



Vår dato
18.05.2022

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank 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

Gjelder møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 13. mai kl. 09:00 – 13:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 15/22 Trafikkutvikling (Sek)**
- 16/22 Kollektivtransport i omstilling (Asplan)**
- 17/22 Holdningsundersøkelse/mediastatistikk (Sek)**
- 18/22 Møte med politisk ledelse i SD om status for BVA - orientering**
- 19/22 Entur - orientering (Entur)**
- 20/22 Kongens gate – orientering (Trfk)**

Eventuelt

- Thomas von Westens gate/Innherredsveien – sykkelvei over gangfelt (Trfk)
- Krav om anslag på prosjekter over 10 mill kr (Sk)
- Signaler fra staten om oppstart forhandlinger (Svv)
- Revidert budsjett – RNB (Svv)



- Miljødifferensiert takster – manglende politiske vedtak (Svv)
- Bostedsfritak – manglende hjemmel (Svv)

Møtereftrat

Referat fra møte 6. april 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet 7. april og 3. mai

- **Elgeseter gate:** Sluttes seg til at det gjøres supplerende utredning ang. kjøremønster rundt Samfundet for å svare ut politisk vedtak fra fylkesutvalg.
- **Sverresborgruta:** Vedtar at prosjektet går videre til detaljplanlegging. Bevilger 7 millioner til reguleringsplanarbeid for hele ruta. Midlene forskutteres fra budsjett 2023 (bompenger).
- **Fv. 704 Tanem-Tulluan:** Ber fylkeskommunen gå i dialog med Vassfjellet vinterpark for å vurdere mulighetene for samarbeid i de to prosjektene.
- **Støyskjerm Majorstuen barnehage:** Bevilger 4,1 millioner til detaljprosjektering og bygging av støyskjerm. 1,1 millioner omdisponeres tilbake fra tidligere omdisponerte og ubrukte midler. 3 millioner forskutteres fra budsjett 2023 (bompenger)
- **Fv. 950 gsv Reppe-Være:** Sluttes seg til at prosjektet lyses ut. Bevilgning til oppstart på 10 mill. forskutteres fra avsetning sykkel i 2023 (bompenger).
- **Avbøtende busstilbud Sluppen:** Støtter at AtB iverksetter avbøtende tiltak som en kombinasjon av alternativ 1 – ny trasé linje 20 utenom rush - og 2b - ringrute linje 19 i rush. Dette til begge holdeplassene på Sluppen (Holtermannsveien) er på plass og kan brukes. Det fremmes sak om finansiering til neste PR. Det vurderes om kostnaden kan tas innenfor prosjektets ramme (holdeplass Sluppen) eller om det er aktuelt å bruke belønningmidler.
- **Holdeplass Nidarvoll:** Bevilger 1,9 millioner til bygging av holdeplass. Tiltaket finansieres ved en omdisponering av ubenyttede midler avsatt til holdeplasspakke 1 (bompenger).

Kommentar:

- Når starter ekstratilbudet på sluppen opp? 23. mai.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 15/22: Trafikkutvikling (Sek)

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

Antall passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner er fem prosent høyere i januar til april 2022 enn i 2021, og tre prosent lavere enn i 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim, er trafikken innenfor bygrensa seks prosent høyere enn i 2021, men fire prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 31 prosent høyere i januar til april i 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken seks prosent lavere disse månedene. Flytrafikken påvirker persontransporten på E6 øst.

I Melhus viser SVV trafikkregistreringspunktet på E6 nord for Melhus noe høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode 2019. Sammenligner vi årets fire første måneder med 2021, er det 26 prosent flere passeringer. Forbi Øysand er trafikken i januar og februar ni prosent høyere enn i 2020, og en prosent høyere enn i 2019.

Trafikken i Stjørdal er 28 prosent høyere perioden januar til april 2022 enn i 2021, og 19 prosent høyere enn i 2020. I grunnlaget inngår fire tellepunkter (Bjørngmyra, 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 29 prosent i Trondheim og 29 prosent på E6 øst. Dette er hhv sju og seks prosentpoeng høyere enn ved utgangen av februar 2021. Elbilbestanden i Miljøpakkeområdet er ved utgangen av april 2022 rett over 22 (prosent, mens andelen solgte elbiler i februar 2022 er 82 prosent. Andelen solgte hybrider utgjør 13 prosent, og øvrige fossile kjøretøy utgjør fem prosent.

Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 36 prosent høyere i januar-mars 2022 enn 2021. Dette er likevel 11 prosent lavere enn for samme tidsrom i 2019.

Tall fra SJ Norge viser 70 prosent flere reisende med tog på Trønderbanen (Lundamo/Melhus-Steinkjer) i årets tre første måneder sammenlignet med 2021. Dette er likevel 34 prosent færre reisende enn for samme tidsrom i 2019. Utviklingen er imidlertid positiv og i mars var man oppe på 91 % av 2019-nivået.

Samlet forbi Rotvollekra og Svingbrua er antall syklende i januar til april ni prosent lavere enn i 2019, og 17 prosent høyere sammenlignet med 2021.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 16/22: Kollektivtransport i omstilling (Asplan)

Asplan (v/Kristine Wika Haraldsen) orienterte om rapporten i møtet (se utsendt presentasjon).

Rapporten *Kollektivtransport i omstilling* er utarbeidet på oppdrag fra KS (se vedlagt rapport). I rapportens forord står følgende om oppdraget (s. 3):

På oppdrag fra KS Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon har Asplan Viak, ved avdeling Urbanet Analyse, sett på de utfordringene som kollektivtransporten står overfor etter koronapandemien, og hvilken rolle kollektivtransporten kan spille for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Hovedproblemstillingen er om det må utvikles nye strategier for å nå nullvekstmålet og hvordan en samlet virkemiddelbruk kan bidra til et mer sosialt, klimavennlig og bærekraftig mobilitetstilbud.

Til neste møte i KU jobbes det med sak om den nye normalen i kollektivtrafikken jf KU-sak 10/22 (Trfk).

Kommentar:

- Viktig rapport mht. realisme. Vi har en situasjon hvor hjemmekontor har størst effekt for nullvekstmålet. Må diskuteres i bypakkene. Bør redusere restriktive tiltak og øke de positive. Åpenbart at det er viktig å øke kollektivtrafikkens fremkommelighet. Vi snakker rullende fortau. Bør ha avgang hvert 5. minutt. Da kan mating fra bydelene aksepteres. Per i dag har ikke Trondheim dette. Det er kollektivtrafikken som konkurrerer direkte med bil, ikke gående og syklende. Siste RVU viser at kollektivtrafikken utgjør 10% av mobiliteten. Den er veldig lav, og det må bli veldig mye bedre før det er for seint. Bli en tøff historiedom over Trondheim hvis vi ikke tar de grepene hvor det er trangest gjennom sentrum.
- Handler ikke bare om kollektiv, men også hva man gjør med bilen. Gjør man det vanskeligere for bil, øker også kollektivtransportens konkurransekraft. anbefaler tettere samarbeid mellom kollektivtransporten og nye mobilitetsformer.
- Hva er handlingsrommet mht. takstene for elbil? Litt synd at det er hjemmekontor som skal berge oss. Behov for å møtes.
- Må iverksette et sett av tiltak. Vekst i trafikk fra Melhus kan skyldes mye graving i sentrum.
- De 3 andre bypakkene har basert seg på ganske dyre løsninger hvor kollektivtrafikken har fri fremkommelighet. I Trondheim har vi en løsning hvor kollektivtrafikken kjører sammen med bilen. Summen av mange kompromisser kan gi dårligere fremkommelighet. Bør tenke nøye på dette i alle plansakene.
- Bli en gjennomgang av fordelene for elbil. Vi kan ikke ta mer enn 50% for parkering for di vi må tilpasse oss nasjonale krav. Parkering er et viktig virkemiddel. Rushtidstenking er viktig. Ta digitale møter på morgenen og dra litt senere på jobb. Viktig å spre trafikken utenom rush.
- Effektive bytter forutsetter høy frekvens. Kan ikke vente 10 min på neste buss. Må ha høy frekvens på stamrutene. Vi har bare ganske høy frekvens.
- Å spre trafikken ut over rush er bra for de som må reise da. Kan stimuleres ytterligere til dette ved takstbruk. Så må vi finne takstløsninger for de som må reise av og til.
- Bør legges til rette for både hjemmekontor og «nærkontor» og ulik oppstart mellom skolene.
- RNB har tatt et stort grep mht. kjøp av elbiler.

