

MØTEREFERAT

Kontaktutvalgets 2.12.2021

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Jens Berget, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune

[Lenke til dokumenter](#)

Henning Lervåg, Sekretariatet

Møte 2. desember kl. 12:30 – 15:30 i formannskapssalen i Rådhuset.

Agenda

Orienteringer

47/21 Trafikkutvikling (Sek)

48/21 Forberedelse til byvekstforhandlinger (Sek)

49/21 Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)

50/21 Bruk av biodiesel i kollektivtrafikken (Trfk)

51/21 Saupstadbrua – orientering om økte kostnader (TK)

52/21 Fordeling av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett (SVV)

Eventuelt

- **Møtetidspunkt våren 2022**
- **Tidspunkt for neste møte i politisk styringsgruppe**
- **To tog i timen**

Møtereferat

Referatutkast fra møte 22. oktober 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,8 mill. kr for å fullføre prosjektutvikling for undergang på Selsbakk. Finansieres av restmidler fra TS-prosjekt «Fortau Romolslia».
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,5 mill. kr til kjøp av konsulenttenester i forbindelse med anskaffelse av nytt vognmateriell og oppgradering av infrastruktur til trikken. Finansieres av restmidler fra prosjektet «Innfartsparkering Spondal».
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 1,12 mill. kr til bygging av snarveger på Risvollan. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.
- Bevilger 2,3 mill. kr til bygging av snarveg mellom Weidemannsvegen og Statsingeniør Dahls gate. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,9 mill. kr til bygging av snarveg mellom Ulstadvegen og Tanemsbruvegen. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 47/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken:

Vegamots statistikkrapporter ble endret i mai, og tallene er nå bearbeidet for å gi sammenlignbare data med tidligere år. Trafikken i byens bomstasjoner er i årets 10 første måneder 2 % høyere enn i 2020, og 4 % lavere enn i 2019. Trafikken i bomstasjonen på Ranheim (E6 øst) er hittil også 2 % høyere enn i 2020, men fortsatt betydelig lavere enn i 2019, ca. 14 %.

I Stjørdal er trafikken 3 – 7 % høyere enn i 2020. Her mangler vi sammenlignbare tall for 2019. I Malvik påvirkes trafikken av vegbygging. På E6 i Hommelvik er trafikken fortsatt betydelig lavere enn i 2019 (-18 %). Trafikken påvirkes også av vegarbeid i Melhus. Gjennom målepunktet nord for Melhus er trafikken 10 % lavere enn i 2019 og også lavere enn i 2020. På E39 Øysand har det vært liten endring i trafikken de to siste årene.

Veksten i bruk av el-bil er fortsatt høy, og elbil-andelen er 26 % i Miljøpakkens bomstasjoner i oktober. Det er også kraftig vekst i salget av el-biler. I Miljøpakkeområdet utgjør el-bilene 19,5 % av bilbestanden ved utgangen av oktober. 78 % av solgte personbiler i september var elbiler og ytterligere 16-17 % hybridbiler – dvs. bare 5 – 6 % fossile biler. Høyest elbil-andel finner vi i Malvik (88 %) og Melhus (78 %). Lavest ligger Stjørdal med 54 %, mens Trondheim har 67 %.

Kollektivtrafikk:

AtB rapporterte stigende passasjertall i oktober (100 000 per dag og enkelte dager over 120 000), men med økende smittetall er trafikken nå igjen redusert. Hittil i år er trafikken 10 % høyere enn i 2020.

Trønderbanen registrerer lavere trafikk i november enn i oktober. Nedgangen forklares med smittetrykk, sesongmessige variasjoner og større bruk av AtB periodebillett. Bruken av

sistnevnte er fordoblet fra september til oktober. Det antas at togtrafikken er 20 – 25 % lavere enn normalnivå.

Sykkel:

Sykkeltrafikken er betydelig lavere i år enn både i 2019 og 2020. Spesielt var nedgangen stor i januar og februar. I årets 10 første måneder er sykkeltrafikken 15 % lavere enn i 2019 på Rotvollakra og 6 % lavere over Svingbrua.

RVU 2020:

De første hovedtallene fra reisevaneundersøkelsene i 2020 foreligger nå. Det er mange hovedtrekk som er like i storbyene:

- Det gjennomføres færre reiser med de fleste transportmidlene. I Trondheim utføres det 75 000 færre daglige reiser – en nedgang på 17 %. Det er særlig nedgang i arbeidsreiser.
- Andelen fotturer øker mens antallet fotturer er omtrent som før.
- Andelen bilturer øker mens antallet bilturer er redusert
- Både andelen og antallet kollektivturer er redusert

Det er også noen interessante forskjeller mellom byene:

- Reduksjonen i kollektivtrafikk er større i Oslo og Bergen enn i Trondheim og på Nord-Jæren.
- Sykkelandelen er redusert i Trondheim og på Nord-Jæren, uendret i Bergen mens den har økt i Oslo.

Andelen miljøvennlige reiser har holdt seg ganske stabil fra 2019 til 2020 i Trondheim. Det skyldes at nedgangen i andelen sykkel- og kollektivtransport er kompensert av en økning i fotturer. I de tre øvrige kommunene har derimot bilførerandelen økt merkbart - og mest i Malvik. Både i Melhus og Stjørdal er det likevel liten endring i andelen gang-, sykkel- og kollektivturer da nedgangen i større grad har berørt bilpassasjerer.

Trafikkinformasjon fra digitale kilder

Kontaktutvalget etterspurte i forrige møte informasjon fra digitale kilder. Her er vi i dialog med Oslo kommune som har noe erfaring med bruk av slike data. Det er også kontakt med Telia, Telenor og Google for å avklare mulighet, kvalitet og pris for bruk av slike data. Telia kan i dag tilby et «dashboard» som viser reisestrømmer og jobber også med en pilot hvor det gjøres forsøk med å fordele reisestrømmene på transportmiddel.

Arbeidet følges også opp i «Bigdata-prosjektet».

Nærmere omtale i KU-vedlegg 47-21.

Kommentarer:

- Veldig bra! Dette skulle vi ha hatt på plass for lenge siden. Vi famler i blinde og har ikke oversikt over trafikkstrømmene. Vi må bruke penger på å skaffe bedre trafikkdata. Har mange datatyper og kan samordne en rekke datakilder. Prisen er ikke avskrekkende. Det er også stor kompetanse her på NTH og sikkert mange aktuelle oppgaver for studenter.
- Telenor har lovet oss data. Hvis de ikke stiller opp, kan fylkeskommunen følge opp på ledelsesnivå.
- Vi trenger kart som viser hvor hver av de enkelte trafikantgruppene beveger seg (fotgjengere, syklist, kollektivtrafikanter og biltrafikk). Reiselengden er ulike for ulike trafikanter - kortest for gåing og lengst for bil og kollektivtrafikk. Her ser vi at syklistene ikke konkurrerer med buss

eller bil, men utfyller dette tilbudet. Kollektivtrafikken konkurrerer med bil. Må styrke kollektivtrafikken for å få ned biltrafikken. Må få på plass dette snarest mulig.

- Interessant også for Stjørdal. Må være bevisst på hvilke registreringspunkt vi vil ha - avklare hva vi ønsker å måle i egen kommune. Trenger kanskje mer sykkelinformasjon på Stjørdal. Dette er viktige data for å vurdere interne transportbehov i kommunene.
- Partene har folk som er motiverte for å skaffe data, men de trenger avklaring fra ledere for å bruk tid på dette. Trenger både bedre digitale data og bedre registreringer parallelt siden tellingene benyttes til å kalibrere og fordele digitale data på transportform.
- Vegvesenet kan bidra med kompetanse, og det er også etablert en gruppe som samarbeider med datatilrettelegging. Kommunen har også en rammeavtale
- Må iverksette dette nå. Ber sekretariatet summere opp og foreslå et opplegg for hvordan vi kan gå videre til neste møte.

Konklusjon:

Sekretariatet lager en oppsummering og foreslår et opplegg for hvordan vi går videre for å innhente transportdata til neste møte.

Ad sak 48/21: Forberedelse til byvekstforhandlinger (Sek)

Hvordan forbereder vi oss til nye forhandlinger? Hva har vi gjort, og hva har vi behov for å gjennomføre før forhandlingene starter? Når kan vi vente at staten er klar og har avklart rammene for neste forhandlingsrunde?

Statlige rammer

Byvekstavtalene er forankret innenfor rammene i Nasjonal transportplan (NTP). Gjeldende avtale skal i henhold til gjeldende avtale reforhandles etter at Nasjonal transportplan 2022-2033 er behandlet i Stortinget. NTP 2022 - 2033 ble behandlet i Stortinget i mars i år, men de fleste forslagene falt og bare 9 fikk flertall. Ingen av flertallsforslagene omfatter grunnlaget for byvekstavtaler. NTP er først og fremst en melding til Stortinget. I planen ligger det forslag om å videreføre byvekstavtalene på omtrent samme nivå som i inneværende periode fram til 2033. Vegvesenet vil innrette sitt strategiske og langsiktige arbeid etter de mål og strategier som omtales her.

Byvekstforhandlingene startet forrige gang i 2018 og ble fullført i 2019. Med samme framdrift kunne vi vente at forhandlingene starter neste år. Det er foreløpig en viss usikkerhet knyttet til NTP og i forhold til hvordan den nye regjeringen vil følge opp. Nye regimer har vanligvis akseptert gjeldende NTP. Det synes å være bred støtte til å videreføre byvekstavtalene, men foreløpige signaler tyder på at staten vil prioritere å få på plass avtale i de fem nye byvekstområdene først. Reforhandling av eksisterende avtaler er derfor kanskje ikke nært forestående. Det er også mulig at tidspunktet for reforhandling vil bli behovsavhengig, da ingen av byene har akutte behov for mer midler nå.

Den langsiktige tiltaksplanen må muligens må være på plass før neste runde med forhandlinger. Staten stilte sist krav om en politisk vedtatt plan som viste hvordan de tidligere bevilgningene skulle benyttes, før forhandlingene kunne starte. Denne skulle vise at tiltakene som lå i pakken fra før, lot seg gjennomføre innenfor gjeldende låneramme og nedbetales i løpet av planperioden.

