfor tas følgende prosjekt fra hvite tabeller inn i handlingsprogram Miljøpakken 2022-2025:

- Drift av lokalbuss i Melhus kommune, 2,5 mill
- Finansieres gjennom utvidelse til drift av kollektivtrafikk fra midler som står ufordelt.

TRONDHEIM KOMMUNE

Vedtak i bystyret - 09.12.2021 (PS 176/21)

1. Bystyret vedtar årsbudsjett og handlingsprogram for Miljøpakken 2022 som vist i vedlegg 1.
2. Bystyret foreslår at følgende prosjekter fra tabell 1 og 2 tas inn i budsjett:
 - a. Torbjørn Bratts veg (sykkel)
 - b. Utleirveien (sykkel, trafikksikkerhet)
 - c. Tiltak etter trasébefaring (kollektiv)
 - d. Trikk infrastruktur, økt innsats (kollektiv)
 - e. Møteplasser Klefstadhaugen (kollektiv)
 - f. Persaunvegen (sykkel)
 - g. Økning innsats vinterdrift sykkel (sykkel, drift)
 - h. Hjertesone, pakke 2 (trafikksikkerhet)
 - i. Gyldenløves gate (gange)
 - j. Nyhavna, gangforbindelser (gange)
 - k. Fornyng av støyskjermer (støy)
 - l. Odd Husbys veg (støy)
 - m. Autonom ferge, prøveprosjekt
 - n. Big data
 - o. Evaluering av Metrobussystemet
 - p. Tiltak etter GS-inspeksjoner
3. Bystyret vedtar at det settes av midler i budsjettet til Singsakerringen (sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet). Valg av løsning må behandles i kontaktutvalget før endelig bevilgning skjer.
4. Bystyret gir ordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett og handlingsplan for 2022-2025 i Miljøpakkens kontaktutvalg.
5. Bystyret foreslår at følgende tas inn i budsjettet: Midler til detaljplanlegging metrobusstrasé Nyhavna, 3 millioner
6. Bystyret ber om at arbeidet med trygge sykkelparkeringsplasser styrkes. Det skal etableres trygge sykkelparkeringsplasser for større sykler, f.eks. lastesykler, i Midtbyen og sentrumsområdet. Det skal også etableres et prøveprosjekt om trygg

sykkelparkering for større sykler der folk bor, f.eks. tilsvarende beboerparkering for biler.

7. Bystyret støtter at det settes av midler til et bylogistikkprosjekt, men forutsetter at bylogistikkprosjektet gjøres i samarbeid mellom kommune og fylke. Prosjektet skal være en del av arbeidet med kommunedelplan for bylogistikk og tjenestemobilitet i Trondheim. Prosjektet skal bidra til utvikling av konkrete løsninger innen bylogistikk.
8. Bystyret ber om at følgende støtteordninger opprettes for alle kommunene i Miljøpakken:
 - El-lastesykler for næringslivet.
 - El-lastesykler for privatpersoner. Barnefamilier skal prioriteres først.Det settes av 2,5 millioner til formålet i 2022.

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Vedtak i Fylkesting - 15.12.2021 (135/21)

1. Fylkestinget slutter seg til forslag på tiltakene i handlingsprogram Miljøpakken 2022-2025 som vist i tabell 3 i dette saksfremlegget og i vedlegg 1, i tillegg til endringer og nye punkt 3e, 4, 6, 7, 8 og 9 og 10 i innstillingen.
2. Handlingsprogrammet gir Trøndelag fylkeskommune en ramme på 4 mill. kr for prosjektutvikling.
3. Følgende prosjekter skal tas fra hvite tabeller inn i handlingsprogram Miljøpakken 2022-2025:
 - a. Detaljplanlegging sykkel, TS og kollektiv på Singsakerringen, 4 mill. kr.
 - b. Detaljplanlegging sykkel og TS på Utleirveien, 3,5 mill. kr.
 - c. Detaljplanlegging sykkel på Torbjørn Bratts veg, 2 mill. kr
 - d. Samlepostene til kollektiv, gang og sykkel og støy, 15 mill. kr.
 - e. Drift av lokalbuss på Malvik kommune og Melhus kommune, 6,1 mill. kr.
 - f. Næringstransport: Bylogistikk, 5 mill. kr.
 - g. Evaluering og utredning av metrobuss-systemet, 2 mill. kr.
4. Det avsettes kr. 3 mill. til reguleringsplanprosess for ny fylkesvei over Nyhavna. Fylkestinget ønsker en raskest mulig oppstart av prosjektet. Fylkesdirektøren bes i tillegg om å avklare mulighet for omdisponering av midler innenfor handlingsprogrammets tabell 11, fra metrobussprosjektet Elgeseter gt. til metrobussprosjekt Nyhavna/Lade.
5. Følgende prosjekt tas inn i handlingsprogram Miljøpakken 2022-2025:
 - a. MobilitetsLab Elgeseter, med 4 mill. kr. i 2022 og 25,4 mill. kr. totalt i programperioden.
6. For å forbedre forutsetningene for fremdrift og gjennomføring, ønsker Fylkestinget at godsprosjekt og teknologiprojektene likestilles med Mobilitetsrådgiving og

HjemJobbHjem ved at de gis en fast årlig budsjettpost i Handlingsprogrammet. Fylkestinget ønsker at det i denne handlingsprogramperioden avsettes kr. 5 mill. årlig til gjennomføring av hver av hhv. godsprosjektet og teknologiprojektene, som stilles til disposisjon for fylkeskommunen som ansvarlig for prosjektene. Det skal rapporteres årlig på bruk av midlene og på fremdrift og resultat av innsatsen.

