



Vår dato
07.02.2022

MØTEREFERAT

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

Teams-møte onsdag 2. februar kl. 13:00 – 16:00.

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
- Klimakrav i anleggsgjennomføring



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 ferdigstillelse av prosjektutviklingsfasen for sykkeltilbud i Roald Amundsens vei som forskuttes fra 2023 (bompenger).*

Konklusjon: Tas til etterretning.

Sak 01/22: Trafikkutvikling i 2021 (Sek)

Som i 2020 påvirkes alle trafikk tall 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.

Sykel og gange

Det er registrert mellom 10-15 prosent færre som sykler i 2021 enn i 2020 og 2019 forbi de to operative sykkeltellepunktene 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.

Konklusjon: Tas til orientering

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.

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*

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 budsjettrammer 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 gåtilltak 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 tidsnok 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 tidsnok 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 tidsnok 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:

1. Tiltak fra hvit tabell, som vist i tabell 1, tas inn i årsbudsjettet for 2022:

Tabell 1		
Prosjekter som tas inn i budsjett 2022		
Prosjekt	Beløp	Ansvarlig part
Trikk infrastruktur, økt innsats	3,8 mill kr	Tk
Hjertesone pakke 2, trafiksikkerhet	3,0 mill kr	Tk
Persaunvegen, sykkel	3,0 mill kr	Tk
Gyldenløves gate, gange	3,0 mill kr	Tk
Odd Husbys veg, støyskjerming	1,5 mill kr	Tk
Bylogistikk, næringstransport (fylkeskommunen)	5,0 mill kr	Trfk
Evaluerings/Videreutvikling av metrobussystemet	2,0 mill kr	Trfk
Drift av lokalbuss L86 i Malvik	3,6 mill kr	Trfk
Drift av lokalbuss i Melhus kommune	2,5 mill kr	Trfk
Torbjørn Bratts veg, sykkel	2,0 mill kr	Trfk
Tiltak etter trasébefaring, kollektiv	5,0 mill kr	Trfk
Tiltak etter GS-inspeksjoner fylkesveg, sykkel	5,0 mill kr	Trfk
Møteplasser Klefstadhaugen, kollektiv	0,5 mill kr	Tk
Teknologiprojekter	5,0 mill kr	Trfk
Sum	44,9 mill kr	

Det presiseres at det i 4-årsperioden settes av et årlig beløp til Trikk infrastruktur og Teknologiprojektene, og at det for de øvrige tiltakene i tabellen kun settes av et beløp i år 1.

Det åpnes for å prøve ut de to sekkepostene Tiltak etter trasebefaring og GS-inspeksjoner i ett år. På bakgrunn av rapportering skal det tas stilling til om man skal gå videre med dem.

2. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme med en helhetlig sak om bruk av belønningsmidler til drift kollektiv.
3. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen tydeliggjøre programrådets og kontaktutvalgets rolle i Teknologiprojektene.
4. Kontaktutvalget slutter seg til at følgende tiltak fra hvit tabell kan startes i 2022 når nødvendig dokumentasjon er ferdig og behandlet av programrådet:
 - Singsakerringen
 - Utleirvegen
5. Nyhavna, gangforbindelser: Prosjektet legger fram resultat fra prosjektutvikling og kan deretter komme tilbake til programrådet for videre finansiering.
6. Det settes av 0,5 mill kr til prosjektutvikling av GS-veg langs nåværende E6 fra Kvithammer til Skatvalskrysset.
7. Kontaktutvalget ber om at finansiering av økt innsats vinterdrift sykkel avklares i egen sak til programrådet i 2022. Trondheim kommune utarbeider nye anbud for vinterdrift til neste vintersesong. Dette arbeidet vil være et godt grunnlag for en sak som beskriver behov og muligheter for styrket vinterdrift for neste sesong.
8. Det settes av 3 millioner kroner til Metrobusstrasé Nyhavna. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme tilbake med sak i løpet av våren 2022 som viser planlagt løsning og fremdrift for arbeidet med kollektivtraseen.
9. Trygge sykkelparkeringsplasser for større sykler i Midtbyen og sentrumsområdet, samt prøveprosjekt for trygg sykkelparkeringsplasser for større sykler der folk bor: Kontaktutvalget ber om at finansiering av prosjektet avklares i egen sak til programrådet i 2022.
10. Kontaktutvalget ber fylkeskommunen komme tilbake til programrådet og kontaktutvalget med ny sak om MobilitetsLab Elgeseter før endelig beslutning tas. Saken må gjøre rede for tidsaspektet og innretning av prosjektet med tanke på involvering og styring av prosjektet fra Miljøpakkens side.
11. Støtteordning til el-lastesykler for næring og privatpersoner tas inn i rammen avsatt til mobilitetsrådgivning, som økes med 2,5 millioner kroner i 2022.
12. Brundalsforbindelsen: Trondheim kommune jobber innenfor de rammene de har og fremmer sak til programrådet i løpet av våren 2022.
13. Det settes av 20 millioner kroner til bruk av biodiesel for bussene i byvekstområdet i 2022.
14. Busskur i Saksvikkorsen kan inkluderes i det pågående fortausprosjektet i samme område. Sak må i tilfelle fremmes for programrådet. Busskur ved holdeplassene Stibakken og Sigrid Saxedatters veg spilles inn til neste årsbudsjett hvis Malvik kommune ønsker å prioritere prosjektet.

15. Drift av linje 70 slik at den kan ha start og/eller endeholdeplass på Marienborg, er ikke tilstrekkelig avklart til at kontaktutvalget kan ta stilling til tiltaket. Det åpnes for at Malvik kommune fremmer en sak for programrådet i løpet av 2022, eventuelt at tiltaket spilles inn til årsbudsjett 2023.