Lokale forberedelser

Gjeldende byvekstavtale signaliserer visse oppgaver som forberedelse for neste forhandling. Partene avtalte å videreutvikle planene for et areal- og transportsystem som bygger opp under nullvekstmålet inn mot neste revidering av byvekstavtalen. Byvekstavtalen inneholder en oversikt over hvilke oppgaver det gjelder:

Staten finansierer:

- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak for gjennomføring av gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs vegnett med riksvegfunksjon innenfor denne avtalen.
- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak som kan spilles inn for finansiering i NTP (2022-33) og tas inn ved neste revisjon av NTP/byvekstavtalen:
- Utredning og innledende planlegging av et knutepunkt for vegsystemene for alle trafikanter på Sluppen som er forenlig med nullvekstmålet og god byutvikling. En bærekraftig bydel hvor E6/biltrafikken ledes med fire felt i kulvert direkte mot Omkjøringsvegen, med kryss med arm mot Nydalsbrua/RV 706 og Byåstunnelen, samt bymessig utvikling rundt et kollektivknutepunkt og attraktivt gang- og sykkelvegnett.
- Ytterligere tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon innenfor hele avtaleområdet som kommer i tillegg til de tiltakene som alt inngår i denne avtalen, bl.a.:
 - o Tiltak for prioritering av kollektivtrafikken, bl.a. langs Omkjøringsvegen på strekningen mellom Sluppen og Rotvoll
 - o Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel

Miljøpakken/byvekstavtalen finansieres:

- Videre planlegging og gjennomføring av omforente metrobusstiltak innenfor denne avtalen
- Utredning og innledende planlegging av omforente metrobusstiltak som kan spilles inn for finansiering ved neste revisjon av byvekstavtalen:
 - o Tiltak for ytterligere forbedring av framkommelighet, holdeplasser og omstigningspunkt langs eksisterende metrobuslinjer, bl.a. bedre trasé langs Haakon VII's gate og ny metrobussholdeplass i Granåsen.
 - o Videre utbygging av metrobusstraséen i Holtermannsvegen sørover fra Elgeseter gate til Omkjøringsvegen/nytt knutepunkt på Sluppen (M1 og M2)
 - o Framtidig utvikling av Metrobuss til Metrosystem, bl.a.:
 - Forlengelse av metrobuslinjen Strindheim - Dragvoll (M2) som beskrevet i rutestrukturprosjektet
 - Ny metrolinje 4
- Videre planlegging og gjennomføring av andre omforente tiltak innenfor de ulike tiltaksområdene i Miljøpakken/denne avtalen, f.eks.:

- o Byåstunnelen,
- o Brundalsforbindelsen
- o Johan Tillers veg, del 2, i kulvert mellom Industrivegen og E6/Hårstadkrysset for å avlaste Heimdal sentrum for biltrafikk.
- o Fylkesveg 704 Tanem - Tulluan,
- o Knutepunkt/planskilt kryssing av jernbanen i Stjørdal, Malvik og Melhus,
- o Ny bruforbindelse over Gaula og E6 i Melhus.
- o Forlenging av Innherredsvegen og sanering av planovergang i Stjørdal
- o Nytt trafikksikkert kryss på Vikhammer med åpning av elv og tilrettelegging som kollektivknutepunkt for buss
- o Sikker kryssing av veg og tog for adkomst til det regionale friluftsområdet på Midsandtangen for gående og syklende
- Utredning og innledende planlegging av omforente forslag til ytterligere tiltak som kan spilles inn ved senere revisjon av Miljøpakken:
 - o Utredning av erstatning for rasfarlig vei, etablering av gang- og sykkelvei på fv. 715 på strekningen Ila – Flakk samt ny vei Flakk – Klett som en omkjøringsvei utenom Trondheim. o Utredning av bedre baneløsninger:
 - Modernisering av Gråkallbanen
 - Bybane/bytog

Kommunene og fylkeskommunen finansierer:

- Mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken (f.eks. transportplan, trafikksikkerhetsplan, kollektivplan, gatebruksplan og arealplan m.m.)

Fylkeskommunen finansierer:

- Utredning og innledende planlegging av et nytt bussdepot i øst som kan spilles inn ved neste revisjon av byvekstavtalen.

Trondheim kommune og Fylkesutvalget har ved behandling av den langsiktige tiltaksplanen bedt om utvikling av en prioriteringsmetodikk og supplerende utredninger vedrørende enkelte prosjekt. Fylkeskommunen har også stilt spørsmål om å vurdere bruken av midlene i gjeldende miljøpakke på nytt. Trondheim kommune støtter en utredning rettet mot en utvidelse av byvekstavtalen.

Det gjenstår ennå mye arbeid både med å svare ut bestillingene i gjeldende byvekstavtale og med å utrede nye potensielle tiltak før vi har et godt lokalt grunnlag for nye byvekstforhandlinger. Dersom staten forhandler de nye byvekstavtalene først, kan det ennå ta noe tid før oppstart av nye forhandlinger. Det er uansett et tydelig behov for å prioritere arbeidet med å få avklart det lokale grunnlaget for nye forhandlinger.

Kommentarer:

- Vegvesenet har ikke mottatt noe signal om at det haster med å komme i gang med nye forhandlinger i storbyene. Det er riktig at nye byer står først, og at det må være gode grunner til forhandlinger nå.
- Langsiktig tiltaksplan er ingen langsiktig plan - snarere en plan for hva vi må gjennomføre nå. Vi må komme i gang med å avklare hva vi har av grunnlag for å forhandle om på lengre sikt. Målet må i hvert fall være å komme først i køen når staten er ferdig med de nye kommunene. Det skal ikke stå på oss. Begynne på denne prosessen raskt. Foreslår at vi lager et heldagsmøte der vi ser status på de planene vi har og hva vi må skaffe oss. Begynne en diskusjon for hva som skal skje etter tiltakene i dagens pakke. Hva som kan ligge av muligheter etter 2029. Bør dele kunnskapene med hverandre.
- Oppfatter at staten har brutt gjeldende byvekstavtale gjennom manglende prioritering av to tog i timen. Er en politisk avtale, er vi fortalt - ingen juridisk avtale. Kommunen og fylkeskommunen har skrevet brev til departementet om dette og har hatt et møte hvor vårt budskap ble framført. Hvis ikke vi får forståelse for å framskyve to tog i timen, betrakter vi dette som et avtalebrudd som må reforhandles raskt. Det kompliserer forberedelsesfasen til reforhandlingene. Men, uansett har vi behov for å forberede oss godt. Vi kommer ikke inn med noe i NTP som ikke er planlagt, utredet og definert.
- Staten har brutt avtalen, ingen tvil om det. Vi brukte mye tid på jernbanen i forhandlingene og på arealdelen - at kommunene skulle fortette rundt togstasjonene. Tog er viktig også fordi det nå bygges en ny E6 her som utfordrer nullvekstmålet. To tog i timen er en viktig del av avtalen som nå er dyttet langt ut i avtaleperioden. Ville staten ha akseptert at vi lokalt sa at vi utsetter målet om nullvekst til etter 2030? Hvis disse avtalene skal ha en verdi, så må det som ligger på bordet bety noe. Det er Jernbanedirektoratet som har lagt tidsplanen - ikke vi.
- Må også diskutere vegen fram til 2029 med pandemi? Vi vet ikke hva som skjer med reisevanene etter pandemien. Har nå fått en avklaring på mer midler i budsjettforlik, men argumentasjonen fra staten er at dette er den nye normalen. At vi må tilpasse oss til en situasjon hvor det reises mindre med buss. Mener staten at dagens situasjon er den nye normalen, og at vi må ta ned kapasiteten i henhold til dette og likevel nå nullvekstmålet? Pandemien vil påvirke trafikken og sammensetningen i pakken. Likevel gjelder de samme målene. Her trenger vi en avklaring på hva som er den nye normalen og på hvordan vi skal forholde oss til den. Det trengs forhandlinger for å lande dette.
- Enig i at det er viktig å komme i gang med forberedelsene raskt fordi det er komplisert og vil ta tid. Viktig å forberede oss godt.
- Enig i at det er behov for tydeliggjøre hvordan vi vil bruke midlene og lande den langsiktige tiltaksplanen. Det vil være krevende å komme til forhandling med staten med udisponerte midler og uklare behov.
- Forskjellen er at de andre byene har hatt ett klart prosjekt/konsept. Vi har en pakke med løsrevne enkelttiltak og trenger en strategisk diskusjon. KU- bør starte en slik diskusjon. Hva gjør vi med 3 mrd. kr i udisponerte midler og ytterligere 7 mrd. kr som ikke er fordelt på prosjekt?
- Vår strategi er ikke basert på ett enkelt prosjekt, men består av en rekke tiltak som trekker i samme retning mot mål på flere samfunnsområder. Det har stor kraft og er vårt konsept. Tar gjerne en strategidiskusjon, men vi bør ikke gå bort fra vår helhetstilnærming med mange samvirkende tiltak.
- Mangler den gode historien som viser at alle tiltakene drar i samme retning. Det er stort spenn som må sys sammen.
- Vegvesenet kan ikke svare for hva regjeringen mener om den nye normalen. Jernbanedirektoratet må svare for to tog i timen.

- Trenger å følge opp spørsmål om to tog i timen direkte med Jernbanedirektoratet. Har behov for å stille spørsmål til direktoratet om hva som er mulig og hva som ikke er mulig? Er det kostnader eller andre grunner til utsettelsen? Vi må diskutere konsekvensene for oss. Trenger derfor et snarlig møte med Jernbanedirektoratet/staten. Kan kombineres med behov for ekstraordinært nytt møte om kollektivtiltak.
- I byvekstavtalen er det enighet om hvordan behovet for nye tiltak skal følges opp. Når staten går bort fra et av sine tiltak, så må staten komme tilbake til oss. To tog i timen er et virkemiddel som staten har forpliktet seg til i samarbeidet om nullvekstmålet.
- Staten er gjensidig ansvarlig part for å nå nullvekst. Dette er ikke et lokalt tiltak. Hvis staten ikke leverer, må vi vite hvordan staten har tenkt å kompensere på andre måter. Hva er staten villig å tilby som alternative tiltak. Vil staten heller bidra slik at vi kan gjøre mer lokalt? Staten kan ikke trekke seg fra avtalen uten å gå inn i nye forhandlinger hvor vi blir enige om hvordan vi håndterer dette. Trenger en prat snarest mulig.

Konklusjon:

- *Spørsmål om reforhandling pga. avtalebrudd tas opp i politisk styringsgruppe. Møte med Jernbanedirektoratet holdes før jul. Sekretariatet innkaller til heldags fellesmøte for å gjennomgå status og videre arbeid med avklaring av prosjekter for reforhandling i byvekstavtalen. Tidspunktene avklares under eventuelt.*

Ad sak 49/21: Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)

Trafikkgrunnlaget for kollektivtrafikken er ennå ikke tilbake på tidligere nivå. Det er også usikkert om all trafikken vil komme tilbake som følge av varige endringer i arbeidsliv og transportvaner. Samtidig er vi inne i en fjerde smittebølge som kan kreve ytterligere innstramninger i arbeidsliv og aktivitet også i 2022. Staten har tidligere kompensert for manglende trafikkinntekter, men har nå signalisert at støtteordningene ikke fortsetter i 2022. Dette er ikke endelig avklart før etter at budsjettforhandlingene er avsluttet.

Uten mer tilskudd, må rutetilbudet tilpasses nye økonomiske forutsetninger. Det betyr enten innsparte driftskostnader (i hovedsak kutt i tilbudet) og/eller økte takster. Alternativt kan det lokale tilskuddet fra Miljøpakken/fylkeskommunen økes. AtB kan justere rutetilbudet med 3 måneders varsel til operatørene. Beslutningen om hva som skal skje f.o.m. 1. april 2022 vil bli tatt i AtBs styremøte 17. desember i år.

Usikkerheten er ennå stor. Den kan føre til at det nå foretas store kutt i kollektivtilbudet med store og langsiktige konsekvenser for folks mobilitet og for nullvekstmålet. En negativ spiral som vil gjøre det ekstra krevende å gjenvinne trafikantene i ettertid. Det er viktig å sikre forutsigbar drift av kollektivtrafikken i det som forventes å være en overgangsperiode fram til at økonomiplanen for 2023 skal besluttet. Det handler om å ha litt is i magen inntil vi vet mer om de langsiktige effektene av pandemien. Trøndelag fylkeskommune ber derfor Miljøpakken dekke/garantere for ekstra kostnader til opprettholdelse av kollektivtilbudet innenfor byvekstområdet i første halvår 2022.

AtB er bedt om å redegjøre for de økonomiske utfordringene i drift av kollektivtrafikken som er utløst av korona og forslag til mulige løsninger.

Kostnad for å opprettholde rutetilbudet etter pandemien

Det er foreslått 490 mill. kr i driftstilskudd til kollektivtrafikken innenfor byvekstområdet i 2022. Miljøpakken dekker 278 mill. kr, hvorav 53 mill. kr er kompensasjon for å redusere kollektivtakstene. Dette bidraget er basert på den enigheten om årlig regulering av tilskuddet som partene er enige om.

