Miljøpakken
– bedre by

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Vår dato
19.04.2022

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 Jensen, Statsforvalteren
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, 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

Møtested: **Trondheim Spektrum, Klostergata 90**

Agenda

Orienteringer

Oppsummering fra møte i politisk styringsgruppe

08/22 Føringer og avklaringsbehov HP 2023-26 (Sek)
09/22 Mobilitetslab Elgeseter (Trfk)
10/22 Utvidelse av kompensasjonsperiode for å opprettholde AtBs rutetilbud i MP ut 2022 (Trfk)
11/22 Nye likerettere Gråkallbanen – kostnadsøkning (Tk)
12/22 Kommunikasjonsstrategi (Sek)
13/22 Trafikkutvikling (Sek)
14/22 Felles ambisjon om utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025 (Tk)

Eventuelt

- Tiltaksplan 2029 – status for arbeidet (Tk)
- Involvering av hovedverneombud i saker som berører kollektivtrafikken hos de ulike partene i Miljøpakken (Tk)
- Oppfølging av rabattordningen som ble vedtatt i fjor høst (Tk)

Møtereferat

Referat fra møtet 2. februar 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet 3. mars

- *Beslutter å bevilge 2 mill. kr til regulering av fortau i Mikkelvegen mellom Alf Godagers veg og Egganvegen i Trondheim kommune. Finansieres med 0,3 millioner ubenyttet fra prosjektutviklingsfasen og 1,7 millionerforskuttert fra budsjett for 2023 (bompenger).*

Presisering til KU-sak 7/22 Innsparingstiltak drift kollektivtrafikk

I saken ble det listet opp mulige innsparingstiltak, blant annet *Redusert tilbud hverdag*. Det orienteres om at AtB ikke har funnet det nødvendig å implementere dette.

Konklusjon: Tas til orientering.

Oppsummering fra møte i politisk styringsgruppe

Resultatet fra møte i politisk styringsgruppe 17. mars er som kjent at det åpnes for en reforhandling/justering av Byvekstavtalen. Som det står i pressemeldingen fra Samferdselsdepartementet:

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet ble inngått i 2019 og det er nå behov for å se på justeringer. Dette skjer i lys av nye utfordringer og endrede forutsetninger siden avtalen ble fremforhandlet.

Vi tar en runde rundt bordet for å oppsummere inntrykkene fra møtet og eventuelt noe om veien videre.

Kommentarer:

- Lokale parter har avtale 3 møter for å forberede felles ståsted til forhandlingene. Legger opp til en politisk prosess over sommeren med politisk behandling i august/september. Vi er avhengige av når staten er klar til å begynne å forhandle. Hva tenker partene er en fornuftig prosess?
- SVV har ikke fått signaler fra politisk ledelse (i Oslo) om fremdrift. Det åpnes sikkert for reforhandlinger i de 3 andre byvekstavtalene, i tillegg er det oppstart på 5 nye. Vi har etterlyst en plan for fremdrift, men har ikke fått det ennå. Fint å få signaler fra lokale parter om når dere er klare. Ber om å få en tilbakemelding fra departementet så snart som mulig.
-

Konklusjon: Statens vegvesen ber om tilbakemelding fra departementet på opplegg og plan for fremdrift for forhandlingene.

Sak 08/22 Føringer for handlingsprogram 2023-26 (Sek)

Hilde Guldteig Lien innledet. Det vises til utsendt presentasjon.

Første år i handlingsprogrammet vil være årsbudsjett for 2023. Andre år er innspill til statsbudsjett 2024. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Denne saken drøfter viktige føringer før utforming av forslag til handlingsprogram. Saken ble lagt fram for Programrådet 03.03.2022 og legges fram for KU 06.04.2022.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2022 som innstiller før behandling i KU oktober 2022.

Før forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet, gjennomfører arbeidsutvalget felles drøfting. Etter behandling i KU går høringsutkast til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland. Forslag til handlingsprogram behandles politisk i Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus i desember. I tillegg behandler statens parter i Miljøpakken handlingsprogrammet, og det vedtas i forbindelse med samordning i KU i januar. Politisk styringsgruppe behandler, men vedtar ikke, handlingsprogrammet.

De siste to årene har det vært lagt opp til en prosess med høring av forslag til handlingsprogram i formannskap og fylkesutvalg før endelig politisk behandling. Dette har i praksis ikke blitt gjennomført. I Stjørdal, Malvik og Melhus behandles handlingsprogrammet som ordinær sak i formannskapet, som sender sin innstilling til kommunestyret for sluttbehandling. I 2021 ble det heller ikke gjennomført høring av handlingsprogrammet i formannskapet i Trondheim eller i fylkesutvalget.

Anbefaling - høring:

- Det foreslås at politisk høring av handlingsprogrammet i formannskap og fylkesutvalg tas ut av prosessen.

Økonomiske rammer:

Parallelt med handlingsprogrammet arbeides det med en tiltaksplan som trekker opp rammer for disponeringen av Miljøpakkens ressurser i hele den avklarte planperioden fram til 2030. Inntil videre legger vi til grunn veiledende finansierings- og kostnadsrammer fra handlingsprogram 2022-25 justert for vedtatt handlingsprogram.

Alle tall i tabell 1 og 2 er fra og med 2023 foreløpig i 2022-kr, i påvente av at budsjettindeksene for 2023 blir avklart. Tall før 2023 er i løpende kroner. Alle tall er i mill. kr og inkluderer merverdiavgift.

Tabell 1: Veiledende finansieringsrammer for handlingsprogram 2023-2026 (2010-29)

Inntekter	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023-26	2027-29	2010-29
Kommunale midler	225	26	26	26	26	103	78	406
Fylkesvegmidler	751	78	78	78	78	313	234	1298
Momskompensasjon	516	103	83	50	62	299	273	1087
Rv-midler, store prosjekt	1448	116	0	97	0	212	639	2299
Rv-midler, programområder	665	217	401	455	600	1673	1949	4287
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	34	124	135	81	0	339	0	374
Belønningsmidler, byvekstavtale	2519	272	272	272	272	1086	815	4420
Belønningsmidler, red. kollektivtaks	154	53	53	53	53	212	159	525
Belønningsmidler, red. bomtakster	87	30	30	30	30	119	89	294
Belønningsmidler, Metrobuss	81	28	28	28	28	110	83	274
Investeringstilskudd, Metrobuss	594	72	52	0	2	127	952	1673
Andre inntekter	33	0	0	43	0	43	0	76
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	5883	624	624	624	624	2497	1898	10278
Sum inntekter ekskl. finans	**12990**	**1742**	**1781**	**1835**	**1774**	**7133**	**7168**	**27291**
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-355	89	9	-381	-251	-533	880	-7
Renteinntekt (1%)	55	3	3	2	6	15	36	106
Sum inntekter inkl. finans	**12690**	**1834**	**1793**	**1457**	**1529**	**6614**	**8085**	**27389**

Tabell 2: Veiledende kostnadsrammer for handlingsprogram 2023-2026 (2010-29)

Kostnader	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023-26	2027-29	2010-29
E6 sør	3183	25	0	0	0	25	0	3208
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	1178	260	186	56	0	502	0	1680
Fv. 704 Tanem - Tulluan	232	180	83	0	0	263	0	495
Hovedveg øvrige prosjekt	42	0	0	0	0	0	0	42
Lokale veger	382	24	0	25	100	149	210	740
Kollektiv, drift	1929	225	225	225	225	900	675	3504
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	154	53	53	53	53	212	159	525
Kollektiv, infrastruktur	1124	185	227	247	429	1088	1306	3518
Metrobuss	1341	207	157	29	0	393	1348	3082
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	37	124	135	81	0	340	0	376
Gatebrukstiltak	99	12	12	12	10	46	30	174
Hovednett sykkel	1630	375	542	528	528	1974	1153	4757
Gangveger	192	37	35	47	20	140	59	391
Trafikksikkerhet	539	71	54	40	55	221	151	911
Støytiltak	180	14	25	46	41	126	76	382
HjemJobbHjem og mobilitetsrådg.	69	12	14	15	7	48	21	138
Info/teknologi/næringstransp. mm	343	15	13	13	8	50	24	417
Administrasjon og koordinering	35	17	17	17	17	67	51	153
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	15	22	36	72	215	287
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2606	2606
Sum kostnader	**12690**	**1834**	**1793**	**1457**	**1529**	**6614**	**8085**	**27389**

Utbygging av Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen (del 1) er vedtatt i Miljøpakkens trinn 2, Prop. 172 S (2012-2013), men tiltakene er ikke med i de avklarte finansieringsrammene i Miljøpakken og inngår derfor ikke i tabell 2.

I perioden 2023-2026 balanserer veiledende inntekter og kostnader med i overkant av 6,7 mrd. kr. Udisponert reserve er i overkant av 2,6 mrd. kr ved utgangen av 2029.

Tabell 3 viser akkumulert lånebehov/kapitalbeholdning for det enkelte år i perioden og fremkommer på bakgrunn av inntekts- og kostnadsrammer i tabell 1 og 2 over. Lånebehovet/kapitalbeholdningen påvirkes av omfanget av tiltak som legges inn i handlingsprogrammet. Ved inngangen til 2023 er budsjettert kapitalbeholdning 355 mill. kr. På grunn av forsinkelser på gjennomføring av vedtatte tiltak, vil den reelle kapitalbeholdningen være høyere.

Tabell 3: Beregnet akkumulert lånebehov/kapitalbeholdning 2023-2026 (2010-29)

Lånebehov (+)/kapitalbeh. (-)	Før 2023	2023	2024	2025	2026	2023-26	2027-29	2010-29
Utgående balanse		-266	-256	-637	-888	-888		
Maksimalt i perioden	-355					-888		

Anbefaling - økonomiske rammer:

- Det foreslås at arbeidet med handlingsprogrammet tar utgangspunkt i finansierings- og kostnadsrammer som vist i tabell 1 og 2. Disse vil fram til behandling i Programråd og KU i september/oktober justeres ut fra nærmere avklaringer av kostnadstall og framdrift.

Felles rammer for samarbeidet:

Tydelige føringer og avklarte rammer for samarbeidet er viktig for å legge til rette for effektivt arbeid og for å unngå tidkrevende diskusjoner underveis. Med noen unntak anbefaler Programrådet å opprettholde føringene som i fjorårets prosess.

Anbefaling - prioritering og porteføljestyring:

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyring med fokus på målstyring. I likhet med forrige års handlingsprogram foreslås det at følgende føringer legges til grunn for å sikre at kravene til porteføljestyring ivaretas:

- Tiltak som tas inn i handlingsprogrammet vurderes ut fra samsvar med Miljøpakkens mål, og det forutsettes at alle partene er enige om at tiltakene bidrar til måloppfyllelse.
- Kommunene må være enige med fylkeskommunen og staten om porteføljestyringen som foretas innen egen kommune og de må være enige i alle prosjektene som prioriteres i handlingsprogrammet.
- Nye innspill vurderes med tanke på om tiltaket representerer en ekstrainnsats (ikke en finansiering av partenes ordinære oppgaver).
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner.
- Miljøpakkens prosjekter skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellige fra opprinnelig anlegg, det vil si en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau. Ombygging av eksisterende/nedslitte anlegg til ny standard betraktes derimot som vedlikehold.

- Det forutsettes at vegeierne er villige til å ta ansvar for drift og vedlikehold av de anleggene som Miljøpakken bygger.
- Miljøpakken bidrar bare til å realisere planer og behov. Registreringer og planer som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byvekstavtalen kap. 2.12). Finansiering av idéutvikling er partenes ansvar.

Anbefaling - prosjektkrav:
I Miljøpakken deles prosjektene inn i tre faser, prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging. For å sikre et tilstrekkelig prioriteringsgrunnlag, foreslås det at følgende føringer legges til grunn for handlingsprogrammet:

- Det settes av rammer for konkrete prosjekter som tilfredsstiller kravene til dokumentasjon (jf. påfølgende kulepunkt i dette avsnitt) innen fristen 1. juni. Prosjekter som ved fristen mangler tilfredsstillende dokumentasjon og grunnlag for prioritering, tas ikke inn i forslag til handlingsprogram, heller ikke i hvite tabeller. Sekretariatet kvalitetssikrer at den fremlagte dokumentasjonen tilfredsstiller kravene.
- Gjennomført prosjektutvikling legges til grunn for prioritering av tiltak til detaljplanlegging og skal dokumenteres i skjemaet "Rapport prosjektutvikling" innen 1. juni med:
    - beskrivelse av formål
    - vurdering av alternative løsninger og ambisjonsnivå
    - anbefaling av valg av konsept
    - beskrivelse av målbare størrelser
    - beskrivelse av hvordan tiltaket støtter opp under en større helhet/ sammenheng i Miljøpakken
    - vurdering av nytte og måloppnåelse
    - resultat fra interessentanalyse, utsjekk av tekniske forhold og behov for regulering/erverv
    - kostnadsvurdering for fastsettelse av styringsmål
- Kostnadsanslag basert på byggeplan eller reguleringsplan (+/- 10 %) skal foreligge innen 1. juni året før utbygging påbegynnes. Dersom reguleringsplan legges til grunn for kostnadsanslag, gjennomføres byggherreoverslag etter fullført byggeplan. Fastsettelse av styringsramme skjer på bakgrunn av kostnadsanslag. Eventuelle endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres ved gjennomført detaljplanlegging. Byggeplan skal foreligge i god tid før forslag til handlingsprogram legges fram for Programrådet for tiltak hvor investeringsbeslutning skal fattes.
- Anslagsmetodikk benyttes ved kostnadsanslag basert på byggeplan (ev. reguleringsplan) for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr.
- Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.
- Som et minimum skal finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekter. For større prosjekter og prosjekter hvor løsning er av stor politisk interesse skal overgang til begge faser behandles politisk. Den politiske behandlingen skjer fortrinnsvis gjennom handlingsprogramprosessen, men kan også fremmes som egen politisk sak i den aktuelle kommune og fylkeskommunen dersom det av hensyn til fremdriften er mer hensiktsmessig.

Anbefaling - rammeavsetninger:
I handlingsprogrammet settes det av rammer til konkrete prosjekter og uspesifiserte rammer for prosjekter som avklares senere i perioden. Det foreslås:

- Det settes av en årlig pott til hver av partene til prosjektutvikling hvor føringer i byvekstavtalen og handlingsprogrammet legges til grunn for partenes disponering av midlene. Størrelsen på den årlige potten besluttes gjennom behandling av forslag til handlingsprogram. Avsatt pott skal finansiere prosjektutvikling av alle nye tiltak og ferdigstillelse av prosjektutvikling av tiltak tatt inn i Miljøpakken før 2023 dersom disse har behov for ekstra finansiering. Det settes av én pott til SVV og én til fylkeskommunen som kan disponeres til prosjektutvikling av tiltak på tvers av avtalekommunene. Disse pottene finansieres ikke innenfor rammen avsatt i byvekstavtalen til Stjørdal, Malvik og Melhus.
- For tiltak som har gjennomført prosjektutvikling settes det av konkrete rammer til detaljplanlegging. Avsetning av midler til utbygging skjer når tilstrekkelig grunnlag fra detaljplanlegging foreligger. Unntaksvis kan det for mindre tiltak settes av en samlet ramme til detaljplanlegging og utbygging samme år.
- Det settes av uspesifiserte rammer innenfor de enkelte tiltaksområdene for konkretisering ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet.

Anbefaling - sekkeposter og prosjektpakker:
I handlingsprogrammet skilles det mellom sekkeposter og prosjektpakker hvor det foreslås:

- Det åpnes opp for prosjektpakker med konkrete tiltak knyttet til én kommune og én ansvarlig etat. Det settes av en samlet pott til detaljplanlegging og utbygging hvor partene gjennomfører porteføljestyring innenfor pakkens totalramme. Prosjektutvikling av tiltak som inngår i prosjektpakker finansieres innenfor partenes avsatte ramme til prosjektutvikling og skal dokumenteres for prosjektpakken samlet. Programrådet skal godkjenne eventuelle endringer av pakkens innhold.
- Det åpnes opp for sekkeposter for planlegging og utbygging av flere mindre tiltak i samsvar med føringene gitt i byvekstavtalen og Miljøpakkens handlingsprogram. Bidrag til måloppfyllelse av Miljøpakkens mål legges til grunn ved prioritering av tiltak. Sekkeposter skal være knyttet til én ansvarlig etat. Sekkeposter avsatt til kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus finansierer tiltak innenfor byvekstavtalens rammer avsatt til de respektive kommunene. Sekkeposter hvor fylket og SVV er ansvarlig etat kan finansiere tiltak i flere kommuner og finansieringen holdes utenfor byvekstavtalens ramme avsatt til kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus.
- Den enkelte sekkepost kan ikke overskride 5 mill. kr pr. år.