16. Prosjekter hvor det ikke er enighet om å sette av midler i årsbudsjett 2022:

- Samlepott til fornying av støyskjermer. Finansiering av støyskjermer på konkrete strekninger kan innarbeides ved revisjon av handlingsprogrammet forutsatt tilstrekkelig dokumentasjon av behov.
- Prøveprosjektet Autonom ferge.

17. Følgende endringer innarbeides i handlingsprogrammet (jf. beskrivelse i saksfremlegg):

- Drift av kollektivtrafikken, garantiramme 78 mill. kr (ref. KU-sak 54/21)
- E6 Sluppen fasen 1, sykkel- og kollektivtiltak, er fullfinansiert og tas ut av handlingsprogrammet (ref. KU 52/21)
- E6 ombygging av Klettkrysset, avsetning på 25 mill. kr flyttes fra 2022 til 2023
- Rv. 706 hovedsykkelveg, bevilgning på 36 mill. kr i 2022 fordeles med 10 mill. kr til del 2, 20 mill. kr til del 3 og 6 mill. kr til del 4
- Styringsmål for Fv. 704 Tanem-Tulluan korrigeres til 494,7 mill. 2022-kr
- Tidligere bevilgning til Bylogistikk korrigeres til 2,1 mill. kr

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. Gateprosjektenes 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.

Kommentarer:

- Understreker behovet for god samhandling mellom partene.

Konklusjon:

- 1. Kontaktutvalget 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. Kontaktutvalget ber sekretariatet ta initiativ til å sette ned en arbeidsgruppe som skal se på programrådets 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 programrådet.*
- 3. Kontaktutvalget forutsetter at programrådet blir involvert tidlig i store prosjekter. Arbeidsgruppen konkretiserer dette nærmere.*

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.

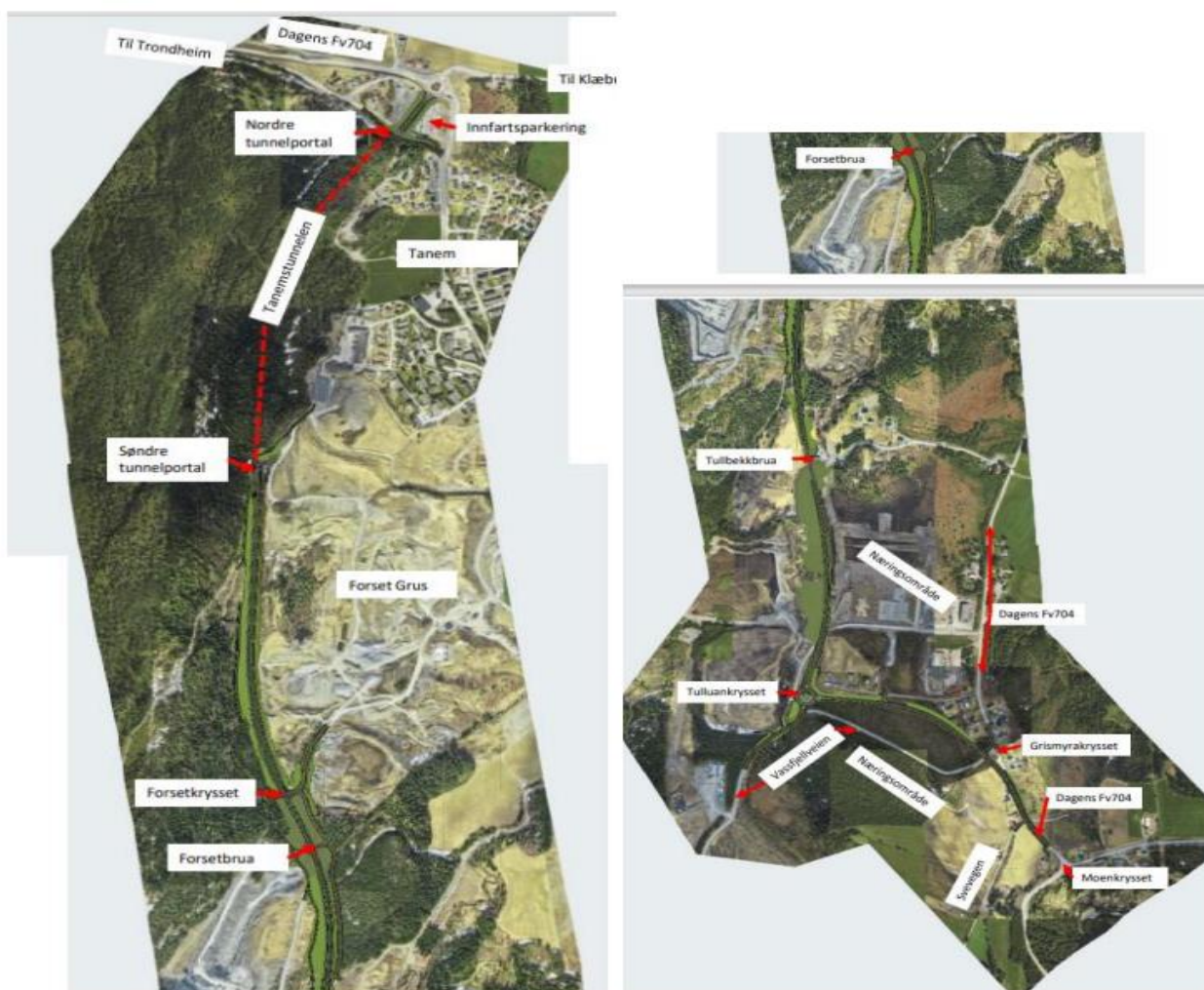
Faktiske opplysninger

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 trafiksikkerhet 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 bompenginnkrevingen 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 bedra 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 projektrisikoen.