Lavere inntektsgrunnlag:

AtB vurderer det som sannsynlig at kollektivtrafikken i Trondheim, med igangsatte nye takstreduksjoner etter bomforliket, kan komme tilbake til antall reisende på 2019 nivå, men vurderer det som usikkert om dette skjer i løpet av våren eller senere. Inntektsmessig gir dette en passasjerinntekt på ca. 470 mill. kr som er 65 mill. kr lavere på årsbasis enn det som ble lagt til grunn for år 2022 den gangen nytt kollektivtilbud ble innført i 2019. Kompensasjonsbehovet for første halvår er ca. halvparten, dvs. 32,5 mill. kr.

Nye smitteverntiltak vil kunne begrense trafikken, og det er heller ikke gitt at vi når helt opp til 2019-nivå av andre grunner. Utredninger fra Urbanet og Stakeholder høsten 2020/vinteren 2021 peker på at en nedgang på 3-12 % vil være sannsynlig. AtB mener disse prognosene er for pessimistiske for Trondheimsområdet og mer passende for Osloområdet. Reduserte kollektivtakster er også et argument mot tilsvarende nedgang hos oss. Dersom trafikken blir 3 – 12 % lavere enn i 2019 betyr det et ytterligere inntektsbortfall på 14 – 57 mill. kr. Etter som trafikken forventes å øke gradvis gjennom året, blir behovet for kompensasjon størst i første halvår (11 – 46 mill. kr).

Høyere kostnader:

Kostnadsveksten uavhengig av pandemien er høyere enn forutsatt. Rutekjøpskostnadene forventes å bli ca. 30 mill. kr høyere som følge av høyere kostnadsindeks (bl.a. strømpris). I tillegg summerer andre ekstraordinære kostnader seg til 27 – 28 mill. kr på årsbasis. Omtrent halvparten av begge disse kostnadene er knyttet til første halvår (29 mill. kr).

For hele 2022 utløser dette et inndekningsbehov på 140 – 180 mill. kr grunnet en mindreinntekt på 80 – 120 mill. kr og en merkostnad på 60 mill. kr. Inndekningsbehovet første halvår 2022 er 72 – 107 mill. kr ut fra en mindreinntekt på 44 - 79 mill. kr og en merkostnad på 29 mill. kr.

Programrådets drøftinger

Programrådet drøftet saken i møtet 18.11.2021. Kommentarer:

- Viktig at det ikke gjennomføres inngripende endringer før vi skaffer oss et bedre beslutningsgrunnlag.
- Staten har hittil signalisert at tilbudet må tilpasses etterspørselen, men det kan fortsatt komme endringer gjennom budsjettforhandlingene.
- Hva gjør en i andre store byer? Fylkeskommunen må bære ansvaret i byene uten byvekstavtale.

- Fylkeskommunens har en avklart finansieringsforpliktelse, resten må hentes fra Miljøpakken.
- Nullpunktet (finansieringsforpliktelsen) gjelder i en normalsituasjon. Her må det vurderes en kostnadsfordeling mellom Miljøpakken og fylkeskommunen.
- Det må gjøres rede for innestående på Miljøpakkens bufferkonto hos AtB.
- Dette er store summer som krever politisk behandling. Trenger mer informasjon om handlingsrommet. Viktig å få fram behovet for første halvår.
- Viktig å opprettholde tilbudet og komme i gjennom 2022 på en god måte.
- Forventet driftsunderskudd er så høyt at AtB trenger en beslutning før styrets behandling 17. desember.
- Bompengeforlikets takstreduksjoner gir ingen effekt for AtBs økonomi.

Programrådet ba AtB avklare følgende før behandling i Kontaktvalget:

1. Hvilke tiltak kan AtB gjøre innenfor egen organisasjon, og hvilke kostnadskutt utenom rutekutt, som de dermed klarer å kutte selv.
2. Hva er AtBs finansieringsbehov i et 6 måneders perspektiv?
3. Kostnadsreducerende tiltak for perioden januar til juni 2022 for å minimere behovet for ekstra tilskudd innenfor miljøpakkeområdet for første halvår 2022. Anbefalingene bør i så stor grad som mulig inneholde konsekvensvurderinger av anbefalte tiltak.
4. Det må gjøres rede for status mht. Miljøpakkens bufferkonto hos AtB.

Tiltak innenfor AtBs ordinære økonomi

AtB signaliserer at de er forberedt på å håndtere tiltak for å kompensere for den ekstraordinære kostnadsveksten på 27 – 28 mill. kr på egen hånd. Dette kan være en kombinasjon av tiltak nevnt i det etterfølgende.

Kostnadsbesparende tiltak som AtB kan gjøre innenfor egen organisasjon

AtB har opplyst at de vil vurdere om gjennomføring av piloter for utprøving av ny mobilitet (67+ og elsparkesykkel m.m.) kan utsettes i forbindelse med budsjett 2022. Den totale rammen var 8,9 mill. kr i 2021.

AtB har allerede gjennomført tiltak innen egen organisasjon og ser ikke særlig rom for ytterligere effektivisering av administrasjonen ved kutt av stillinger. Gjennom redusert åpningstid i kundesenteret og utsetting av tilbudsutviklingsarbeidet m.m. er det mulig å spare 3 – 5 mill. kr på årsbasis.

AtB har utarbeidet en plan som bl.a. skal redusere snik i kollektivtrafikken. Den økonomiske effekten er ikke kjent.

Inntekstsbringende tiltak

AtB planlegger å gjøre mindre tilpasninger i tilbudet i forbindelse med budsjett 2022. Dette gjøres årlig og betraktes ikke som kritiske tilbudsreduksjoner. Omfanget er ikke kjent nå.

Fylkesdirektøren foreslår i økonomiplanen 2022-2025 at takstene økes med 4,1 % fra første januar 2022. AtB anslår at mindre takstøkninger ut over dette kan gi en inntektsvekst på ca. 3 mill. kr per prosent økning, men mener at dette ikke er gunstig i lys av statens ekstra tilskudd til reduksjon av takstene (bompengeforlik).

AtBs ubenyttede tilskudd fra tidligere år er ca. 25 mill. kr i Miljøpakken, men det ventes at denne bufferen reduseres til ca. 10 mill. kr i løpet av inneværende år.

Kutt i rutetilbudet

Kontraktene på bussanbudet i Stor-Trondheim er på ca. 800 mill. kr i 2022. I henhold til kontraktene kan dette tilbudet reduseres med inntil 10 %, dvs. ca. 80 mill. kr. Dette vil også medføre noe reduserte inntekter slik at netto innsparing blir vesentlig lavere – kanskje ned mot halvparten. Tilbudsreduksjon ut over kontrakt krever enighet i forhandlinger med operatørene.

Det ikke uproblematisk å justere tilbudet vesentlig for å tilpasse til redusert etterspørsel selv kapasiteten er god. Dette skyldes at kollektivsystemet er lagt opp som et nettverk der ruter korresponderer med hverandre og mange reiser er avhengige av overgang mellom busser.

AtB har beskrevet følgende grader av inngripende tiltak:

- Trinn 1 består av mindre inngripende reduksjoner av tilbudet i lavtrafikkperioder som forventes å gi en kostnadsreduksjon på inntil 20 mill. kr/år.
- Trinn 2 består av mer betydelige reduksjoner i nettverket som spesielt vil gjøre omstigning vanskeligere. Tiltakene forventes å gi en kostnadsreduksjon på ytterligere 24 mill. kr (totalt 44 mill. kr for trinn 1 og 2)
- Trinn 3 består av alvorlige tilbudsreduksjoner utenfor rushtid og endring til matebussruter fra Klæbu og Trondheims nabokommuner. Kostnadsreduksjonen utgjør 33 mill. kr (totalt 77 mill. kr for trinn 1, 2 og 3).
- Trinn 4 består av tiltak ut over kontrakt som berører arbeidsreiser og spesielle ruter med lavt belegg. Kostnadsreduksjonen antas å utgjøre ca. 10 mill. kr/år, men må avklares med operatør (totalt 87 mill. kr for trinn 1, 2, 3 og 4).

	Tiltak	Dager	Innsparing i kostnader	Konsekvens	Risiko
Trinn 1	Lengre redusert sommertilbud	Alle	Inntil 20 mill Busser kan bli solgt.	Kapasitetsutfordringer uke 1 og 8 i sommerperioden Lavere kundetilfredshet og protester fra noen kundegrupper	Nær akseptabelt
	Redusert søndagstilbud Redusert tilbud Skistua og trikken	Søndager			
	Aldersvennlig transport - 67+ avvikles	Man-/lørdag			
	Red rushtidsperiode for kommunene	Man-/fredag			
Trinn 2 (inkl trinn 1)	Redusert frekvens i nettverket	lørdag	Ytterligere 24 mill, totalt 44 mill Busser selges	Kollektivtilbudet mindre effektivt og aktuelt for fritids- og handelsreiser. Mindre nytte for periodebrukere. Misnøye blant kundene og redusert bruk av det reduserte tilbudet	Betydelig
	Redusert søndagstilbud i nettverket. Enkeltlinjer kjøres kun i rushtid	søndag			
Trinn 3 (inkl. trinn 1 og 2)	Redusert tilbud på formiddag og ettermiddag.	Hverdager	Ytterligere 33 mill Totalt 77 mill Busser selges	Kollektivtilbudet vil være innrettet på arbeids- og studiereiser i tradisjonell rushtid og særlig de uten bil rammes. Stor misnøye blant kundene og mindre bruk av det reduserte tilbudet	Alvorlig
	Alle avganger fra nabokommuner Og Klæbu ender på knutepunkt.	Alle dager			
Trinn 4 Utover Kontrakt (inkl. trinn 1, 2 og 3)	Redusert tilbud i arbeidsreiser på utvalgte linjer.	Alle	Ytterligere 10 mill Totalt 87 mill Busser selges	Tiltaket vil innebære reforhandling av kontrakter og de enhetspriser som er levert for kjøring. Sterk misnøye og lav bruk av tilbudet	Irreversibel i forhold til å nå nullvekst
	Tilbudet til Skistua fjernes				
	Linjer med lavt belegg fjernes				

Situasjonen i de andre storbyene

Koronaeffekten er en felles utfordring som spesielt rammer de største byene hvor kollektivtrafikken står for en større del av transporttilbudet. Effekten er størst for kollektivtrafikken i Oslo- og Bergensområdet og noe mindre i Stavanger- og Trondheimsområdet.

Ruters eiere har fremmet tilsvarende henvendelse til Oslopakke 3. I Oslo kommune/fylke er det foreslått å bevilge 135 mill. kr ekstra til drift av kollektivtrafikken i 2022 fra egen kasse. Det foreligger også vedtak i politisk styringsgruppe på at Viken kan benytte 100 mill. kr av belønningsmidlene til samme formål. Staten mener at belønningsmidlene ikke kan benyttes til dette formålet, og det vurderes alternativ finansiering med bruk av bompenger. Oslopakke 3 avventer foreløpig om det kommer mer tilskudd fra staten før spørsmålet svares ut.

I Bergens- og Stavangerområdet har bypakkene ikke fått spørsmål om å bidra økonomisk slik som i Oslo- og Trondheimområdet.

