



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 25.11.22

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

Carl-Jacob 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

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 2. desember kl. 09:00 – 12:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 57/22** Trafikkutvikling (Sek)
- 58/22** Vegamot-orientering
- 59/22** Tiltak for å bedre fremdrift i MP-prosjekter - rapportering (Sek)
- 60/22** Rapportering taksttiltak som følge av Bompengeforlik (Trfk)

Eventuelt

- Endret bruk av tilskudd til reduserte bompenge – avklaringer om prosess (Svv)



Møtereferat

Referat fra møte 09. november 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 21. november

Sak 132 - Nye busser i Malvik: Programrådet støtter at buss 86 går videre med en konvensjonell buss, frem til løsningen på energieffektive kjøretøy er på plass.

Ad sak 57/22 Trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg:

- Trafikknotat

Biltrafikk: Vegamot har nylig avdekket en feil i rapportsystemet. Det er sannsynlig at dette har påvirket bompasseringstallene Miljøpakken har fått de siste månedene. Per nå så er det usikkert hva omfanget av dette er og hvor lang tid en eventuell retting vil ta. Inntil vi får kvalitetssikrede tall vil vi ikke rapportere på bompasseringstall.

Statens vegvesens trafikkregistrering på E6 nord for Melhus og på E39 Øysand viser at trafikken her så langt i år er høyere enn samme periode i 2019.

I Stjørdal er samlet trafikk med liten bil gjennom tellepunktene fra januar til og med oktober høyere enn i 2020 og 2021. For oktober alene er trafikken 3,9 prosent over tilsvarende måned i 2019.

I byindeksen er trafikken i Miljøpakkeområde estimert til å være 1,7 prosent høyere hittil i år sammenlignet med samme periode i 2019. Januar og februar 2022 var preget av pandemi og dermed lavere enn normalt. Dermed kan den reelle trafikkveksten sammenlignet med 2019 bli høyere ved årskiftet.

Elbil: Per oktober 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 127 500 biler. Av disse er 25 prosent elbiler, som er en økning fra samme tid i fjor. Av alle nyregistrerte personbiler i oktober 2022 var 78 prosent elbiler. Av eierskiftene hittil i år består elbilene av 24 prosent av kjøretøyene.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med henholdsvis buss og trikk i Stor-Trondheim er 32,9 og 40,4 prosent høyere i januar-oktober 2022 enn 2021. Tall fra SJ Norge viser 15 prosent færre reiser på Trønderbanen januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode 2019. Januar og februar var preget av pandemi, så når vi sammenligner perioden mars-oktober er det 6 prosent færre reiser på Trønderbanen i 2022

sammenlignet med 2019. Sammenlignet med oktober 2019 er passasjertallet på Trønderbanen 6 prosent lavere i oktober 2022. I oktober var 42 prosent av passasjerene på Trønderbanen knyttet til sone A.

Sykkel: I oktober 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollekra enn samme måned tidligere år. På Svingbrua var det flere syklende per døgn i oktober 2022 enn samme måned i 2021, men færre enn i oktober 2020. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019. Vær og føre har stor betydning for antall syklist. For eksempel har det vært flere nedbørsdøgn og totalt mer nedbør i oktober 2022 sammenlignet med oktober 2019.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 58/22 Vegamot-orientering

Vedlegg:

- Brev om flytting av bom på Sluppen

Vegamot orienterer om diverse.

Blant annet er det sendt en takstsøknad som omhandler:

- *Endring av rabatt for nullutslippskjøretøy*
- *Justering av grunntakst i forhold til gjennomsnittstakst*
- *Endring i bruk av tilskudd til reduserte bomtakster*
- *Justering av takster på bomsnitt Sluppen*

I tillegg orienteres det om en mulig flytting av bom fra Sluppen bru til Osloveien nord for Nydalsbrua (se vedlegg)

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 59/22 Tiltak for å bedre fremdrift i MP-prosjekter – rapportering (Sek)

Vedlegg:

- Notat fra sekretariatet: Strategier for å bedre Miljøpakkens gjennomføringsevne

I sist KU ble tertialrapport (T2) lagt fram og den viser at det er et stort etterslep som skyldes dårlig fremdrift i MP-prosjekter. KU bestilte en sak hvor partene bes gjøre rede for hvilke grep som gjøres for å forbedre fremdriften (jf. KU-sak 53/22). Partene har rapportert på dette (se under).

Diskusjoner om å forbedre fremdriften er en gjenganger i MP. KU har tidligere bedt partene

vurdere strategier som kan bedre gjennomføringsevnen i Miljøpakke-prosjektene (jf. KU-sak 03/21). En partssammensatt gruppe diskuterte de viktigste utfordringene og ba sekretariatet lage et utkast til notat som grunnlag for det videre arbeidet (se vedlegg).

Når vi skal diskutere mulige måter å forbedre fremdriften på, er det ulike forhold vi kan se på:

- interne forhold hos den enkelte part
- forhold i MP-samarbeidet (organisering)
- samarbeid på tvers mellom flere av partene
- eksterne forhold

I diskusjonene i PR var det enighet om at det er behov for en grundigere diskusjon knyttet til samarbeid på tvers mellom partene. Det kommer vi tilbake til.

I denne saken fokuseres det først og fremst på interne forhold hos den enkelte part.

Tilbakemelding fra partene

Malvik kommune

Malvik kommunes rammeavtale for rådgivning utløp i fjor, og ny avtale ble inngått først på slutten av året. Vi har også sett at det har vært nødvendig med en endring i vår organisering omkring prosjektene. I prosjektene hvor vi har engasjert eksterne konsulenter, har det vært interne forhold hos konsulent som har gjort at vi ikke har hatt forventet fremdrift. Vi opplever at det er et stort trykk på konsulentbransjen for tiden, og dette er en utfordring som rammer flere enn Malvik kommune. Vi har nå på bakgrunn av en detaljert kontrakt gjort avrop på rammeavtalen med konsulent, og jobber nå intensivt med å ta igjen etterslepet på de prosjektene som fikk finansiering i 2021.

Melhus kommune

1. Generelt

- a. Erfaringen fra Melhus er at Miljøpakken som system har vært effektivt og smidig når tiltaket er klart fra parten. Dvs. at det for eksempel foreligger en detaljregulering som er tilstrekkelig til å kunne prosjektere og vurdere kostnader. Den enkeltes part grundighet i sitt forarbeid er viktig for å sikre rask gjennomføring.
- b. Sikre kommunikasjon på tvers. Erfaringen vår er at det bør være rutinemessig bedre kontakt mellom partene utover de eksisterende formelt etablerte arenaer. Hensikten vil være å klargjøre/ forberede grunnen for tiltak:
 - i. Sekretariatet legger til rette for «HP-koordineringsmøter» mellom partene før det behandles i miljøpakken. Dette erfares som meget positivt!
 - ii. Det bør i tillegg sikres tilsvarende «rutinemessige» møter mellom for eksempel Melhus og fylkeskommunen hvor man drøfter tiltak som man planlegger å spille inn, eller å følge opp statusen på.

2. Redusere antall prosjekt/ tiltak

- a. Tiltakene krever ressurser fra flere av enhetene i kommunen, som for eksempel plan og byggesak, teknisk. Ifølge handlingsprogrammet for miljøpakken skal det spilles inn tiltak som normalt sett ikke kommunen ville ha gjennomført hvis de ikke hadde

hatt midler gjennom miljøpakken. Dette medfører at det kreves økte interne ressurser. Det er en grense for hvor mange prosjekt vi kan håndtere. Mulige innfallsvinkler:

- i. Informere politisk nivå om det kan være en fordel med færre prosjekter (er nok noe optimist her)
- ii. Sikre tydelig prioritering gjennom langsiktig tiltaksplan.

3. Forutsigbarhet

- a. Ikke utfordre med innspill til tiltak som er i «gråsonen»
- b. Søke å skape forutsigbarhet gjennom:
 - i. Langsiktig tiltaksplan
 - ii. Som eksempel kan nevnes statens overordnede plan for gange og sykkeltiltak langs riksveg

4. Miljøpakkens «lille grønne» - fellesmappen

- a. Ser at det er gjort en god jobb allerede med felles maler mv.
- b. Er det mulig å videreutvikle dette? Prinsipper som følger av behandlinger i for eksempel KU mv...

Stjørdal kommune

Intern organisering

For å sikre forankring av Miljøpakken i Stjørdal kommune, god informasjonsflyt om Miljøpakken og kontinuitet/framdrift på miljøpakkeprosjektene, har Stjørdal kommune organisert arbeidet med Miljøpakken med fast møtestruktur for en større gruppe. Denne består av ledere og rådgivere som har arbeidsområder som berører Miljøpakken. I tillegg har vi en arbeidsgruppe som følger opp prosjektene og andre oppgaver relatert til Miljøpakken. Til å følge opp og sikre framdrift for hvert enkelt prosjekt har vi en dedikert prosjektkoordinator. Prosjektkoordinatoren følger også opp eksterne konsulenter som er benyttet i prosjektene.

Stjørdal kommune underskrev byvekstavtalen i 2019 og har siden den gang blitt bevilget midler til prosjektutvikling av 10 prosjekter. Noen av prosjektene berører fylkesvei og her er det inngått avtaler om overdragelse av prosjektlederansvar til Stjørdal kommune. 2 av 10 prosjekter er fullførte og de resterende prosjektene er i slutfasen av prosjektutvikling. Stjørdal kommune er i gang med å vurdere prosjekter som skal videre til detaljplanlegging/gjennomføring i 2023.