- 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 kuttet. 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.

Kommentarer:

- Viktig å få klargjort bidragene fra Trfk/Tk.
- Kuttforslag på 17 mill. koster mer enn det smaker, svekker bla effekt for trafikk sikkerhet.
- Tilskuddsmidler fra kommunesammenslåing er brukt til andre formål. TK trodde Fv 704 var fullfinansiert.
- Mindreforbruk på 70 mill på del 1 av Fv 704 brukes til nedbetaling av lån slik at del 2 kan få bompenger tidligere.
- Dyrt med 132 000 kr per meter. Er prosjektet fullfinansiert med bompenger? Er det inngått utbyggingsavtaler med eiere av næringsarealene?
- Tunnel og gang- og sykkelveg drar opp meterprisen, ikke bare en veg rett fram. Verre grunnforhold enn ventet.
- Vil bli finansiert med bompenger, fylkesmidler og momsrefusjon – fordeling uavklart.
- Husk at klæbyggen betaler mye for en ny fylkesvei, det er bomstasjoner i alle retninger.
- Det er stor forskjell på del 1 og 2 av prosjektet. Del 2 er et ordinært Miljøpakke-prosjekt.

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 Miljøpakken.*
- *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.*

Sak 06/22: Rapportering bompengeforliket (Trfk)

AtB orienterte i møtet:

- *Billigere enkeltbillett på toget: Midlertidig løsning kommer i begynnelsen av mars, folk får betale via AtB. Permanent løsning i juni.*
- *Økt gyldighetstid på enkeltbillett utenfor rush: Entur utreder, teknisk krevende, usikker framdrift.*
- *“Hjemmekontorbillett”: Entur utreder, krevende å finne optimal løsning mellom enkeltbillett og periodebillett, usikker framdrift.*

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 tilleggsavtale til takstreduksjon med iverksettelse så snart som mulig og senest 1.oktober:

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

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

- hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.*
- 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.

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.

Kommentarer:

- Undrende over tidsbruken. Nytt billettprodukt må ikke bare rettes mot hjemmekontoristen, men må være et produkt som gjør at flere fristes til å ta bussen.
- Overrasket over at Entur ikke ruster seg for å levere et teknisk produkt som har ligget som en mulig konsekvens av bompengeforliket lenge før vedtaket i august. Omdømmedepende for oss i Miljøpakken når vi varsler en gladsak. Dette skaper ingen tillit til Entur.
- AtB: Trist at det tar sånn tid. Vi strever med hjemmekontorbilletten. Vi ønsker flere kunder når vi lager nye billettprodukter, kan risikere å miste periodekortbrukere.
- Jernbanedirektoratet: Har pushet på for en plan B, og det kommer en midlertidig løsning med kjøp via AtB på toget. Dette har også vært et ressursproblem for Entur.

Konklusjon: Tas til orientering

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 sjåførers 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 tilleggsjustering 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.

Kommentarer:

- Svært fornøyde kunder med 67+, men ulempe at ordninga er utprøvd midt i pandemien. Det er også en kontrakt som går ut.
- Ønsker å gå videre med 67+ etter 31.05 og gi AtB klarsignal om å legge det ut på anbud. Tilbudet bør utvides til flere områder. Ber om sak på dette.
- Invitere noen fra Ruter til å orientere om erfaringer på neste KU.
- AtB: Vi lager notat raskt og oversender det til sekretariatet.

Konklusjon: Kontaktutvalget gir AtB klarsignal til å legge ut 67+ på anbud. Tilbudet bør utvides til flere områder. AtB bes komme tilbake med en sak som også innhenter erfaringer fra Ruter i Oslo.

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 avtaleområdet 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

Kommentarer:

- *Ikke bruke for mye tid på status for planarbeidet. Bruke tid på hvilke planer partene har/skal lage som påvirker grunnlaget for nye forhandlinger/avtale.*
- *Sekretariatet følger opp dette.*

Konklusjon: Sekretariatet endrer programmet for KU-seminaret i tråd med dette.