Miljøpakkens konsekvenser av å øke bidraget

Dersom Miljøpakken øker driftstilskuddet i 2022 for å opprettholde kollektivtilbudet inntil vi har bedre sikkerhet for de langsiktige tilpasningene, vil dette bety redusert finansiering av alternative tiltak. Det er vanskelig å fastslå de konkrete virkningene før vi har en avklart langsiktig tiltaksplan. En rimelig framgangsmåte kan være å først vurdere omdisponering av midler innenfor samme tiltaksområde og alternativt omdisponering mellom tiltaksområder:

- Omdisponering av driftstilskudd gjennom økt bevilgning i 2022 og tilsvarende redusert bevilgning resterende år.
- Omdisponering av investeringsmidler til kollektivtrafikk, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon i midler avsatt til kollektiv infrastruktur.

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

Miljøpakken har to finansieringskilder som kan benyttes til drift av kollektivtrafikk – belønningsmidler og bompenger. 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.

Nærmere omtale i Trøndelag fylkeskommunes notat (KU-vedlegg 49a-21) og AtBs notat (KU-vedlegg 49b-21)

Kommentarer:

- Det ligger nå an til at regjeringen foreslår å gå inn med 500 mill. kr ekstra i koronastøtte til kollektivtrafikken. Trøndelag fikk sist 8 %, tilsvarende 40 mill. kr, hvilket betyr vel 30 mill. kr til Miljøpakken.
- Hva er status for bestillingen av nye billettprodukter rettet mot hjemmekontorister? Har vi kunnskap om hvordan det eventuelt kan bli? Det vil være inntektsbringende og et tilbud til de som bare er på jobb noen dager i uka. Er det tekniske problemer eller er det prioriteringer det står på? Det foregår nasjonale utredninger i regi av Kollektivtrafikkforeningen om nye billettprodukt.
- Vi har penger, Er det mulig å gjennomføre forsøk/kampanjer for å teste ut? Det er viktig å teste ut, men ikke gitt at det er lønnsomt. Det er likevel et viktig produkt for å nå nullvekstmålet. Fylkeskommunen vil komme tilbake til dette i neste møte i Programrådet.
- Fylkeskommunen forutsetter at staten kommer inn og bidrar. Handler om å holde oppe et tilbud basert på det opplegget som ble planlagt i 2016. Kostbart å kutte og reetablere tilbud. Har bedt Miljøpakken gi garantier for/finansiere 60 mill. kr minus det vi kan få statlig bidrag første halvår. Om et halvt år vet vi vesentlig mer.
- Er det tidskritisk å treffe beslutningen nå, eller kan vi bruke litt mer tid? Trondheim kommune trenger politisk behandling. Det er krevende pga. mye usikkerhet. Kan de 50 mill. kr som er stilt til rådighet gjennom bomforliket utgjøre en buffer? Hva med 20 millioner til biogass i neste sak?
- Det er tidskritisk. AtB må treffe sine beslutninger den 17. desember basert på de avklaringene som da foreligger. Tiltak for disse midlene er satt i bestilling, men vi kan stoppe disse produktene. Alt utenom tiltakene overfor jernbanen er bestilt. Vi får ikke bruke midlene fra bomforliket til annet enn taksttiltak. De gir ikke ekstra inntekt.
- Vi må opprettholde trykket på nasjonale myndigheter og synliggjøre koronabehov som de skal dekke. Tror kanskje trafikken kan bli noe lavere på sikt og at vi må ta det i betraktning og se på kostnadene og hva vi kan ta ned. Styret i AtB får nå noe mer å gå på, men dette er krisetiltak som det er absurd om staten ikke tar ansvar for. Det vil uansett være nødvendig at AtB ser på sine driftskostnader.
- Vi har samme situasjon i kommunebudsjettet hvor en må ta en risiko på mange områder (smittevern og vaksinerings m.m.) før en vet hva en får kompensert. Det er krevende for mange og uforutsigbart. Det er en viktig forskjell fra kommunebudsjettet. I kommunebudsjettet vet en ikke hva en får, men her har staten sagt at vi ikke vil få mer midler.
- Er dette den nye normalen? Hvis staten sier at dette er den nye normalen, så kan vi ikke lokalt gjøre vedtak som motvirker dette. Staten må svare dette ut før vi tar stilling til spørsmålet.

- Det er ikke mulig å skyve. Foreslår følgende prosess: Melder inn spørsmål til sekretariatet som formidler disse til fylkeskommunen som svarer dette ut rett over helga. Partene behandler saken politisk før det innkalles til ekstra digitalt møte i Kontaktutvalget den 16. desember.
- Staten kan svare ut hva som er den nye normalen til dette møtet.

Konklusjon:

- *Partene melder inn de spørsmålene som det trengs svar på før politisk behandling i løpet av fredag 3/12.*
- *Fylkeskommunen svarer ut spørsmålene og utformer forslag til vedtak i løpet av mandag (6/12).*
- *Partene behandler saken politisk før samordning i Kontaktutvalget 16. desember.*

Ad sak 50/21: Bruk av biodiesel i kollektivtrafikken (Trfk)

Innføring av omsetningskrav og vegbruksavgift for biodiesel medførte at operatørene fikk økte kostnader ved bruk av biodiesel samtidig som innkjøpene ikke kunne forventes å gi noe klimaeffekt. Dette fordi biodiesel koster mer enn fossil diesel (autodiesel) slik at det uansett ikke vil være økonomisk fordelaktig for drivstoffselskapene å omsette mer enn kravet.

Problemstillingen ble drøftet i Kontaktutvalget i KU-sak 18/21 med følgende konklusjon:

1. AtB går over til bruk av autodiesel og besparelsene motregnes mot de ekstra kostnadene de har hatt til biodiesel.
2. Fylkeskommunen og AtB får ansvaret for å utrede bruk av avansert biodiesel og mulighetene for å få unntak fra omsetningspåbudet.
3. Fylkeskommunen tar ansvaret for søke alternative finansieringskilder, men Trondheim må eventuelt peke på hvor midlene tas fra om inndekning tas gjennom Miljøpakken
4. Utredningen må på plass så snart som mulig, og senest i løpet av året.

Oppfølging fra partene:

1. AtB har effektuert en endringsordre om bruk av autodiesel til bussoperatørene rett etter vedtaket og vil rapportere hvilke innsparinger dette gir to ganger i året.
2. AtBs revisorer mener 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 og at anskaffelsen dermed vil ha reell klimaeffekt.
3. Bruk av avansert biodrivstoff koster i dag mer enn bruk av autodiesel. Ved innføring av avgiftskutt som foreslått i statsbudsjett for 2022 vil merkostnaden reduseres noe, men det vil fortsatt være betydelig forskjell. Å søke statlige midler er vurdert som uaktuelt da merkostnaden kommer fra en statlig avgiftsendring. Finansiering av merkostnad må i så fall løses lokalt.

Det er nytt siden Kontaktutvalget sist behandlet saken at bruk av biodiesel nå vil ha en reell klimaeffekt samtidig som merkostnaden kan bli lavere. De årlige merkostnadene var beregnet til ca. 20 mill. kr da saken ble lagt fram sist. AtB har oppdatert estimatet til 15 – 20 mill. kr. Estimatet er redusert med 5 mill. kr som følger av redusert vegbruksavgift i forslag til statsbudsjett, men økt med 0-5 mill. kr fordi innkjøpsbetingelsene kan bli noe dårligere fordi omsetningen ikke kan medregnes i drivstoffselskapenes rapportering mot omsetningskravet. I tillegg kommer årlige revisorutgifter på i størrelsesorden 0,1 mill. kr.

Kostnadsforskjellen vil variere med variasjon i markedsprisene på de ulike drivstoffene og kan først beregnes i etterkant. Estimatet forutsetter at tidligere merkostnad ved bruk av biodiesel etter at innføring av vegbruksavgift og før overgang til autodiesel dekkes inn som forventet ved bruk av billigere autodiesel resten av året.

Overgang til bruk av avansert biodiesel kontraktsfestes gjennom en endringsordre til kontrakt med bussoperatører. Anbefalt dato for en eventuell endring er 3/2 og 3/8 hvert år. Dette er tidspunktene AtB forhandler oppgjør med bussoperatørene og beregner effekter av endrede prisindekser.

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.

Programrådet mener at det er prinsipielt viktig at vi har utslippsfri kollektivtrafikk i miljøpakkeområdet og ber om at det legges ved et estimat over kostnadene i saken til Kontaktutvalget. Nærmere omtale i KU-vedlegg 50-21.

Kommentarer:

- Hvor mye CO₂ er det snakk om? Hva blir prisen per kg? Det er krevende å benytte så mye midler uten å helt vite hva vi får tilbake. Spesielt fordi staten har laget en modell som ikke stimulerer til dette, men som vi har greid å finne en måte å omgå. Blir krevende sett opp mot de behovene for kutt som vi diskuterte i den forrige saken.
- Var mye debatt om dette i kommunestyret i Melhus. I dagens vanskelige situasjon er dette krevende. Kan vi utsette innføringen av dette. Viktigere nå å opprettholde tilbudet med buss enn hvilket drivstoff bussen bruker.
- Foreslår at vi venter med å ta stilling til dette til behandlingen av Handlingsprogrammet. Bør opprettholde ambisjonene, men vurdere det når vi kjenner totaløkonomien bedre.

Konklusjon:

Spørsmålet om bruk av biodiesel avklares ved behandling av handlingsprogrammet

Ad sak 51/21: Saupstadbrua – orientering om økte kostnader (TK)

Programrådet godkjente en utvidelse av styringsrammen for bygging av Saupstadbrua til 142 mill. kr (PR-sak 91/20). Utvidelsen skyldtes at mottatte tilbud lå høyere enn anslått.

Tilbudet var basert på geotekniske undersøkelser i reguleringsplanfasen. I dette arbeidet var stabiliteten vurdert av Multiconsult mens Norconsult utførte en uavhengig kvalitetssikring og var enig i Multiconsults vurderinger. Konklusjonene ble nedfelt i et notat av april 2018 som legger rammene for hvilke stabilitetstiltak som bør gjennomføres. Basert på disse vurderingene, ble det forutsatt bygging av en midlertidig motfylling i dalen på maks 1,5m som kunne fjernes etter at brua var bygget.

Kruse Smith AS inngikk kontrakt som totalentreprenør i 2020 og har ansvaret for at anlegget bygges i tråd med gjeldende sikkerhetskrav. Kruse Smith mente at kravene til stabilitet ikke var gode nok. Det ble gjennomført supplerende undersøkelser og vurderinger som endte med at prosjektet høynet kravene til stabilitet. BaneNOR hevet samtidig sin vurdering av konsekvensgrad, dvs. hvor alvorlige følger en utrasing kan få. Det er kombinasjonen av disse to endringene som utløser behov for utvidede tiltak.

Statens vegvesens håndbøker ble noe justert i 2018 uten at det kan sies å ha særlig betydning for vurderingene. Håndbøkene gir uansett bare rammer for en faglig vurdering.

Stabilitetsvurderingene i 2020/21 ble foretatt etter nærmere undersøkelser. Med økt oppmerksomhet, kunnskap og tydeligere retningslinjer tolker fagfolkene kravene til sikkerhet strengere nå enn da reguleringsplanen ble utarbeidet i 2018.

Endringene innebærer større krav til stabilisering. Motfyllingen må være permanent samt høyere (2.5m). En permanent motfylling i dalen betyr at fylkesvegen (fv 6682 - Bjørndalen) samt eksisterende VA-ledninger i Bjørndalen må legges om. Merkostnadene for dette er betydelig og var ikke forutsatt når byggherren inngikk kontrakt med totalentreprenøren. Det er mulig det også kan komme noen andre følgekostnader f.eks. knyttet til grunnarbeid og stålleveranser.