Samordning knutepunktutvikling

For arbeid med knutepunktet har Stjørdal kommune etablert en styringsgruppe med noe dynamiske arbeidsgrupper etter hvilke problemstillinger som skal løses. Dette er helt nødvendig for å kunne jobbe med gode løsninger. Dette bidrar til at man reduserer avklaringsbehovene i Programrådet og kontaktutvalg til noen hovedspørsmål. Dette har vært og er helt nødvendig grep.

Samordning kommunen og fylkeskommunen

Stjørdal kommune har valgt å tilby prosjektavklaringsarbeid og å utføre bygging langs fylkesveger. Dette fordi vi mener at prosjekter kan komme raskere til realisering Vi har blitt enig med fylkeskommunen om denne arbeidsformen. Det har tatt svært lang tid å få avklart at vi er enig om

disse arbeidsformene. Sekretariatet spør om vi er for opptatt av hvem som er vegeier? Svaret på det er ja, det har man vært. Vi må samarbeide om prosjekter i Miljøpakken uavhengig av hvem som er vegeier.

Anslagsmetodikk – en effektiv fremgangsmåte?

Spørsmålet om anslag på kostnader i ulike faser har vært opp til drøfting.

Stjørdal kommune har reist dette spørsmålet i KU. Vår erfaring er på det ene prosjektet med bygging av gang og sykkelveg med fordel kunne løst saken på annen måte enn med anslag. Bakgrunnen her var at det er en ferdig regulert strekning som vi fikk godkjent som miljøpakkeprosjekt. Det ble fra Fylkeskommunen stilt krav om anslag på noe som tilnærmet var prosjektert ferdig. Gitt at alle andre forhold er avklart bør det i noen tilfeller være mulig å innhente pris i markedet i stedet for først å gjennomføre anslag.

Trondheim kommune

Trondheim kommune brukte mye av sine ressurser på infrastrukturprosjektet for innføring av Metrobuss i august 2019 og andre type prosjekter måtte nedprioriteres i denne perioden for å rekke den stramme tidsfristen. Trondheim kommune hadde på det tidspunktet for få prosjekt som var under planlegging og dermed har det ikke vært så mange prosjekt som er bygd i de siste årene heller.

Trondheim kommune så et behov for å få en betydelig økning i planer for å kunne få gjennomført ønskede tiltak fram til 2029. Det ble blant annet startet en satsing på sykkelprosjektene for å få planlagt større deler av sykkelruter. Dette er gjerne store prosjekter som krever reguleringsplan og som tar tid og ressurser å planlegge. Planleggingskapasiteten hos Trondheim kommune er økt de siste par årene bl.a. ved å ansette flere til å lede disse planleggingsprosessene. Det har gjort det mulig å øke antall prosjekter i porteføljen, og vi ser nå resultater ved at det er flere prosjekter i detaljplanleggingsfasen nå enn for et par år siden. Vi forventer at flere av disse kommer til utbygging de nærmeste årene.

Gjennomførte tiltak:

- økt planleggingskapasitet
- bedre interne arbeidsrutiner
- bedre prosjektrapportering og oppfølging

Trondheim kommune ser fortsatt noen utfordringer internt mtp. framdrift, og spesielt gjelder det at reguleringsplaner og erverv av eiendom er prosesser som tar mer tid enn det som er ønskelig.

Samarbeid mellom partene i prosjekt

Kryssende veier

Det er mange veier i kommunen der fylkesvei og kommunal vei møtes eller krysser hverandre. Trondheim kommune ser stadig at dette medfører utfordringer i prosjektene i form av avklaring av omfang og ansvar, og koordinering/avklaring av løsninger i kryss. Alt for ofte unnlates kryssområdene fra tiltak og man får dårlige løsninger for myke trafikanter i kryss.

Det er et stort behov for å få gode løsninger i kryss og dette krever samarbeid mellom kommune og fylkeskommunen.

Valg av løsninger

Det er ulike oppfatninger mellom partene om hvordan kryss skal løses mtp. syklende og gående sett opp mot bil og buss. Det er behov for å finne fram til gode omforente løsninger som fremmer nullvekst uavhengig av vegeier.

Kapasitet

Miljøpakken har flere store gateprosjekter gjennom Metrobussporteføljen. Disse ligger hovedsakelig på fylkesveg. Så langt har ansvaret for de fire som har vært aktive så langt vært fordelt likt mellom Tk og Trfk. Dette har fordelt behovet for planleggingskapasitet. Det har i løpet av det siste året også blitt satt i gang arbeid på Nyhavna, samt at Haakon VII's gate også skal planlegges.

Det bør vurderes om det også i fortsettelsen bør være en ansvarsfordeling av prosjektene for å sikre at planleggingskapasiteten er tilstrekkelig og at prosjektene kan gjennomføres i løpet av BVA-perioden.

Trondheim kommune mener at Miljøpakken raskt må ta en diskusjon og konkretisering av tiltak for å løse de utfordringene som påpekes over, da disse er viktige for framdrift og kvalitet i Miljøpakkens prosjekter.

Mulige grep i samarbeidet MP

Det har de siste par årene blitt gjort flere grep som har økt fleksibiliteten i Miljøpakken for å kunne gå videre til neste fase i et prosjekt, og ført til bedre framdrift. Det er ennå rom for å justere de felles føringene og praksis for i enda større grad gjøre Miljøpakkensamarbeidet mer effektivt i gjennomføringen. Det er naturlig å komme tilbake til konkrete forslag i forbindelse med føringer for handlingsprogram 2024-27.

Statens vegvesen

Prosjektutvikling

I seksjon for Utredning, midt har vi noe fast utredningskapasitet som arbeider med prosjektutvikling av Miljøpakkeprosjekter. I 2022 har vi anskaffet ytterligere kapasitet for å få fortgang i prosjektutviklingsfasen. I løpet av det siste året har vi opplevd en markant økning i antallet ferdigstilte prosjektutviklingstiltak.

Planlegging og utbygging

Som et ledd i omorganiseringen i 2020 har Utbyggings divisjonen inntatt en ny rolle. Utbygging, midt har ansvaret for både planlegging etter plan og bygningsloven, prosjektering og utbygging av prosjekter. Dette har gitt gevinster for både produksjonen, men også det interne samarbeidet. For å forenkle arbeidet med planlegging, prosjektering og utbygging ytterligere er det tenkt at nye miljøpakkeprosjekter skal håndteres av samme prosjektleder.

Usikkerheter for SVV

SVVs store hemske for fremdrift har ikke lenger mye å gjøre med intern organisering, men snarere usikkerhetene knyttet til tildelinger i statsbudsjettet. Det er hvert år usikkerhet knyttet til om vi får tilstrekkelig planmidler til planlegging og det er økende usikkerhet knyttet til investeringsmidler.

Tidligere år har uteblitt tildeling skyltes manglende planlagte prosjekt, dette er i mindre grad tilfelle nå.

Trøndelag fylkeskommune

Fremdrift ekstra nye busser

Trøndelag fylkeskommune bestiller en tjeneste hos AtB. AtB bestiller videre tjenesten hos operatør. Hvordan operatør velger å løse bestillingen (kjøpe eller leie buss) er opp til operatøren. Det er ventetid på leveranser generelt i markedet, dette gjelder også bussinnkjøp. Det vil måtte vente på bussleveranser omkring minimum 10 måneder etter bestilling (vedtaket til årsbudsjettet). Bussene vil komme mest sannsynligvis året etter årsbudsjettet ble vedtatt.

Teknologi-prosjekter

Tiltakene i teknologi-prosjekter skal gjennomføres i trinn og generelt sett ha kort levetid. Dette skal bidra til at det kan komme raskt i gang med utforskning, utvikling og uttesting av nye tiltak, og at det er mulighet til å stoppe tiltak etter kort tid dersom det ikke synes å ha ønsket effekt.

Det er for kort tid mellom vedtaket til årsbudsjettet (rundt februar) og budsjettestimater for året etter (mai). Det utfordring å estimere ressursbehovet for kommende år når det ikke er startet arbeidet.

Vegprosjekter

En del av prosjektene på fylkesveg har hatt manglende fremdrift. Årsakene til dette er flere:

- En del fylkesvegprosjekt er komplisert å planlegge. Veger med regional funksjon og høy ÅDT, mye næringstrafikk, vanskelig prioritering mellom trafikantgrupper innenfor begrenset areal.
- Det har tatt tid å sette en ny organisasjon
- Manglende prioritering av FV på slutten av SAMS har gitt et høyt etterslep på utredningsprosjekt

Punkt 1 er vanskelig å gjøre noe med. I kommende/nye prosjekt vil FK søke politisk avklaring av måloppnåelse og prioritering i større grad. Dette for å lettere prioritere mellom trafikantgrupper der det er arealknapphet.

Alle nye organisasjoner tar tid å sette. Alle organisasjoner har også vært preget av pandemi de siste årene. Med planeterslep og disse to forholdene på toppen har det påvirket Trøndelag fylkeskommune mer enn forventet og ønsket.

TRFK har den siste tiden økt plankapasiteten vesentlig, og har også satt i gang flere utredningsprosjekt. Planeterslepet er på veg nedover, og store deler av etterslepet vil være tatt igjen i løpet av 2023. I tillegg har avdeling veg vært gjennom en evaluerings-prosess som har ført til at organisasjonen nå endres, og blir mer tilpasset prosjektgjennomføring. Utredningsmiljøet styrkes og tydeliggjøres. I tillegg er det opprettet en egen seksjon for planlegging og gjennomføring av alle

Miljøpakkeprosjekt. Altså er både utrednings-, planleggings- og gjennomføringskapasitet økt. Prosjektene rapporterer i større grad direkte til vegdirektør for å sikre økt fokus på gjennomføring.