7. Fylkestinget ber om at arbeidet med Brundalsforbindelsen startes opp umiddelbart og at fylkesdirektøren snarest kobler seg på arbeidet Trondheim kommune har igangsatt. Fylkestinget ber videre fylkesdirektøren om å utrede hvordan etablering av kollektivfelt både i Brundalsforbindelsen, langs Omkjøringsveien, over Nydalsbrua og i andre store veitiltak som utredes på lang sikt kan bidra til å etablere et nytt trafikk-knutepunkt. Det må også utredes i hvilken grad etablering av disse støtter opp under ønsket byutvikling, jf. Byutviklingsstrategien. Brundalsforbindelsen finansieres ved bruk av ufordelt ramme i Miljøpakken.
8. Som følge av stor befolkningsvekst i Trondheim frem mot 2050 endres forutsetningene for mobilitet i byen, både for passasjer- og næringstrafikk, og det vil være behov for å legge til rette for kollektivtrafikken for å sikre nok kapasitet. Fylkestinget ber om at fylkesdirektøren utreder følgende:
 - a. kapasitetsbehovet for Trondheim sentrum.
 - b. hvordan Trondheim kan sikre kollektivtrafikken tilstrekkelig kapasitet gjennom Midtbyen og bidra til å overholde nullvekstmålet frem mot 2050.
 - c. hvilke muligheter og tiltak som planlegges langs Omkjøringsvegen for å tilrettelegge for økt kollektivandel sør- og nordfra til næringsarealene i området.
 - d. hvordan skinnegående transport eventuelt kan spille en større rolle i kollektivtilbudet.Utredningen om fremtidens høykapasitets kollektivtilbud bør foreligge som egen sak til Fylkestinget før ny byvekstavtale sluttføres.
9. Tunnel mellom Stavne og Leangen kan bidra til å forsterke jernbanens rolle i kollektivtilbudet i Miljøpakken. På sikt kan dette bidra til å realisere et lokalt bytog og føre gods gjennom byen, samt tilgjengeliggjøre mer spor i et presset område. Fylkestinget ber fylkesdirektøren om å undersøke muligheten for å ta i bruk Stavne – Leangen i person- og godstrafikken på jernbanen.
10. Fylkestinget ber fylkesdirektøren starte arbeidet med grunnlag for reforhandlinger av byvekstavtalen. Saken skal legges frem til politisk behandling i løpet av våren 2022, og beskrive prioriteringer som fylkeskommunen skal legge til grunn for de nye forhandlingene, og hvordan avtalens mål skal kunne innfris både i avtalekommunene og i regionen forøvrig.



Statens vegvesen

Notat

Til: Kontaktutvalget
Fra: Statens
vegvesen, ToS,
Statsforvalteren i
Trøndelag og
Jernbanedirektoratet
Kopi til:

Saksbehandler: EMMBER
Tlf saksbeh.

Vår dato:
12.01.22

Statens behandling av Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett 2022 – 2025

Statens parter i Miljøpakken slutter seg til handlingsprogram og årsbudsjett for Miljøpakken 2022 med de presiseringer som følger.

Staten ønsker å legge spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak til Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett. Tiltakene som ikke har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag/dokumentasjon kan ikke Staten støtte at øremerkes for gjennomføring før tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. På bakgrunn av vedtatte føringer for handlingsprogrammet (KU-sak 14/21) mener Staten at det ikke er grunnlag for å viderebehandle de aktuelle prosjektene inntil tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte.

Staten ønsker å poengtere at vi støtter at prosjekter som allerede ligger inne i Miljøpakkens portefølje, men som ikke har tilstrekkelig dokumentasjon, kan behandles i Programrådet underveis i året når tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag legges frem. Staten ønsker likevel å understreke at det ikke nødvendigvis er noen automatikk i at prosjekter som er i Miljøpakkens portefølje må forbli i Miljøpakkens portefølje. Selv om prosjektutvikling er blitt finansiert gjennom Miljøpakken, kan det ikke tas for gitt at tiltaket må gå videre til detaljplanlegging. Staten mener det er rom for å kritisk vurdere prosjektets nytteverdi etter endt prosjektutvikling for å vurdere om det er aktuelt å gå videre med tiltaket.

Til tabell 9 har Staten behov for at finansieringen for E6 Sluppen fase 1, kollektiv og sykkeltiltak korrigeres i tråd med KU-sak 52/21.



Evaluering 67pluss

Våren 2021

Inga Sofie Haug
Markedsanalyse, AtB

Innhold

Innledning.....	2
Prosjektet	2
Evalueringen	2
Tilbakemeldinger på piloten.....	3
Trondheim kommune.....	3
Ønske om utvidet område.....	3
Bestilling og pris.....	3
Konklusjoner.....	4
Pensjonistutvalget	4
Sjåfører	4
Rutinebeskrivelser for sjåfører	4
Bestilling og pris.....	4
Samkjøring.....	5
App og buss	5
AtB kundesenter	5
Kundenes tilbakemeldinger til kundesenteret	6
Kundesentrets tilbakemeldinger	6
Telefonintervju med brukere	6
Statistikk på bruk av 67pluss	7
Konklusjoner.....	10