Trafikkutvikling 2021

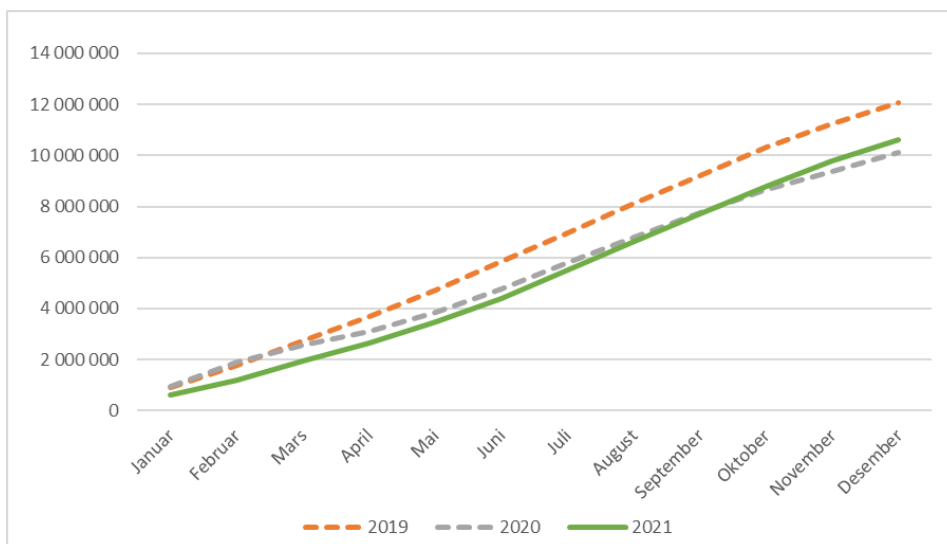
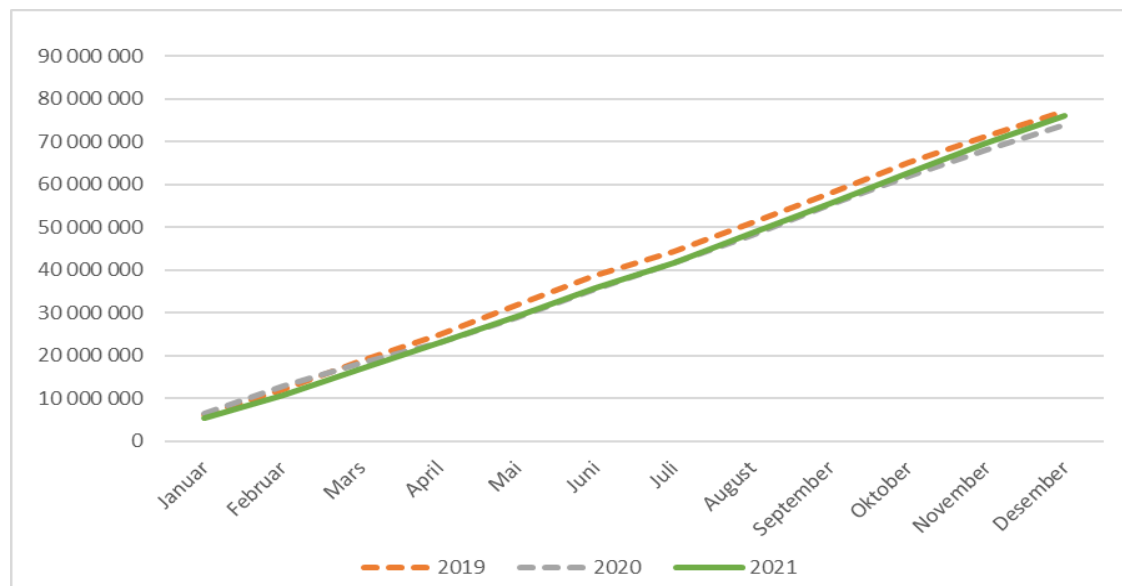


Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Biltrafikk

Miljøpakken:

- 2 % lavere enn i 2019
- 3 % høyere enn 2020



E6-øst

- 12 % lavere enn i 2019
- 5 % høyere enn 2020



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Biltrafikk – Melhus, Malvik og Stjørdal

Trafikk og trafikkstrømmer tilknyttet E6 påvirkes blant annet av vegarbeid og færre flypassasjerer.

Malvik:

Samlet gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad:
5 % over 2020, men 14 % lavere enn i 2019.

Melhus:

Melhus nord:

- Omtrent like mye trafikk som i 2020.
- 8 prosent mindre trafikk enn i 2019.

Øysand

- 3 prosent høyere enn i 2020
- 1 prosent lavere enn i 2019.

Stjørdal:

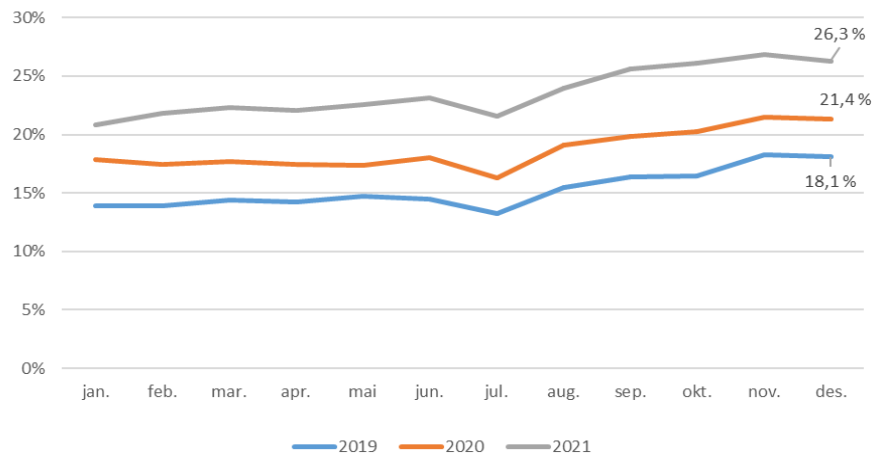
I 2021 er trafikken mellom 4-8 % prosent høyere enn i 2020.
April- desember 2021 er 8 % lavere enn i 2019.



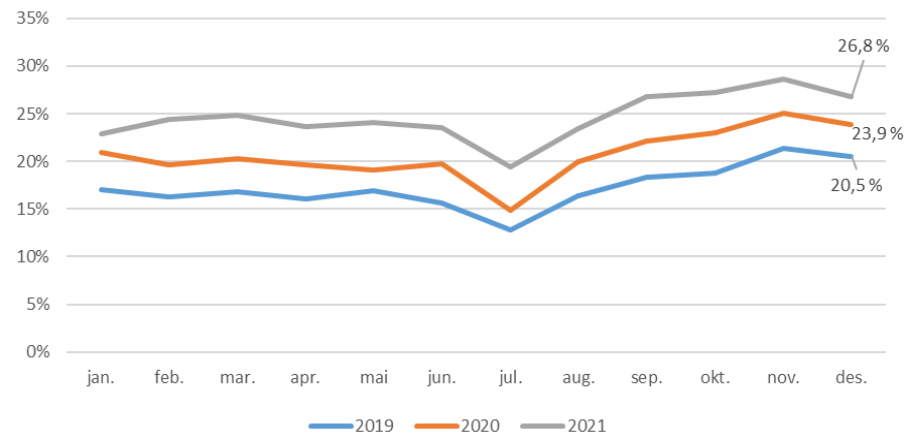
Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Biltrafikk - Elbilandeler