Trøndelag fylkeskommune vil i prosessen med HP2024-2027 komme med innspill til hvordan rutiner og prosesser i Miljøpakken kan lette prosjektgjennomføringen. Per i dag er man usikker på rutinene, og (satt på spissen,) nærmest handlingslammet med tanke på effektiv porteføljestyling mellom årsbudsjettets innspillstidspunkt 1/5 og vedtakstidspunkt 8-9 måneder senere.

Fylkeskommunen er positiv til å planlegge mer i fellesskap, men vil som utgangspunkt planlegge og bygge på egen vegkategori. Fremfor å flytte prosjekter til etater med ledig kapasitet bør det kanskje vurderes *hvorfor* man eventuelt har ledig kapasitet. Vi mener imidlertid at det er mye å hente der ulike vegkategorier møtes, og at slike tilfeller i større grad kan planlegges av andre etater.

Konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Ad sak 60/22 Rapportering taksttiltak som følge av Bompengeforlik (TRFK)

Kostnadsutvikling

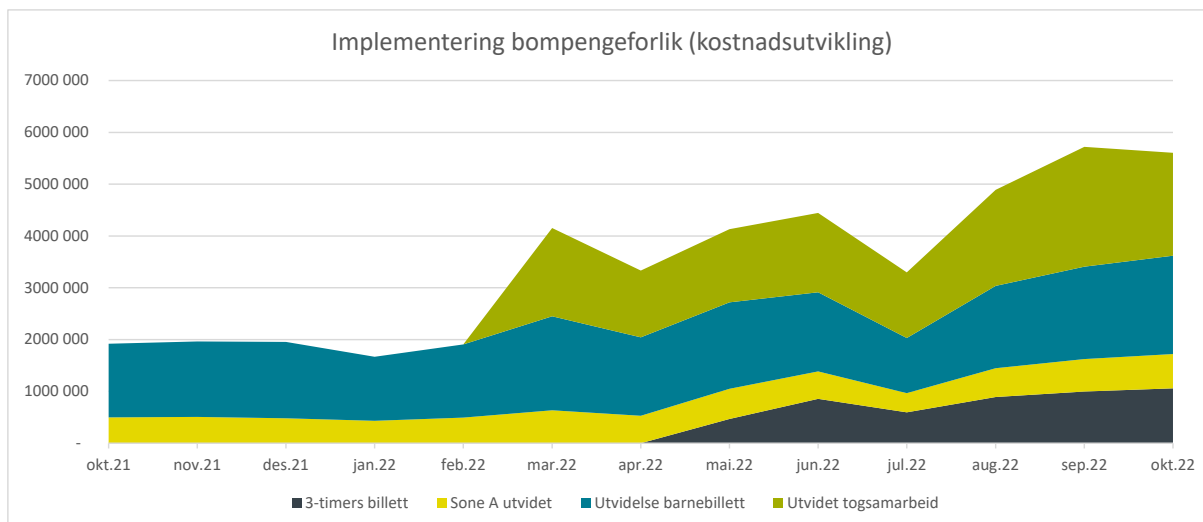
Kostnadene må vurderes opp mot årlige midler fra bompengeforlik (50 MNOK) og at det foreligger tidligere års ubenyttede midler fra bompengeforliket. 50 MNOK i tilskudd er et beløp som indekseres med kommunal deflator.

TRFK rapporterte på status for implementering av tiltak og bruk av midler i KU-sak 06/22 januar 2022 og i sak 39/22 i september 2022:

- I et normalår vil årskostnaden av besluttede tiltak være 62 MNOK [2021-kroner].

Kostnadene til tiltakene vil over tid indekseres med takstutvikling som var 4,1% i 2022 og ser ut til å bli 3% i 2023.

Figur under viser utvikling i kostnader på de ulike tiltak etter implementering første gang fra oktober 2021.



Kostnad foreløpig påvirkes primært av følgende tre forhold:

- Det har vært ulike tidspunkt for implementering av tiltakene.
- Så langt har korona gitt et lavere reiseomfang enn normalt.
- For tog er det manuelle tellinger av passasjerer som ligger til grunn for reisetall, her ligger reiseomfanget over de forutsetninger som lå til grunn i Jernbanedirektoratets estimater fra sommeren 2021.

Samlet estimat på årskostnad for 2022 ligger nå på 54 MNOK inkludert prognose for siste del av året.

Basert på dialog mellom SJ, AtB og Jernbanedirektoratet, har AtB estimert at kostnaden for takstsamarbeid med tog øker ytterligere inn mot 2023. Partene budsjetterer med et reisegrunnlag på 700.000 reisende med AtB-billett på tog (mot 615.000 i JBD sin modell fra sommeren 2021). I tillegg vil iverksetting av pilot på «fleksibel billett» medføre økte kostnader. Foreløpig kjøres denne som en lukket pilot med kostnadsomfang på ca 2 MNOK kroner. Dersom man vil skalere pilot i full skala for alle kunder må man bevilge midler til dette.

Ekskl implementering av fleksibel billett har AtB utarbeidet en prognose for kostnad i 2023 på 69 MNOK kroner (2023 kr). Tidligere estimat på 62 MNOK i 2021 kr justert opp med takstendring på 4,1% og 3% blir = 66,5 MNOK. Ytterligere økning skyldes vekst av antall reiser i togsamarbeidet.

Evaluering av tiltakets effekt på endrede reisevaner

I en ustabil overgangstid etter korona, vil det være nært umulig å måle hvilken effekt takstreduksjonene har hatt på folks reisevaner. Befolkningens valg av reisemåte påvirkes av mange ulike variabler og er ofte sammensatt. Dette kan være tilgjengelighet fra der du er til dit du skal, reisetid, frekvens, hvilke alternative transportmidler som er tilgjengelig, parkeringsmuligheter, pris osv.

Derfor har ATB tatt med spørsmål knyttet til de ulike tiltakene i pågående kundetilfredshetsundersøkelse for å kunne se om takst-tiltakene har bidratt til å endre reisevaner. På bakgrunn av resultatene her, vil AtB vi kunne si mer om hvordan tiltakene har bidratt.

AtB forventer å få svar på undersøkelsen i starten av desember. En endelig evaluering på effekt av tiltaket så langt vil vi kunne gi i slutten av desember, begynnelsen av januar 2024. Spørsmål som er stilt i undersøkelsen er:

3-timers varighet på enkeltbillett

Fra mai 2022 fikk enkeltbilletter varighet på 3 timer etter kl. 18 på hverdager og lørdag/søndag.

Reiser du oftere kollektivt som følge av lengere varighet?

(Hvis Billettprodukt er «Enkeltbillett»)

Reiser du oftere tur/retur med samme enkeltbillett, sammenlignet med tidligere?

(Hvis Billettprodukt er «Enkeltbillett»)

Utvidelse av sone A til Stjørdal

Fra oktober 2021 ble billettsonen for Stjørdal inkludert i sonen for Trondheimsområdet og du kan nå reise i alle disse kommunene på samme billett med både buss og tog. Har dette ført til at du reiser mer kollektivt?

(Hvis kommune er «Stjørdal»)

Utvidelse av aldersgrense kategori barn

Oktober 2021 ble aldersgrensen for barnebillett utvidet til å inkludere alle mellom 6-19 år, dette gir en prisreduksjon for de i aldergruppen 16-19 år. Har dette ført til at du selv, eller barn i din husstand har reist mer?

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Endret bruk av tilskudd til reduserte bompenger – avklaringer om prosess (Svv)

Vedlegg:

- Brev fra SD om endret bru av tilskudd til reduserte bompenger

Det vises til vedlagt brev fra Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen orienterer om prosessen. For øvrig kan det opplyses om at vi er i gang med prosessen gjennom at lokalpolitiske vedtak er fattet i både Trondheim kommune og i Trøndelag fylkeskommune og at Vegamot, som det vil orienteres om, har søkt om at takstene justeres opp (uten tilskudd).

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
22/1106-

Dato
11. november 2022

Byvekstavtaler – Endret bruk av tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud – avklaringer

Vi viser til e-post av 5. oktober 2022 med Statens vegvesen sitt forslag til prosess for endrede vilkår for bruk av tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i byvekstavtalene.

Bakgrunn

Regjeringen har tidligere besluttet at den delen av dette tilskuddet som frem til nå har vært øremerket reduserte bompenger, i stedet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering, jf. Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.* For Nord-Jæren gjelder dette også tilskuddet som kompenserer for fjerning av rushtidsavgift i bomringen.

Den konkrete bruken av tilskuddene i det enkelte byområde er nedfelt i de inngåtte byvekstavtalene/tilleggsavtalene. Dersom lokale myndigheter ønsker å endre bruken av tilskuddet som går til reduserte bompenger slik det nå er åpnet for, vil det innebære en endring av inngåtte avtaler. Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 23. august 2022 der det framgår at hvis lokale myndigheter ønsker å endre bruken av tilskuddsmidlene, vil det være behov for lokalpolitisk behandling før endringen nedfelles i et tillegg til tidligere inngåtte byvekstavtaler/tilleggsavtaler. I den påfølgende dialogen med Statens vegvesen og etter tilbakemelding fra flere av byene har det vist seg å være behov for ytterligere presiseringer av prosessen for å endre bruken av midlene. Statens vegvesen har i e-posten av 5. oktober 2022 oversendt et forslag til hvordan dette kan håndteres.

Statens vegvesens vurderinger

Statens vegvesen vurderer det slik at departementets brev av 23. august 2022 ikke endrer eksisterende beslutningslinjer, dvs. at beslutningen om å endre bruken av tilskuddsmidlene i byvekstavtalene slik det er åpnet for i Prop. 111 S (2021–2022) krever lokalpolitisk behandling hos partene som har styringsansvar for bompengepakken. Departementet bekrefter denne vurderingen.