Evaluering 67pluss

Inga Haug

Innledning

Prosjektet

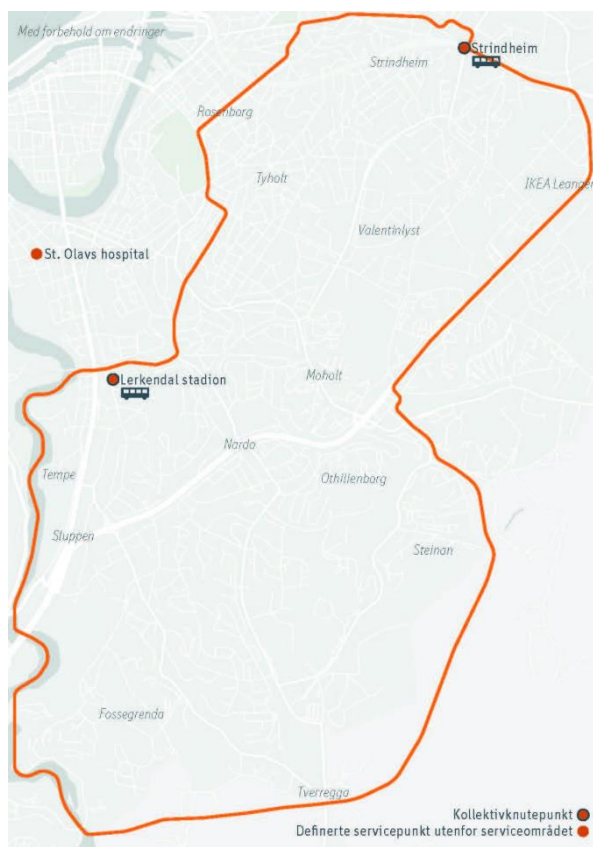
67pluss er et tilbud for de som har fylt 67 år, og som har behov for transport fra døren til en adresse, som for eksempel til trening, frisøren eller en venn. 67pluss er et prøveprosjekt i et definert område i Trondheim. Tilbudet inkluderer også St. Olavs hospital, Valentinlyst senter og IKEA Leangen.

Prosjektet startet opp juni 2020. Området var da litt mindre, men allerede høsten 2020 ble området utvidet til det vi har i dag. Området er vist i kartet. Prosjektet har en varighet på to år, så denne evalueringen kommer halvveis i prosjektperioden.

Evalueringen

I løpet av mai-juni 2021 ble det gjennomført en rekke samtaler og intervju for å evaluere pilotprosjektet 67pluss. På dette tidspunktet hadde pilot-prosjektet holdt på i nesten ett år. Samtaler ble gjennomført med Trondheim kommune (Avdeling for aktivitetstilbud for hjemmeboende), sjåførere (Thorleifs Bussreiser), AtBs kundesenter og brukere av tjenesten.

Samtalene med kommunen, sjåførere og kundesenteret var alle frie og uformelle. Disse vil presenteres etter tur. I tillegg vil det presenteres statistikk på bruk av tjenesten. Målet var at de skulle dele sine opplevelser og deres inntrykk fra kontakt med brukerne. Ønsket var at gjennom å snakke med flere involverte skulle vi avdekke kundens opplevelser, hva som har fungert godt og forbedringspotensialer. Det er viktig å nevne at det er snakk om et lite utvalg brukere som er intervjuet, og at dette ikke vil være alles opplevelse. De elementene som nevnes av brukere er mye av de samme som går igjen i samtaler med de andre interessentene.



Tilbakemeldinger på piloten

Trondheim kommune

Det ble gjennomført et møte med tre avdelingsledere fra aktivitetstilbud for hjemmeboende. De arbeider med en inndeling av Trondheim hvor de skiller på sør og øst. Dagens område for 67pluss dekker deler av område øst. Denne avdelingen skiller mellom vedtaksfestet tilbud til eldre og åpne tilbud. Vedtaksfestet er tilbud om aktivitet de eldre har rett på en gang i uken. Åpne tilbud kan alle komme på, uavhengig om de har fått et vedtak eller ikke. Disse tilbudene er spredt rundt om i hele Trondheim kommune.

Ønske om utvidet område

De vi snakket med i kommunen var veldig opptatt av at 67pluss bør være tilgjengelig for alle eldre i kommunen. De ønsket ikke å reklamere for 67pluss i dag siden de bare var for deler av deres brukere. De har rundt 700 eldre som de har ansvar for å aktivisere. Områdene Byåsen, Heimdal, Granåsen og Lade trekkes fram som andre områder med mange aktivitetstilbud og eldre. Mange av aktivitetstilbudene på sørsiden av byen har ventelister på aktiviteter grunnet mange eldre i området.

Bestilling og pris

De ansatte i Trondheim kommune synes 67pluss er et svært godt tilbud, og de som bruker det har gitt gode tilbakemeldinger. Det var viktig for brukerne at de kunne ringe inn til kundesentret for å bestille bussen. Det nevnes også at det med tiden vil det blir flere og flere som er gode på mobiltelefon i målgruppen, sammenlignet med de eldre i dag. Det som er den store appellen med tilbudet, er at de blir kjørt helt til døren. Dette er svært positivt for de elders mobilitet, da det gjør at de lettere kommer seg ut av huset.

En annen tilbakemelding var at noen av brukere synes det «høres for godt ut til å være sant». Dette er en gruppe som er vant til å reise med taxi på tilsvarende reiser, så 20 kr er en svært god pris. Kommunen tror at de er villig til å betale mer om det er nødvendig. Den lave prisen gjør at de eldre kan reise flere ganger i uken sammenlignet med prisen for taxi. Dette er også en brukerguppe som planlegger dagene sine godt, de trodde derfor at det at man må bestille en time før ikke er noen barriere. Det vil ikke bli vanskeligere for brukerne om bestillingsfristen blir lengre mente de.