Elbilandel Miljøpakken



Elbilandel E6-øst



Elbilandeler ved årsskiftet,

Miljøpakken: 26,3 %

Trondheim: 26,4 %

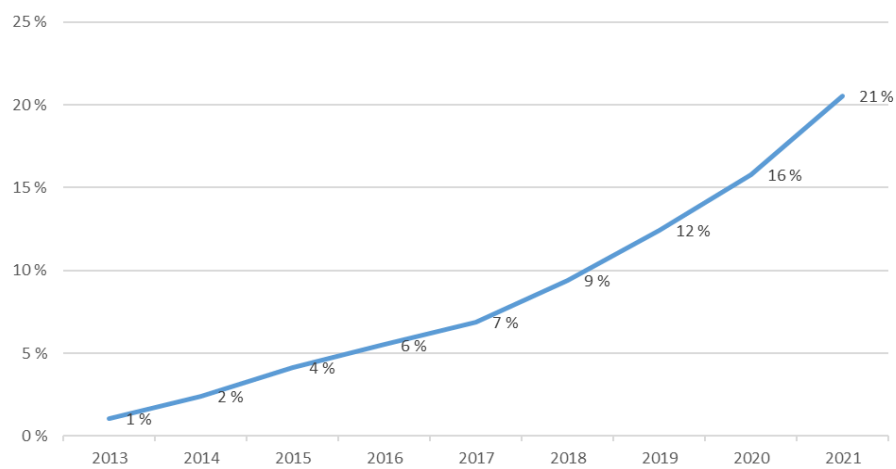
E6-øst: 27,2 %

34 % flere elbilpasseringer i Miljøpakken i 2021.

26 % flere elbilpasseringer på E6 østi 2021.

Elbilbestanden er 21 % i ved utgangen av 2021.

Andel elbiler av bestand ved utgangen av året (2013-2021)



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Kollektiv

Buss Stor-Trondheim:

17 % høyere enn i 2020

32 % lavere enn i 2019.

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 %



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Sykkel

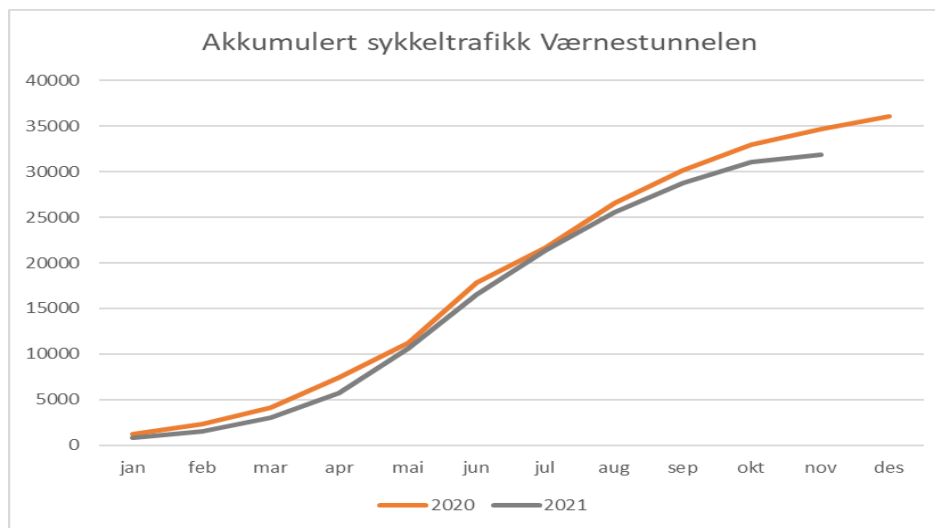
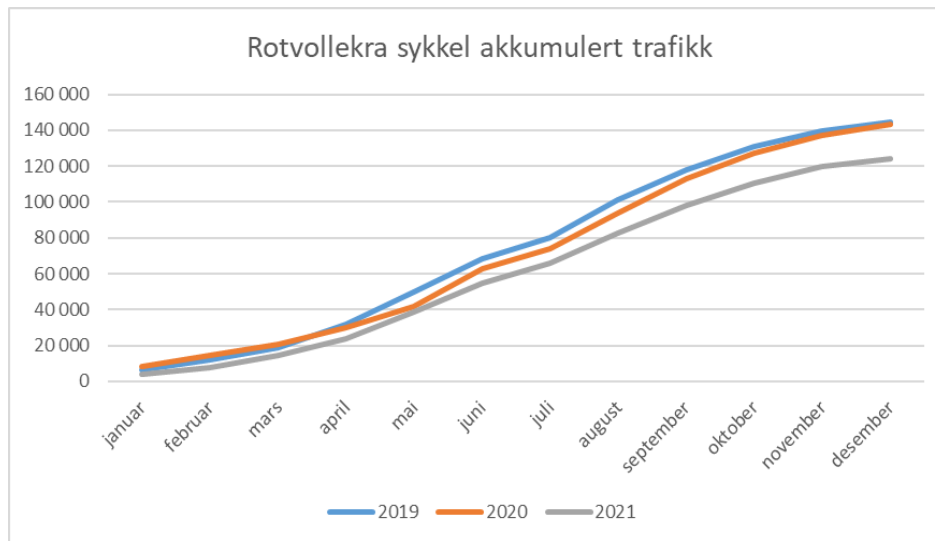
2021 sammenlignet med 2019 og 2020:

Rotvollekra: 13-14 % færre syklister.