Videre viser Statens vegvesen til at beslutningen om hva tilskuddet skal brukes til, skal gjøres etter lokal prioritering av partene i byvekstavtalen. Dette kan gjøres ved at partene beslutter bruk av tilskuddet gjennom rulleringen av handlingsprogrammet. Det er slik Statens vegvesen ser det ikke krav om detaljering av bruken av det statlige tilskuddet for hele avtaleperioden, så lenge partene holder seg til formålet for bruk av midlene. Alternativt, dersom det er behov for beslutning for hele perioden, foreslår Statens vegvesen at dette gjøres gjennom vedtak i styringsgruppene, som bekrefter planene for bruk av tilskuddet for hele perioden til 2029, og at dette legges ved som et tillegg til byvekstavtalen. Statens vegvesen ber om tilbakemelding på om de kan legge en slik prosess til grunn.

Samferdselsdepartementets vurderinger og videre oppfølging

Samferdselsdepartementet gir tilslutning til forslaget fra Statens vegvesen. Det vil etter vår vurdering være tilstrekkelig at partene beslutter hvordan midlene skal brukes gjennom den årlige rulleringen av handlingsprogrammet, som behandles lokalpolitisk av partene. Vi ser det som særlig viktig i den forbindelse at lokale myndigheter forplikter seg til å bruke midlene i tråd med formålet, og at planlagt bruk konkretiseres på et slikt nivå at midlene kan forventes å bli brukt innenfor budsjettåret. Departementet legger samtidig til grunn at dersom lokale myndigheter beslutter å endre bruken slik at hele tilskuddet går til tiltak for bedre kollektivtilbud, vil det gjelde for hele avtaleperioden.

Departementet har i Prop. 1 S (2022-2023) lagt til grunn at endringen gjelder fra 2023. Muligheten for å endre bruken av tilskuddet kan ut fra dette tre i kraft fra 2023, og vil dermed gjelde midler som bevilges f.o.m. 2023. Ut over dette er det lokale myndigheter som beslutter om og når de ønsker å endre bruken av midlene. Det vil derfor kunne variere hvordan dette implementeres i det enkelte byområdet. Siden handlingsprogrammene som gjelder for perioden 2023-2026 allerede er vedtatt lokalt, vil 2023 kunne bli et overgangså der endret bruk av midlene ikke er forankret i gjeldende handlingsprogram. I slike tilfeller vil det være behov for behandling i styringsgruppen for å avklare hvordan midlene skal brukes i 2023, og for å sikre at vilkårene for tilskuddet blir fulgt opp.

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen følger opp føringene i dette brevet overfor de lokale partene. Hvis lokale myndigheter beslutter å endre bruken av tilskuddsmidlene, ber vi om at Statens vegvesen som leder av de administrative styringsgruppene redegjør for dette i et brev til departementet. I brevet ber vi om en kort orientering om hvordan delen av tilskuddet til reduserte bompenger er brukt så langt i avtaleperioden (2020-2022), og på hvilken måte lokale myndigheter har vedtatt å bruke midlene til bedre kollektivtilbud i handlingsprogrammet og om dette er i tråd med formålet for

tilskuddet. Det må også framgå fra hvilket tidspunkt endringen i bruk av tilskuddet vil skje, og hvordan midlene er planlagt brukt i 2023 dersom det ikke framgår av gjeldende handlingsprogram. Samferdselsdepartementet vil besvare et slikt brev. En tilslutning fra departementet i brevs form vil, sammen med lokale myndigheters redegjørelse, utgjøre en tilstrekkelig dokumentasjon på endret bruk av tilskuddet og anses som et tillegg til tidligere inngåtte byvekstavtaler/tilleggsavtaler.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

KU-vedlegg 57/22: Trafikkutvikling per oktober 2022

1. Oppsummering

Biltrafikk: Vegamot har nylig avdekket en feil i rapportsystemet. Det er sannsynlig at dette har påvirket bompasseringstallene miljøpakken har fått de siste månedene. Per nå så er det usikkert hva omfanget av dette er og hvor lang tid en eventuell retting vil ta. Inntil vi får kvalitetssikrede tall vil vi ikke rapportere på bompasseringstall.

Statens vegvesens trafikkregistrering på E6 nord for Melhus og på E39 Øysand viser at trafikken her så langt i år er høyere enn samme periode i 2019.

I Stjørdal er samlet trafikk med liten bil gjennom tellepunktene fra januar til og med oktober høyere enn i 2020 og 2021. For oktober alene er trafikken 3,9 prosent over tilsvarende måned i 2019.

I byindeksen er trafikken i Miljøpakkeområde estimert til å være 1,7 prosent høyere hittil i år sammenlignet med samme periode i 2019. Januar og februar 2022 var preget av pandemi og dermed lavere enn normalt. Dermed kan den reelle trafikkveksten sammenlignet med 2019 bli høyere ved årskiftet.

Elbil: Per oktober 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 127 500 biler. Av disse er 25 prosent elbiler, som er en økning fra samme tid i fjor.

Av alle nyregistrerte personbiler i oktober 2022 var 78 prosent elbiler. Av eierskiftene hittil i år består elbilene av 24 prosent av kjøretøyene.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med henholdsvis buss og trikk i Stor-Trondheim er 32,9 og 40,4 prosent høyere i januar-oktober 2022 enn 2021.

Tall fra SJ Norge viser 15 prosent færre reiser på Trønderbanen januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode 2019. Januar og februar var preget av pandemi, så når vi sammenligner perioden mars-oktober er det 6 prosent færre reiser på Trønderbanen i 2022 sammenlignet med 2019. Sammenlignet med oktober 2019 er passasjertallet på Trønderbanen 6 prosent lavere i oktober 2022. I oktober var 42 prosent av passasjerene på Trønderbanen knyttet til sone A.

Sykkel: I oktober 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollakra enn samme måned tidligere år. På Svingbrua var det flere syklende per døgn i oktober 2022 enn samme måned i 2021, men færre enn i oktober 2020. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019. Vær og føre har stor betydning for antall syklist. For eksempel har det vært flere nedbørsdøgn og totalt mer nedbør i oktober 2022 sammenlignet med oktober 2019.

2. Biltrafikk

Dette kapittelet viser tall fra bomstasjonene, trafikkregistreringspunkt og byindeksen. Tall fra bomstasjonene er ikke et mål på om nullvekstmålet ivaretas, men kan være nyttig å følge med på for å se på utvikling på de ulike trafikklengkene. Byindeksen skal benyttes til å rapportere på om nullvekstmålet ivaretas. Den omfatter flere trafikkregistreringspunkt enn bare bompasseringer.

2.1 Biltrafikk gjennom bommene i miljøpakken og på E6 øst

Vegamot har nylig avdekket en feil i rapportsystemet. Det er sannsynlig at dette har påvirket bompasseringsstallene miljøpakken har fått de siste månedene. Per nå så er det usikkert hva omfanget av dette er og hvor lang tid en eventuell retting vil ta. Inntil vi får kvalitetssikrede tall vil vi ikke rapportere på bompasseringsstall.

2.2 Biltrafikk i Melhus

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistrering på E6 nord for Melhus at trafikken fra januar 2022 til og med oktober for liten bil er

- 16,7 prosent høyere enn i 2021
- 5,3 prosent høyere enn i 2019

Forbi tellepunktet på E39 Øysand er trafikken for liten bil fra januar til og med oktober

- 3,5 prosent høyere enn i 2021.
- 2,4 prosent høyere enn i 2019.

2.3 Biltrafikk i Stjørdal

I vurdering av trafikk i Stjørdal inngår fire tellepunkter: Bjørgmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6.

Samlet er trafikken med liten bil gjennom disse tellepunktene fra januar til og med oktober

- 16,3 prosent høyere enn i 2021
- 21,1 prosent høyere enn i 2020¹.

For oktober alene er trafikken 3,9 prosent over tilsvarende måned i 2019.

Bygging av E6 påvirker trafikkflyten i området.

2.4 Byindeksen

Figur 1 viser trafikknivået for små kjøretøy i perioden januar – oktober 2022 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Trondheimsområdet har 2019 som referanseår, Nord-Jæren har 2017, og Bergensområdet og Oslo-området har 2018 som sitt referanseår. Trondheim sine tall her er uoffisielle tall. Det betyr at trafikken gjennom bomstasjonene ikke er inkludert. Dette skyldes at disse tallene hentes fra Vegamot og per nå må legges inn manuelt i beregningen av byindeksen. Imidlertid så følger byindeks med og uten tall på bompasseringer hverandre bra fra måned til måned. Dette betyr at byindeks med uoffisielle tall er en fin indikasjon på trafikkutviklingen.

For Trondheimsområdet har trafikkmengden alle måneder i 2022, med unntak av januar og februar, vært høyere enn tilsvarende måneder i 2019. Dersom vi kun ser på oktober har trafikkmengden vært på omtrent samme nivå i 2019 og 2022.

¹ Trafikkregistreringspunktene i Stjørdal var nede i starten av 2019, derfor sammenlignes 2022 med 2020.

Trafikken i Miljøpakkeområdet hittil i år er estimert til å være 1,7 prosent høyere enn samme periode i 2019. Tilsvarende tall forrige måned var 1,9. Forbedringen fra forrige måned skyldes en at trafikken i oktober 2022 var kun 0,3 prosent høyere enn oktober 2019.

Sammenlignet med de andre byområdene ser vi at Trondheim har høyest økning i trafikkmengde hittil i år i forhold til sitt referanseår, sammenlignet med de andre byområdene. Nord-Jæren og Bergensområdet har lavere trafikkvekst hittil i år sammenlignet med sitt referanseår, mens Osloområdet har litt høyere (0,5 prosent) trafikkmengde hittil i år sammenlignet med sitt referanseår.