Det er ca. 90 meter med åpen bekk mellom to bekkelukkinger. En permanent motfylling med høyde 2,5m over eksisterende terreng gjør det vanskelig å opprettholde bekken på strekningen. Entreprenøren søkte om dispensasjon for lukking av bekken for å etablere nødvendig motfylling for å kunne bygge brua. Dispensasjonssøknaden ble ikke innvilget fordi Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag mener den er i strid med vannforskriftens §12.

Det er derfor planlagt en ny løsning i samarbeid med fylkeskommunen, NVE og Miljøenheten i kommunen. Bekken er åpen og legges i en annen trase samtidig som vegen flyttes noe på denne delstrekningen. Revidert dispensasjonssøknad ble godkjent 26.08.2021. Kommuneadvokaten har rådet kommunen som byggherre til å bestille utførelse av omlegging av fylkesvei 6682 og omlegging av åpen bekkeløsning langs fylkesveg i henhold til de krav vegeier og øvrig berørte etater stiller.

Etter avklaring med Trondheim kommune som byggherre har entreprenøren jobbet uavbrutt med prosjektering av ny løsning. Kommunen ønsker at prosjektet holder god framdrift for å begrense ytterligere kostnader. Pålegg om endring er sendt til entreprenør, og det pågår nå en dialog rundt innhold og kostnad på disse endringene.

De endrede forutsetningene gir følgende konsekvenser:

- Økt omfang på grunnarbeider
- Forskyvning av stålleveransen for brua
- Meromfang for entreprenørens rigg og drift
- Meromfang for byggherrens administrasjon
- Økt varighet og omfang på planleggings-/prosjekteringsperioden og dermed forskjøvet anleggsperiode
- Endret ferdigstillelsesdato fra juli 2022. Forskjøvet ca. et år til juli 2023
- Lønns- og prisstigning

Anleggsarbeid med motfylling ble startet den 15. november. Det er fortsatt stor usikkerhet for kostnadene i prosjektet. Usikkerheten er todelt. Den er både knyttet til kostnaden for det endrede arbeidet og for fordelingen av kostnadene mellom totalentreprenør og byggherre.

Så langt er det regnskapsført 53,9 millioner i prosjektet og utført arbeid for noe mer. Trondheim kommune anslår at merkostnadene i prosjektet vil ligge mellom 25-70 millioner. Kommunen anbefaler at prosjektet gjennomføres med den nye prosjekterte løsning som følger av økte sikkerhetskrav. Programrådet støtter denne vurderingen.

Kommentarer:

- Partene har vært enige om å ikke stoppe anleggsvirksomheten i påvente av behandlingen i Kontaktutvalget. Det er en betydelig kostnadsøkning, men staten mener likevel det er et viktig prosjekt som bør gjennomføres selv med økte kostnader og usikkerhet.

Konklusjon:

Kontaktutvalget støtter at prosjektet går videre med den usikkerheten som har oppstått pga. endrede geotekniske krav.

Ad sak 52/21: Fordeling av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett (SVV)

Stortinget bevilget i revidert nasjonalbudsjett 155 millioner kroner til tiltak over post 66 – programområdemidler til lokalt vegnett i Trondheimsområdet. I Samferdselsdepartementets pressemelding i forbindelse med RNB er følgende formulert:

«For Trondheimsområdet foreslår regjeringa om lag 155 millionar kroner. Prosjekt som kan vere aktuelle, er lokalt sykkelvegssystem på Sluppen, gang- og sykkelbru over E6 i Melhus, og gang og sykkelbru over Bjørndalen (Saupstadbrua).»

Det er behov for å fordele midlene bevilget i revidert nasjonalbudsjett (RNB) i 2021 til pågående prosjekter. Tiltakene på Sluppen ligger ikke inne i årsbudsjettet for 2021, men

Kontaktutvalget ga tilslutning til at sykkel- og kollektivtiltakene kan defineres som tiltak innenfor Miljøpakkens portefølje i KU-sak 29/21. Tiltakene er innarbeidet i forslag til handlingsprogram 2022 – 2025 som er oversendt for høring og politisk behandling i år.

Revidert nasjonalbudsjett

Med bakgrunn i manglende tildeling av midler på lokalt veinett i Prop. 1S (2020-2021) spilte Statens vegvesen (SVV) inn et behov for tilskuddsmidler til byområder over kap.1332, post 66 i Revidert nasjonalbudsjett (RNB). Følgende prosjekter var avklarte og ble meldt inn med et totalt budsjettbehov på 155 mill. kroner i 2021:

- GS-bru over E6 i Melhus
- Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen
- Lokalt sykkelvegsystem på Sluppen

GS-bru over E6 i Melhus

Melhus kommune har i forbindelse med utbygging av ny fire felt E6 gjennom Melhus prosjektert ny GS-bru over E6 i Nedre Melhus. Brua er en del av arbeidet med å forbedre forholdene for gående og syklende i og rundt sentrum. Prosjektet er under avslutning innenfor en kostnadsramme på om lag 25 mill kroner som forutsatt.

Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen

Programrådet vedtok oppstart av detaljplanlegging av Saupstadbrua i PR-sak 24/19. Styringsmålet ble satt til 120 millioner basert på anslag. Det ble gjennomført anbudskonkurranse på en totalentreprise på brua og anslått prosjektkostnad gitt valgt tilbud var 142 millioner. I PR-sak 91/20 ble det gitt tilslutning i programrådet til oppstart av utbygging av Saupstadbrua, gang- og sykkelbru med styringsramme for prosjektet på 142 millioner (21-kroner). Det hittil bevilget 122 mill. kr hvorav statlige bevilgninger i 2021 vil inngå som en del av denne finansieringen.

Det er som omtalt i KU-sak 51/21, behov for ekstra tiltak og utvidet finansiering i prosjektet. Dette forsinker fremdriften og medfører noe lavere behov for midler i 2021 og 2022.

Det avventes en sak i Programrådet om kostnadsøkningene og behov for ny styringsramme. Det er foreløpig forespeilet en kostnadsøkning i prosjektet på mellom 20 og 70 millioner. Statens vegvesen ønsker å spille inn restbehovet for Saupstadbrua til Statsbudsjettet 2023, når kostnadsøkningen i prosjektet er avklart.

Lokalt sykkelvegsystem Sluppen fase 1 (Knutepunkt Sluppen, rekkefølgetiltak)

Det ble i KU- sak 29/21 gitt tilslutning til at tiltakene knyttet til metrobusstasjonene og gjennomgående sykkeltilbud tas inn som en del av Miljøpakkens portefølje.

Det ble forventet et behov for 60 millioner basert på en foreløpig prognose. utfordringer knyttet til blant annet kvikkleire og forurenset grunn skaper behov for ytterligere sikring rundt planlagt undergang i Holtermannsveien. Et revidert byggherreoverslag tilsier behov for

ca. 80 mill. kroner. Dette er lagt til grunn som styringsramme i årsbudsjett for 2022. Anlegget forutsettes startet opp over nyttår 2022.

Fordeling av midlene

For å nyttiggjøre midlene gitt i RNB, hindre negativ påvirkning av fremdrift og unngå et mindre forbruk fordeles midlende bevilget i RNB på følgende måte:

Prosjekt	Tilskudd	Restbehov - Spilles inn til Statsbudsjett	Prosjekteier
GS-bru over E6 i Melhus	25 mill		Melhus kommune
Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen	50 mill	50 – 80 mill (Må avklares)	Trondheim kommune
Lokalt sykkelvegsystem Sluppen (Knutepunkt Sluppen, rekkefølgetiltak:	80 mill		Trøndelag fylkeskommune

Konklusjon:

Kontaktutvalget tar dette til orientering. Statens vegvesen tar sikte på å justere innspill til handlingsprogram før politisk samordning over nyttår.

Eventuelt:

Ekstra møte i Kontaktutvalget før jul

Tema er samordning etter politisk sak om økonomiske utfordringer i kollektivtrafikken, samt oppfølging av spørsmål om to tog i timen.

Møtet holdes 16. desember

Møtetidspunkt våren 2022

- 26. januar kl. 9 - 13
- 17. mars kl. 11 - 15
- 13. mai kl. 9 - 13
- 10. juni kl. 9 - 13

Tidspunkt for møte i politisk styringsgruppe:

Politisk styringsgruppe skal behandle (men ikke godkjenne) handlingsprogrammet. Det er nytt politisk regime og også andre aktuelle tema til møtet som oppfølging etter Korona, to tog i timen og tidspunkt for nye byvekstforhandlinger.

Staten avklarer møtetidspunkt for politisk styringsgruppemøte. Møtet holdes etter behandlingen av handlingsprogrammet.

Felles seminar

Det gjennomføres et felles seminar fra morgenen 17. februar som forberedelse til reforhandling av byvekstavtalen. Sekretariatet lager oppspill til møtet.

Møte i Kontaktutvalget

2. desember 2021



Miljøpakken
– åpner nye muligheter



Trafikkutvikling – status per oktober

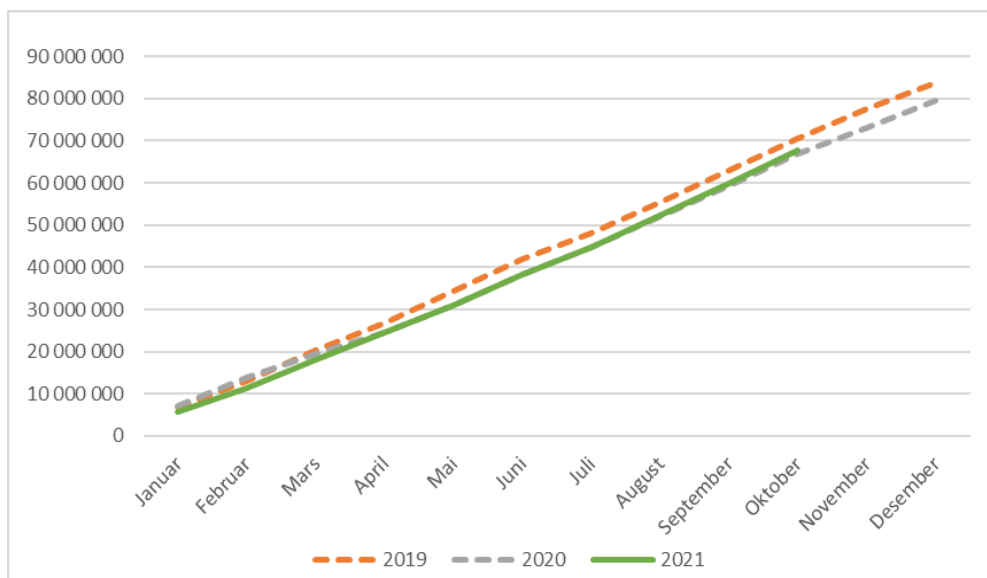
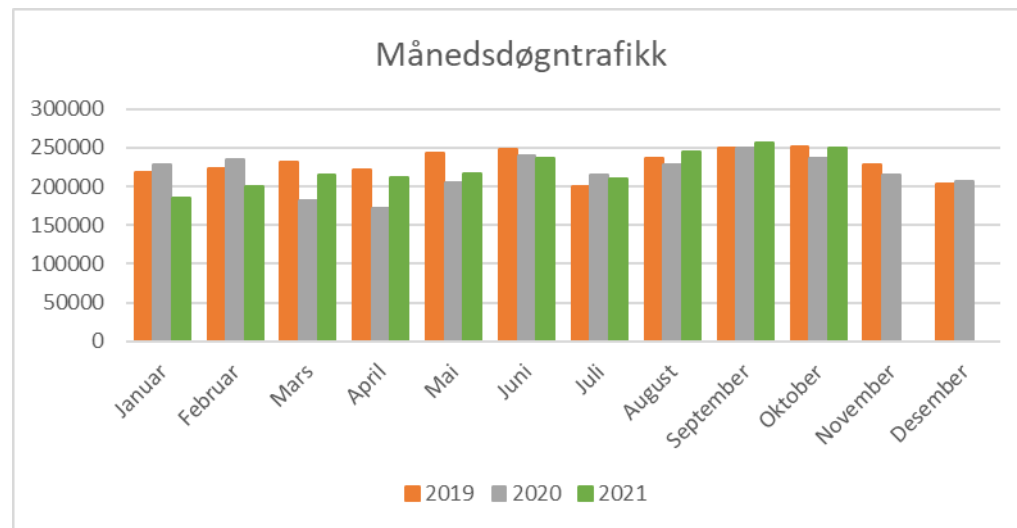
Biltrafikk - Trondheim

I oktober:

- Lik trafikk som i 2019
- 5 % høyere enn 2020

Så langt i 2021:

- 4 prosent lavere enn i 2019
- 2 prosent høyere enn i 2020



Miljøpakken
- åpner nye muligheter

Biltrafikk – Melhus, Malvik og Stjørdal

Trafikk og trafikkstrømmer tilknyttet E6 påvirkes av vegarbeid.