Kommunen legger vekt på at dette er en brukerguppe som må møtes direkte. Reklamer og opplæring må i stor grad være fysisk. De trodde det var flere som kunne brukt app om de hadde fått hjelp til å laste ned, og opplæring. Grunnen til at mange ringer er også fordi de ønsker å snakke med noen, dette er en gruppe med mye ensomhet. Dette snakker for samkjøring (at man plukker opp flere som skal samme vei), da de ser for seg at dette vil være sosialt og fint for de eldre.

Konklusjoner

Alt i alt mener representantene fra kommunen at tilbudet er godt, men at den misnøyen de har hørt om er rettet mot avgrensingen av området. De tror det er et stort potensial hvis det utvides for hele Trondheim kommune. Prisen er svært god, og det hadde vært uproblematisk å øke den for å dekke et større område. Dette er en brukergruppe som er planleggere og hvor turen ofte er høydepunktet på dagen. Den beste måten å nå brukerne og framtidige brukere er å snakke direkte med dem. Dette kan for eksempel oppnås ved å samarbeide med ulike arrangementer.

Pensjonistutvalget

Pensjonistutvalget sendte AtB en henvisning om 67pluss den 14 mai 2021. De har sett på 67pluss og synes det er positivt og håper tilbudet kan utvides. De skriver at i prøveperioden er tilbudet begrenset til tidsrommet 09.30-16.30, mandag til fredag. Hvis prøveprosjektet blir videreført, så bør tilbudet utvides til å være tilgjengelig tilnærmet busstilbudet i området. Behov for tilbringertjeneste vil nok være til stede både på kveldstid og i helger.

Sjåførere

Sjåførene (Ansatte i Thorleifs bussreiser) opplever brukerne av 67pluss som svært fornøyde og veldig pratsomme. De forteller at de liker godt at de kan ringe for å bestille. Sjåførene tror korona har vært en av grunnen til at det ikke har vært så mange reisende enda.

Rutinebeskrivelser for sjåførere

Sjåførene ønsker seg gode rutinebeskrivelser for hvor servicen deres ender. Mange av de eldre ønsker hjelp som går ut over det «normale». Hvis en sjåfør da velger å yte ekstra service vil dette skape et skille mellom «snille» og «strenge» sjåførere. Det er viktig at alle sjåførere vet hva som er forventet av dem og at de påpeker det når de går ut over dette.

Bestilling og pris

De fleste eldre bestiller reisen dagen før, i tillegg kommer det noen bestillinger samme dag. Brukerne nevner at det de ikke har noe mot å bestille turen i god tid. Det eneste problemet er at det ikke er noen mulighet for å endre på hentetidspunkt etter bestillingen er sendt inn. Dette er spesielt i forhold til turer til lege og sykehus da det ofte er vanskelig å beregne tidspunkt hjem igjen.

De fleste brukere har t:kort, og noen kjøper billett på SMS og App. De synes prisen er svært god. Mange brukte taxi før tjenesten kom. Mange planlegger reisen slik at de kan bruke den samme billetten tur/retur. Dette betyr at de bare betaler 20 kr for to reiser. Det var også noen brukere som tror de har bilen tilgjengelig i hele perioden billetten er tilgjengelig (60-90 minutter). Mange prøver seg på å få sjåføren til å stå og vente utenfor butikken mens de går inn for å handle en liten tur på veien hjem.

Det er fleste faste brukere over 75 år, og nesten alle er kvinner. Det er for mange vanskelig å akseptere at de ikke lenger kan eller bør kjøre bil, det kan være derfor det er flest av de eldre brukerne. Sjåførene tror også at menn syns det er vanskeligere enn kvinner å gi opp bilen. De opplevde at mange hadde sin første tur til vaksinerings på Sluppen, og at de har brukt tjenesten flere ganger i ettertid. Det har siden piloten startet vært svært få rullestolbrukere.

Samkjøring

Ved tidspunkt for samtalen planla ikke systemet selv samkjøring. Dette var noe sjåførene selv måtte se muligheten for å planlegge. De gangene dette var gjort hadde brukerne opplevd dette som sosialt og positivt. Det eneste minuset er at det økte ventetiden noe. Sjåførene sier at det for en del av brukere er vanskelig å forstå hentetidsrommet på 15 minutter. De fleste forventer at bilen kommer på første tidspunkt, og dette bør kommuniseres tydeligere. Brukerne opplever at hvis de komme senere så er de for sene.

App og buss

Sjåførene hadde også en del ønsker til forbedring av systemet. Det ble avtalt at det skulle tas et eget møte mellom sjåfører og utviklerne på dette. Blant annet var det fokus på framvisning av bestillinger (mye tomrom og liten tekst). Det var også et ønske om en mulighet i systemet for å fordele de ulike turene på sjåførene, og at de kunne se de andres turer. Dette ville gjøre kommunikasjonen mellom sjåførene lettere gjennom dagen. Noen av knappene var også små, så det var lett å trykke feil.

Det kreves mange trykk fram til en tur er gjennomført. Ved først trykk («henter ut turen») sendes det varsel til bruker om at de er på vei. Dette gjør at mange får første SMS veldig tidlig. Sjåførene ønsker heller at det skulle sendes SMS når de var geografisk i nærheten, for eksempel 5-10 minutter unna. Dette er noe de gjør manuelt i dag, og fører til at de må trykke på skjermen mens de kjører. Det er noe som bør unngås. Dette fører også til litt forvirring hos kundene.

Sjåførene sier at det begynner å bli travelt når de har over ca. 22 bestillinger om dagen, men dette avhenger av om det er mange reiser på samme tidspunkt i ulike områder. Ønske om at hvis en tur kanselleres så fjernes de fra oversikten.