Figur 1 Utviklingen i trafikkmengde for små kjøretøy i perioden januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Fire byområder. (Kilde: Statens vegvesen)

Januar og februar 2022 var preget av pandemi og dermed lavere trafikkmengde enn normalt. Det vil si at den reelle trafikkveksten kan være høyere ved årskiftet enn det som framgår av figur 4 hvis trafikken fortsetter på samme nivå. For perioden mars til oktober 2022 er trafikkmengden 4,5 prosent høyere enn samme periode i 2019.

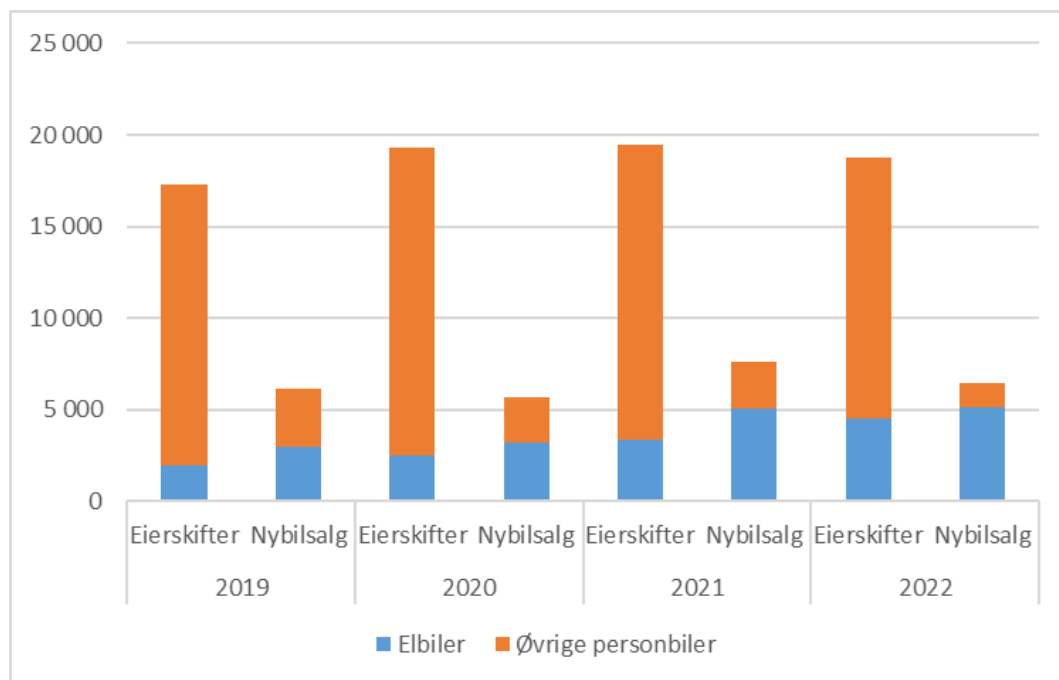
3. Eierskifte og nybilsalg

Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser tall på eierskifter og førstegangsregistreringer av biler fordelt på drivstoff².

Eierskifte av kjøretøy kan brukes til å følge med på bruktbilmarkedet, og andelen av bruktbilmarkedet som er elbiler, i miljøpakkeområdet. En og samme person kan ha flere eierskifter i løpet av samme år. Statistikken kan brukes til å følge med på aktiviteten på bruktbilmarkedet i miljøpakkeområdet og hvilken type drivstoff som er mest populære i markedet. Figur 2 viser utvikling i antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet i perioden januar-oktober for årene 2019-2022. Figuren viser at aktiviteten på bruktmarkedet økte fra 2019-2021 for å igjen avta noe nå i 2022. Figuren viser også at andelen elbiler av eierskiftene har økt år for år. Av eierskiftene hittil i år består elbilene av 24 prosent av kjøretøyene.

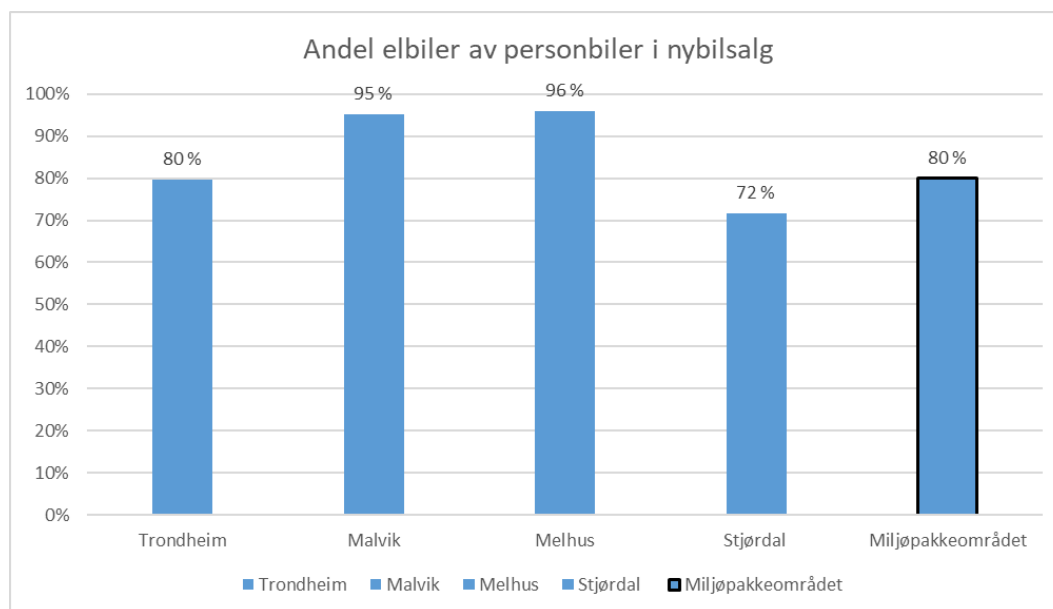
² Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.

Hittil i år er det 5 prosent flere førstegangsregistrerte biler sammenlignet med samme periode 2019. 80 prosent av disse er elbiler mot 49 prosent i samme periode 2019.



Figur 2 Antall elbiler og øvrige personbiler av nybilsalg og eierskifter i miljøpakkeområdet. Januar-oktober 2019-2022 (Kilde: OFV)

Elbilsalg per kommune i Miljøpakken og for miljøpakkeområdet samla for perioden januar til oktober fremgår av Figur 3 nedenfor. Sammenlignet med forrige måned er det kun Stjørdal som har hatt en liten økning i andelen elbiler i nybilsalget.

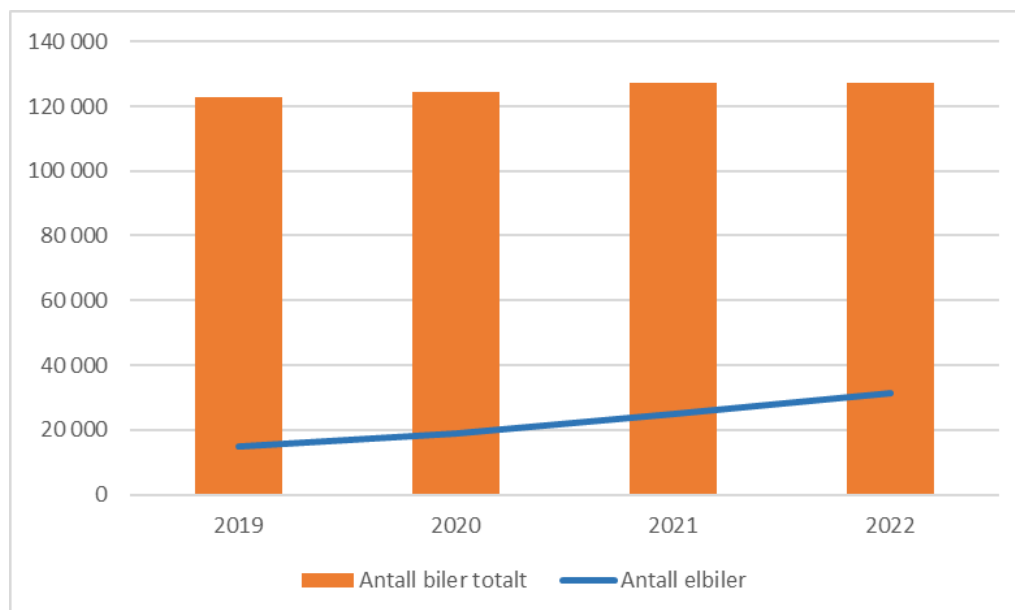


Figur 3 Andel elbiler av nybilsalg hittil i år (Kilde: OFV)

4. Kjøretøybestand av personbiler

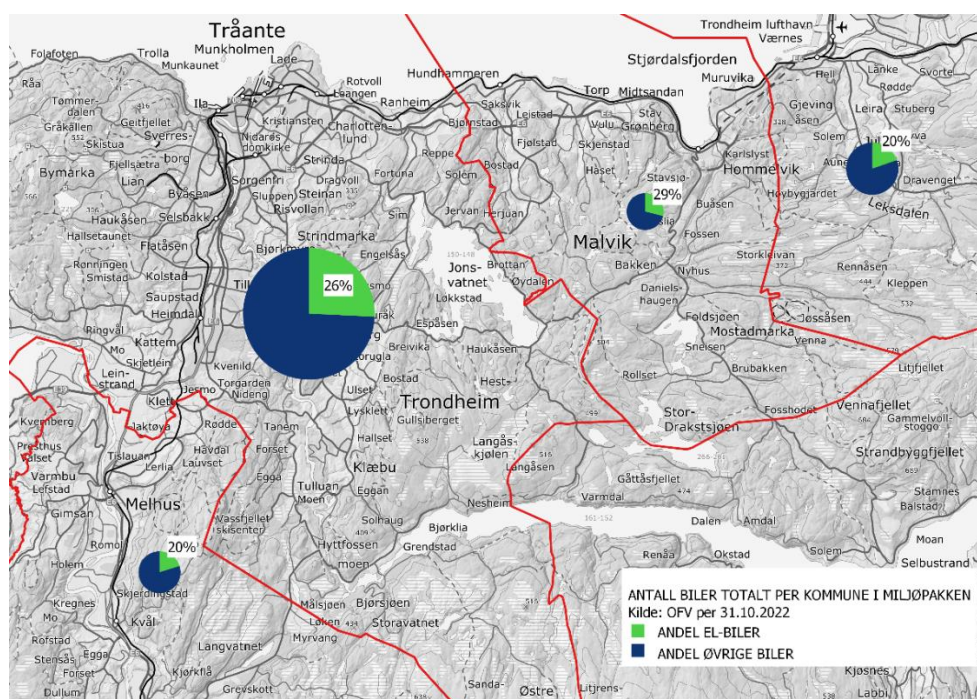
Per oktober 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 127 500 biler. Dette er på samme nivå som samme tid i fjor og 3,4 prosent høyere enn samme tid 2019. Andelen el-biler i

miljøpakkeområdet har økt til 25 prosent. På samme tid i fjor var elbilandelen 20 prosent, og i 2019 var elbilandelen 12 prosent.