Anbefaling - samordning:

- Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge anbefales det å vektlegge ferdigstillelse av samordnede rutetilbud for trafikantene og tilrettelegging for rasjonelle tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tidsperiode.
- Ved planlegging og utbygging av flere tiltak innenfor samme geografiske område og tid anbefales det at tiltakene kan spilles inn som en pakke. Tiltakene vil budsjettmessig plasseres innenfor tiltaksområdet med høyest kostnad. Det må likevel legges fram et

prioriteringsgrunnlag for det enkelte delprosjekt (jf. avsnitt om prosjektkrav), men dette kan samles i ett prosjektark og én rapport fra prosjektutvikling.

Anbefaling - bindinger:
Det anbefales at prosjektene som tidligere år deles inn i tre grupper:

a) Bundne prosjekt
b) Delvis bundne prosjekt
c) Ubundne /nye prioriterte prosjekt

Kommentarer:

- Det understrekes at det foreslås flere forenklinger for arbeidet med HP. Dette gjelder både prosjektutviklingspott til partene, prosjetpakker, sekkeposter og pakker for flere tiltak i samme område
- Er det tilstrekkelig med forenklinger slik at vi får opp kapasiteten og får bygd det vi ønsker? Skal vi fortsatt sammenligne forskjellige sykkelprosjekt? Når sykkelprosjektet er del av hovedruta, er det innafor. Det som må vurderes da, er hvor stor kostnadsrammen skal være for prosjektet, ikke sammenlignet med andre. Forutsetter at hovedruta er måloppnåelse. Håper at den typen forenklinger ligger inne. Usikker på om vi klarer så tidlig som mulig å fange opp de politiske signalene i prosessen. Kan være at hver enkelt part må se på dette.
- Støtter at sykkelprosjekter som er på hovedruta er måloppnåelse i seg selv. Det vi må vurdere er kostnadsrammen.
- Hva legges i politisk høring? Er vel noe annet enn politisk behandling? Stjørdal har ikke praktisert dette, men kun hatt politisk behandling. Viktig å få mandatet for å kunne samordne i KU.
- Dette kom inn for 2 år siden fordi man ønsket å fange opp politiske signaler fra de andre partene før den endelige politiske behandlingen.
- Kan KU endre på arbeidsmåten (forenkling) i HP uten politiske vedtak?
- Å få til mer effektiv framdrift trenger vi ikke nye mandat for. Hvordan vi jobber bestemmer vi.
- Tror vi alle er blitt flinkere i arbeidet med sykkelprosjektene for å få til overgang fra prosjektutvikling til neste fase. SVV har god dialog med partene om å utvikle sykkelnettet. Det er krevende å komme i mål på hele nettet innenfor avtaleperioden. Et tidstap er finansiering med tilskuddsmidler fra post 66 hvor det går et år fra man melder inn tiltaket i statsbudsjettet til man får penger. Og det er ikke lov med forskuttering. Kan det åpnes for en mulighet for forskuttering i en byvekstavtalesetting? Da hadde vi spart mye tid på gjennomføring.

Konklusjon:
Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2023-26.

Sak 09/22 Mobilitetslab Elgeseter (Trfk)

Fylkesordfører Tore Sandvik innledet (se utsendt presentasjon):

- *Viser til pkt. 3.1 i byvekstavtalen. Dersom man sliter med måloppnåelse, er partene forpliktet til å ta nye initiativ. Vi kommer til å bryte nullevekstmålet ila. sommeren og kan ikke sitte stille og se på det.*
- *Staten tok initiativ til å ta med nye teknologiske løsninger i avtalen. Listen er ikke uttømmende.*
- *Vi bør utnytte NTNU-potensialet og har et ekstra ansvar som Teknologi-hovedstaden.*
- *Utfordringen er hvordan vi skal visualisere bymobilitet. Hvordan skal vi vise fram det vi jobber med? Her kan vi bygge opp et levende laboratorium.*
- *Lavere byggekostnader er også sentralt med prisstigningen vi ser. Utvikle mer effektive gjennomføringsmodeller.*
- *Vi kan få løsninger ingen andre har tenkt. Må bruke kraften i NTNU-systemet.*
- *Vi må få mer ut av pengene og gjøre ting på nye måter. Vi bør tenke næringsutvikling og ringvirkninger av Miljøpakken. Da må vi bruke den offentlige innkjøpsmakten vår for å utvikle nye løsninger.*
- *Prosjektet vil gå videre uten oss med andre partnere i andre byer. Det kan vi ikke være bekjent av. Må ta denne muligheten.*

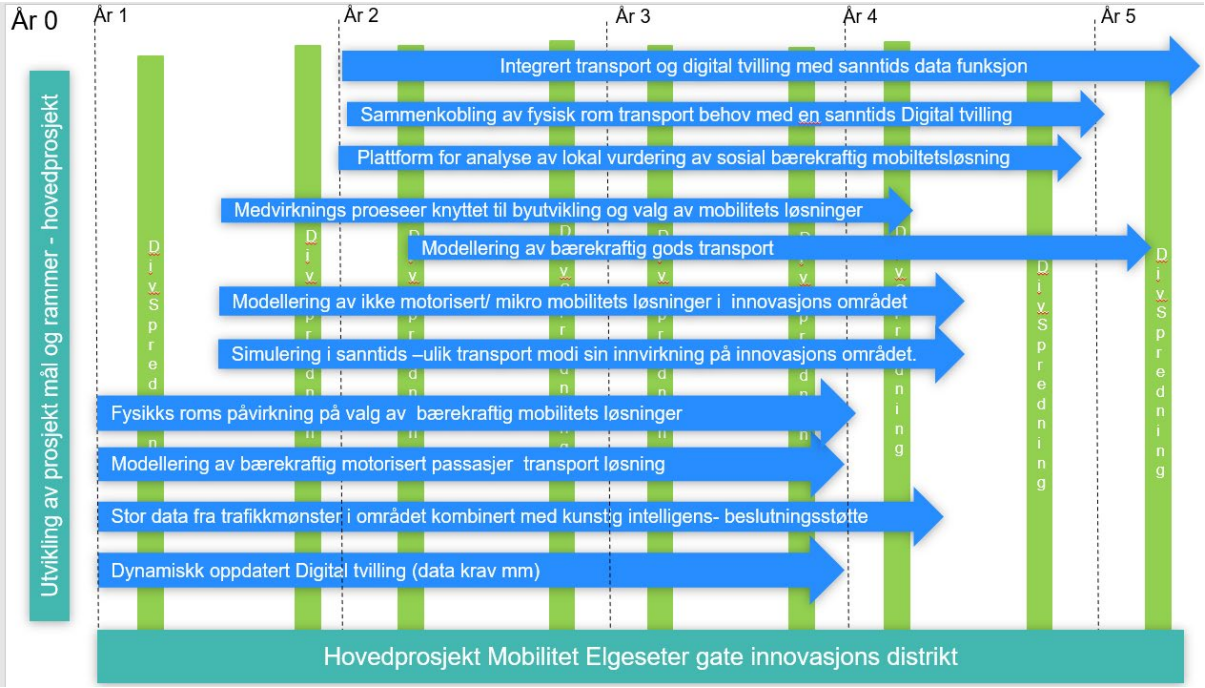
Miljøpakkens kontaktutvalg vedtok følgende i forbindelse med behandlingen av sak 03/22:

> *«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»*.

Vedlagte notat «*Mobilitet Elgesetergate»* av Agnar Johansen ved NTNU, redegjør i detalj for forprosjektet som ligger til grunn for fylkeskommunens innspill til årsbudsjett 2022, i det følgende vil TRFK kun gjengi noen hovedpunkter som oppfølging av KU sitt vedtak.

Tidsaspektet

Trfk formidlet følgende oversikt da Trfk presenterte prosjektet for PR 17/1:



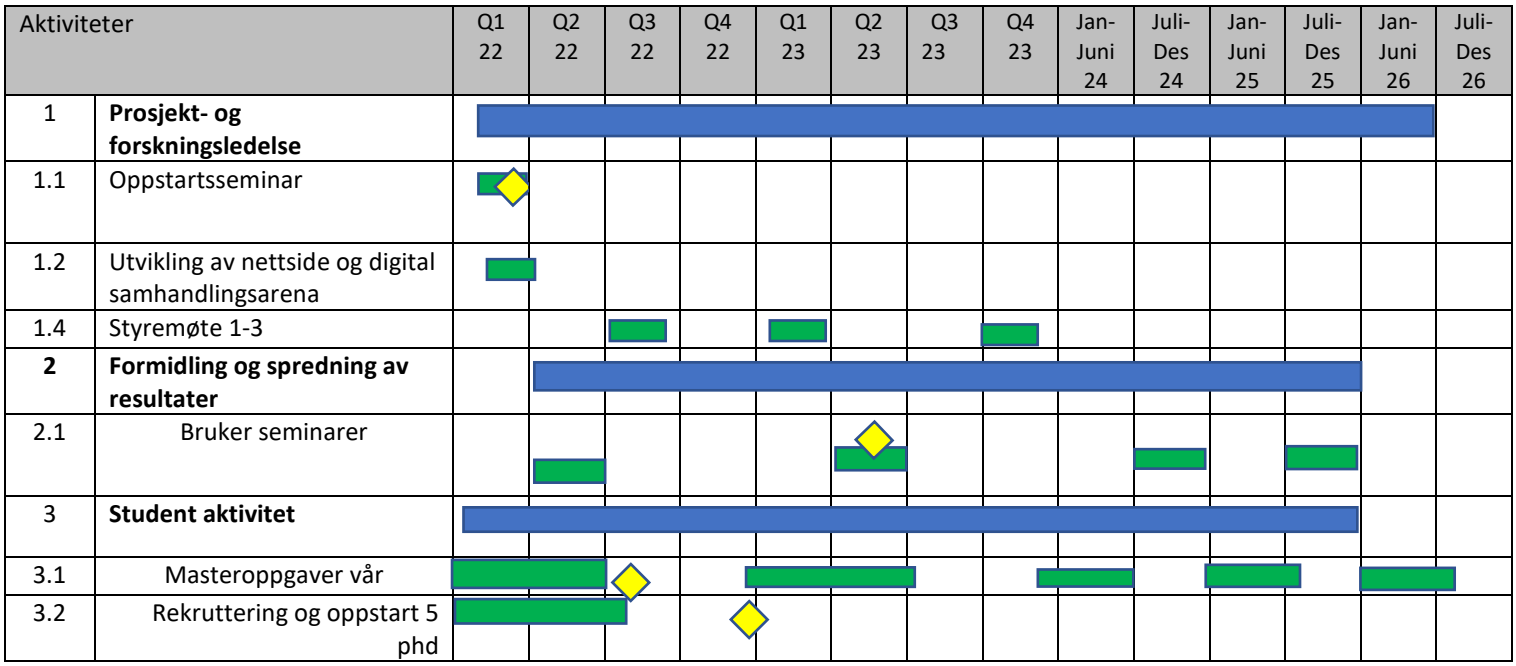
Figuren viser en mulig gjennomføringsstrategi for de ulike prosjektideen som inngår i hovedprosjektet. Noe av ideen vil kunne settes i gang tilnærmet uavhengig av hverandre, mens andre vil være avhengige av resultat som skapes av forutgående aktiviteter. Figuren må bearbeides videre når hovedprosjektet igangsettes i 2022.

Følgende delleveranser kan settes opp for Mobilitets lab Elgeseter gate – 2022-2023. Tilsvarende logikk vil bli fulgt for perioden 2024 og 2025 og 2026.

År	Delmål	Leveranse	Når	Ansvarlig
2022	1	Samarbeidsavtale signert mellom alle prosjektdeltagere	Primo februar	PL ved NTNU
	2	Oppstartsseminar gjennomført Nettside og felles digital plattform for samhandling etablert	Primo mars	PL ved NTNU
	3	Utlysning av 5 ph.d. med oppstart august 2022 Hovedveileder for de 5 første ph.d.-ene utnevnt.	Primo mars	PL ved NTNU + WP 3-6
	4	Studie av dagens mobilitetsutfordringer i distriktet gjennomført med kobling mot NTNUs campusprosjekt og Ocean Space Center, St Olav hospital mfl mobilitetsbehov	Juli	WP 6
	5	SOTA. Status og krav Digital tvilling for mobilitet – hva finnes og hvilke bruker krav må tilfredsstilles	August	WP 5
	6	Kartlegging av status og opplevelse av brukermedvirkning i planprosesser gjennomført	August	WP4
	7	De første 5 phdene rekruttert og startet opp	Primo august	PL ved NTNU + WP 3-6
	8	Brukerseminar 1 sammen med fylke og kommune gjennomført	Ultimo August	PL ved NTNU + WP 3-6

År	Delmål	Leveranse	Når	Ansvarlig
	9	Utlysning av 4 ph.d. med oppstart januar 2022 Hovedveileder for de neste 4 ph.d.-ene utnevnt.	Sept.	PL ved NTNU + WP 3-6
	10	Styremøte 1 gjennomført	Primo Sept	Pl ved NTNU
	11	Brukerseminar 2 sammen med fylke og kommune gjennomført – erfaringsutveksling år 1	Ultimo August	PL ved NTNU + WP 3-6
2023	12	De neste 4 ph.d.-ene rekruttert og startet opp	Januar	PL ved NTNU + WP 3-6
	13	Styremøte 2 gjennomført	Februar	PL ved NTNU
	14	Konsept for basic DT klare for bruker test	?	WP 5
	15	Beta versjon av konsept/metode verktøy for trafikkmodellering		WP 6
	16	Utlysning av 2 siste ph.d. med oppstart august 2023 Hovedveileder for de 2 siste phdene utnevnt.		PL ved NTNU + WP 3-6
	17	Brukertest av medvirkningsprosesser og 2-4 varianter av Mikrokonsept for mobilitetsløsninger gjennomført		WP4
	18	Brukerseminar 3 sammen med fylke og kommune gjennomført	primo Juni	PL ved NTNU + WP 3-6
	18	2 ph.d.-er rekruttert og startet opp	Aug.	PL ved NTNU + WP 3-6
	19	Styremøte 3 gjennomført	Okt.	PL ved NTNU

Figuren nedenfor viser prosjektets hovedaktiviteter fordelt over prosjektets varighet. Det vil bli utviklet mer detaljerte fremdriftsplaner for hvert år som vil bli lagt frem for styret i prosjekt til gjennomgang og kommentar.



Aktiviteter		Q1 22	Q2 22	Q3 22	Q4 22	Q1 23	Q2 23	Q3 23	Q4 23	Jan-Juni 24	Juli-Des 24	Jan-Juni 25	Juli-Des 25	Jan-Juni 26	Juli-Des 26
3.3	Rekruttering og oppstart 4 phd														
3.4	Rekruttering og oppstart 2 phd														
4	**Aktørenes behov og krav til mobilitet**														
4.1	Kartlegging av status og opplevelse av brukermedvirkning i planprosesser														
4.2	(tre ph.d.-prosjekt)														
4.3															
5	**Digitale løsninger knyttet til mobilitet**														
5.1	Status og krav Digital tvilling for mobilitet														
5.2	Tre phd prosjekt														
5.3															
6.	**Bærekraftige mobilitetsløsninger – folk og gods – inn/ ut og på tvers**														
6.1	Studiet av dagens mobilitetsutfordringer i distriktet														
6.2	Tre phd prosjekt														
7	**Modellutvikling og pilotering og verifikasjon mikrokonsepter for mobilitet.**														
7.1	1-2 phd prosjekt														

Aktiviteter		Q1 22	Q2 22	Q3 22	Q4 22	Q1 23	Q2 23	Q3 23	Q4 23	Jan-Juni 24	Juli-Des 24	Jan-Juni 25	Juli-Des 25	Jan-Juni 26	Juli-Des 26
7.2															
8	**Testing av digitale løsninger Samt verifikasjon av bærekrafts potensialet**														
8.1															

Prosjektet vil generere verdifull kunnskap i hele forløpet og bidra godt inn i statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekt ikke bare ved sin sluttleveranse. Det ligger også godt handlingsrom i prosjektet til å gjøre tilpasninger til partenes planer og tilstøtende prosjekter.