Når de kommer til selve bussen synes noen av sjåførene at de er veldig store. Dette kan bli et problem når det er snakk om adresse til adresse, da ikke alle innkjørsler og områder er tilrettelagt for så store biler. I tillegg er det ekstra trinnet på bussen veldig høyt. Dette gjør det vanskelig for de som er dårlig til beins. Sjåførene har i dag med en ekstra krakk hvis kunden har behov.

AtB kundesenter

AtBs kundesenter har under piloten fått alle telefoner fra kunder som ønsker å benytte tjenesten. Det er som nevnt mulig å bestille via app, men dette er noe svært få benytter. Kundesenteret har dermed hatt mye kontakt med kundene.

Kundenes tilbakemeldinger til kundesenteret

Kundene uttrykker at de er veldig fornøyde med tilbudet. De som bestiller én gang, bestiller ofte igjen og ringer fast hver uke. Tilbudet har vært mye brukt til vaksinesenteret og har fungert veldig bra. Kundene skryter også veldig av sjåførene.

Kundene uttrykker også at de ønsker at området skal utvides. Sentrum, Byåsen, Flatåsen, Heimdal, Charlottenlund, Lade og Tiller har vært nevnt flere ganger.

Kundesentrets tilbakemeldinger

Kundesenteret forteller at de synes det burde vært mer markedsføring, og mer riktig informasjon ut mot kundene. Mange har ikke fått med seg at tilbudet eksisterer og har bare hørt det gjennom en venn. Kundene er heller ikke helt klare over at dette er et prøveprosjekt.

En del misforstår hva tilbudet gjelder og går ut på. Mange behandler det som en drosjetjeneste og blir ofte utålmodige. Kundene vet ikke at det bare gjelder for et begrenset område, og blir ofte skuffet når de ikke har tilgang på tjenesten. 67pluss gir heller ingen reisegaranti. Kundesenteret synes det er hyggelige og løsningsorienterte sjåførere som er enkle å samarbeide med. Kundene forteller om feilinformasjon fra vaksinesenteret, da det ble formidlet at «alle» kunne bestille 67pluss, noe som ikke stemmer.

Telefonintervju med brukere

Ønsket var å gjennomføre fokusgrupper med brukere av tjenesten for å gå i dybden på deres opplevelse av tjenesten. Grunnet koronarestriksjoner var det ikke mulig å gjennomføre dette. Det ble derfor gjennomført telefonintervju som er en erstatning. Totalt fem brukere ble kontaktet. Grunnet det lave antallet kan vi ikke si at dette er representativt for alle brukerne, men gir oss innsikt i noen brukeres opplevelse. For å ivareta personvern vil deres opplevelser presenteres på overordnet nivå.

Første deltaker hadde brukt tjenesten en gang for å komme seg til sykehuset. Hun hadde fått tjenesten anbefalt av et søskenbarn som var fornøyd med 67pluss. Hun skulle fra Meny på Moholt til sykehuset. Sjåføren hadde kommet til Meny på Valentinlyst istedenfor. Hun ringte kundesenteret, og mens hun snakket med dem ringte sjåfør, og kom da kjørende til rett sted. Hun rakk timen på sykehuset så det var ikke veldig stressende for henne. Til tross for dette synes hun tjenesten var veldig bra, og så for seg å bruke dette mer i framtiden. Ønsket var at det skulle komme til hennes område også. Hun bestilte via kundesenteret. Hvis hun skulle brukt app måtte hun hatt hjelp, men hun hadde noen hun kunne spørre om dette. Deltakeren bor rett utenfor sonen og må ta buss i 2-3 minutter for å komme innenfor sonen.

Den andre deltakeren var en fast bruker av tilbudet etter at hun har benyttet bussen første gang til vaksineringsplass på Sluppen. Hun benytter som regel bussen for turer til sykehuset og handel på Risvolla. Deltakeren skryter svært mye av sjåførene og opplever de som hyggelige og hjelpsomme. Hun

trekker fram at fleksibiliteten ved tilbudet er perfekt for henne, men når hun skal på sykehuset bestiller hun i god tid for å være sikker på at hun får det tidspunktet hun ønsker. Hun er svært fornøyd med 67pluss.