Konklusjon: Tas til orientering.

Sak 17/22 Holdningsundersøkelse/mediastatistikk (Sek)

Miljøpakken får gjennomført holdningsundersøkelser 2 ganger i året. Resultater fra den nyeste holdningsundersøkelsen og noe mediastatistikk ble presentert i møtet (se utsendt presentasjon)

Kommentar:

- Den gode kjennskapen til MP i Malvik kan skyldes utbygging av E6 og bussbytte på Leistad. Folk merker at MP betaler for busstilbudet.
- SJ får æren for reduserte takster. Må bli bedre til å markedsføre MP.

Konklusjon: Tas til orientering.

Sak 18/22 Møte med politisk ledelse i SD om status for BVA - orientering

Politisk ledelse i Samferdselsdepartementet innkalte partene i byvekstavtalesamarbeidet til et møte om status i byvekstavtalene i Oslo 3. mai.

Tore Sandvik rapporterte fra møtet:

- Hensikten med møtet var å gi styringssignaler til byvekstavtalene.
- Avtalene vurderes som nyttige for å nå politiske mål.
- Var inne på av biltrafikken øker og at kollektivtrafikken ikke er tilbake på normalen.
- Tydelige signaler på innstramning økonomisk.
- Blir mindre kompensering for alle typer utgifter fremover.
- Ambisjonene om mobilitet og nullvekstmålet skal ikke reduseres. BVA blir viktigere enn noen gang.
- Mindreforbruk av tilskuddene er krevende. Vil ha bedre rapporteringsrutiner. 1,25 mrd. i bypakken som er ubrukt. Mindreforbruket må reduseres fremover.
- Fremover vil bevilgningsnivået vurderes fra år til år. Det betyr mindre forutsigbarhet. Statlige midler kan ikke settes av på fond, men brukes til det de skal.
- Det varsles økt fleksibilitet i bruk av tilskuddsmidlene.
- Elbil-fordelene skal gjennomgås. Tvilstomt at elbil-subsidiene har ønsket klimaeffekt. 30 mrd bare i år. Fordelene vil ikke forsvinne. Fordelene har bidratt til økt bilkjøring, noe som er en utfordring for nullvekstmålet.

Kommentarer:

- SVV skal følge opp på rapporteringssida fra de 4 byvekstavtalene.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 19/22 Entur – orientering

Entur (v/Hanne Nettum Breivik – direktør marked og mobilitet) presenterte seg selv, oppdrag og tjenester (se utsendt presentasjon). Det ble gjort rede for tidsbruken knyttet til innføringen av felles takst/billett for buss og tog.

Kommentarer:

- Frustrerende å høre at det er andre enn politikerne som prioriterer hva som er viktigst. Forutsetter at de politisk vedtatte prioriteringene blir fulgt opp administrativt. Hvordan ser Entur på ønsket om å teste ut ulike billettyper? Blir vanskelig hvis det skal være så tidkrevende. Bør vi bare prøve ut dette selv? Ruter prøver ut en hjemmekontor-løsning. Hvorfor har ikke vi fått denne til utprøving? Viktig å få avklaringer på dette for å vite om vi skal teste ut lokalt før noe implementeres som et fast system. Skal det ha en hensikt å ha statlig innblanding i disse appene/systemene, må det standardiseres for å ha noen effekt.
- All uttesting trenger ikke inn i en felles nasjonal plattform fra dag en. Det kan skje lokalt og selskapsvis. Hvis man lykkes med lokal uttesting, bør det inn i en felles plattform. Viktig å tenke samordning mellom ulike reisemidler også ved uttesting. Ruter tester ut en pilot uavhengig av Entur.
- Da flyttes spørsmålet om hvordan vi håndterer dette fremover til AtB og fylkeskommunen. Hva bør vi teste ut lokalt?
- Fylkeskommunene har bedt departementet om å brukes forsøksloven slik at Trøndelag får ansvar for regionale togtjenester. Overdriver behovet for å ha ett system i Norge.
- Ruter tester ut på vegne av oss.
- Blir i stuss over prosessen. Hvem er det som prioriterer? Vi ønsket å teste ut fort. Ber om at vi får prøve ut hjemmekontor-billett her så raskt som mulig. Bør ikke vente på Ruter sin utprøving.
- Innspill om lokal uttesting er veldig spennende.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 20/22 Kongens gate – orientering (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status og videre fremdrift for gateprosjektet i Kongens gate:

- Har akkurat hatt politisk sak i fylkesutvalget hvor det ble vedtatt løsning med 3 felt. Fylkesdirektøren skal så raskt som mulig komme med forslag til løsning.
- Fremdrift forutsatt tilstrekkelige vedtak:
 - Prosjektering, byggeplanlegging, anskaffelse ila. av 2023
 - Anleggsstart årsskifte 23/24
 - Byggetid på inntil 2 år
 - Ferdigstillelse vår/sommer 2026
- Blir mer eller mindre stengt i anleggsfasen. VM 2025 må innarbeides i forberedelsen av prosjektet.
- Viktig med godt samarbeid med alle aktører og parter for å slippe å vente.

Kommentarer:

- Ber om at PR ser på en gjennomføringsplan fordi vi må sørge for god timing og involvering for å få en strammest mulig gjennomføring. Bør ikke starte før Sluppen er ferdig påkoblet og være ferdig til VM vinter 2025. PR må se på hva som kan gjøres for å redusere byggetida og melde tilbake til KU. Dette vil også belaste andre veger.

Konklusjon: KU ber programrådet se på en gjennomføringsplan for Kongens gate med mål om å få en strammest mulig gjennomføring som kan redusere byggetida.

Eventuelt

Thomas von Westens gate/Innherredsveien – sykkelvei over gangfelt (Trfk)

I krysset Thomas von Westens gate/Innherredsveien er sykkelveien over gangfeltet uten skilting/regulering. Dette er en svært trafikkert sykkelrute med høy fart, og det skapes farlig situasjoner i dette krysset. Det ble bedt om en orientering fra Trøndelag fylkeskommune om det er mulig å gjøre noe med denne utfordringen raskt og hvilken løsning en kan få til for å sikre krysset.

Kommentar:

- Tiltaket ble gjennomført sist natt. Håper trafiksikkerheten øker. Hastigheten for biltrafikken er redusert og det har blitt mer oversiktlig for gående og syklende.
- Imponerende tempo. Ber om en sak fra PR på prinsippløsninger for sykkelkryssinger. Er litt ulike synspunkter mellom partene. Bør ta noen prinsippavklaringer og finne løsninger som gir raskere fremdrift. Ber om sak til neste KU.
- SVV jobber med formingsveileder som skal tydeliggjøre dette.

Konklusjon:

- *Tas til orientering.*
- *KU ber om en sak fra programrådet om prinsippløsninger for sykkelkryssinger*

Krav om anslag på prosjekter over 10 mill kr (Stjørdal kommune)

Saken gjelder kravet om anslagspris på et prosjekt før dette behandles i Programrådet Miljøpakken. Vi har et selvpålagt krav om dette på prosjekter som forventes å koste mer enn 10 mill. Stjørdal kommune har argumentert for at vi heller ønsker å kjøre dette ut på anbud med forbehold om finansiering.

Da oppnår vi både å spare tid på gjennomføring og spare penger på å utarbeide anslagspris. I vårt tilfelle ene så koster det oss nærmere 100 000kr og har forsinket prosjektet med 6mnd, blant annet på grunn av sommerferien.

Med en slik tilnærming så vil jo også få en eksakt pris til behandlingen i Programrådet og ikke en antatt pris.

Om vi har en selvpålagt kostnadsramme at det på prosjekt over 10 mill skal være anslag på pris, kan det være et poeng å heve denne rammen?

Kommentar:

- SVV tror det er veldig viktig at vi har kravet om Anslag, men i enkelttilfeller hvor man har fått et anbud, kan man fravike kravet. Det er like viktig å jobbe med kostnadskontroll på små som på store prosjekt.
- Bli en mer reell behandling i programrådet med et anbud som tar utgangspunkt i markedet enn et anslag. Ser besparelse i både tid og penger.
- Vi bør diskutere prinsipielt om vi skal heve grensen på 10 mill. Den er hevet tidligere fra 5 til 10 mill. Det er satt ned gruppe som skal se på anslag og vi kan avvente gruppas arbeid og så ta en prinsipiell diskusjon. Den konkrete saken kan legges fram for PR 31. mai.