Organisering og samspill

Hovedprosjektet vil ha et eget prosjektstyre og prosjektledelse, som Miljøpakken etablerte for Metrobuss-prosjektet i 2018, og de 11 delprosjektene vil porteføljestyres i tråd med statens føringer for styringen av prosjektene i byvekstavtalen.

Prosessene og organiseringen som beskrives under innebærer en mulighet for partene i Miljøpakken til å praktisere parallelle prosesser med en alternativ organisering enn byvekstavtalens øvrige prosjekter styres etter. Prosjektet kan på denne måten utgjøre en nyttig referanse og sammenligningsgrunnlag i den pågående diskusjonen om Miljøpakkens gjennomføringsevne.

Styringskomiteen:

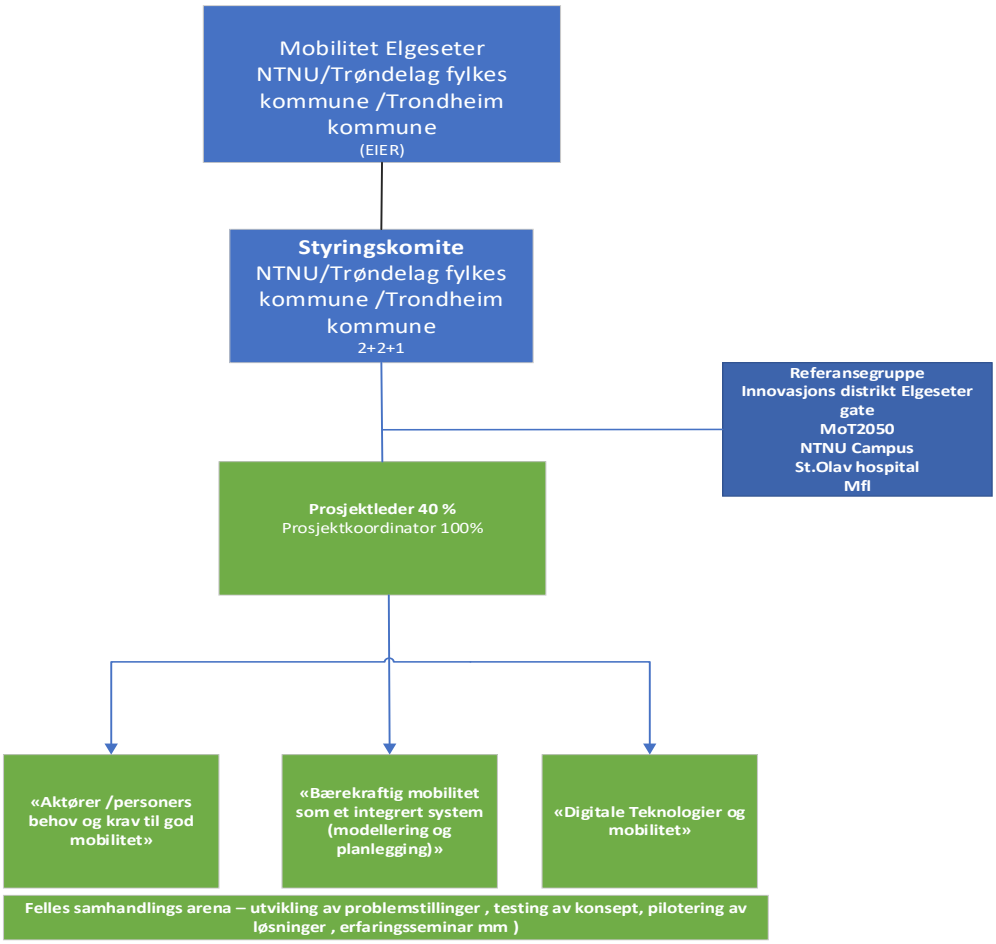
Dette er prosjektets øverste styrende organ. Det forslåes at de møtes 2-3 ganger i året. Styringskomiteen vil være ansvarlig for prosjektets mål og årlige handlingsplaner. Det foreslås at NTNU har to representanter i styringskomiteen mens staten og de lokale partene i Miljøpakken har en representant hver i styret.

Prosjektledelse: Det foreslås at man legger opp til en ledelse bestående av en professor fra NTNU og en koordinator (enten fra fylket eller kommunen, evt. nytilsatt person ved NTNU som kan ha dette som sin hovedrolle). Ledelsen i prosjektet vil være ansvarlig for utvikling av handlingsplaner, samt utvikling av detaljplaner, koordinering av faglige oppgaver mellom arbeidspakkene og ut mot Trøndelag fylkeskommune Trondheim kommune, og Miljøpakkens aktiviteter, samt tilrettelegging for formidling av resultater og tilrettelegging for studentaktivitet inn mot forskningsaktiviteten som skjer i de ulike arbeidspakkene

Referansegruppe: Det foreslåes at det etableres en referansegruppe som møtes 2-3 ganger per år. Formålet med gruppen er få innspill fra eksisterende pågående initiativ samt få råd knyttet til de konkrete planene som prosjektet Mobilitetslab Elgeseter jobber med på årlig basis. Programrådet kan utgjøre referansegruppen.

Arbeidsgrupper: Det foreslås at det etableres 4 arbeidsgrupper, én for hvert delområde, som skal sikre at man får faglig dybde på hver av de ulike områdene, men også for deling og testing av løsninger på tvers av områdene. Den tverrgående arbeidsgruppen vil ha et spesielt ansvar for å sikre at temaene som utvikles fungerer på tvers av områdene og at resultatene fungerer mot fylkeskommunens og kommunens andre initiativ på området Det er hovedsakelig i arbeidsgruppene prosjektets faglige arbeid vil foregå. Det er her timene knyttet til utvikling, testing og pilotering av løsninger vil bli anvendt

og det er her deltagerne i prosjektet deltar med sine faglige resurser. Master- og ph.d.-kandidatene som jobber i prosjektet vil bli koordinert via disse arbeidsgruppene. Det samme vil forskerressursene fra NTNU som jobber sammen med master- og ph.d.-kandidatene. Disse arbeidsgruppene vil trenge ressurser fra Trondheim kommune og fylkeskommunen – 2-3 personer på deltid over året.



Finansiering

Den samlede kostnadsrammen for prosjektet er estimert til kr 42,8 mill, eksklusiv partens egeninnsats bidrag som fordeler seg med et på partene:

- NTNU: 17,455 mill. NOK
- Miljøpakken 25,335 Mill. NOK

Figur 2.4 angir prosjektets årlige budsjettbehov for å kunne levere på foreslåtte aktiviteter og arbeidspakkene i prosjektet.

Hovedprosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	2026	Sum
Adm av prosjektet en professor 30 % + en koordinator 100 %		300 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000		4 700 000
NTNU	Prosjekt 1		1 100 000	1 100 000	1 100 000			3 300 000
Trøndr.fylke	Prosjekt 2		1 100 000	1 100 000	1 100 000			3 300 000
Trondheim k	Prosjekt 3		1 100 000	1 100 000	1 100 000			3 300 000
NTNU	Prosjekt 4		550 000	1 100 000	1 200 000	550 000		3 400 000
NTNU	Prosjekt 5		550 000	1 100 000	1 200 000	550 000		3 400 000
Trønd,Fylkesk	Prosjekt 6		550 000	1 100 000	1 200 000	550 000		3 400 000
Trønd,Fylkesk	Prosjekt 7			1 200 000	1 200 000	1 200 000		3 600 000
NTNU	Prosjekt 8			1 200 000	1 200 000	1 200 000		3 600 000
Trondheim k	Prosjekt 9			1 200 000	1 200 000	1 200 000		3 600 000
Fylkesk	Prosjekt 10			1 200 000	1 200 000	1 200 000		3 600 000
NTNU	Prosjekt 11			1 200 000	1 200 000	1 200 000		3 600 000
Dekkes av NTNU		150 000	2 200 000	5 700 000	5 900 000	3 500 000		17 450 000
Dekkes av Miljøpakken		150 000	3 850 000	8 000 000	8 100 000	5 250 000		25 350 000
Sum		300 000	6 050 000	13 700 000	14 000 000	8 750 000		42 800 000

Denne finansieringsplanen innebærer at NTNU forplikter seg til å dekke 40% av kostnadene til prosjektet. Dette er svært uvanlig, både for NTNU, men også for Miljøpakken er det uvanlig at eksterne dekker en vesentlig del av prosjektkostnadene.

Et samarbeid mellom partene i en byvekstavtale og en forskings- og utdanningsinstitusjon er unikt, og vil vekke interesse og gi nytte for alle parter, langt utenfor Miljøpakkens ansvarsområde.

Konklusjon

Trøndelag fylkeskommune mener MobiltetsLab Elgeseter med dette saksframlegget og vedlegg er tydelig og detaljert beskrevet, og at KUs bestilling om at tidsaspektet og innretning av prosjektet med tanke på involvering og styring av prosjektet fra Miljøpakkens side er godt gjort rede for.

Prosjektet skal fungere som en «living lab», der ny kunnskap og nye ideer skal kunne testes ut i et forberedt miljø og med allerede dedikerte bidragsytere og prosjektdeltakere. Dette vil generere verdifull kunnskap og erfaring til partene i hele prosjektgjennomføringen og på den måten kunne bidra godt inn i statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter både i prosjektperioden og i ettertid.

Det ligger et godt handlingsrom i prosjektet til å gjøre tilpasninger til prosjektplanene for å koble prosjektene til tilstøtende prosjekter og for å ta inn ny kunnskap underveis. Et vellykket gjennomført prosjekt vil bidra til mer kostnadseffektive tiltak for å nå nullvekstmålet ved å forbedre metodikk for prosjektutvikling og hypotesetesting og derigjennom bedre prosjektdesign og prosjektprioritering.

Partenes representasjon i prosjektets styringskomite og godt samspill mellom styringskomite og programråd vil sikre til at Miljøpakkens prioriteringer og vurderinger hensyntas i prosjektforløpet.

Prosjektets prosjektorganisering vil kunne gi partene verdifull erfaring i en organisasjonsform som før byvekstavtalen utvidet samarbeidet, ble erfart å ha klare fordeler mht. gjennomføringsevne.

Pandemien har vist at det kan være mulig å oppnå nullvekstmålet med andre tilnærminger enn de tradisjonelle. Gjennom dette prosjektet åpner partene i Miljøpakken for bruk av ny kompetanse, nye

metoder og nye løsninger for bymobilitet i jakten på nullvekstmålet. Kostnaden med å nå målet på tradisjonell måte er et sterkt argument for verdien av å åpne for alternative tilnærminger.

At NTNU tilbyr å dekke 40% av prosjektkostnadene viser at det forventes at prosjektet vil gi nytte langt utenfor Miljøpakkens område. Det bør være i statens interesse som initiativtaker til byvekstavtalene.

Trfks innstilling til vedtak:
Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter.

Programrådets drøftinger:
Programrådet behandlet saken 03.03.22. Kommentarer:

- *Staten: Skeptisk til om prosjektet bidrar til måloppnåelse. Stor kostnad, mulig å nedskalere og tydeliggjøre ytterligere? Opplever det som uklart hvordan et slik prosjekt kan finansieres. Bompenger har vi fått tydelige signaler om at ikke kan benyttes i dette tilfelle, og dersom belønningsmidler er aktuelle må det tydelig kunne dokumenteres at dette bidrar i større grad til måloppnåelse enn andre prosjekter som dette vil gå på bekostning av. På bakgrunn av denne innvendingen ønskes det at det presiseres i vedtaket at måloppnåelsen sett opp mot andre prosjekter tydeliggjøres.*
- *Tk: Må det være alt eller ingenting?*
- *Malvik/Melhus: Usikker på hva som vil komme ut av det/vanskelig å forklare folk nytten.*
- *Trfk: Vi har en plikt til å søke ny kunnskap. NTNU bidrar med 40 %, vi må gripe muligheten.*

På bakgrunn av uenigheten i programrådet, legges saken fram for KU med delt innstilling.

Programrådets innstilling til Kontaktutvalget:
- Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter.

Alternativt:

- Prosjektet nedskaleres og/eller tydeliggjøres ytterligere før evt. bevilgning.

Kommentarer:

- Stjørdal støtter at vi finner smarte løsninger som kan bidra til å nå nullvekstmålet. Teknologi er en viktig del.
- Malvik støtter prosjektet.
- Statens vegvesen har sjekket ut dette med finansiering. Det er ikke akseptabelt å bruke bompenger. Belønningsmidler er et alternativ, men brukes primært til drift av kollektivtrafikk. Så dette vil gå ut over noe annet. Ønskelig med litt resultater på kort sikt. Vil berømme fylkeskommunene for å ha rapportert på belønningsmidlene og det viser seg at det er et mindreforbruk på 100 mill.
- Trondheim kommune er overrasket over at fylkeskommunen har så mye belønningsmidler stående på bok samtidig som det bes om koronastøtte til drift kollektiv. Deler ambisjonen om å finne nye løsninger. Er litt mer i tvil om hvordan partene kan styre hva vi vil ha ut av prosjektet. Er det forsknings- eller bestillingsstyrt tematikk? Det må med i forutsetningene. Hvem definerer bestillingene?
- Kommer tilbake til belønningsmidler i årsrapporteringen.

- Her er det en forutsetning med tett samarbeid mellom partene og NTNU. Hvis dette er for uklart, tar vi det med oss inn til prosjektet. Det vil bli resultater underveis, ikke bare Phd-oppgaver.
- Det skal oppnevnes et styre i prosjektet. Spørsmålet er hvor bestillingene defineres hen? Genereres de ut fra de behovene vi har i Miljøpakken eller ut fra det studentene til enhver tid leverer? Det er en forutsetning fra Trondheim kommunes side at oppdraget tydeliggjøres. Kan ikke være forskerstyrt alene.
- Det er vi som gir oppdraget.
- Blir stadig mer konkret. Alle må føle eierskap. Sentralt hvordan vi i Miljøpakken er med på styringa, går ikke tydelig fram av saken. Må sikre oss at det jobbes med det vi er interessert i.
- Staten er ikke med i styringskomiteen. Hva er grunnen til det? Alle må ha en innflytelse i prosjektet.
- Alle rundt bordet bør være med. Vi legger inn føringer for representasjon og løpende resultater.
- Dette skal være anvendt forskning, ikke grunnforskning. Søke å levere resultater så raskt som mulig. Bygge bru til det som skjer på Stjørdalen også. Vi må fokusere på nye løsninger også.
- Melhus er positiv til prosjektet. Vi må få inn smarte løsninger og bør få til dette i MP.
- Kan det disponeres 24 mill. av belønningsmidlene? Ja, vi kan forskuttere fra neste års budsjett. Fylkeskommunen har begynt å få kontroll over rapporteringen mht. belønningsmidler. Det er ingen frie midler, dette vil gå ut over noe annet.
- Dette med finansiering må på plass. Det er ikke aktuelt å bruke bompenger.

Konklusjon:
- Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter (forskuttering av belønningsmidler).
- Kontaktutvalget forutsetter:
- at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
- at bestillinger forankres i styringsgruppen
- undervegsleveranser
- Presentasjon fra fylkesordfører er en del beslutningsgrunnlaget for Kontaktutvalgets tilslutning til prosjektet.
- Kontaktutvalget ber om sak om hvordan Miljøpakkens involvering skjer i praksis.

Sak 10/22 Utvidelse av kompensasjonsperiode for å opprettholde AtBs rutetilbud i MP ut 2022 (Trfk)

Behandlet og godkjent per e-post.