Svingbrua: 10 % færre syklister.

Stjørdal:

5 prosent lavere i 2021 enn i 2020.

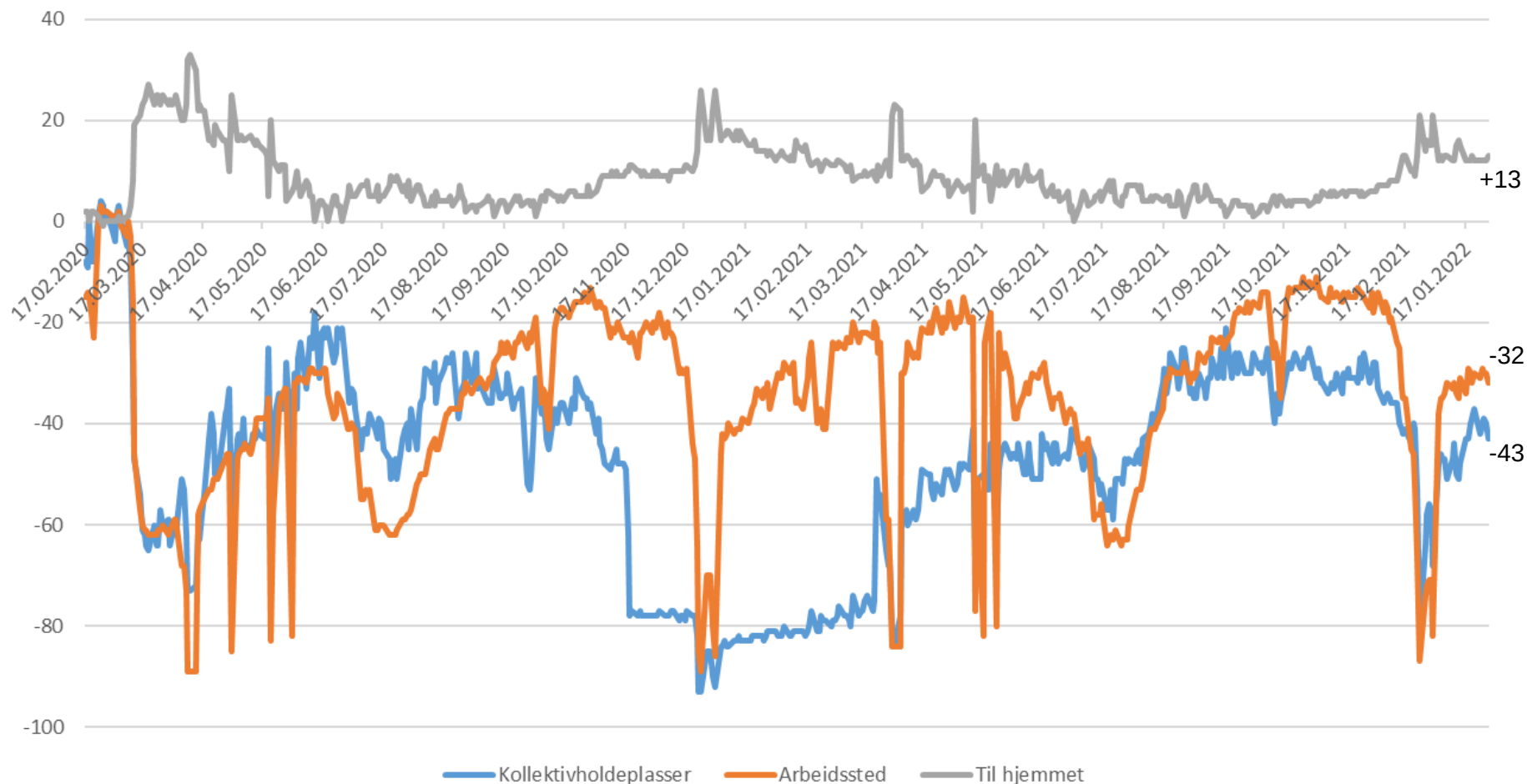


Miljøpakken
– åpner nye muligheter

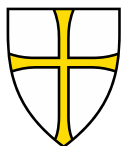
Mobilitetsrapport fra Google

Indeks: Antall besøk ift normalnivå (17.2.2020-28.1.2022), ukedager.

Kilde: Google, Covid-19 mobility rapport



Miljøpakken
– åpner nye muligheter



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

KU 2.februar 2022

Faktiske opplysninger



- Strekningen fv. 704 Sandmoen – Tulluan var opprinnelig et prosjekt på siden av Miljøpakken som ble splittet i to. Strekning 1 **Sandmoen – Tanem** er ferdig bygd, og finansiert utenom Miljøpakken.
- I forbindelse med Miljøpakkens trinn 3 ble bomstasjonene på fv.704 og strekning 2 av 704-prosjektet (**Tanem – Tulluan**) tatt inn i Miljøpakkens portefølje.
- Tanem – Tulluan:
 - 4,5 km lang vegstrekning
 - 1 km tunnel og 3,5 km veg i dagen
 - Oppgradering av eksisterende turveg på ca 2 km
 - 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

Ny styringsramme og utlysning fv. 704 Tanem-Tulluan (Trfk)



- Prosjektet har et styringsmål på 468,6 mill. 2020-kr i MPs årsbudsjett for 2021 (fra anslag fra 2018 før reguleringsplan på 444 mill. kr = **480,9 mill.** kr. 2021-kroner)
- Byggeplan er nå ferdigstilt og byggherreoverslaget på mengder i byggeplanen viser at det som er bestilt koster 601 mill. 2021- kr.
- TRFK foreslår en ny styringsramme på **596 mill.** 2021-kr. Mulighet for å kutte inntil 17 mill. i prosjektet (strekningen Tulluankrysset-Moenkrysset).
Byggeplanen var ikke ferdig til innspillsfristen for årsbudsjett 2022, mer rett å fremme som egen sak.