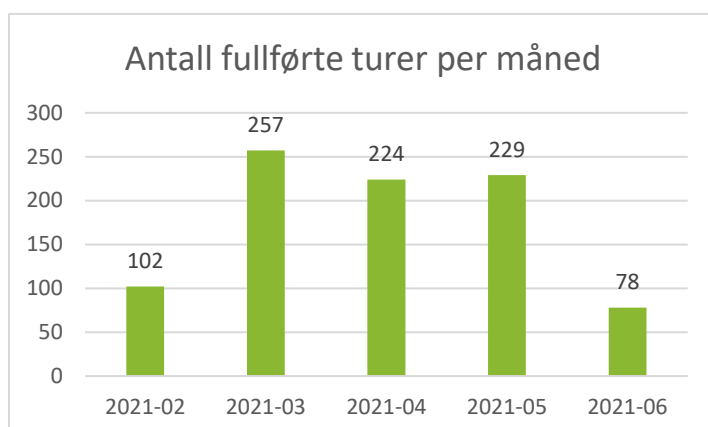
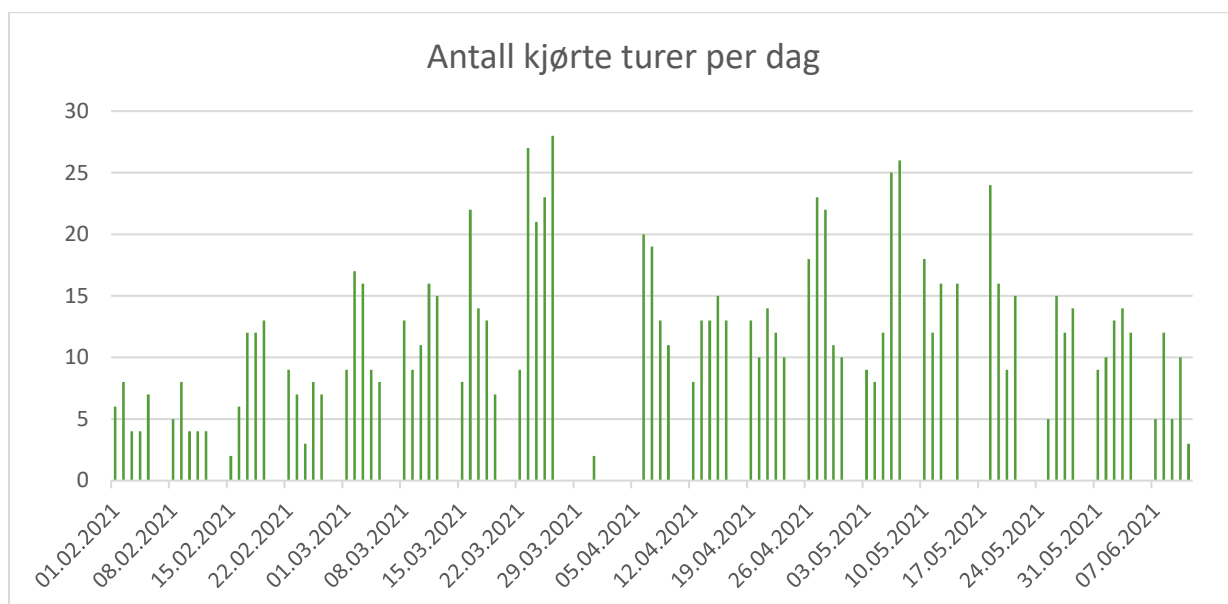
Deltaker nummer tre kjører som regel bil selv, men grunnet helseutfordringer hadde hun benyttet 67pluss. Også denne deltakeren bestiller dagen i forveien for å være sikker på å få rett tidspunkt. Hun trekker fram at det er behagelig at man slipper å tenke på parkering og bykjøring med 67pluss. Deltakeren synes derimot at det at man må bestille i forveien reduserer fleksibiliteten sammenlignet med vanlig rutebuss, 67pluss krever mer planlegging. I tillegg gjør åpningstiden til tjenesten at man ikke nødvendigvis kan komme seg til lege eller tannlege time før klokken 10. Alt i alt er brukeren svært fornøyd med tjenesten og ser for seg å bruke dette mer i framtiden, spesielt om det dekker et større område. Sjåførene får skryt også fra denne brukeren.

Deltaker nummer fire har benyttet 67pluss bare en gang og har derfor ikke mye erfaring, men var fornøyd med denne ene turen. Deltakeren er uansett fornøyd med tilbudet og ser for seg å benytte dette flere ganger i framtiden. Deltakeren benyttet 67pluss fra Risvollan til Lerkendal for å så reise videre med buss til Midtbyen for å dra til tannlege. Vil gjerne unngå mest mulig bytting av busser eller forbindelser og vil ha direkteruter. Også denne deltakeren nevner at de skulle ønske tjenesten startet tidligere på dagen og i et utvidet område.

Siste deltaker brukte tjenesten en gang til vaksinasjon på Sluppen, og synes det var fantastisk med serviceinnstilte sjåfører. Hun hadde lite informasjon om tjenesten, men prøvde å ringe nummeret når hun så det. Synes det burde vært mer markedsføring av tjenesten. Hun ble hentet på rett tidspunkt når hun reiste og synes det var veldig positivt. Tjenesten er bra og deltakeren håper det vil fortsette, da det gir brukerne den fleksibiliteten de ønsker i hverdagen.

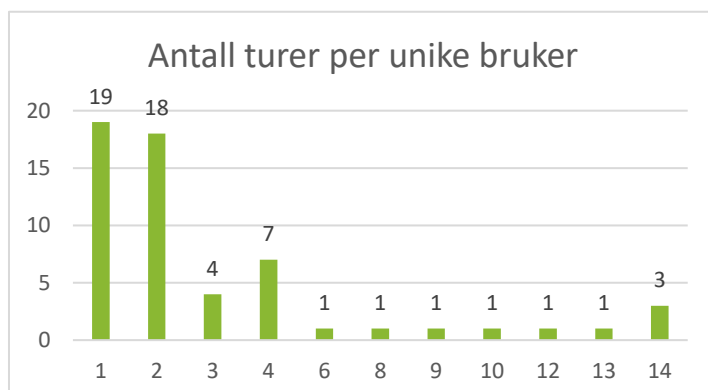
Statistikk på bruk av 67pluss

Statistikken som presenteres her er basert på tall fra februar til juni 2021. Dette er grunnet overgang til nytt system i starten av 2021. I gjennomsnitt er kjøres det 12 turer daglig med 67pluss. Dagen med flest turer kjørt var 28. mars med totalt 28 gjennomførte turer. Det er få rullestolbrukere som benytter tjenesten i dag og bare 2,6 % av turene har hatt med rullestol. Gjennomsnittlig turlengde er 3,3 kilometer, korteste tur var på 200 meter og den lengste på 9,3 kilometer.