Kommentarer:
- Vi vet ikke hvor stort behovet for kompensasjon vil bli enda. Staten har bare garantert ut august.
- Nå er det ingen restriksjoner lenger, så det er ikke koronakompenasjon vi snakker om. Det vi snakker er hvordan driftsøkonomien til kollektivtransporten er etter pandemien.
- Hva er den nye normalen etter pandemien? Vi må nok tilpasse oss at færre kjører, men tar vi bort tilbud blir det vanskeligere å nå nullvekstmålet. Vi kan ikke fortsette med tilskudd i mange år når kapasiteten er for stor. Vi må finne ut hvor mye for stor kapasiteten er. Man blir nødt til å diskutere nullvekstmålet.

- Hvordan kan vi som lokal part være med i diskusjonen for å få folk tilbake på bussen, ikke bare være med å dekke tap? Den diskusjonen må vi ta.
- Staten i Statsbudsjettet sier vi må kutte ruter, men vi har forpliktet oss på nullvekstmålet. Så her må staten på banen.
- Få fortgang på å prøve ut ulike ting for å få folk tilbake på bussen. Har 100 mill. på bok som vi kan bruke for å teste ut ulike løsninger.
- Det vil fort gi utgifter, ikke inntekter. Vi må betale for å få flere til å kjøre buss.
- Fylkeskommunene forbereder en sak til neste møte.

Konklusjon:

1. *Tidsrammen for å kunne benytte KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut året for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for 2022 kommer til fratrekk.*
2. *Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.*
3. *Kompensasjonen skal kun dekke koronarelaterte forhold*

Sak 11/22 Nye likerettere Gråkallbanen – kostnadsøkning (Tk)

Bakgrunn

Gråkallbanen har én likeretter i Bergsligata og to samlokalisert på Munkvoll. Anlegget på Munkvoll har overgått teknisk levetid med om lag 40 år. Komponentsvikt i dagens anlegg vil føre til langvarig driftsstans for trikken. Anlegget skal erstattes og likeretterne fordeles på Søndre Hoem og Kyvannet for å sikre jevn strømtilførsel over hele banen. Det ble bevilget 2 millioner til byggeplanlegging i 2021, og 29,2 millioner til utbygging i 2022.

Prosjektet ble kalkulert i teknisk plan etter anslagsmetoden 28.05.2021. P50-kostnad ble estimert til 31 MNOK inkl. mva. Prosjektet ble videreført til byggeplan og har vært ut på anbudskonkurranse. Det det ble levert fire tilbud på hver entreprise (E01 Bygningsmessig entreprise og E02 Banestrømforsyning).

Det er innstilt entreprenør for begge entrepriser og det er tatt forbehold om endelig finansiering.

Kostnader

Tilbudsprisene viser en kostnadsøkning på ca. 12,8 MNOK inkl. mva. Dette skyldes blant annet:

- Generelt høyere kostnadsnivå i byggebransjen.
- Optimistisk kalkulering, spesielt entreprise E02.
- Undervurdert usikkerhet i anslagsprosess

Det er valgt nøktern kvalitet på bygningsmessig utforming (entreprise E01), og for entreprise E02 er det beskrevet standard løsninger for banestrømforsyning. Det kom inn fire tilbud og de var relativt like i pris. En gjennomgang av tilbudene viser også at flere entreprenører har tilbudt produkter fra de samme leverandørene.

Det er lagt opp til høy driftssikkerhet og oppetid for anlegget, noe som er en forutsetning for å kunne drifte Gråkallbanen.

Gråkallbanen - Nye likerettere

Kostnadsestimat - Revidert etter innkomne tilbud

Konto	Tekst	Anslag 28.05.21. P50-kostnad	Revidert	Kommentarer
00	**Reserver**	**0**	**0**	
	PL reserve			
	Ufordelt budsjett			
02	**Entreprenørkostnad**	**21 659 000**	**28 401 000**	
	Entreprise E01 Bygningsmessig	5 061 000	6 761 000	Tilbudssum på innstilt leverandør.
	Kyvannet likeretterstasjon		3 055 000	
	Søndre Hoem likeretterstasjon		3 706 000	
	Entreprise E02 Banestrømforsyning	16 598 000	21 640 000	Tilbudssum på innstilt leverandør.
	Kyvannet likeretterstasjon		10 820 000	
	Søndre Hoem likeretterstasjon		10 820 000	
08	**Generelle kostnader**	**3 190 000**	**3 160 000**	Inkl. forprosjektkostnader
82	Prosjektering		2 000 000	
83	Administrasjon (PL, BL, SHA)		1 100 000	
84	Bikostnader		50 000	
85	Avgifter og gebyrer		10 000	
09	**Spesielle kostnader**		**1 000 000**	Anleggsbidrag Tensio. I anslag inkl. i E01. Mva-fritt.
10	**Merverdiavgift**	**5 415 000**	**7 890 250**	25%
11	**Forventede tillegg/ Uforutsett**	**606 000**	**2 500 000**	Ca 7% av entreprisekostnad
12	**Usikkerhetsavsetning**	**507 000**	**1 000 000**	

KOSTNADSRAMME		**31 377 000**	**43 951 250**	
Differanse			12 574 250	
Økning %			40%	

Anbefaling til Programrådet

Det anbefales at kostnadsrammen for prosjektet økes med 12,8 MNOK til 44,0 MNOK slik at prosjektet kan realiseres. Dagens likeretteranlegg på Munkvoll har passert teknisk levetid for lenge siden. For å sikre stabil og forutsigbar drift må nye likerettere installeres.

TKs forslag til vedtak:

- *Programrådet vedtar at bevilgningen til prosjektet "Gråkallbanen nye likerettere" økes med 12,8 millioner, til 44 MNOK inkl. mva.*
- *Midlene forskutteres fra budsjett 2023*

Kommentar fra sekretariatet
Selv om kostnadsøkningen på 12,8 MNOK er innenfor PRs mandat, mener sekretariatet at denne saken er prinsipiell og bør løftes til KU.

I prosessen med årsbudsjett for 2021 havnet prosjektet på Hvit tabell grunnet uenighet og ble først avklart i KU. Dette fordi man ønsket en helhetlig sak om MPs rolle opp mot Gråkallbanen før man behandler enkeltsaker. Når enkeltprosjekter øker så mye, viser det igjen behovet for en helhetlig sak.

Kostnadsøkningen er betydelig (ca. 40 %). Tidligere er det bevilget 31,2 MNOK kr. til prosjektet. I TKs innspill til årsbudsjett 2022 opplyses det at det er gjennomført kostnadsanslag basert på byggeplan 28.05.2021. Det ga grunnlag for å fastsette styringsrammen på 31,2 mill kr. Nå foreslås det en økning på 12,8 til 44 MNOK. Hvordan skal MP forholde seg til så betydelige kostnadsøkninger grunnet optimistisk kalkulering og undervurdert usikkerhet?

Programrådets drøftinger:
Programrådet behandlet saken 03.03.22. Kommentarer:

- *Tk: Tiltaket er nødvendig for å sikre stabil drift av trikken. Dette er investering, ikke drift.*
- *Trfk: Skeptisk til tiltaket med disse overskridelsene.*
- *Staten: Overskridelsen må dekkes inn utenfor Miljøpakken. Det haster med prinsippavklaring om finansiering av trikken.*

På bakgrunn av uenigheten i programrådet, legges saken fram for KU med delt innstilling:

- *Bevilgningen til prosjektet «Gråkallbanen nye likerettere» økes med 12,8 mill. kr. til 44 mill. kr. inkl. mva. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.*

Alternativt:

- Tilleggsbevilgning avslås. Det haster med en prinsippsak om Miljøpakkens ansvar for finansiering av trikken.

Kommentarer:

- Høy prisstigning i markedet, behov for å øke rammen med 12 mill kr.
- Alle må være klar over effekten av økte priser på innsatsfaktorer.
- Bekymringsfullt at vi går over på så mange prosjekter. Etterlyser igjen en prinsippdiskusjon rundt dette med drift, vedlikehold og investering på trikken.
- Det er startet en felles prosess i MP rundt kostnadssikkerhet. Prinsippsak kommer til PR før sommerferien.
- Hva skjer hvis vi ikke bevilger pengene? Trikke vil stoppe på et tidspunkt.
- Vi hadde en prinsippdiskusjon i 2018 med politisk behandling. Mener at de overordnede prinsippene er fastsatt.
- Prisøkning gjør at vi må gjøre ting smartere fremover.

Konklusjon:

- *Bevilgningen til prosjektet «Gråkallbanen nye likerettere» økes med 12,8 mill. kr. til 44 mill. kr. inkl. mva. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.*

Sak 12/22 Kommunikasjonsstrategi (Sek)

Daniel Milford Flathagen innledet. Det vises til utsendt presentasjon.

Bakgrunn

Sekretariatet har utarbeidet forslag til ny kommunikasjonsstrategi for Miljøpakken. Denne erstatter kommunikasjonsstrategien fra 2009.

Ny strategi er innrettet mot målene i byvekstavtalen fra 2019. Strategien består av veivalg og overordnede føringer for det videre kommunikasjonsarbeidet, blant annet i form av hvilke målgrupper som skal prioriteres, hvilket avtrykk kommunikasjonen skal sette og hvordan kommunikasjonsaktiviteten skal utøves. Konkrete tiltak og satsinger mv. er ikke en del av strategidokumentet, men utledes av strategien når denne skal operasjonaliseres.

Den nye strategien vektlegger i større grad enn tidligere endring av reisevaner. I ytterste konsekvens handler jo Miljøpakken om å endre innbyggernes reisevaner i miljøvennlig retning, og kommunikasjon er ett av verktøyene for å få det til, for eksempel gjennom å vise hvordan det å endre reisevaner er hensiktsmessig og enkelt. Dette vil bygge videre på det gode arbeidet som er gjort med å informere om Miljøpakkens prosjekter og formål – et arbeid som blir viktig også fremover.

Kommunikasjonsstrategien skiller seg fra den foregående også ved å inkludere internkommunikasjon som et selvstendig tema og som en forutsetning for å lykkes med den eksterne kommunikasjonen.

Prosess

Sekretariatets kommunikasjonsressurser har hatt enkeltmøter med samtlige parter i Miljøpakken for innspill til strategien. Utkast ble sendt på intern høring i forkant av behandling i Programrådet.

Strategien ble behandlet i Programrådet 3.3.22.

Kommentarer:

- Hvordan vi skal kommunisere at elbil bidrar til trengselsproblematikk, trenger vi hjelp til.
- Logoen vår må ikke forandres, er en viktig del av merkevaren Miljøpakken.

Konklusjon:
Kontaktutvalget slutter seg til Kommunikasjonsstrategi for Miljøpakken 2022–2029

Sak 13/22 Trafikkutvikling januar og februar 2022 (Sek)

Baard Marstrand orienterte (se utsendt presentasjon).

Trafikktall påvirkes fremdeles av koronapandemien. I tillegg påvirker vegarbeid på Sluppen og langs E6 trafikkstrømmene.

Antall passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner er 4,5 prosent høyere i januar og februar 2022 enn i 2021, og 7,4 prosent lavere enn januar og februar 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim, er trafikken innenfor bygrensa 5,3 prosent høyere enn i 2021, men 8,1 prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 23,7 prosent høyere i januar og februar i 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken 16,3 prosent lavere disse månedene. Flytrafikken påvirker persontransporten på E6 øst.

Gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er antall passeringer i januar og februar 30,7 prosent høyere enn i 2021, og 15,4 lavere enn i 2019.

I Melhus viser SVV trafikkregistreringspunktet på E6 nord for Melhus omtrent like mye trafikk så langt i 2022 som samme periode i 2019. Sammenligner vi årets to første måneder med 2021, er det 22,6 prosent flere passeringer. Forbi Øysand er trafikken i januar og februar seks prosent høyere enn i 2020, og 3,2 prosent lavere enn i 2019.

Trafikken i Stjørdal er 23,2 prosent høyere i januar og februar 2022 enn i 2021, men 10,2 prosent lavere i enn i 2020. I grunnlaget inngår fire tellepunkter (Bjørgmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6). Det var utfordringer med trafikkregistreringspunktene i Stjørdal i 2019, derfor sammenlignes 2022 med 2020.

Elbilandelen ved utgangen av februar 2022 er 27 prosent i Trondheim og 28 prosent på E6 øst. Dette er hhv 5,3 og 3,6 prosentpoeng høyere enn ved utgangen av februar 2021. Elbilbestanden i Miljøpakkeområdet er ved utgangen av februar 2022 rett over 21 prosent, mens andelen solgte elbiler i februar 2022 er 81 prosent. Andelen solgte hybrider utgjør 14,6 prosent, og øvrige fossile kjøretøy utgjør 4,4 prosent.

Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss i Stor-Trondheim er 33,7 prosent høyere i januar og februar 2022 enn i 2021. Antallet reisende med trikken øker med 30,9 prosent i årets to

første måneder. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss 21,8 prosent lavere og antall reisende med trikken 27,2 prosent lavere så langt i 2022.

Samlet forbi Rotvollekra og Svingbrua er antall syklende i januar 36 prosent lavere enn i 2019, og tre prosent høyere sammenlignet med 2021. I februar er antall syklende 14 prosent lavere enn i 2019, og 17 prosent høyere enn i 2021.

Kommentarer:

- I Bergen har de et dashbord. Hvor mye av de dataene har du?
- Har rådata på parkering som er litt vanskelige, tall for bussene, 3 operative tellepunkt for sykkel.
- Hvorfor er det så vanskelig med parkeringsdata? Det er flere som driver med parkering enn Trondheim kommune.
- Er det mulig å se spesielt på Værnes? Begynner å monne med offentlig kommunikasjon til flyplassen. Interessant å se på flytrafikkens utvikling. Vil påvirke trafikken rundt.
- Økning på E6 øst i mars. Bør bekymre oss. Det til tross for at flytrafikken ikke er oppe igjen.
- Byindeksen er SVVs oppsummering av trafikkåret og er det offisielle tallet for nullvekstmålet.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 14/22 Felles ambisjon om utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025 (Tk)

Innledning fra Trondheim kommune v/Kristian Dahlberg Hauge:

- *Ønske om felles holdning i Miljøpakken*
- *Her går klima- og næringspolitikk hånd i hånd. Bransjen i vår region er fremoverlent. Den beste måten å oppnå disse ambisjonene, er at markedet etterspør utslippsfri anleggsvirksomhet. Offentlig sektor har et særskilt ansvar for å gå foran og etterspør utslippsfrie anlegg.*
- *Trondheim kommune har vedtatt dette allerede. Viktig at Miljøpakken løfter denne ambisjonen og gir signaler til bransjen om at dette er noe vi etterspør.*

Innføring av felles miljøkrav for anleggsvirksomhet har tidligere vært diskutert mellom partene i Miljøpakken.

Trondheim kommune, Melhus og Malvik kommune behandlet sak om klimakrav i miljøpakkens anleggsgjennomføring med vedtak om å igangsette dette arbeidet. Stjørdal kommune vedtok å utsette behandling av saken til etter behandling i kontaktutvalget. Trøndelag fylkeskommune behandlet ikke saken.

Etter ytterligere diskusjon i Kontaktutvalget ble det sagt at Trondheim kommune skulle kalle inn representanter fra partene til et seminar om temaet for å sikre felles kunnskapsgrunnlag og enighet om videre prosess for innføring av miljøkrav i anleggsvirksomhet.

I slutten av oktober 2021 ble det avholdt et dialogmøte, arrangert av Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune, representanter fra administrasjonen hos alle Miljøpakkens lokale parter

var invitert og representert i møtet, i tillegg til representanter fra Maskinentreprenørenes forbund (MEF), Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA) samt relevante fageksperter fra Sintef og Zero.

I Dialogmøtet ble det foreslått å fremme sak til politisk behandling hos lokale parter i Miljøpakken om tilslutning til en felles ambisjon om at anleggsvirksomhet innenfor byvekstavtaleområdet skal være utslippsfri innen 2025.

Grunnlag til saksfremlegg ble sendt til partene 15.11.2021 (se vedlegg).

Prosess
Saken ble diskutert i AU 02.02.2022 og det ble ytret ønske om at programrådet kommer til enighet om hvilken prosess som er riktig i denne saken. Programrådet behandlet saken 18. Februar.