Melhus, Øysand:

I oktober 2 % *under* 2019, 22 % *over* 2020.

Akkumulert jan-okt 1 % *under* 2019, 3 % *over* 2020.

Melhus, nord

I oktober 2 % *under* 2019, 17 % *over* 2020.

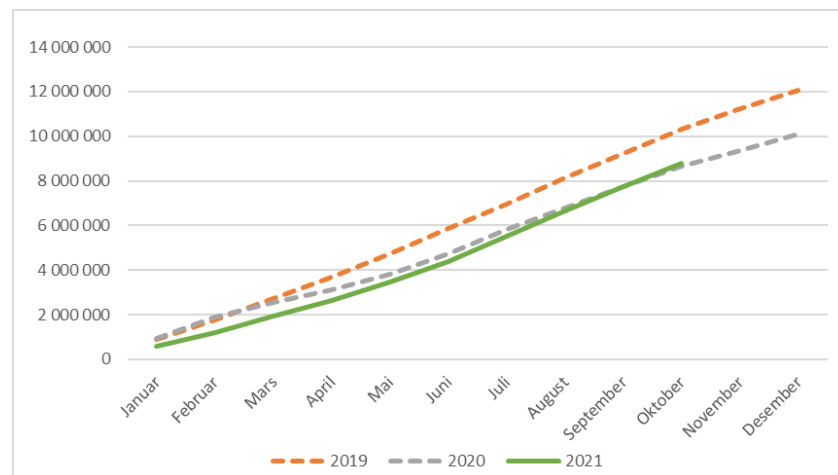
Akkumulert jan-okt 10 % *under* 2019, 4 % *under* 2020.

Malvik:

I oktober 2 % *under* 2019, 22 % *over* 2020.

Akkumulert jan-okt 17 % *under* 2019, 1 % *over* 2020.

E6 øst inkl. Ranheim vist i figur



Stjørdal:

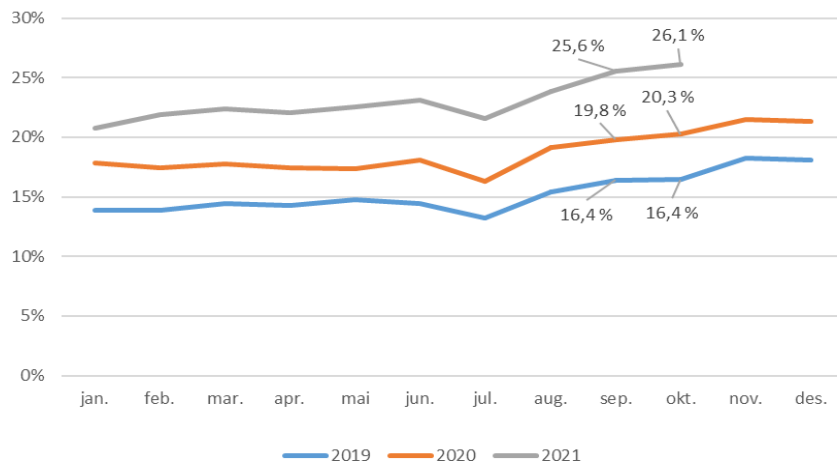
Bortsett fra trafikk til Værnes, *høyere* trafikk enn i 2019 og i 2020.



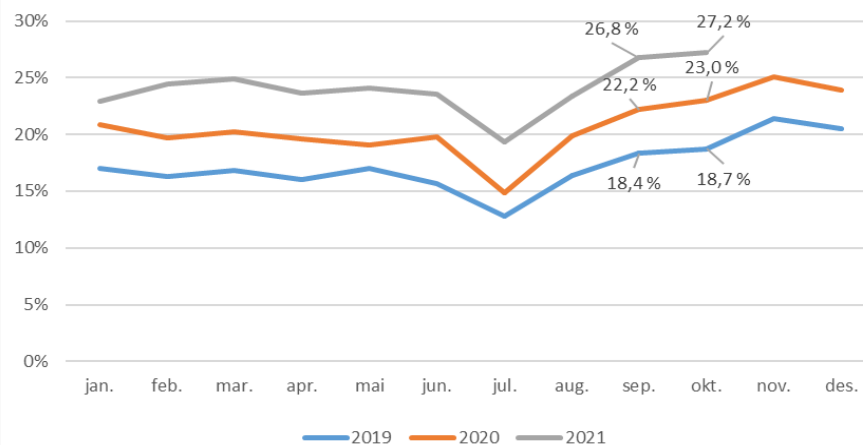
Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Biltrafikk - Elbilandeler

Elbilandel Miljøpakken



Elbilandel E6-øst



Elbilandeler i oktober:

Miljøpakken: 26,1%	Høyest:	
Trondheim: 26,3 %	Leistad	30,3 %
E6-øst: 27,2 %	RV706 Leangen:	29,2 %

Endring (i prosentpoeng) siste år MP: 5,8 E6 øst: 4,2

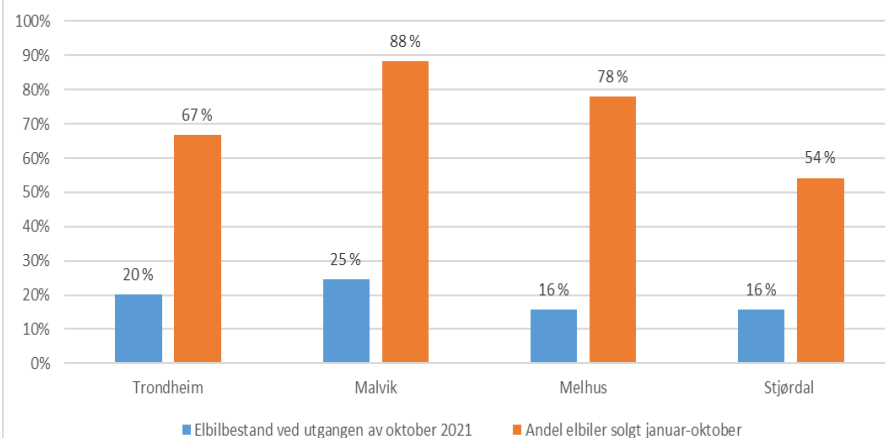
Elbilbestand og salg:

- 78 % nyregistreringer
- 19 % elbilbestand
- Høyest i Malvik

Andel hybrider i oktober:

- 17 % av alle drivstoff
- 75 % av fossile

Andel elbiler av personbiler, bestand og nybilsalg



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Kollektiv

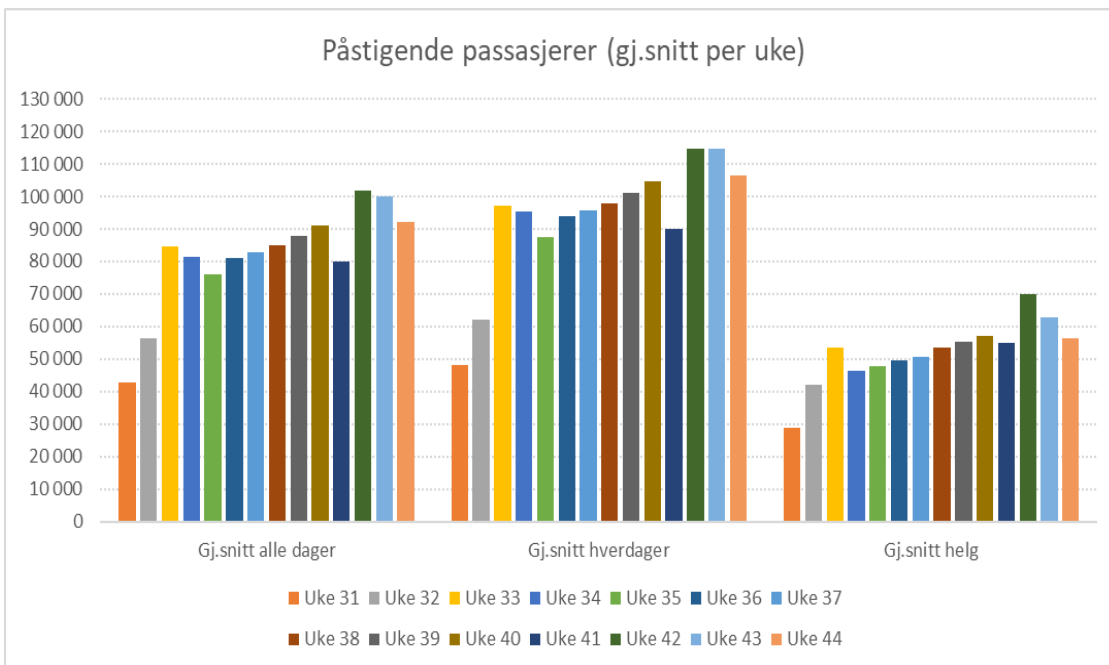
Buss Trondheimsområdet:
Vekst ukentlig frem mot siste
smitteutbrudd

Dager med 120 tusen påstigninger,
normalsituasjon 130-150 tusen

11,5 % flere reisene så langt i 2021.

41 % flere påstigende i oktober 2021.

Utvidet sone A gir flere reisende.



Trønderbanen:

20-25 % lavere enn normalsituasjon i november.

8 % færre passasjerer, sett bort fra reisende med periodekort, i november enn i oktober.

- Sesongvariasjoner
- Smittetrykk
- Kraftig økning i bruk av AtB periodebillett



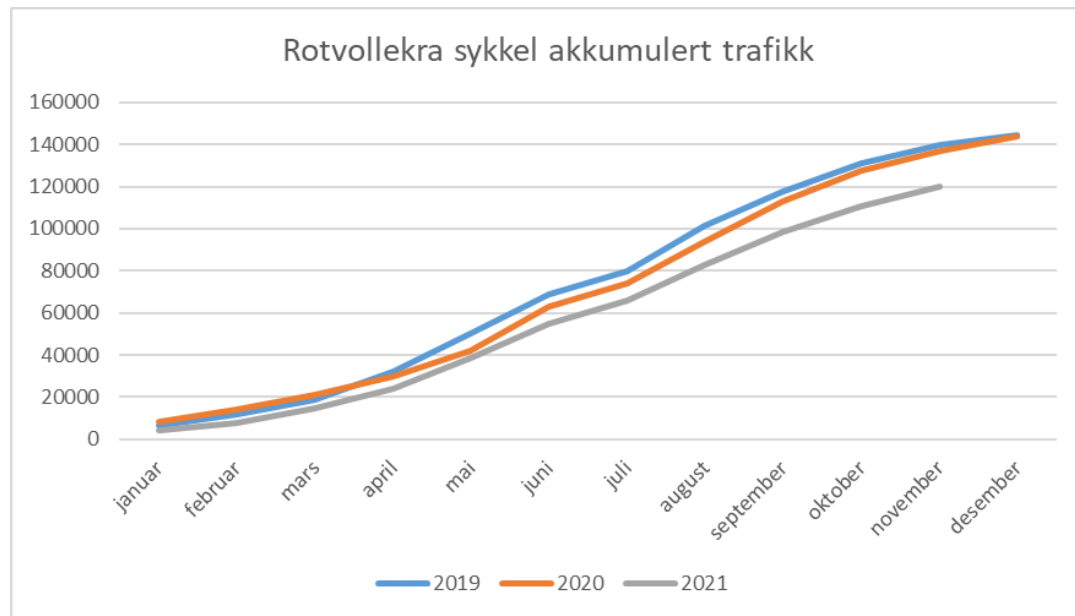
Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Sykkel

2021 sammenlignet med 2019 og 2020:

Rotvolløkra: 13-14 prosent færre syklister.
Svingbrua: 6-7 prosent færre syklister.