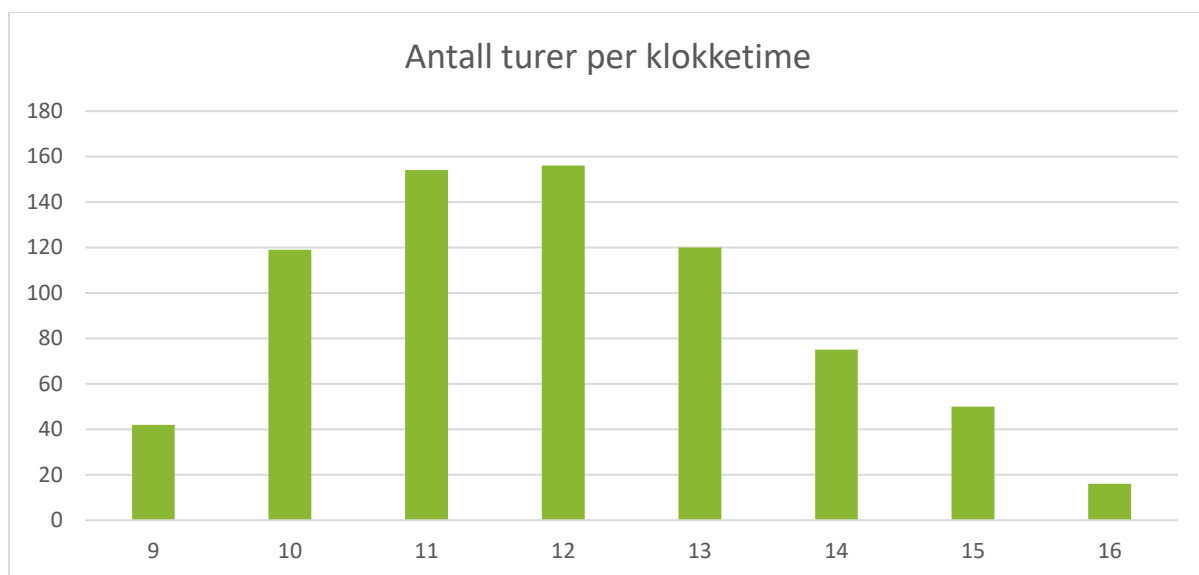


Mars var den måneden med flest kjørte turer med totalt 267. Pr. 13.06.21 var det kjørt 78 turer i juni.

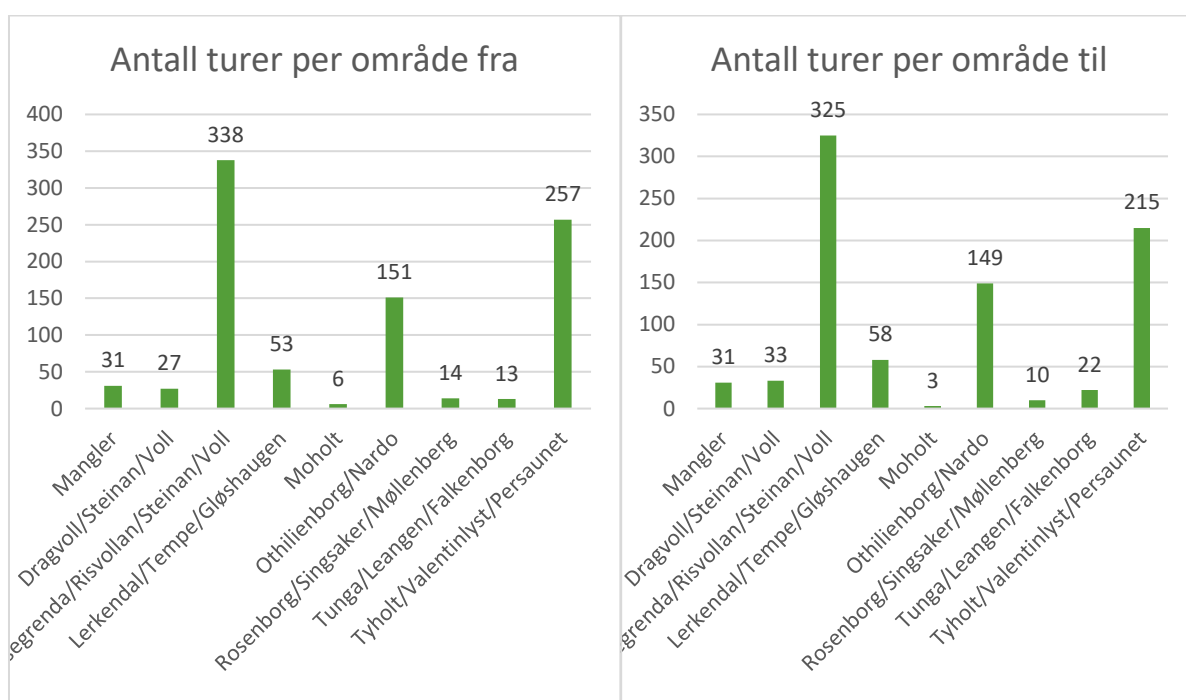
Fra midten av mai har alle brukerne av tjenesten har en unik anonym id slik at man kan følge gjentakende bruke. 19 brukere har kjørt kun en tur og 18 brukere to. Tre brukere har benyttet 67pluss hele 14 ganger.



Flest bestiller tjenesten i 11- og 12-timen, med rundt 150 turer på hver av de siden februar. Det er færrest som benytter tjenesten på starten og slutten av åpningstiden. Bare 1,7 % av bestillinger er gjennomført via app, resten har bestilt via telefon til kundesenteret.