Opprinnelig forslag til prosess:

- Kommunene og fylkeskommunen tilslutter seg en felles ambisjon for utslippsfri anleggsvirksomhet i byvekstavtaleområdet, gjennom politisk behandling.
- Deretter igangsettes kunnskapsdeling og erfaringsutveksling mellom partene og dialog med markedet for å konkretisere hvordan det er mest hensiktsmessig å gå til verks.
- Det utarbeides en strategi for hvordan Miljøpakkens prosjekt skal bli utslippsfrie. Strategien inneholder et sett med miljø- og klimakrav til anleggsgjennomføring i regi av Miljøpakken - jamfør sak "Klimakrav i Miljøpakkens anleggsgjennomføring" som ble sendt ut til partene i 2020/2021. Dette vil også gjelde for staten som part i Miljøpakken.

Alternativt forslag til prosess:

- Programrådet blir enige om at Miljøpakken skal jobbe for utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025 og innstiller til kontaktutvalget.
- Det utarbeides en strategi for hvordan Miljøpakkens prosjekt skal bli utslippsfrie. Strategien inneholder et sett med miljø- og klimakrav til anleggsgjennomføring i regi av Miljøpakken - jamfør sak "Klimakrav i Miljøpakkens anleggsgjennomføring" som ble sendt ut til de lokale partene i 2020/2021.
- Strategien vedtas i Kontaktutvalget
- Partene vurderer om også anleggsvirksomhet som ikke er Miljøpakkefinansiert skal inngå i ambisjon om utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025.

Trondheim kommune har allerede tilsluttet seg Storbynettverk for klima med tilsvarende mål. Fylkeskommunen planlegger behandling av saken i løpet av april.

Kommentarer:

- Melhus kommunestyre har diskutert saken. Dette må være i tråd med det næringa er i stand til å levere. Vi har mange små og mellomstore entreprenører som vi ikke må ta knekken på. Det kan ikke holde å ha en el-maskin i stallen, men ikke bruke den. Dette må ikke føre til at vi får færre prosjekt realisert fordi det er fordyrende.
- Utbyggingsdivisjonen i SVV melder at ambisjonen om 2025 er krevende, men det forhindrer ikke at vi slutter oss til ambisjonen.
- Oppfatter innstillingen som en ambisjon om å gå i den retningen. Erfarer at bransjen er langt framme.

Konklusjon:

1. *Kontaktutvalget ber om at avtalepartene slutter seg til at Miljøpakken skal jobbe for utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025.*
2. *Det utarbeides en strategi for hvordan Miljøpakkens prosjekt skal bli utslippsfrie.*
3. *Strategien inneholder et sett med miljø-og klimakrav til anleggsgjennomføring i regi av Miljøpakken – jf. sakens dokumenter.*
4. *Kontaktutvalget anbefaler at partene vurderer om også anleggsvirksomhet som ikke er Miljøpakkefinansiert, skal inngå i ambisjon om utslippsfri anleggsvirksomhet innen 2025.*

Eventuelt

Tiltaksplan 2029 – status for arbeidet (Tk)

Trondheim kommune v/ Inger Mari Eggen orienterte om status for arbeidet med å svare ut de politiske bestillingene knyttet til (langsiktig) Tiltaksplan 2029:

- *Det er bestilt en del utredninger til det videre arbeidet. Arbeidet er i gang med å utrede Byåstunnelen, Johan Tillers veg, realisering av vedtatte planer for hovednett sykkel og mulighet for omdisponering av midler fra gateprosjekt til kollektiv.*
- *Tenker politisk behandling tidlig på høsten. Bør samordnes med de lokale partenes forberedelser til nye forhandlinger.*
- *Fylkeskommunene jobber parallelt med utredning av fremtidens kollektivsystem.*

Konklusjon: Tas til orientering

Spørsmål knyttet til involvering av hovedvernombud i saker som berører kollektivtrafikken hos de ulike partene i Miljøpakken.

Trondheim kommune v/ordfører orienterte.

Bystyret har vedtatt:
«Bystyret ber kommunedirektøren sørge for at verneombud og tillitsvalgte i bydrift og buss- og transportselskaper involveres tidlig i planprosessene knyttet til infrastruktur som berører kollektivtrafikken. De må få delta i brukergrupper, hvor også utøvende entreprenør er med, som kan komme sammen før anleggs- og utbyggingsfasen starter.»

Hvordan stiller partene seg til å innarbeide dette i rutiner for medvirkning?

Kommentarer:

- I AtB jobbes det systematisk med å involvere tillitsvalgte og vernetjenesten i de prosessene som påvirker de ansatte. Fylkeskommunen slutter seg til det bystyret har vedtatt.

Konklusjon: Partene slutter seg til vedtaket i Bystyret om å involvere verneombud og tillitsvalgte i bydrift og buss- og transportselskaper tidlig i planprosessene knyttet til infrastruktur som berører kollektivtrafikken.

Oppfølging av rabattordningen som ble vedtatt i fjor høst (Tk)

Trondheim kommune v/ordfører innledet:

I august i 2021 ble det vedtatt å disponere midler til utprøving av forskjellige billettsystemer. Det er to systemer som ikke er kommet på plass enda, utvidelse til 3 timer utenfor rush og «flekskort». Når er dette i orden?

Kommentarer:

- AtB melder at når det gjelder 3 timer utenfor rusk, så forventes det lansering i mai-juni. Mht. fleksbillet/ «Hjemmekontorbilletten», så er det ulike løsninger til vurdering. Forslag til løsning i løpet av mai.

Konklusjon: Tas til orientering

Kontaktutvalget 6. april 2022

Føringer HP 2023-26

Miljøpakken
– bedre by

Prosess:

- Politisk høring av HP i formannskap og fylkesutvalg tas ut

Økonomiske rammer:

- Tabell 1 og 2 legges til grunn for arbeidet med HP
  - 1: veil. inntektsrammer - optimistisk?
  - 2: veil. kostnadsrammer - i påvente av tiltaksplan 2030
    - 6,6 mrd. i 4-årsperioden
    - 2,6 mrd. ufordelt
  - ikke behov for låneopptak
- Veiledende rammer

Miljøpakken
– bedre by

Prioritering og porteføljestyring:

- Samme føringer som HP 2022-25

Prosjektkrav:

- Dokumentasjonsfrist for finansiering av DP eller UB: 1. juni
- Prosjekter som mangler dokumentasjon tas ikke inn i HP
- Dokumentasjonskrav:
  - etter PU: fast rapporteringsmal
  - etter DP: kostnadsanslag og byggeplan
- Politisk behandling: som et minimum overgang til DP eller UB

Miljøpakken
– bedre by

Rammeavsetninger:

- Konkrete og uspesifiserte rammeavsetninger
- Årlig PU-pott til hver etat:
  - størrelsen besluttes av partene i fellesskap sett i lys av status for MPs totale portefølje
  - partene spiller ikke inn behov for midler til PU-tiltak
  - potten finansierer alle PU-tiltak
  - én pott til SVV og TRFK som kan brukes i alle kommuner, tas ikke fra ramma til SK, MaK og MeK
  - kontroll og styring sikres gjennom rapportering

Miljøpakken
– bedre by

Prosjektpakker:

- Konkrete tiltak
- Endringer i innhold avklares med PR
- En totalsum til DP og UB av tiltak i pakken

Sekkeposter:

- Ikke krav til konkrete tiltak
- Mindre tiltak med et definert formål
- Sekkeposter til SVV og TRFK kan brukes i alle kommuner, tas ikke fra ramma til SK, MaK og MeK
- Inntil 5 mill. kr pr. sekkepost

Miljøpakken
– bedre by

Samordning:

- Ferdigstillelse av sammenhengende rutetilbud for trafikantene
- Rasjonell anleggsdrift
- Flere tiltak innenfor samme geografiske område og tid kan spilles inn som en pakke
  - budsjettmessig plassering
  - kostnad og nytte for enkelttiltak gjøres rede for

Bindinger:

- Bundne prosjekt
- Delvis bundne prosjekt
- Ubundne/nye prioriterte prosjekt

Miljøpakken
– bedre by

Forslag til konklusjon:

“Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2023-2026.”

Miljøpakken
– bedre by

Trøndelag fylkeskommune

Bærekraftig mobilitet i Miljøpakken

Tore O. Sandvik, Fylkesordfører

MobilitetsLab Elgeseter

MobilitetsLab Elgeseter
En arena for å utvikle nye og bedre metoder, systemer og løsninger for bymobilitet, for Trondheim, Miljøpakken, byvekstavtaleområdet og for verden.
Lab'en legges til Elgeseter fordi det er nært den beste kompetansen, de største reisemålene og nært det viktigste trafikknutepunktet, Trondheim sentrum.

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet

1. Mål

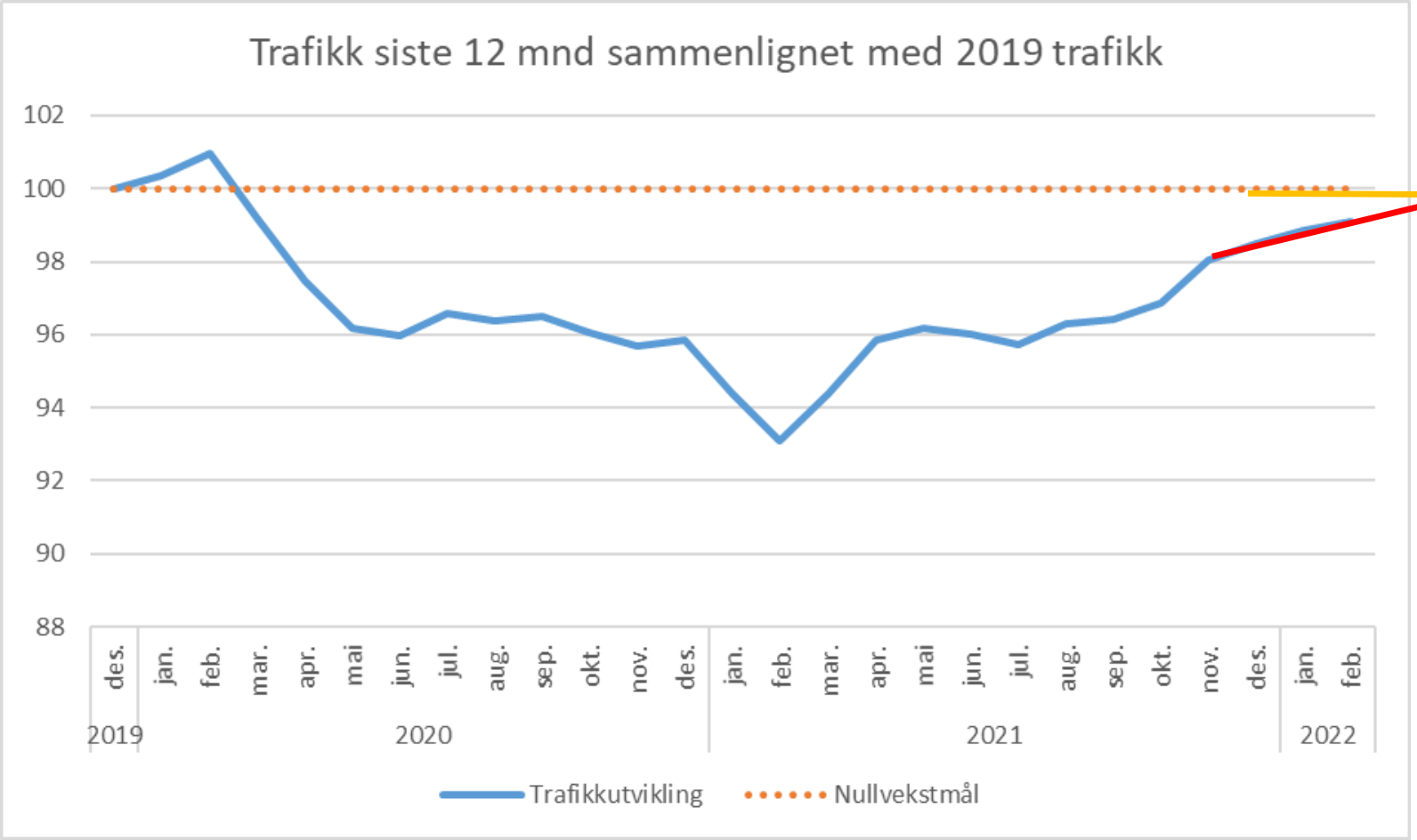
Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange…
…Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

Byvekstavtalen

3.1 Tiltak for oppfølging av måloppnåelse

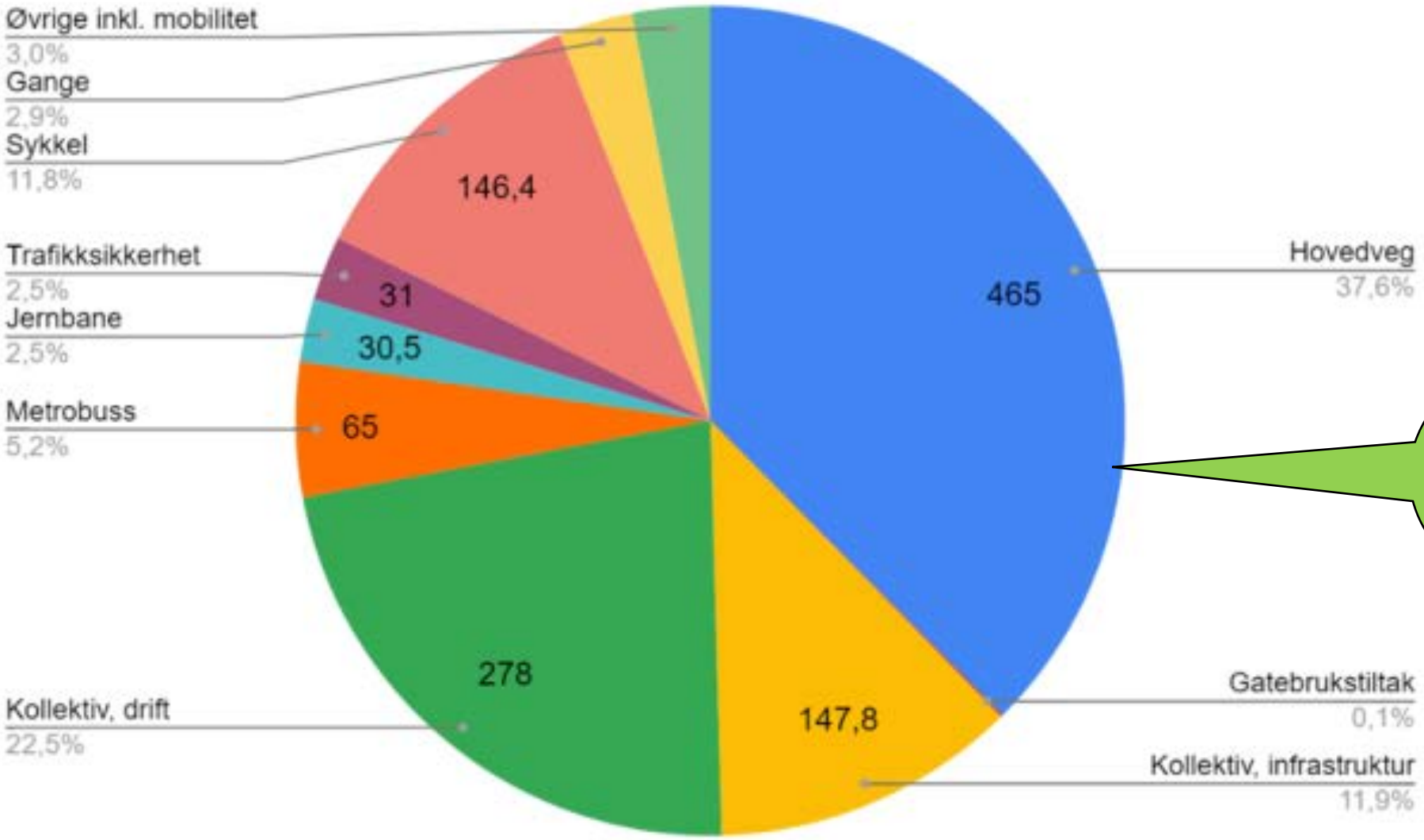
…Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ…

STATUS FOR BILTRAFIKKEN



Snart
MÅ
partene initiere nye tiltak for å sikre måloppnåelse

Prioritering i Handlingsprogrammet



Er vi sikre på at dette sikrer måloppnåelse?