Figur 4 Antall personbiler totalt og antall elbiler i miljøpakkeområdet. Per 31.10.2019-2022 (Kilde: OFV).

Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se Figur 5). Størrelsen på sirklene i figuren viser antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrige biler. Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 95 200 biler. Av disse er 26 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal, men her er elbilandelen lavere (20 prosent) sammenlignet med øvrige kommuner. I Melhus er det om lag 9700 biler og rundt 20 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 29 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7500 biler) og som Figur 3 ovenfor viste, er en stor andel av nybilsalget i Malvik hittil i år elbiler (95 prosent).



Figur 5: Antall biler totalt per kommune i miljøpakkeområdet, og andel elbiler. Per 31.10.2022 (Kilde: OFV).

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

Tall fra AtB viser følgende utvikling i antall påstigende passasjerer med buss og trikk i miljøpakkeområdet i januar-oktober:

- 32,9 prosent flere reisende med buss i 2022 enn i 2021.
- 40,4 prosent flere reisende med trikken i 2022 enn i 2021.

Antall reisende med buss og trikk i Sone A var én prosent høyere i perioden januar–juli³ 2022 enn tilsvarende periode i 2019⁴. Akkumulert trafikk for trikken i 2022 til og med oktober er lavere enn tilsvarende periode i 2019 (-0,4%).

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser 15 prosent færre reiser på Trønderbanen januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode 2019. Januar og februar var preget av pandemi, så når vi sammenligner perioden mars-oktober er det 6 prosent færre reiser på Trønderbanen i 2022 sammenlignet med 2019. Sammenlignet med oktober 2019 er passasjertallet på Trønderbanen 6 prosent lavere i oktober 2022.

6. Syklende

Det finnes fem tellepunkter for sykkel i Trondheim. Av disse er Elgeseter bru og Trikkestallen er ute av drift, mens Skibrua på Moholt ble satt i drift i november 2021. De to resterende tellepunktene, Rotvollekra og Svingbrua, har historiske data som det rapporteres fra her.

Det finnes også to sykkeltellere i Stjørdal. Sykkeltelleren ved E6 Stjørdal var ute av drift i januar og februar, og det rapporteres derfor ikke tall fra dette registreringstidspunktet.

I tillegg ble fire nye kommunale registreringspunkt, Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua ble satt i drift i august 2022. Malvik kommune har fått på plass to nye stasjonære tellere, i Hommelvik og Vikhammer. Vi har ikke fått data fra disse enda. Det er altså et potensiale knyttet til å utvide data om syklende med tall fra flere tellepunkt.

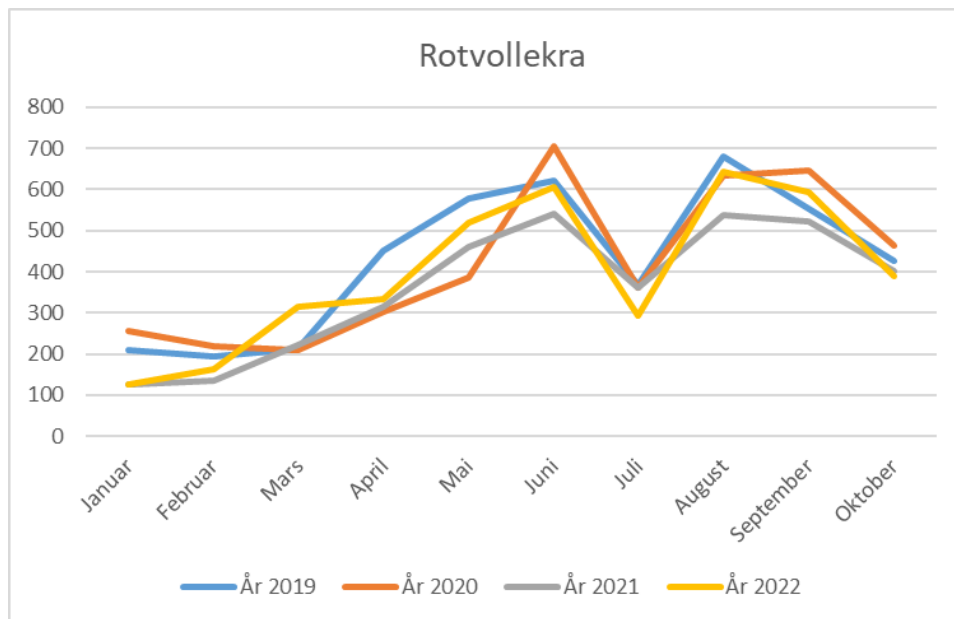
6.1 Syklende Rotvollekra og Svingbrua

Figurene under viser månedsdøgntrafikk for syklende på Rotvollekra og Svingbrua hittil i år for perioden 2019-2022. Hvor mange som sykler vil påvirkes av vær og føre, noe figurene viser. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommermånedene. Nedgangen i juli kan forklares med sommerferie, mens variasjonene i mars og april fra år til år til dels kan skyldes påske.

I oktober 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollekra enn samme måned tidligere år. Vær og føre vil her være av betydning. For eksempel har det vært flere nedbørsdøgn og totalt mer nedbør i oktober 2022 sammenlignet med oktober 2019.

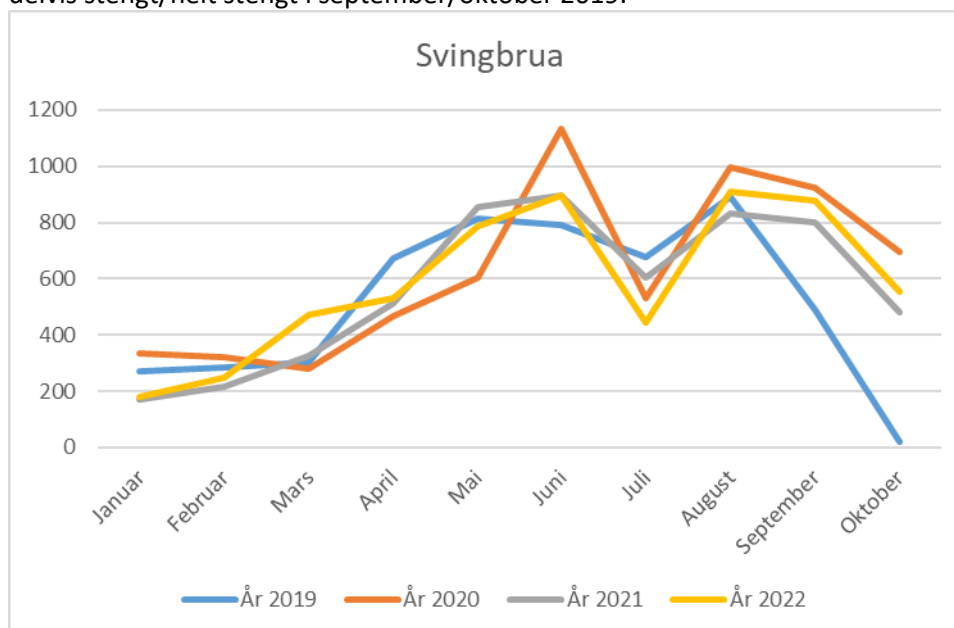
³ Det mangler data for påstigende passasjerer på buss fra august til desember 2019 grunnet nytt tellesystem og ny tellemetodikk. Trikk er registrert likt gjennom hele perioden og har hatt lik kapasitet.

⁴ Sone A ble utvidet i oktober 2021.



Figur 6 Antall syklende per døgn på Rotvollekra hittil i år for årene 2019-2022. (Kilde: Statens vegvesen)

På Svingbrua var det flere syklende per døgn i oktober 2022 enn samme måned i 2021, men færre enn i oktober 2020. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019.



Figur 7 Antall syklende per døgn på Svingbrua hittil i år for årene 2019-2022. (Kilde: Statens vegvesen)



Statens vegvesen

VEGAMOT AS
Postboks 1905 MOHOLT

7448 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Siv Johanne Wisthus-Nohr /
75552962

Vår referanse:
21/29337-2

Deres referanse:

Vår dato:
21.11.2022

Flytting av bomstasjon i Miljøpakke Trondheim

Viser til Teams-møte den 4. november 2022, og oppsummert fra møtet følger:

- Vegamot har forespurt Myndighet og regelverk v/Brukerfinansiering om de kan flytte bommen fra Sluppen bru til anbefalt plassering i Osloveien nord for Nydalsbrua.
- Brukerfinansiering ba Transport og samfunn lokalt (dvs. oppdragsgiversiden) om å gjøre en vurdering av økonomiske/trafikale effekter som følge av denne bomstasjonsflyttingen.
- Transport og samfunn/Økonomi og virksomhetsstyring i Statens vegvesen er nå ferdig med sin vurdering. Tilbakemeldingen er at flyttingen vil ha marginale konsekvenser for økonomien og trafikken i pakken, og anser at flyttingen er å være av teknisk karakter.
- Neste steg er at Brukerfinansiering avklarerer i brev til bompengeselskapet om hva videre saksgang skal være.