Stjørdal:
6 prosent lavere i 2021 enn i 2020.



Sykkelindeks:

SVV utvikler sykkelindeks for Oslo, Bergen og Stavanger.

Datakilde til indeksen er kontinuerlige sykkeltellepunkter.

Trondheim har i dag for få operative tellepunkter.

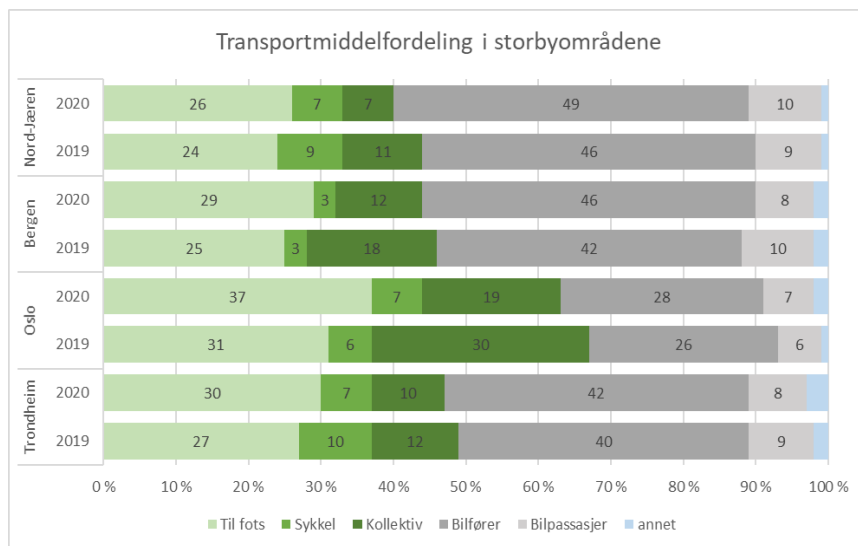
Status tellepunkter sykkel Trondheim:

- Vi har to operative tellepunkter i dag med historikk: Svingbrua og Rotvolløkra
- Et tellepunkt under skibrua på Moholt er satt i stand i november 2021.
- 8 tellepunkter som ikke er i drift eller godkjent.
- Trondheim kommune har inngått rammeavtale på kjøp av nye 10 nye tellere.



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

RVU 2020 Storbyområder



Færre turer per person.

Større andel turer til fots og med bil.

Reduksjon i andelen kollektivreiser størst i Oslo og Bergen.

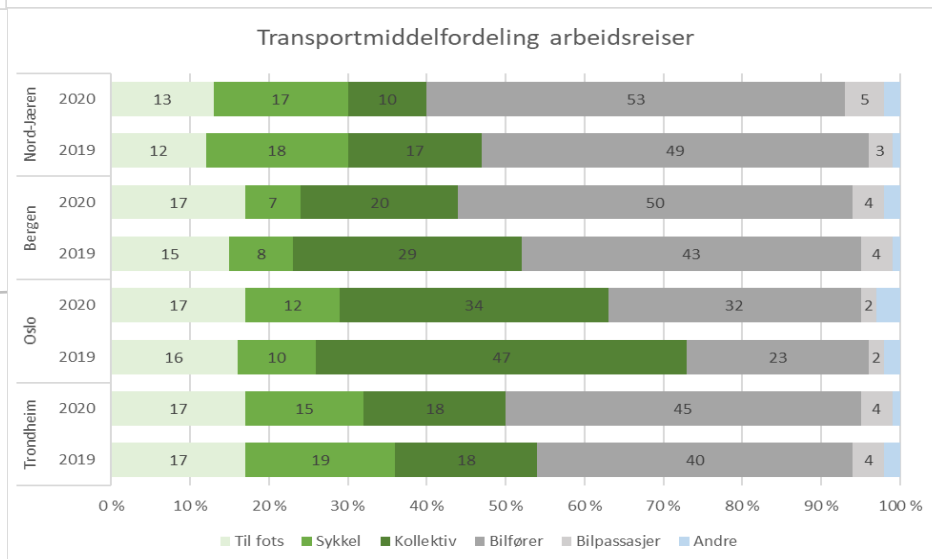
Sykkelandelen er redusert i Trondheim og Stavanger. Lik i Bergen og større i Oslo.

Tradisjonelt stor andel miljøvennlige arbeidsreiser
- Fremdeles høy, men redusert.

Antall arbeidsreiser redusert i 2020.

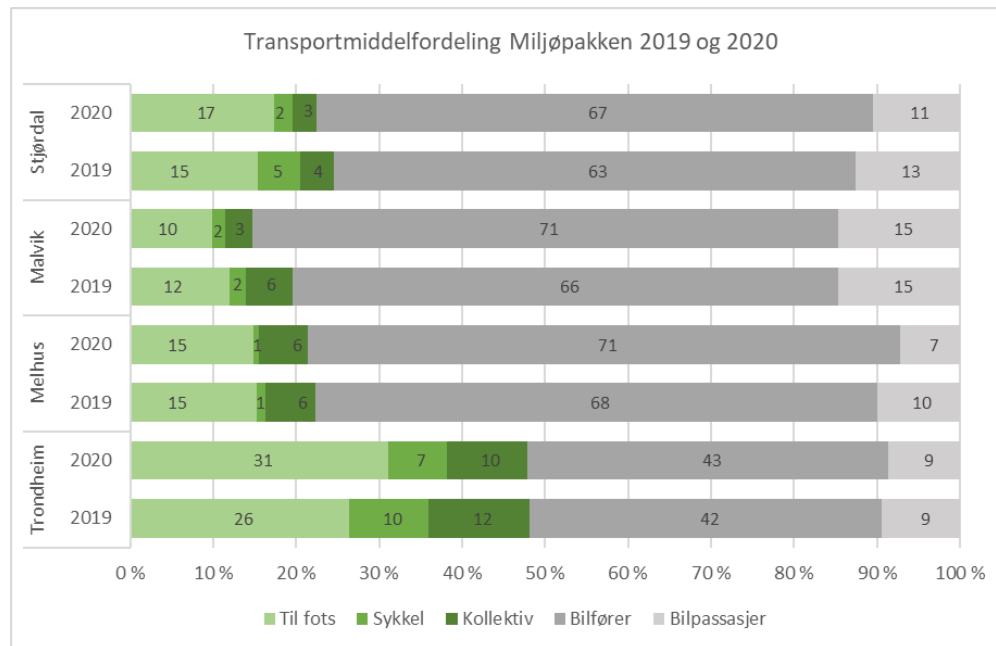
Andelen kollektivreiser redusert.

Sykkelandelen redusert i alle byer bortsett fra Oslo.



Miljøpakken
- åpner nye muligheter

RVU 2020 Miljøpakken



Hovedtrekk:

- Færre daglige reiser.
- Større andel som gikk eller kjørte bil.
- Kollektivandelen redusert.
- Sykkelandelen redusert.

Andelen miljøvennlige reiser i 2020 (2019):

Trondheim: 47,9 % (48,2 %)

Melhus: 21,4 % (22,4 %)

Malvik: 14,7 % (19,6 %)

Stjørdal: 22,4 % (24,6 %)



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Andre datakilder

Potensielle datakilder og kunnskap om kildene:

Teledata

- Telia
- Telenor

Mobiltelefon data

- Google
- Apple
- Andre apper

Kort om teledata:

- Høy nøyaktighet på data. Mange kilder.
- Beregner antall personer og antall reiser.
- Viser reisestrømmer
- Grov info om steder vi besøker.
- Ikke god på å fordeler reiser etter transportmiddel.

Kort om app-data:

- Avhengig av at bruker deler posisjon.
- Færre brukere krever mer bearbeiding av data for å få hele bildet.
- Rimelig gode til å definere besøkssted.
- Fordeling på transportmiddel varierer med type app



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Andre datakilder - eksempel Telia



1. Select trip type & geographic resolution

between

Counties

Municipalities

Districts

Grids

2. Select origin

Counties

(All)

Municipality

Stockholm

District

(All)

3. Select destination

Counties

(All)

Municipality

Stockholm

District

(All)

4. Select period

From

01 jan 2019

To

28 sep 2021

Trips

Trips (comparison)

Trips between districts

01 jan 2019 - 28 sep 2021

1 111 920

trips per day

Top 100 origin - destination pairs

Top O-D pairs

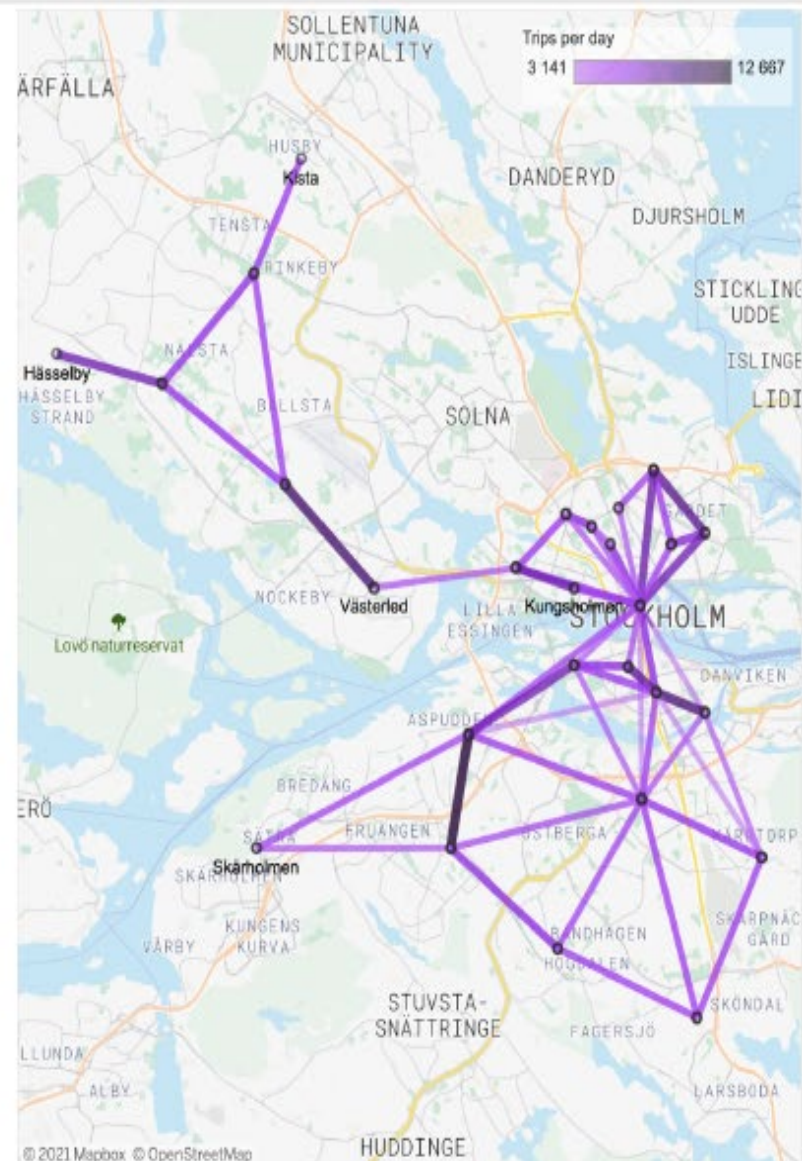
100

Hägersten-Brännkyrka	12 667
Brännkyrka-Hägersten	11 945
Bromma-Västerled	10 205
Västerled-Bromma	10 145
Stockholms Katarina-Stockholm	9 946
Stockholms Sofia-Stockholm	9 859
Stockholms Oscar-Stockholm	9 115
Stockholms Maria Magdale...	8 944
Stockholms Katarina-Stock...	8 848
Stockholms Engelbrekt-Sto...	8 754
Stockholms Oscar-Stockhol...	8 665
Stockholms Engelbrekt-Sto...	8 526
Vällingby-Hässelby	7 864
Högalid-Hägersten	7 787
Kungsholmen-Stockholms ..	7 718
Stockholms domkyrkodistri...	7 643
Stockholms Sankt Görans-K...	7 590