Staten tok inn teknologi som løsning i byvekstavtalen

6. Nye teknologiske løsninger

Partene i byvekstavtalen vil samarbeide om nye teknologiske løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Listen på prosjekter er ikke uttømmende, andre satsingsområder kan være aktuelle som følge av den raske utviklingen.

... og det ble tatt høyde for nye satsingsområder for å hensynta den raske utviklingen.
Nye satsingsområder kan være ...

...Mobility as a service (MaaS)

Sampo Hietanen lanserte MaaS under Finnish Science Centre Heureka, i desember 2014.

Konseptet ble utformet av Sonja Heikkilä, i hennes masteroppgave; “Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Administration, Case Helsinki”.

Whimpact (Rambøll 2019)

«Insights from the world's first Mobility-as-a-Service (MaaS) system"

8.9

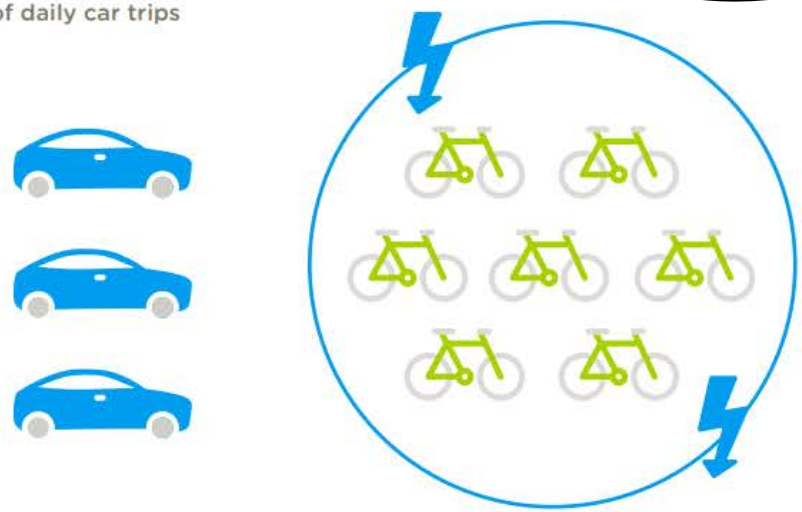
NEW TRANSPORTATION SOLUTIONS CAN REPLACE 38% OF DAILY CAR TRIPS

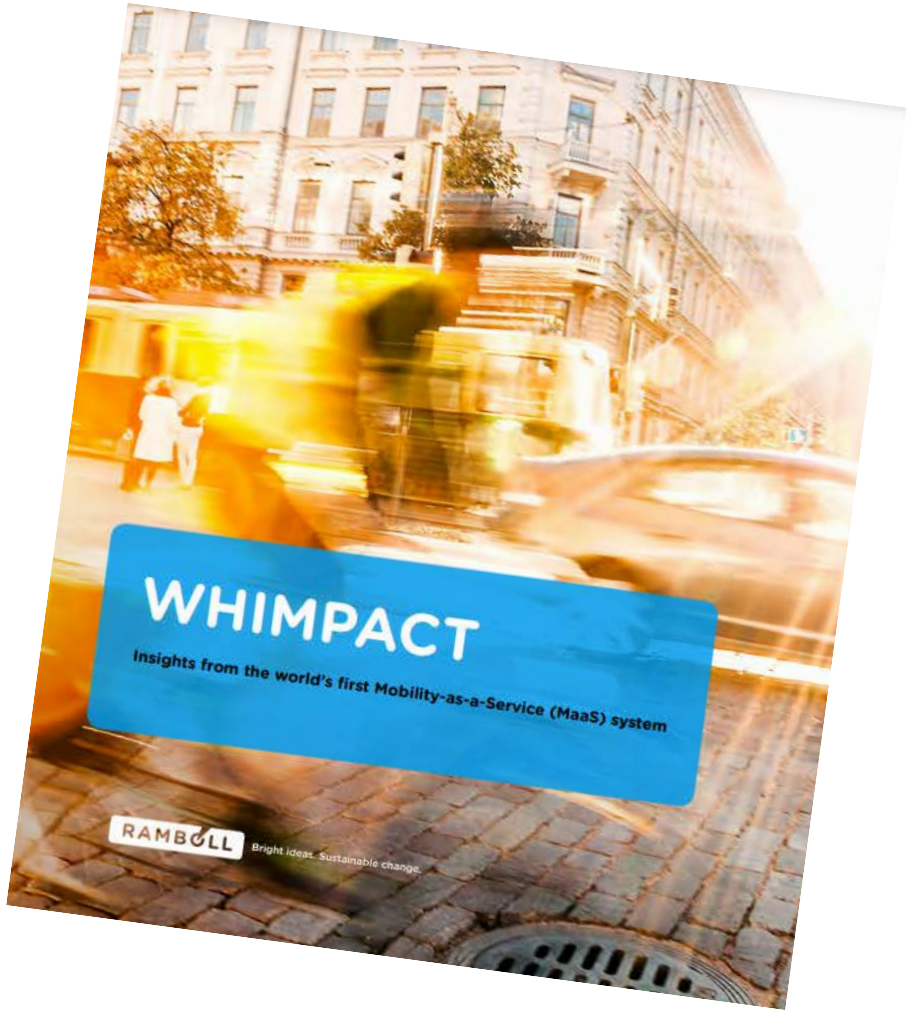
New Mobility options can replace up to

38%

of daily car trips

NB!





Lease car + road
user charges
6,000 minutes talk time, ultra
high speed internet connection
Unlimited use of public transport
for the whole family in their home
town or city
Taxi sharing for the whole
family, taxi arrives in 15 minutes
Commuter transport service
up to a total of 4,000 km
PACKAGE PRICE
1200 €/month

...autonomi

...og digital byutvikling

Urban Digital Twin | Living in EU (living-in.eu)

I tråd med ambisjonene om en MobilitetsLab på Elgeseter

En levende lab for utvikling og pilotering av ny bymobilitet

Kunstig intelligens

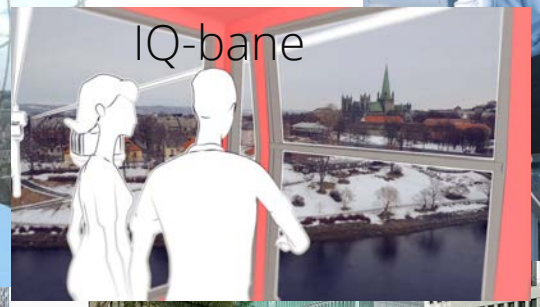
Mikromobiliet

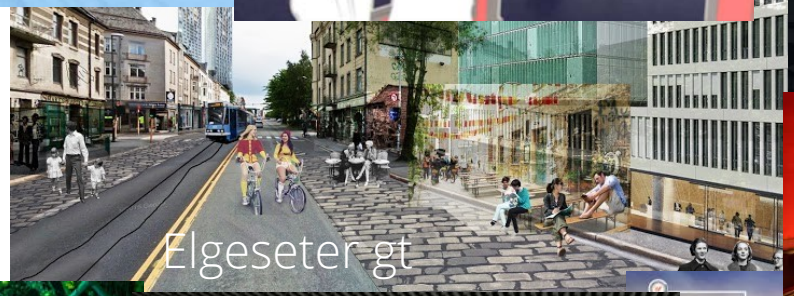
Bærekraft

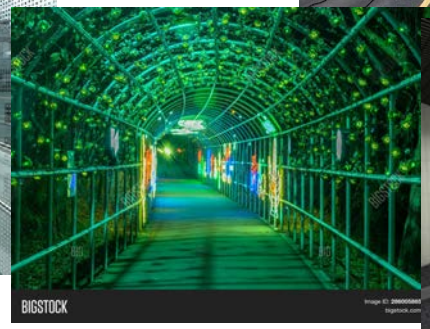
«Skyway»

Snarvei

«Skywalk»







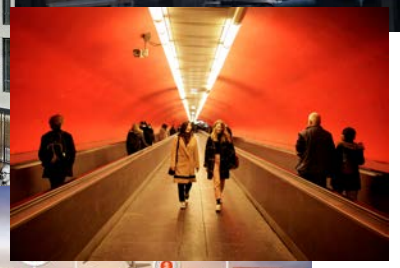
Undergang

Underjordisk sykkelvei

«Big data»

Virtuell byutvikling

Reisekutt



Rullebånd

Autonomi

Digital tvilling

Mål for prosjektet

1. Redusert personbiltrafikk (nullvekstmålet), gjennom:
   - Mer attraktive bymobilitets-løsninger
     - Attraktive snarveier i by, som skal konkurrere ut bilen
     - Nye micromobilitetsløsninger, som skal konkurrere ut bilen
   - Lavere reiseomfang/digitale alternativer til bilen

2. Lavere byggekostnader, gjennom:
   - Raskere og enklere prosesser
   - Økt gjennomføringsevne
   - Nye og mer rasjonelle metoder
   - Økt digitalisering
   - Bedre brukerinvolvering

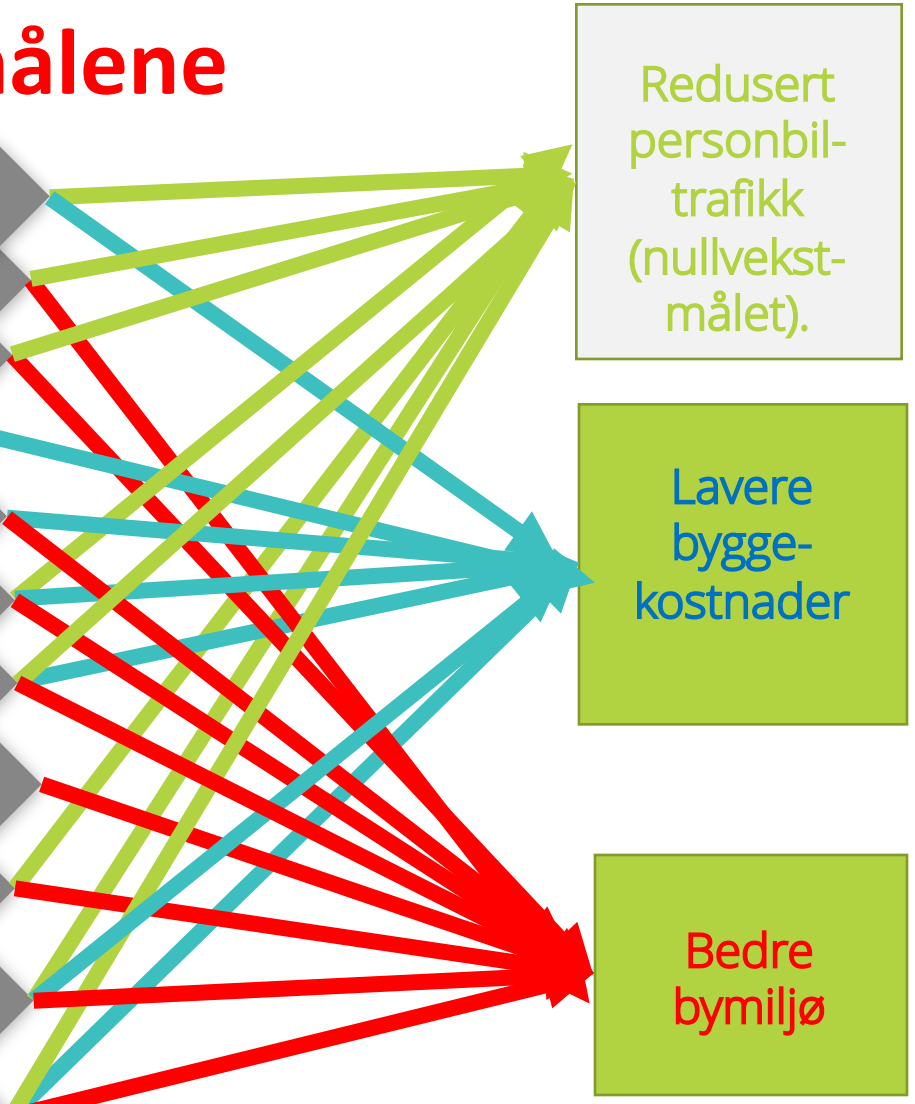
3. Bedre bymiljø, gjennom:
   - Bedre skille mellom myke og harde trafikanter/økt trafikksikkerhet

Koblingen mellom prosjektene og målene

Utvikling av prosjekt mål og rammer - hovedprosjekt

- Integrert transport og digital tvilling med sanntids data funksjon
- Sammenkobling av fysisk rom transport behov med en sanntids Digital tvilling
- Plattform for analyse av lokal vurdering av sosial bærekraftig mobiltetsløsning
- Medvirkningsprosesser knyttet til byutvikling og valg av mobilitets løsninger
- Modellering av bærekraftig gods transport
- Modellering av ikke motorisert/ mikro mobilitets løsninger i innovasjons området
- P3-3: Simulering i sanntids –ulik transport løsningers innvirkning på området
- Fysikks roms påvirkning på valg av bærekraftig mobilitets løsninger
- Modellering av bærekraftig motorisert passasjer transport løsning
- P3-2: Stor data fra trafikkmønster i området kombinert med AI og beslutningsstøtte
- P3-1: Dynamisk oppdatert Digital tvilling (data krav mm)

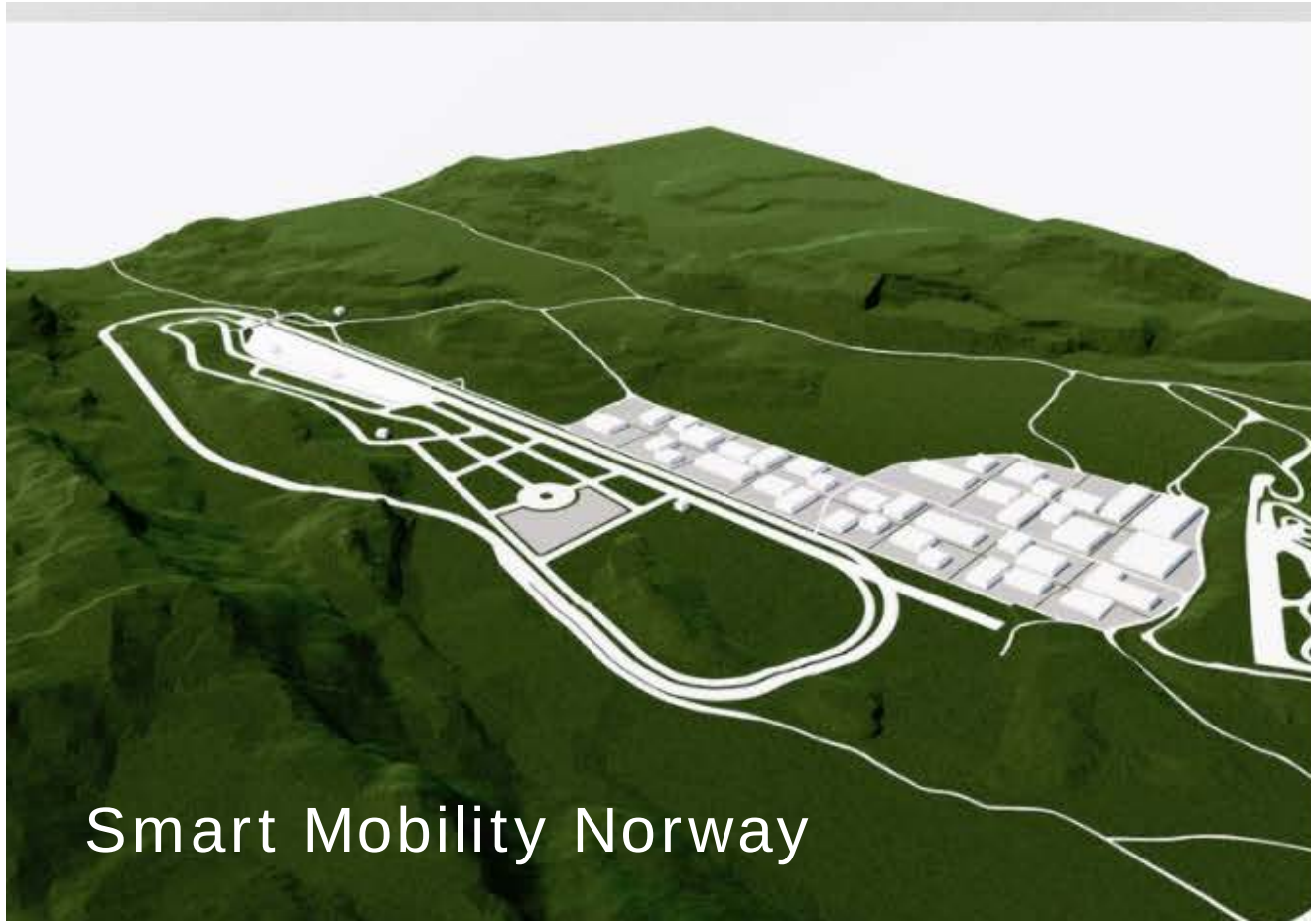
Hovedprosjekt MobilitetsLab Elgeseter



share-park

Lansering 1. kvartal 2022

Mobilitetsutvikling = næringsutvikling



En bilbransje i endring åpner nye muligheter:

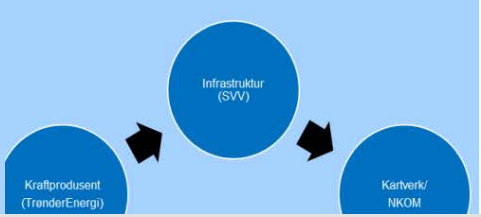
- Testarena på Hell og MobilitetsLab på Elgeseter for:
  - Mobility as a service (MaaS)
  - Bildeling
  - Samkjøring
  - Autonomi
  - Big data

Smart Mobility Norway

Nasjonalt forsknings- og testanlegg for smart mobilitet

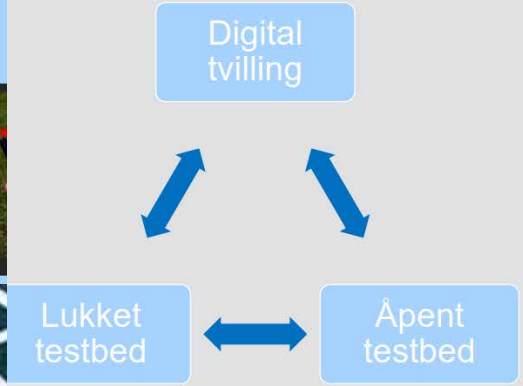
Presentasjon for NTNU 4. mars 2022

- ITS lab
- Living lab in a Smart City enviroment
- VR and AR simulation center
- Multi purpose hall



og lukket testområde i Trøndelag/Norge

Alt henger sammen med alt…



Potensialet:

- Foregår et enormt kappløp innenfor bilindustri og underleverandører om utvikling av ny teknologi
  - Kina fosser frem…..
- VW-konsernet alene planlegger å bruke rundt 100 mrd USD de neste 5 årene på utvikling av:
  - Elektriske biler
  - Digitalisering
  - Autonome kjøretøyer
- Stor satsing på utvikling av smarte teknologier for mobilitet i Europa og verden ellers.
- Norge har unike forutsetninger til å kunne ta en rolle i en voksende industri og samfunnsutvikling knyttet til samferdselssektoren.

NHO om næringspotensialet i mobilitet

…«*For å realisere mest mulig av verdiskapingspotensialet er det viktig at innovasjonssystemet utvikles gjennom mer samordning på tvers av aktører og myndighetsorganer og at den offentlige innkjøpsmakten i økende grad brukes til å fremme innovasjon*»…

THEMA-Rapport 2017-31 Næringsutvikling og morgendagens mobilitet

Statens ekspertutvalg for transport

«Transportsektoren står overfor et teknologiske skifte som drives frem av utviklingen innen elektronikk, informasjons- og kommunikasjonsteknologi.

Denne utviklingen vil påvirke hvor vi bor, hva vi gjør på fritiden og ikke minst hvordan vi forflytter oss.

De teknologiske endringene skjer med en hurtighet som utfordrer de tradisjonelle, politiske beslutningsprosessene».

www.regjeringen.no

Rapporten fra statens ekspertutvalg for transport

https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/teknologi-for-barekraftig-bevegelsesfrihet-og-mobilitet.-rapport-fra-ekspertutvalget---teknologi-og-fremtidens-transportinfrastruktur/id2662050/

Statens vegvesens FoU-strartegi

«Statens vegvesen initierer og gjennomfører anvendt forskning. Forskningen foregår i tett samspill med utførende forskningsinstitutt eller universitet. Som byggherre kan vi også teste resultater i fullskala. Resultatene av FoU-virksomheten skal være åpne og tilgjengelige slik at de kommer hele vei- og transportsektoren til gode. Slik utgjør dette arbeidet også et viktig bidrag for å utvikle nasjonal kompetanse og kunnskap utover våre egne behov».

www.vegvesen.no

Statens vegvesen og forskning

«Mer forskningsbasert kunnskap om hvilke gjennomføringsmodeller som er best egnet, mest målrettet og hensiktsmessig er viktig for bransjen og for samfunnet. Det er behov for ny og kreativ tenkning på dette området, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen».

Statens vegvesen bruker årlig 100 millioner kroner på å finansiere forskning, som foregår i tett samspill med utførende forskningsinstitutt eller universitet.

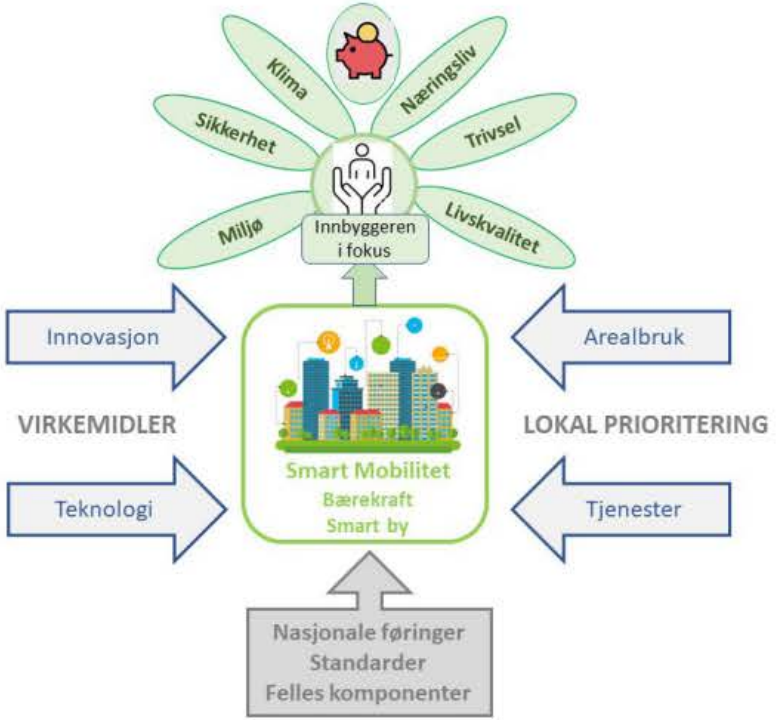
https://www.veier24.no/artikler/skal-forske-pa-nye-gjennomforingsmodeller/376342

Statens vegvesen om Smart mobilitet

«En smart by ønsker å tilby effektive, sømløse og bærekraftige transporttjenester. Dette inkluderer mobilitetstjenester for gods- og persontransport som tilfredsstiller brukernes behov, og som bidrar til trivelige, sunne og attraktive bymiljøer. Slike tjenester må være effektive og godt tilpasset framtidens utfordringer og teknologiske muligheter.

Utviklingen må styres av lokale prioriteringer, hvor tjenestetilbudet innen kollektivtransport samt aktuell og fremtidig arealbruk spiller inn. Moderne teknologi og innovasjon gir både muligheter og utfordringer som må adresseres. Smart og bærekraftig mobilitet kan bidra positivt til klima og miljø, trafikksikkerhet, trivsel og livskvalitet for innbyggere og næringsliv.

Trender og teknologiutvikling innenfor transportområdet går i retning av oppkoblede kjøretøy, automatisering, delingsøkonomi og elektrifisering. Dette er sterke drivere som også bidrar til å øke innovasjonstakten for smart mobilitet».



Startens vegvesens rapporter nr. 631

https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2653045/SVV%20Rapport%20631_%20%20Smart%20mobilitet%20likhet%20og%20interoperable%20tjenester.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Muligheten er nå for Miljøpakken

NTNU har tilbudt å dekke 40% eller 17 mill. kr. av kostnadene til MobilitetsLab Elgeseter.

Uten vedtak om deltakelse i dag, vil NTNU gå videre med prosjektet med andre partnere i andre byer.

Mustlab i Vestland

Mobilitetslab for utvikling av smarte transportløsninger

«Den tradisjonelle ansvarsfordelingen mellom ulike offentlige aktører innenfor transport og mobilitet bidrar i for liten grad til innovasjon og samarbeid på tvers av næringer. Strukturene for planlegging, finansiering og gjennomføring gjør at de som eier problemer eller utfordringer i for liten grad søker mot samhandling og innovasjon – men går ofte rett til prosjektgjennomføring».

I 2017 utlyste Samferdselsdepartementet en konkurranse rettet mot fylkeskommunene, der temaet var smartere transport, og hvor fylkeskommunene ble oppfordret til å konkurrere om å komme med gode initiativer. Vestland fylkeskommune, da Hordaland, innledet en kreativ prosess sammen med Bergen kommune og Statens Vegvesen. Sammen kom vi frem til at vi ville etablere MUST. Forkortelsen står for «mobilitets-laboratorium for utvikling av smartere transport». Konseptet vant fram i konkurransen og partnerorganisasjonene fikk støtte til etablering av MUST.

Mustlab.no

Pilotprosjekter i MUST LivingLab
MUST Living Lab jobber parallelt med flere innovasjons- og pilotprosjekter. Vi har som formål å bygge et prosjektportefølje fordelt over hele Vestland fylke. Vi jobber aktivt og til enhver tid med pilotprosjekter i forskjellige faser. Besøk gjerne vår side om våre piloter.

DataLab
MUST DataLab er en lekegrind for identifisering av utfordringer og løsninger, og for å eksperimentere med ulike datakilder. Gjennom MUST DataLab kan du få tilgang til kommunale, statlige og fylkeskommunale transport- og mobilitetsdata. Vi ønsker at ulike aktører skal kontakte oss å utvide og utvikle disse datakildene.

LivingLab
Her ønsker vi å kunne bidra til at store og små aktører får testet ut sine ideer på virkelige mennesker i en virkelig by. Private og offentlige aktører tester og MUST bistår med metode og med å samle de ulike aktørene som skal til for å få den praktisk tilretteleggingen og nødvendige tillatelser på plass for å få en vellykket testperiode.

Mobilitet innsikt
MUST har utarbeidet et mobilitetsdashboard som gir deg enkel tilgang til en rekke datakilder på en oversiktlig måte. Første versjon av vårt dashboard er tilgjengelig med data fra Bergen. MUST arbeider med å utvide vårt mobilitetsdashboard med nye data og ønsker at det etter hvert skal dekke hele Norge.

Partnerne i Mustlab.no

BERGEN KOMMUNE

Vestland fylkeskommune

skyss

in

Statens vegvesen

Hvis Staten vil og Vestland kan,
hvorfor ikke også Miljøpakken?

6.4.22 (KU-12/22)
Daniel Milford Flathagen, sekretariatet

Kommunikasjonsstrategi for Miljøpakken

Miljøpakken
– bedre by

Hvorfor oppdatere strategien fra 2009

- **Gjeldende strategi stammer fra Miljøpakkens spede begynnelse**
  - Målene til Miljøpakken har endret seg noe
    - f.eks. grønn og effektiv næringstransport, økt brukertilfredshet
  - Miljøpakken er etablert som merkevare
  - Nye deltakerkommuner er kommet til

Miljøpakken
– bedre by

Miljøpakken
– bedre by

Ny kommunikasjonsstrategi

- Inneholder:
  - Veivalg, overordnede prioriteringer: Kommunikasjonsmål som svarer opp Miljøpakkens mål
  - Organisering av kommunikasjonsarbeidet
  - Ønsket etterlatt inntrykk
  - Prioriterte målgrupper
  - Prinsipper for hvordan kommunikasjonsarbeidet skal utøves
- Inneholder *ikke*:
  - Konkrete tiltak og satsinger
  - Budskap
  - Kanalvalg

Miljøpakken handler om å endre innbyggernes reisevaner i miljøvennlig retning

Har hørt om → Forstår → Aksepterer → Handler i tråd med

Miljøpakken
– bedre by

Prioriterte delmål

Delmål i byvekstavtalen	Prioritert kommunikasjonsbidrag
Senke terskelen for å reise miljøvennlig	Øke innbyggernes **aksept** for alternative reisemåter.
Økning i miljøvennlige reiser	Bidra til at innbyggerne **handler i tråd** med egen aksept for alternative reisemåter
Økt brukertilfredshet	Styrke Miljøpakkens generelle omdømme. Øke innbyggerne og næringslivets **aksept** for Miljøpakkens mål og tiltak.
Grønn og effektiv næringstransport	Øke næringslivets **aksept** for utslippsfrie transportløsninger.

Miljøpakken
– bedre by

Prioriterte målgrupper

Målgruppe	Avgrensning
Innbyggere i byregionen	Primært de som kjører mye bil tross gode alternativer
Opinionsdannere	Lokalmedia, politikere og andre med innvirkning på Miljøpakkens måloppnåelse
Politikere i samarbeidsområdet	Primært Miljøpakkens kontaktutvalg, sekundært øvrige folkevalgte i kommuner og fylke
Ansatte hos avtalepartene	Primært ansatte med Miljøpakken som del av sitt virke
Lokalt næringsliv	Private og offentlige virksomheter med vesentlig transportbehov eller mange ansatte
Staten som avtalepart	Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet o.a.
Ambassadører	

Miljøpakken
– bedre by

For 890 kroner får du nå:

30 dager buss, tog og trikk i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal

40 liter bensin

Det er sånn at noen er avhengig av å bruke bilen i hverdagen, spesielt de som bor på landet/bygda eller sentralt i Trondheims-området. Da bør vi gi dem noen unntak for det, og spesielt for de som har lite å rutte med. For 890 kroner får du nå 30 dagers månedskort for å ta buss, tog og trikk i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Det er like mye som det koster for 40 liters drivstoff i gjennomsnitt. Så det sier jo hvor mye du får igjen for pengene hvis man velger kollektivtransport.

Miljøpakken
– bedre by

Eksternt kommunikasjonsmål

Tilfredse innbyggere:

*Innbyggerne i byvekstavtaleområdet **forstår** og **aksepterer** hensikten bak Miljøpakken, og er tilfredse med Miljøpakkens tiltak*

Miljøpakken
– bedre by

Internt kommunikasjonsmål

En sterk felles identitet:

Partene i Miljøpakken **forstår** og **aksepterer** Miljøpakkens mål, og samhandler godt for å nå dem

Miljøpakken
– bedre by

Miljøpakken
– bedre by

Ønsket etterlatt inntrykk

Målgruppenes inntrykk etter å ha blitt eksponert for Miljøpakkens kommunikasjon skal være slik:

om det vi gjør:	Miljøpakken bidrar til stadig mer attraktive byområder med bedre fremkommelighet.
om hvordan vi fremstår:	Personene som representerer Miljøpakken fremstår som troverdige, kompetente og samstemte.
om det å endre reisevaner:	Det er hensiktsmessig og enkelt å endre reisevaner i miljøvennlig retning.

Miljøpakken
– bedre by

Kommunikasjonsprinsipper

Kommunikasjonen fra Miljøpakken skal

1. være uformell, inspirerende og imøtekommende
2. være kunnskapsbasert
3. synliggjøre merverdien Miljøpakken skaper for hele byregionen
4. bygge en bro mellom enkeltprosjektene i Miljøpakken og den større sammenhengen
5. ha Miljøpakken som avsender

“Jaha, og hva så?”
Hva blir annerledes med ny strategi?