I denne saken er det som følge av planlagt utbygging i området snakk om enten fjerning av bomstasjon som naturlig følge av utbyggingen, eller flytting til nytt sted. Slik vi tolker retningslinjene og praksisen for bompengesaker, kreves det normalt lokalpolitiske vedtak for å forankre endringer i bomstasjonsopplegget, og i noen tilfeller kreves det også en ny sak til Stortinget.

Med utgangspunkt i den gjennomførte trafikkanalysen vurderes en flytting av bominnkrevingspunkt fra Sluppen bru til anbefalt plassering i Osloveien nord for Nydalsbrua, som en *mindre endring* i bompengeopplegget, med marginale trafikale og inntektsmessige virkninger. Flytting av bomstasjon i denne saken betrakter vi imidlertid til å være av teknisk karakter.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31
8012 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi anmoder at det i proposisjonen for miljødifferensierte takster orienteres om justeringen av bomstasjonsplasseringen.

I tillegg kan nevnes at midlertidige forhold (innkrevingsløsninger) som følge av utbyggingen dekkes av prosjektet, mens permanent flytting deles (kostnadsfordelingen) mellom oppdragsgiver og bompengeselskapet i tråd med finansieringsavtalen.

Bakgrunn

Miljøpakke Trondheim er behandlet i Stortinget flere ganger, senest i Prop. 36 S (2017–2018) der takst- og rabattsystem ble endret, og innkrevingsperioden i pakken ble forlenget med 5 år. Byggeprosjektet Nydalsbru ble vedtatt i Stortinget i prop. 110 S (2018–2019). Prosjektet inngår som en del av Miljøpakke Trondheim, og er en del av den framtidige øst–vest forbindelsen i Trondheim. Byåstunnelen og Nydalsbrua er de to viktigste delprosjektene i øst–vestforbindelsen som forbinder Byåsen med E6 og vegsystemet på østsiden av Nidelva. Prosjektet omfatter bygging av ny bru med tilhørende veganlegg som tilfredsstiller fremtidig behov for både bilister, gående og syklende. Tiltaket inkluderer en ca. 1,2 km lang ny strekning på rv. 706 Osloveien, ny bru over Nidelva og to nye bruer over Leirelva. Etter åpning av Nydalsbrua, skal Sluppen bru stenges for biltrafikk og forbeholdes gående og syklende.

Gjeldende innkrevingssystem i Miljøpakken i Trondheim, med 23 bomstasjoner fordelt på syv bomsnitt, ble vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), og er forutsatt videreført i tråd med Prop. 36 (2017–2018). I forbindelse med Stortingets godkjenning av Nydalsprosjektet i 2018 (Prop. 110 S (2018–2019)) ble det ikke gjort trafikale og inntektsmessige vurderinger som følge av behovet for flytting av bominnkrevingspunkt.

I forbindelse med prosjektet Nydalsbru og stenging for biltrafikk på Sluppen bru, blir bomsystemet i Miljøpakken berørt gjennom at stenging av Sluppen bru for biltrafikk som gjør det nødvendig å flytte tilliggende bomstasjon, Nord for Sluppen bru (rv. 706 Tempeveien). I Miljøpakkens bomsystem inngår dette bominnkrevingspunktet i bomsnitt Sluppen, sammen med bominnkrevingspunktet Bjørndalen (Osloveien) og Nedre Leirfoss (Fossestuvegen).

Transport og samfunn i Statens vegvesen har gjort en vurdering av trafikale og økonomiske konsekvenser ved flytting av bomstasjonen fra Sluppen bru til anbefalt plassering i Osloveien nord for Nydalsbrua. Flyttingen vil ha marginale trafikale og inntektsmessige virkninger for Miljøpakken Trondheim. Økonomi og virksomhetsstyring i Statens vegvesen slutter seg til vurderingene fra Transport og samfunn.

Etter Vegamot sin vurdering og slik vi forstår det er den vesentligste konsekvensen av flyttingen av bomstasjonen at fullprisbetalende som før måtte passere to stasjoner, og ble belastet for begge, nå kun belastes for en, mens fullprisbetalende som tidligere passerte en bomstasjon etter flyttingen må betale for to. For kunder med gyldig brukeravtale vil det ikke være noen konsekvens å flytte bomstasjonene, alt annet er likt.

Brukerfinansiering
Med hilsen

Åge K. Jensen
avdelingsdirektør

Siv J. Wisthus – Nohr

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Strategier for å bedre Miljøpakkens gjennomføringsevne

Vi erfarer at det tar lang tid å utvikle og gjennomføre Miljøpakkeprosjekt. Årlig bygger vi færre nye anlegg enn det vi har mulighet til å finansiere. Partene i Miljøpakken har valgt å samarbeide om utvikling og gjennomføring av prosjektene ut fra den merverdien samarbeidet ventes å gi. Det kan være sider ved samarbeidet som forsinker framdriften, men det kan også være andre grunner til tidsbruken. Vi ser f.eks. at de Miljøpakkeprosjektene som er gjennomført av vegvesenets prosjektorganisasjoner (for E6 øst og for E6 sør) stort sett har hatt rimelig rask og forutsigbar framdrift.

Kontaktutvalget har bedt partene vurdere strategier som kan bedre gjennomføringsevnen i Miljøpakkeprosjektene (jf. KU-sak 03/21). Partene har drøftet felles samarbeidsrutiner og styringssystem med sikte på bedre framdrift. Hensiktene er å avdekke hva som er de viktigste utfordringene, og å se om vi kan finne smartere måter å samarbeide på.

Det er viktig å skille mellom det partene i Miljøpakken i fellesskap har ansvar for, og det som partene har ansvar for på egen hånd. Miljøpakkens strategier rettes mot utfordringene i samarbeidet. Partene må hver for seg sikre effektiv gjennomføring av tiltakene internt i egen organisasjon.

Et tilbakevendende tema er at styringssystemet i Miljøpakken gjør at ting tar tid. Det er flere grunner til dette:

- Miljøpakken er komplisert og uoversiktlig. Det er vanskelig å vite hvilke rammer, rutiner og føringer som hver enkelt part skal forholde seg til.
- Det forutsettes at avviksrutinene håndteres i fellesskap. Partene har alene ikke fullmakt til å foreta beslutninger av betydning for Miljøpakkens portefølje og økonomi.
- Den konsensusbaserte styringen innebærer at partene må være enige om valg av alle prosjekter og gjennomføringen av prosjekter som berører flere parter (f.eks. der kommunen har planansvar mens staten eller fylkeskommunen har vegeieransvar).
- Miljøpakkens økonomi er krevende med 11 ulike finansieringskilder som styres av 7 ulike parter.

Kompleksitet

Miljøpakkens styringssystem er komplisert. Kompliserte og uoversiktlige rutiner kan lett skape usikkerhet, handlingslammelse og behov for stadige avklaringer. De kan også bidra til interessenmotsetninger. Forenkling og tydeliggjøring av styringsrutinene antas å være et virkemiddel for å gi bedre framdrift.

Miljøpakken har valgt å samarbeide tett om gjennomføringen av oppgavene. De 6 aktørene har ulike rutiner og kulturer for egen virksomhet. Tett samarbeid fordrer felles rammer og spilleregler for å sikre enhetlige styringssignal og likeverdig behandling. Arbeidet i Miljøpakken er ikke prosjektorganisert og heller ikke underlagt en felles ledelse. Hver part har ansvar for oppfølging innenfor eget ansvarsområde. Medarbeidere må forholde seg til to sett av kulturer og styringslinjer – en i egen virksomhet og en i Miljøpakken.

Miljøpakken har de senere årene arbeidet mye med å tydeliggjøre de felles spillereglene. Det er viktig for likebehandling og for å begrense interessenhetninger. Styringsprinsippene er i hovedsak nedfelt i byvekstavtalen og gjennom vedtak i Kontaktutvalget, noe også gjennom vedtak i programrådet. Vi har kommet langt med å tydeliggjøre hvordan samarbeidet bør foregå. Likevel opplever ikke alle aktørene at det fungerer slik i praksis:

- Styringsprinsippene framstår tidvis som unødig uklare når flere aktører fortolker praktiseringen ulikt.
- Aktørene opplever ikke likebehandling når noe avklares i møter hvor de ikke er invitert, eller når noen får lov til å praktisere andre regler enn det fellesskapet er enige om.

Mulige tiltak:

Det er to mulige veger til forenkling. Enten å finne enklere samarbeidsformer, eller å praktisere det samarbeidet vi er enige om på en mer forutsigbar måte. Gjeldende byvekstavnale begrenser muligheten for å introdusere helt nye styringsformer. Større endringer kan derfor eventuelt først komme på plass etter revidering av avtalen.