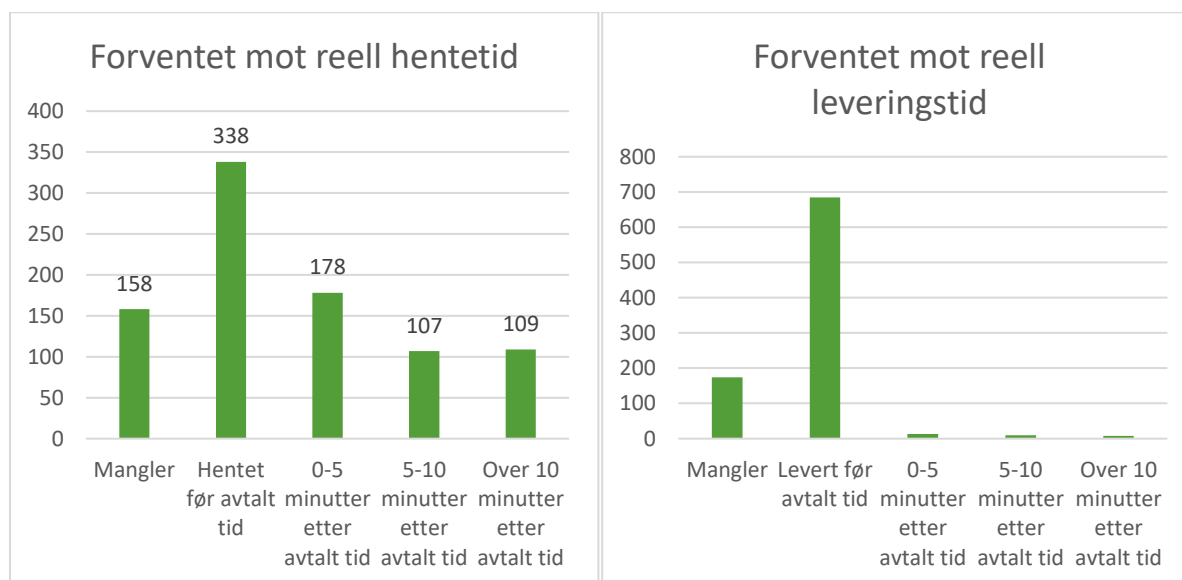


Flest turer kjøres både fra og til Fossegrenda/Risvollan/Steinan/Voll med 338 fra, og 325 til. Noe som utgjør 38,2% av turene kjøres innad i samme bydel.



For 46,2% av alle turene som har hentetid er kundene hentet før forventet hentetid. Av alle kjørte turer i perioden, er kundene i 85,1% av turene hentet innen 10 minutter etter forventet hentetid. 14,9% av turene hentes senere enn 10 minutter etter forventet hentetid. 95,7% av alle turer som har

leveringstid er levert før forventet leveringstid. 1,1% av de samme turene er over 10 minutter forsinket.



Konklusjoner

Gjennom alle innfallsvinkler kommer det fram at kundene er svært fornøyde med tilbudet. I kontrast til å ta taxi er tilbudet både billig og praktisk. Det som nevnes av nesten alle er også ønsket om å utvide området for tilbudet til å inkludere flere områder av byen. Pensjonistutvalget ønsker også utvidet åpningstid på kvelden, mens flere av brukerne nevner at tilbudet bør starte tidligere på morgenen for å kunne rekke timer på sykehus, lege og tannlege. Til tross for dette ser vi at klokketimen 11 og 12 er de mest populære tidspunktene for tjenesten.

Det er flere små problemer som dukker opp. Av sjåførene nevnes oppbyggingen av appen, bussenes størrelse og mangel på samkjøring. Kundesentret nevner misforståelser fra kundene om at dette er en pilot og at de ikke har bussen tilgjengelig i hele perioden. Dette nevnes også av sjåførene. Det er tydelig at mer informasjon mot kundene er nødvendig.

Prisen er noe som trekkes fram i nesten alle samtaler, og da gjerne som «for godt til å være sant». Samtidig passer kundene på å maksimere det de får for pengene og kjører tur/retur på samme billett. De fleste er enige i at det ikke hadde vært noe problem å heve prisen på tjenesten. Et enkelt tiltak kan være at det ikke er mulig å reise tur/retur på samme billett.

Mange har bestilt første tur for vaksinerings på Sluppen, og deretter benyttet tjenesten igjen. Dette betyr at en god markedsføringsstrategi vil være å reklamere for bussen til andre arrangementer for eldre. Det er tydelig at helse er et populært formål for tjenesten. Kanskje reklame for 67pluss på

sykehuset og legekantor også hadde vært positivt. Det er noen faste brukere som benytter tjenesten ofte, men også mange som har benyttet tjeneste en til to ganger.

Sjåførene var derimot litt mer skeptiske til utvidelse, da det kunne føre til for stor pågang slik at de ikke hadde kapasitet til å kjøre alle. Utvidelse går ikke uten samkjøring. Samkjøring var noe alle var positive til da det kan være sosialt for kunden. Problemet er derimot at det vil påvirke hente- og kjøretiden. Dette var enda et element som man bør være svært tydelig på i kommunikasjon med kundene. I dag ser vi at 46 % hentes før avtalt hentetid og 85 % er hentet innen 10 minutter etter hentetiden. Til tross for at flere hentes etter første hentetid (de får et tidsrom for henting) er hele 96 % levert før forventet leveringstid. Tjenesten har derfor vært svært god på å hente inn eventuelle forsinkelser ved henting.

Alt i alt er opplevelsen av tjenesten svært positiv, og et tilbud de ønsker flere kan benytte seg av.