Konklusjon:

- *Grensa på 10 millioner for Anslag diskuteres prinsipielt etter at arbeidsgruppen har lagt fram sitt arbeid.*
- *Den konkrete saken i Stjørdal legges fram for programrådet 31. mai til behandling.*

Signaler fra staten om oppstart forhandlinger (Svv)

Det vil bli utarbeidet et mandat for reforhandlingene som skal behandles i regjeringen. Det kan bli godt ut på høsten.

Konklusjon: Tas til orientering

Revidert budsjett – RNB (Svv)

Bli vedtatt før sommeren. Regjeringen peker på mindreforbruket i byvekstavgiftene og det at det står penger på fond hos fylkeskommunen. Det er et tydelig signal om at disse pengene skal bli brukt.

Bruksfordeler for elbiler tas også opp. Det er gitt et oppdrag til SVV hvor man skal se på bompengebetaling, parkering og tilgang til kollektivfelt i byområdene.

Ellers legges det opp til friere bruk av tilskuddsmidler i byvekstavtalene (50/50-midlene). Samtidig legges det opp til bedre rapportering og styring av disse midlene.

Konklusjon: Tas til orientering

Miljødifferensierte takster (Svv)

Vegdirektoratet i SVV styrer regelverket rundt bompenger. KU har vedtatt en sak om miljødifferensierte takster. Vegdirektoratet mener at de lokalpolitiske vedtakene ikke er tilstrekkelig konkrete. SVV jobber med saken og vil komme med forslag til vedtak til Trondheim kommune og fylkeskommunen.

Kommentar:

- Underlig at det skal ta et år å finne ut det. Hva er problemet?
- Hver kommune skal vedta at de ønsker å innføre miljødifferensierte takster. Her er det KU som har vedtatt det.
- Kommunene har jo gitt sin viljeserklæring om det skal vi ha?
- Det er tydelig at man skal ha et eksplisitt vedtak om at man skal innføre miljødifferensierte takster.
- Få med noen fra brukerfinans til neste møte for å forklare dette.
- Tk ber heller om å få brev fra SVV om hvilken ordlyd vi faktisk må vedta. Så vedtar vi det i kommunestyrene i juni.

Konklusjon: Statens vegvesen utarbeider faglig grunnlag for saken og oversender det til partene med forslag til ordlyd som må vedtas for innføring av miljødifferensierte takster, så raskt som mulig

Bostedsfritak

Beboere på Klett og Væretrøa har hatt fritak fra å betale bompenger i nærmeste bomstasjon. Dette ble hjemlet i Miljøpakkens trinn 2 (St.prp.), men ble ikke videreført i St.prp. til Miljøpakkens trinn 3. Dermed er det ikke lenger grunnlag for å gi dette bostedsfritaket. Vegamot har sluttet å gi fritak, noe som påklages. I dag er det 600-650 som har fritak.

Etter bompengereformen har slike bostedsfritak blitt gradvis avviklet rundt i Norge. Bostedsfritak har både en trafikal og økonomisk konsekvens, og er noe som må utredes og behandles politisk både lokalt og nasjonalt. Et aktuelt alternativ kan være å flytte på bomstasjoner? Ellers kan det gjøres et lokalt vedtak og søkes om dette på vanlig vis til nasjonalt nivå.

Kommentar:

- Trondheim kommune mener dette er overraskende fordi vi har antatt at ordningen ble videreført selv om den ikke nevnes i trinn 3. Må få opp en sak om dette så raskt som mulig. I hovedsak handler dette om bommen på Væretrøa hvor det er bygd mange boliger. Må vurdere hva som er mest hensiktsmessig. Er det å gi et fritak med det byråkratiet som følger, eller bruke millioner på å flytte en bom som heller ikke vil gi en rettferdig løsning?

Konklusjon: KU ber om at det fremmes en sak om bostedsfritak så snart som mulig som følger opp dette med manglende hjemmel. Det må forankres lokalpolitisk om en skal vurdere bostedsfritak på nytt. Eventuell prosess må SVV komme tilbake til.