	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 %

Årsaker til kostnadsøkninger:

- o Grunnboringer har avdekket kvikkleire og har medført mer omfattende kartlegginger
- o Mer ustabile masser enn forutsatt, mer behov for stabilisering
- o Flere skjæringer, dermed mer sprengning enn forutsatt
- o Nye krav til utslipp i tunnel og andre miljøkrav
- o Større uttak av grusforekomster enn forutsatt
- o Oppgradert støttemur ved søndre portal ved rasfarlig turveg
- o Portal nord oppgradert til å tåle spesialtransport pga høyspentanlegg nord for Tanem

Mulighet for kutt:

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

Fordeler ved kutt

- Besparelse 17 mill kr inkl mva.
- 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
- Man sparer vegbelysning ved Tulluankrysset om man endrer rundkjøringen til vanlig veg rett frem inn i Vassfjellveien.
- Prosjektet vil fortsatt ha måloppnåelse selv om denne delstrekningen kuttes.

Ulemper ved kutt



- Mer gjennomgangstrafikk: Trafikk sørfra på dagens Fv704 kan velge å kjøre gamleveien til Tanem, og ikke benytte ny Fv704 fra Tulluankrysset.
- Regulert næringsareal som i dag er delt i to av Vassfjellveien, forblir delt i to.
- Ved stengt tunnel og omkjøring via gamle Fv704 til Tanem vil ikke vegkryssene inn på gamle Fv704 være tilpasset modulvogntog.
- 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.
- Endring fra rundkjøring til veg rett frem inn i Vassfjellveien vil gi høyere reell hastighet på trafikken inn i Vassfjellveien.

Finansiering og bompenger



- TK har signalisert bruk av tilskuddsmidler til kommunesammenslåingen med Klæbu som bidrag i finansieringen av del 2. Beløpet er ikke stadfestet.
- TRFKs gjenstående usikkerhetsavsetning til del 1 ble i FT sak 304/16 vedtatt brukt til nedbetaling av bompengelån del 1.
- Del 1 ser ut til å avsluttes med samlet mindreforbruk inkl usikkerhetsavsetning på totalt ca 70 mill som går til raskere nedbetaling av bompengelånet.
- Så snart bompengelånet fra del 1 er fullt nedbetalt kan bompunktene overføres til Miljøpakken og kontantstrømmen tilføres MP.

Fylkeskommunens vurdering

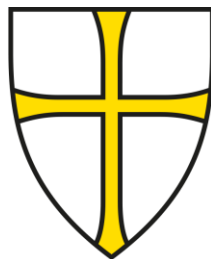


- ✓ Det er vanskelig å gjøre *vesentlige* kutt i et tunnelprosjekt der trasé er fastlagt.
- ✓ Usikkerheten i prosjektet er nå redusert, men det er fortsatt noe usikkerhet knyttet til grunnerverv.
- ✓ For å få best mulig måloppnåelse og utnyttelse av tilgjengelig næringsareal, er det fylkeskommunens vurdering at styringsrammen bør settes til 596 mill. 2021-kr. Det er mulig å kutte 17 mill. i prosjektet, og fortsatt ha forholdsvis god måloppnåelse.
- ✓ For å ivareta fremdrift og gode betingelser i markedet er prosjektet alt lyst ut med forbehold om finansiering.

Forslag til vedtak:



- ❖ 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 bompengelinntektene fra de to bompunktene (nr. 21 og 22) fremover tilfaller Miljøpakken.



Trøndelag fylkeskommune

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke

Kontaktutvalget i Miljøpakken den 02.02.2022

Informasjon fra AtB



TEMA:

1. Rapportering Bompengeforliket

- Status og planer for takst-tiltak

2. Ekstra finansiering av kollektivtransporten for 1. halvår 2022

- AtB sin oppfølging av vedtak i KU den 16.12.21 om
- Planlagte ruteendringer for nødvendige innsparinger i 2022

1. RAPPORTERING BOMPENGEFORLIKET

STATUS TAKST-TILTAK

AtB rapporterer på vegne av partene



Status takst-tiltak

Generelt:

- Klare forventninger og mange tiltak – krever prioritering
- Sammensatt prosjekt med flere aktører (JDIR, Entur, SJ, AtB)
- Svært krevende teknisk prosjekt
 - Mange ulike billettsystemer/enheter/prismodeller som skal samkjøres for tog og buss
- Flere av tiltakene krever utvikling og testing før implementering
 - Hele verdikjeden inkludert sikkerhetsmekanismene
- Samme ressursene jobber med de ulike tiltakene, prioriteres rekkefølge



Status billettprodukter

Vedtak	Status
Utvidet aldersgrense kategori barn i sone A	Gjennomført
Utvidet sone A	Gjennomført
Samme pris på periodebillett for tog og buss sone A	Gjennomført
Samme pris på enkeltbillett for tog og buss sone A	Midlertidig løsning lanseres i begynnelsen av mars . Endelig løsning på plass i juni .
Økt gyldighetstid på enkeltbillett utenom rush	Ikke gjennomført. Teknisk krevende. Krever utredning.
«Hjemmekontorbilletten»	Ikke gjennomført. Under utredning.

«Hjemmekontorbillett»

(Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektivt de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.)

Generelt:

- Pågår diskusjoner rundt denne type billett nasjonalt i kollektivbransjen
- Foregår ulike piloter på løsninger som ligger lenger frem i tid, men ingen har iverksatt noe i full skala.
- Viktig å være klar over - et slikt produkt vil treffe alle som reiser av og til – ikke bare de som reiser til og fra jobb.