- Mer vekt på påvirkningsarbeid mtp. reisevaner
- Inkluderer internkommunikasjon som forutsetning for å nå Miljøpakkens mål og for å styrke eksternkommunikasjon

- Tydeligere retning/føring for kommunikasjonsaktivitetene
  - (flere verktøy for å styre hva vi skal gjøre mer/mindre av og hvordan vi skal gjøre det)
- Tydeligere mål med tallfestede måleparametre
- Mer spissede målgrupper
- En felles historie som knytter prosjektene sammen

Miljøpakken
– bedre by

Takk for oppmerksomheten

Miljøpakken
– bedre by

Trafikkutvikling

per mars 2022

Miljøpakken
– åpner nye muligheter

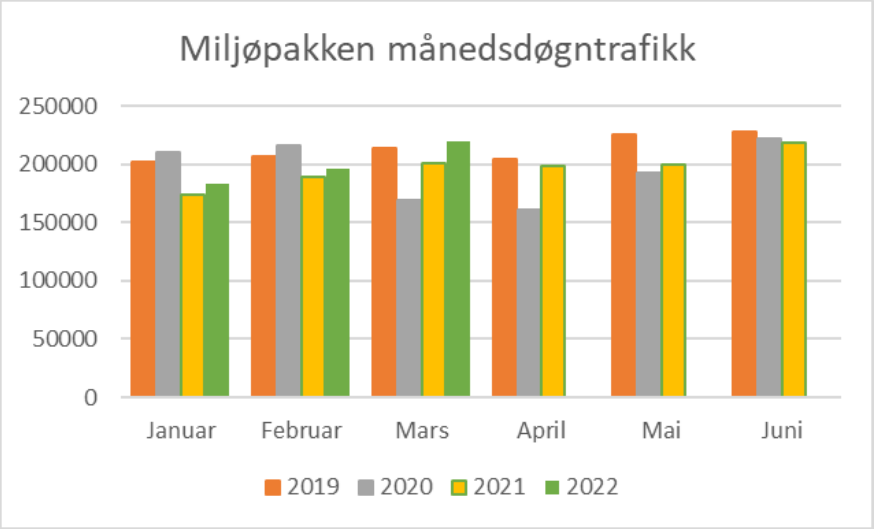
Biltrafikk

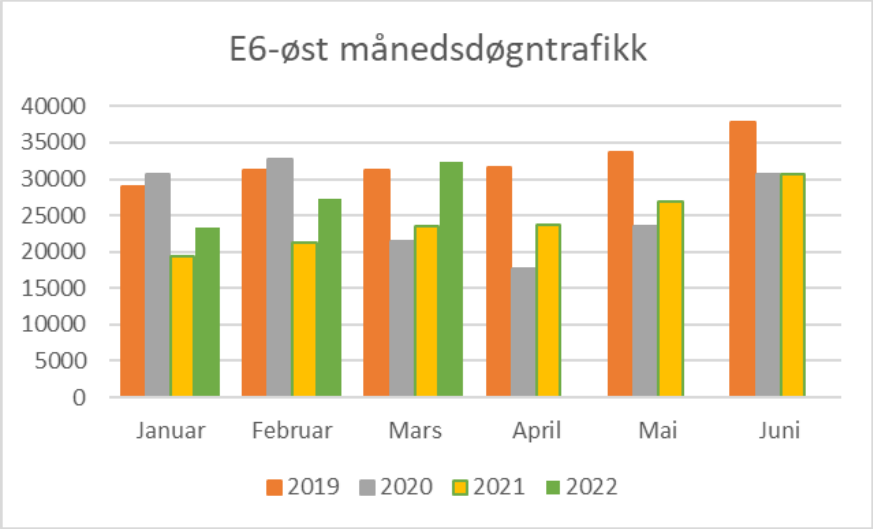
<u>Miljøpakken</u>

Januar-mars:
2022/2019: -3,8 %
2022/2021: 6,2 %

Mars:
2022/2019: 2,7 %
2022/2021: 9,2 %

Mars 2021 påvirkes av påske





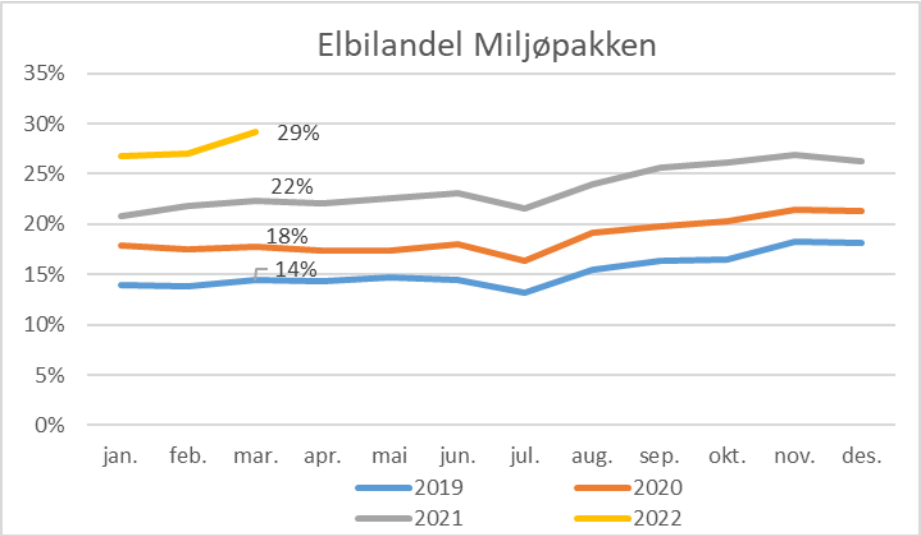
<u>E6-øst</u>

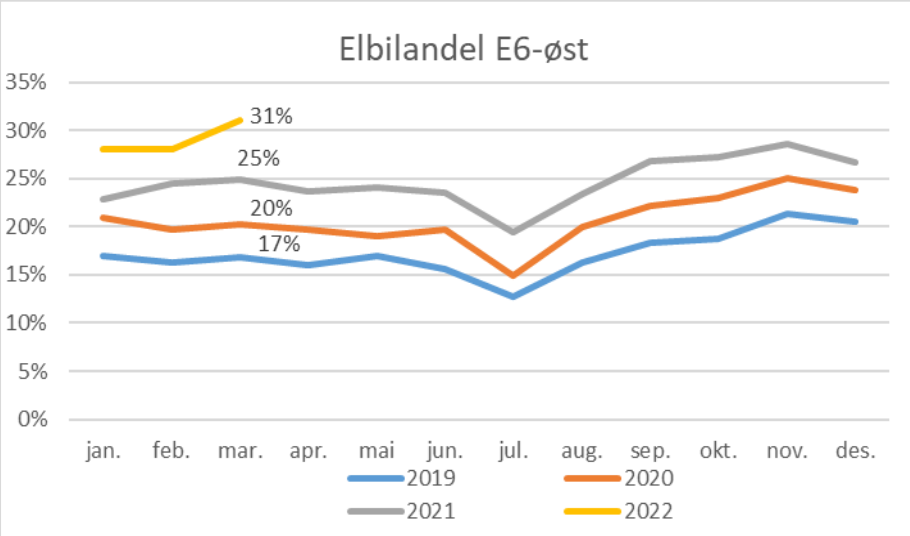
Januar-mars:
2022/2019: -9,2%
2022/2021: 29 %

Mars:
2022/2019: 3,6 %
2022/2021: 37,3 %

Miljøpakken
– åpner nye muligheter

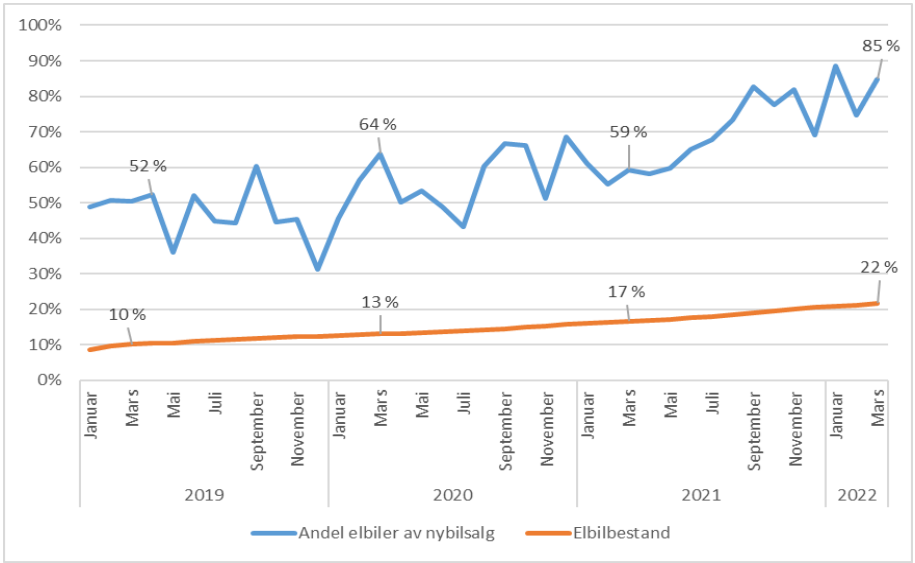
Biltrafikk – Elbilandeler





<u>Elbilandeler i mars</u>

Miljøpakken:	29,1 %
E6-øst:	31,0 %



<u>Miljøpakkeområdet:</u>

Elbilbestanden er 22 % ved utgangen av mars

85 % av nybilsalget er elbiler

Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Kollektivreisende per februar

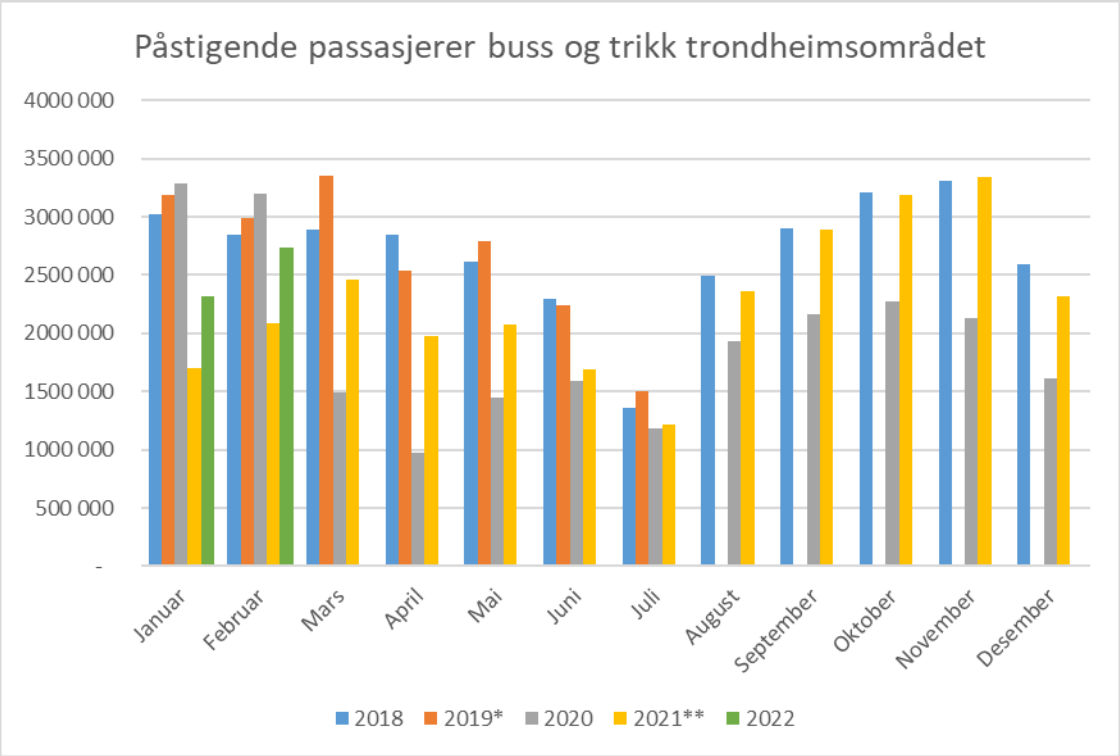
Buss og trikk Stor-Trondheim:

Antall passasjerer øker:
35 % flere enn i 2021

Fremdeles lavere enn før pandemien:
21 % færre enn i 2019

Trønderbanen januar og februar:
47 % flere enn i 2021

-46 % færre enn i 2019



* Ny rutestruktur fra august 2020. * Mangler data for august til desember 2020 pga kalibrering av nytt tellesystemer
** I oktober 2021 ble sone A utvidet.

Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Syklister per måned fra 2019-mars 2022

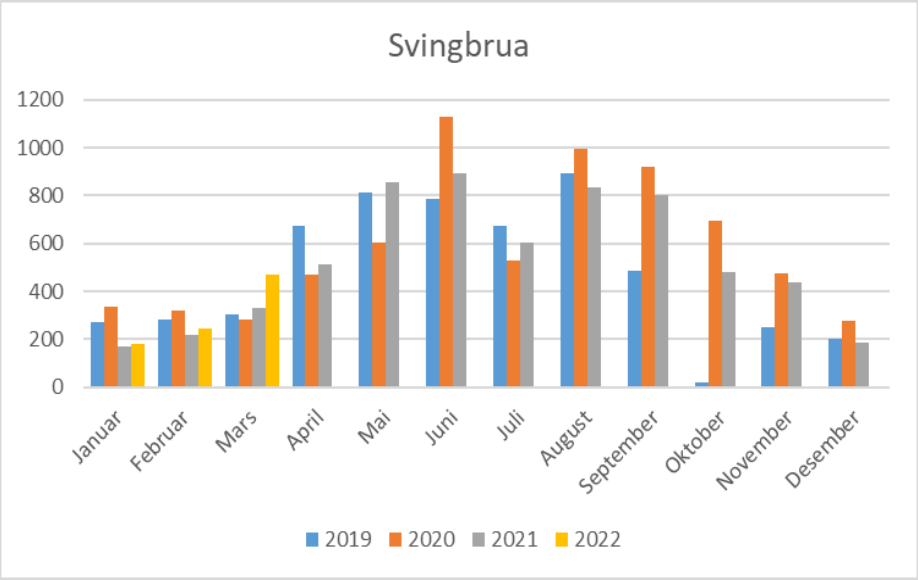
Få syklister i januar og februar

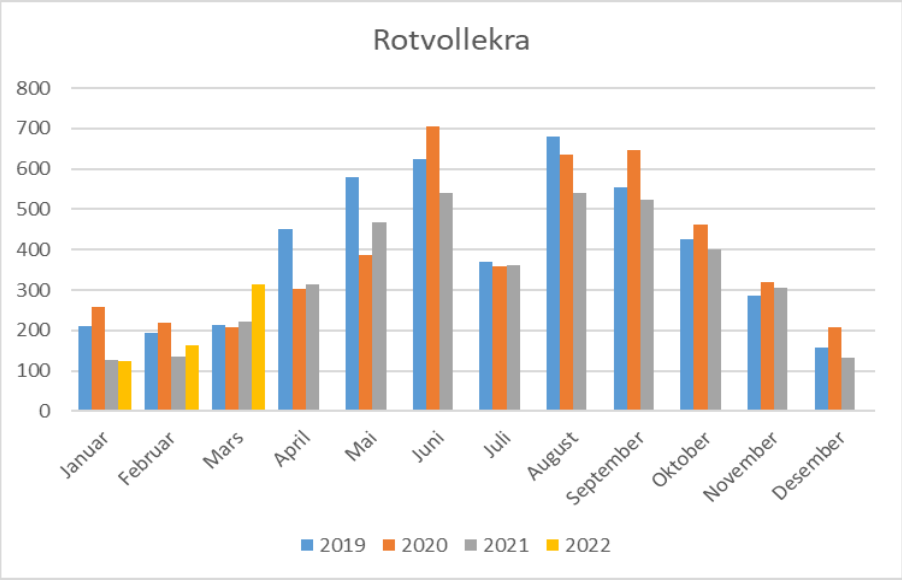
Mange syklister i mars

Gir 25 % flere syklister så langt i 2022 enn i 2021

Vintersykling påvirkes av vær og vind

Mye koronasmitte i januar og februar





Miljøpakken
– åpner nye muligheter