Daily trips

Date type

day



Trips starting per hour (aggregated per month)
select an origin-destination pair on the map

Andre datakilder - eksempel Telia

Destination

Solna

CO₂ reduction goal ⓘ

-7%

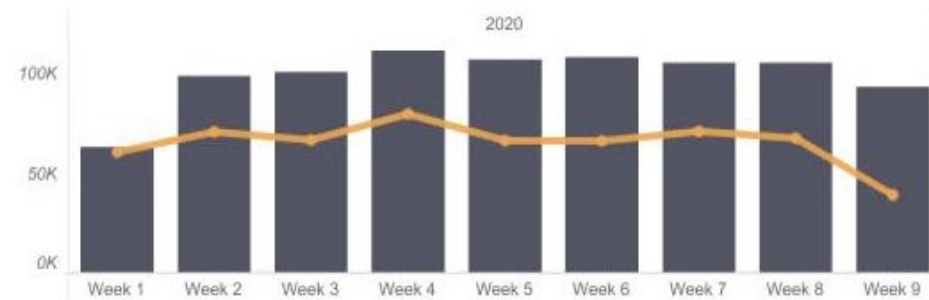
894 700 ton CO₂ emissions

from All to Solna during 2020-01-01 - 2020-02-29

Reduce emissions

View

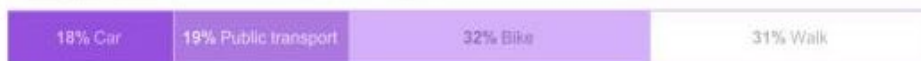
ton CO₂ emissions



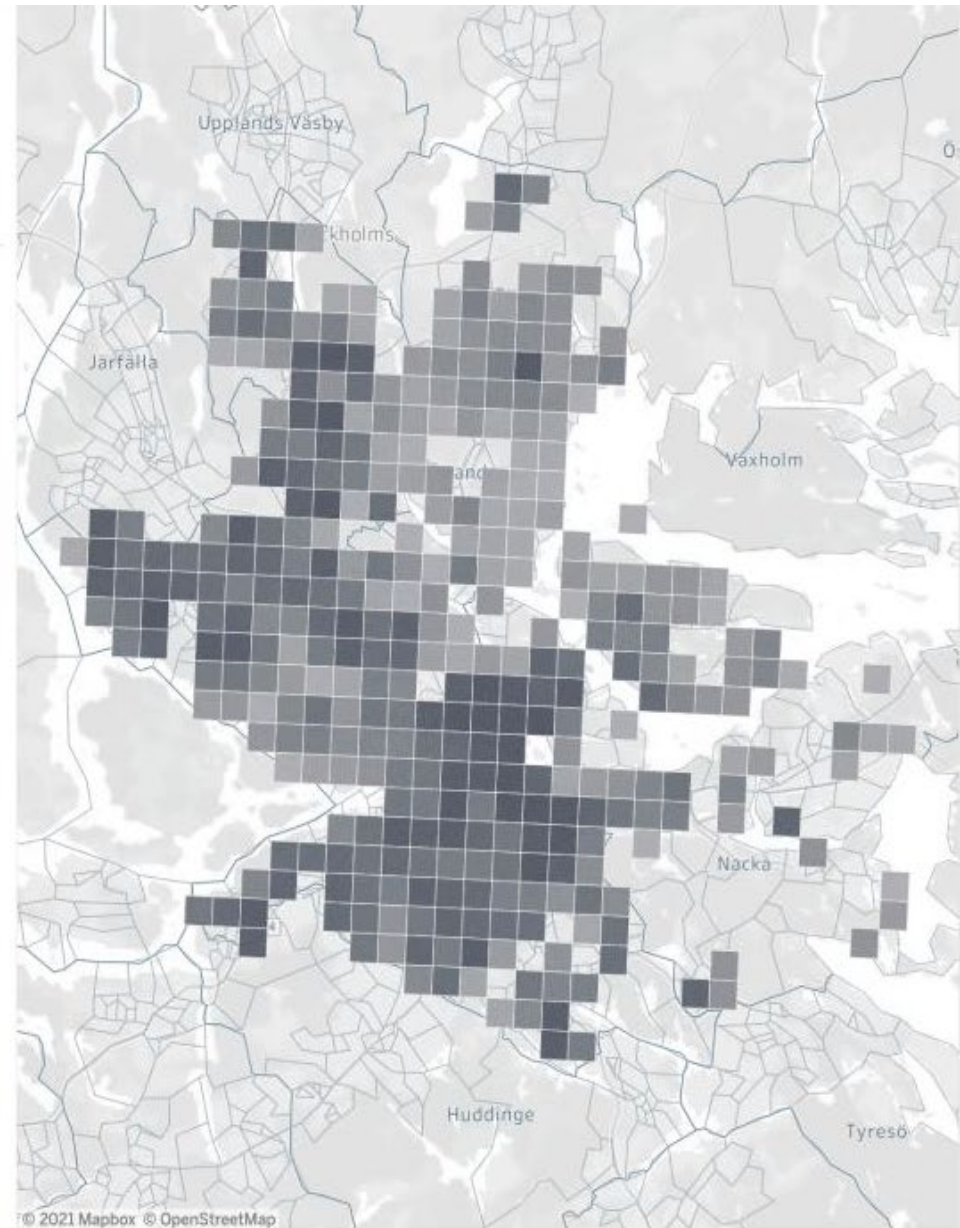
Source of traffic

Origin	ton CO ₂ emissions	Number of trips	Avg. ton CO ₂ emissions / trip
Sollentuna	91 700	103 700	0,88
Täby	53 800	38 400	1,40
Hägersten	46 600	39 000	1,19
Brännkyrka	39 900	28 000	1,42
Lidingö	39 400	30 400	1,30

Estimated mode of transport for travelers from All to Solna



Estimated CO₂ emissions by mode of transport for travelers from All to Solna



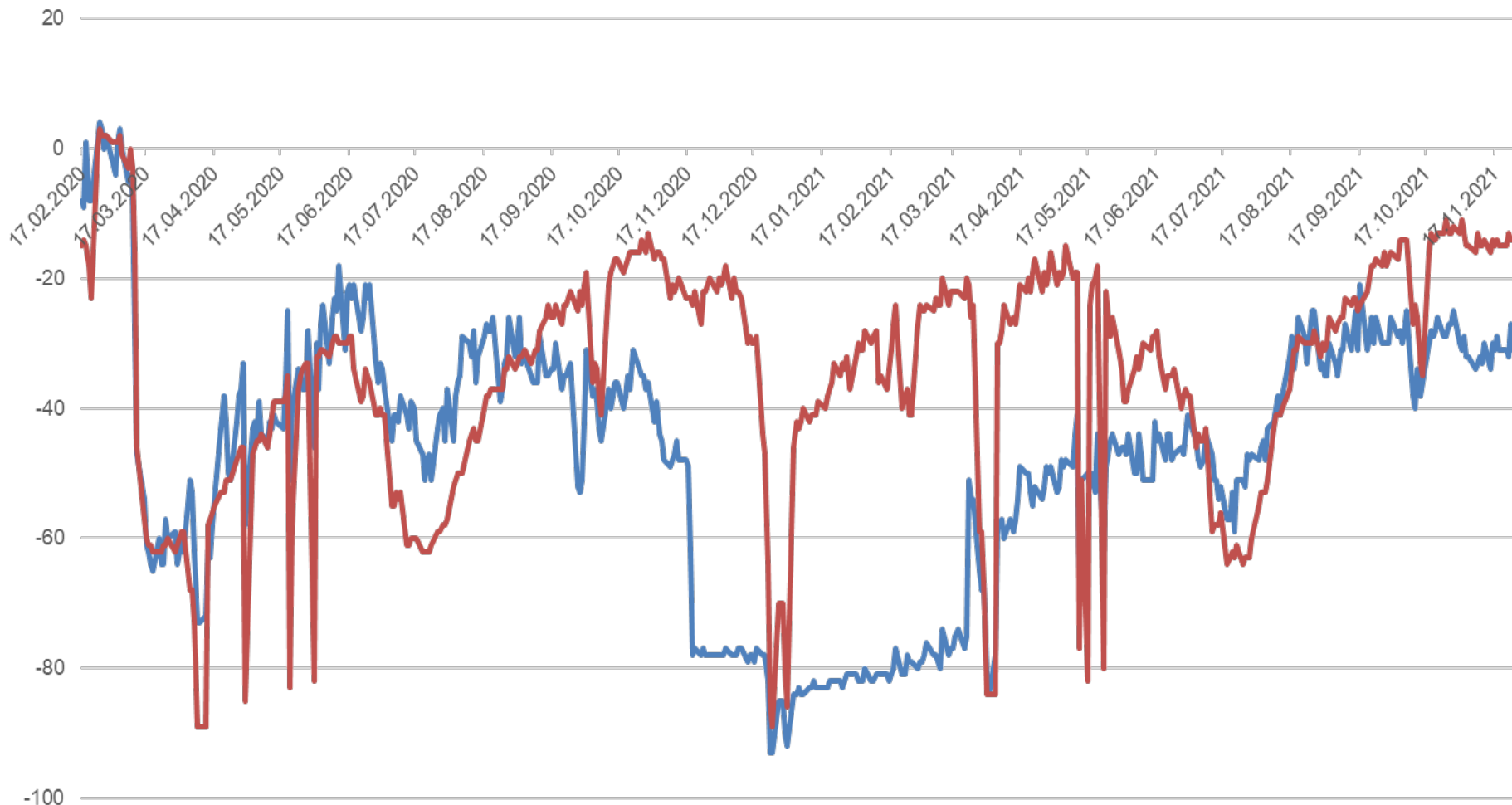
© 2021 Mapbox © OpenStreetMap

Calculations on modes of transport and emissions are based on the statistics calculation model from [CERO.nu](https://www.cero.se/)

Andre datakilder – eksempel Google

Indeks: Antall besøk ift normalnivå (17.2.2020-26.11.2021), ukedager.

Kilde: Google, Covid-19 mobility rapport



Kollektivholdeplasser Arbeidssted

Miljøpakken

– åpner nye muligheter