Undersøkelser AtB har gjennomført viser:

- De aller fleste som reiste kollektivt før vil reise videre
- Flere enn tidligere har mulighet for hjemmekontor, men ønsker ikke å benytte det, 22 % av de spurte oppgir at de vil benytte det 2-3 dg i uka
- De som reiser kollektivt til jobb/skole reiser også kollektivt til andre formål og vil benytte periodebillett

Hvem når vi med en «hjemmekontorbilletten»?

- Markedsmessig vurdering knyttet til behov, bruk, pris



Reise med enkeltbillett:

3 dager til og fra jobb (6 reiser) x 4 uker = 24 reiser
24 reiser x kr 42 = **kr 1.008** pr 30 dager

Reise med periodebillett:

30 dagers periodebillett = **kr 890**

Målgruppe for «hjemmekontorbillett»:

- Hjemmekontor 3 dager eller mer pr uke.
- **Kun** benytter kollektiv til og fra jobb.
- Kategori voksen.

Ulike alternativer som utredes pr i dag

- Lavere pris etter x antall kjøpte enkeltbilletter (capping) er under utredning hos Entur. Vil kreve utvikling (mobil app)
- Alternative kortsiktige løsninger som er vurdert så langt, men som krever flere økonomiske beregninger og teknisk utredning er:
 - «Klippekort» med x antall reiser med redusert pris (t:kort).
 - Vil også tilfalle de som reiser av og til i ulike sammenhenger utenom jobb, og som ellers vanligvis ville kjøpt enkeltbillett til ordinær pris. Ingen tidsbegrensning.
 - Flytter kunder over fra kjøp av ordinær enkeltbillett til rabatterte enkeltbillett.
 - Mulighet for å kjøpe x antall turer innenfor en 30-dagers periode (t:kort).
 - Med tidsbegrensning blir det i større grad rettet mot de som tar et bevisst valg knyttet til å reise kollektiv av og til.
- Estimert tid på leveranse – 3-6 mnd avhengig av løsning



2. INNSPARINGSTILTAK DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK

- AtB SIN OPPFØLGING AV VEDTAK I KU DEN 16.12.2021
- PLANLAGTE RUTEENDRINGER FOR Å GI INNSPARINGER I 2022

Justering av rutetilbudet for å oppnå innsparinger(1)

- Det er planlagt rutejusteringer 02.05, 27.06 og 15.08.
- Tiltakene gir en samlet innsparing på 15 mill i 2022
- Pilot 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 11,7 mill
 - Redusert tilbud på lørdag, kr 3,5 mill

Justering av rutetilbudet for å oppnå innsparinger(2)

1.1 Økt sommerperiode

Linje	Periode/dag	Tiltak	Operatør
Alle	Sommerperiode	Sommerperiode forlenges fra 6 til 7 uker. Produksjonen justeres ned fra ca. 65 % (2021) til ca. 60% av normalproduksjon.	Alle
Totalt			

1.2 Redusert tilbud lørdag

Linje	Periode/dag	Tiltak	Operatør
12	Lørdag	Frekvens redusert fra 10 til 15 min. hele lørdag.	Tide
14	Lørdag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min. utenom tidsrommet 10-20.	Tide
23	Lørdag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min. utenom tidsrommet 10-20.	Vy
43	Lørdag	Timesavganger i perioden 10-16.	Tide
45	Lørdag	Frekvens redusert fra 10 til 20 min. hele lørdag.	Tide
70	Lørdag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min. utenom tidsrommet 10-19.	Vy
Totalt			

1.3 Redusert tilbud søndag

Linje	Periode/dag	Tiltak	Operatør
1	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Vy
2	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Vy
3	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
10	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Vy
11	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
12	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
14	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
22	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
23	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Vy
25	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
40	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
42	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
43	Søndag	Ingen kjøring søndag.	Tide
45	Søndag	Frekvens redusert fra 20 til 30 min.	Tide
Totalt			



Evaluering av piloten 67 pluss, Hovedpunkter

- Kundene er svært fornøyd med tilbudet
- Sammenlignet med drosje er tilbudet billig og praktisk
- Ønske fra kundene om at tilbudet utvides til flere områder
- Piloten startet opp midt i perioden med pandemi. Grunn til å tro at det har påvirket reisetall og bruk i noen grad. Dette har også begrenset noen av markedsaktivitetene.

Trafikkutvikling i januar 2022

Påstigende pr dagtype og ukenummer

TRONDHEIMSONMRÅDET

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Totalt
2022-01	56 539	61 682	65 833	65 781	65 639	49 173	23 580	388 227
2022-02	75 486	73 792	72 190	67 738	78 199	58 606	22 429	448 440
2022-03	79 849	84 126	73 692	81 018	90 185	64 137	30 918	503 925
2022-04	82 960	83 156	83 083	81 002	85 626	61 636	30 046	507 509
2022-05	90 116	91 373						181 489

Forventes gradvis stigning i antall reiser nå når mange av restriksjonene er opphevet. Ulike markedstiltak er planlagt og vil gjennomføres.



Justering av rutetilbudet for å oppnå innsparinger(3)

Med avklart/vedtatt kompensasjon for tapte billettinntekter for 2. halvår 2022, vil rutetilbudet i perioden 02.05-26.06 kunne videreføres fra 15.08 og ut året.

AtB vil rapportere løpende til TrFK og MP om trafikkutviklingen framover og prognoser for inntektsutviklingen basert på dette.

Avklaringer om inntektskompensasjon for 2. halvår 2022, må foreligge før 01.04 for å unngå ytterligere nedjusteringer fra 15.08 (styrets handlingsplikt).