- Dagens samarbeidsmodell vil fungere bedre om vi lykkes med å få større respekt og etterlevelse av de felles retningslinjene som vi er enige om å praktisere. Vi kan ikke fortsette å si en ting og praktisere noe helt annet uten at dette virker demotiverende og fører til mistillit og unødig slitasje på medarbeiderne. Kartet bør stemme med terrenget. Skal vi tilpasse samarbeidsrutinene eller praktiseringen av samarbeidet?
 - Et lite skritt kan være å gjøre samarbeidsrutinene lettere tilgjengelige for å unngå unødige misforståelser, f.eks. i et felles styringsdokument som samler all styringssignaler ett sted. De mange personene som deltar i styring og gjennomføring av Miljøpakkens oppgaver vil da ha tilgang til samme informasjon på ett sted.
 - Neste skritt kan være å begrense muligheten for omkamper. Det krever en formalisert myndighet. I dag kan hver part løfte en sak til behandling på nytt når som helst dersom de er uenige i den beslutningen som ble fattet sist. Tidligere ledere av PR og KU praktiserte tidligere en form avvisning av saker der det ikke var nye momenter i saken. Det formelle grunnlaget for dette mangler og flere parter aksepterer ikke lengre en slik avvisning.
 - Beslutningsprosessen kan forenkles ved at programrådet får utvidet myndighet til å treffe flertallsbeslutninger. Dermed blir det færre saker med uenighet som må videre til Kontaktutvalget for avklaring.

Opplevelsen av styringssignalene vil imidlertid avhenge av hvordan de enkelte partene praktiserer spillereglene. Den enkelte part kan gjennom å være påpasselig med å sikre riktig og entydig kommunikasjon internt bidra til større forutsigbarhet og bedre forståelse av egne og andres rolle i Miljøpakken.

På lengre sikt kan vi etter reforhandling av byvekstavtalen finne enklere samarbeidsformer dersom partene mener det er hensiktsmessig. Den enkelte part står derimot ganske fritt til å vurdere andre modeller for intern organisering av egne oppgaver uten at dette bryter med avtalen. Vegvesenet valgte f.eks. for få år tilbake å

flytte gjennomføringen av sykkelprosjektene over til egen utbyggingsorganisasjon – en parallell til prosjektorganisering som omtales i neste punkt.

- Prosjektorganisering er den mest vanlige og anbefalte form for organisering av store kompliserte prosjekter. Her underlegges alle medarbeiderne en felles leder og et felles styringsorgan. Kommuner, fylkeskommunen og staten gir da fra seg oppgaven med å planlegge og gjennomføre tiltakene til en ekstern organisasjon som ledes av et felles styre. Partene beholder fortsatt de normale ansvarsområdene knyttet til, forvaltning, planbehandling og teknisk godkjenning, men gir fra seg selvstendig mulighet til å lede planleggingen av tiltakene.
- Det vi omtaler som «Oslomodellen» er også en enklere organiseringsform. Her delegeres mye av ansvaret til den enkelte part. Kommunene har selvstendig ansvar for kommunale tiltak, fylkeskommunen for fylkeskommunale og staten for statlige tiltak. Partene samarbeider om den overordnede styringen og fordelingen av budsjetttrammer til større prosjekt og innsatsområder. Men, partene styrer selv bruken av midlene og gjennomføringen av oppgavene hver for seg i egne økonomiplaner og budsjetter.

Alternative styringsmodeller har en rekke andre konsekvenser som også må avklares før vi eventuelt kan ta stilling til disse.

Avvikshåndtering

Årsbudsjettet gir de økonomiske rammene for aktiviteten kommende år. Ofte dukker det opp uventede hendelser som innebærer behov for mer midler gjennom året enn det som først var forutsatt. Det kan skyldes uforutsette kostnader eller at oppgavene ferdigstilles så tidlig at det kan være mulig å fortsette videre med neste trinn før neste bevilgning er på plass. Partene kan oppleve det som byråkratisk at de ikke kan foreta økonomiske omdisponeringer i egen organisasjon, men må avklare dette med de andre partene i samarbeidet. Forsinkelser oppstår dersom disse avklaringene blir til hinder for framdriften.

Avvikshåndteringen i Miljøpakken har blitt mer fleksibel. Det er mulig å få tilleggsbevilgninger og komme seg videre mellom de ulike etappene i et prosjekt i løpet av året etter behandling i programråd eller Kontaktutvalg. Det kan innkalles til ekstra møter på kort varsel for tidskritiske beslutninger. Tilsvarende har både programråd og Kontaktutvalg myndighet til å omdisponere midler for å takle kostnadsoverskridelser. Det er også åpnet for å revidere årsbudsjettet ved behov.

Ikke behov for tiltak:

Avvikshåndteringen er allerede svært fleksibel og bidrar ikke til vesentlig forsinkelse av prosjektenes framdrift. Programrådet har utstrakt myndighet til å foreta justeringer knyttet til økonomi og framdrift i de fleste saker. Ved intern uenighet løftes spørsmålene til beslutning i Kontaktutvalget.

Porteføljestyling og prioritering

«Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.» (Jf. Byvekstavtalen).

Litt forenklet betyr dette at porteføljestylingen skal skje ut fra to hovedhensyn:

- Tiltakene skal være målrettede, kostnadseffektive og lønnsomme for samfunnet
- Tiltakene skal være gjennomførbare vurdert ut fra planberedskap og kapasitet

Partene er enige om visse kriterier for bruken av Miljøpakkens midler. Alle parter skal være omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet). Det forutsettes videre at det er enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om alle prosjektene i handlingsprogrammet.

Det siste skal være en sikkerhet for at Miljøpakkens midler benyttes på forsvarlig vis. Det kan i noen situasjoner være et hinder for framdriften. Uenighet oppstår i hovedsak i prosjekter som:

- ligger i grenseland for, eller som bryter med, omforente prinsipper for bruken av Miljøpakkens midler,
- er mangelfullt utredet slik at usikkerheten knyttet til kostnader, nytte og realisering er stor,
- er kostbare slik at gjennomføringen kan få betydning for ressursbruken innenfor konkurrerende tiltaksområder.

Det kan være stort sprik i forståelsen av nytten av enkeltprosjekter, og uten enighet kommer vi ikke videre. Alle parter har også mange uløste behov og mål for egen virksomhet utenfor Miljøpakken. Tiltak som både bidrar til god måloppnåelse for Miljøpakkens mål og for egne mål er uproblematisk. Men det kan også være sterke ønsker om å gjennomføre tiltak som gir god måloppnåelse i egen virksomhet, men liten, ingen eller i verste fall negativ måloppnåelse for Miljøpakkens mål.

Forsinkelser knyttet til framdriften er ikke bare negativt når innspillene er lite målrettet eller mangelfullt utredet. Programrådet har stilt krav til hvilken dokumentasjon som må være på plass for å kunne foreta en tilfredsstillende vurdering og sammenligning av tiltakene. Dette for å sikre effektiv og målrettet bruk av Miljøpakkens midler. Med godt forarbeid er det lett å eliminere slike forsinkelser. Det handler om spille inn godt dokumenterte tiltak med god måloppnåelse til rett tid.

Det siste punktet der kostnadens størrelse blir begrunnelse for å utsette tiltaket inntil det kan vurderes opp mot nytten av andre større investeringer kan være mer problematisk. Dette fordi det blokkerer framdriften av nyttige tiltak som kunne ha vært gjennomført. Problemet er vanskelig løsbart uten tydelige og forpliktende rammer for bruken av alle Miljøpakkens midler. Dette er tema ved behandlingen av en langsiktig tiltaksplan.

Det vil nødvendigvis være noe mer komplisert, byråkratisk og tidkrevende å foreta prioriteringene av alle prosjektene i fellesskap. Kontaktutvalget ba i KU-sak 14/21 sekretariatet ta initiativ til en prosess for å se på muligheten for å etablere en enklere økonomistyring med større fleksibilitet innenfor rammer hvor mer av ansvaret overlates til den utførende part. Dette følger også av vedtaket i KU-sak 45/21 om å ta arbeidet med innledende planlegging (prosjektutvikling) ut av handlingsprogrammet og overlate dette til hver enkelt part. Begge vedtakene trekker i retning av å la partene overta større del av ansvaret hver for seg.

Delegering forenkler arbeidet med årsbudsjettet, men det er uvisst om det påvirker framdriften i vesentlig grad - og eventuelt i hvilken retning. Det endrer ikke behovet for prioritering, men er positivt i den forstand at det blir færre prosjekt å ta stilling til og lettere konsentrere oppmerksomheten om de prosjektene som skal prioriteres for videre detaljplanlegging og utbygging.

Mulige tiltak:

- Ta innledende planleggingsprosjekt ut av handlingsprogrammet og erstatte med rammer til hver part som kan benyttes til prosjektutvikling av tiltak de selv ønsker.
- Vedta en langsiktig plan for bruken av hele Miljøpakkens portefølje som er bindende inntil den eventuelt revideres. Arbeidet med handlingsprogrammet forenkles da til å dreie seg om prioritering av tiltak innenfor de ulike sektorene. Konsekvensene av alle økonomiske disposisjoner blir tydelige både på kort og lang sikt.
- Utvikle en felles metodikk som gir bedre grunnlag for prioritering. Dette for å belyse forventet måloppnåelse og andre beslutningsrelevante faktorer. Det utarbeides en felles vurdering av hvordan tiltakene skårer på utvalgte kriterier for å gjøre arbeidet med prioritering enklere.

Økonomioversikt

God oversikt over økonomisk status og framdrift er et nødvendig grunnlag for at Kontaktutvalget kan drive en ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er selv ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt, men rapportering er et felles ansvar for å kunne gi en totaloversikt.

Tertialrapport og årsrapport synliggjør den økonomiske status og prosjektenes framdrift tre ganger i året. Det må rapporteres på alle prosjekter for å utarbeide tilfredsstillende totaloversikt. Til tross for at det jobbes mye med rapportering, har vi ennå ikke lyktes med å få på plass fullstendige rapporter.

Rapportering er en vanlig forutsetning for nye bevilgninger, men hittil har mangelfull rapportering ikke hatt vesentlig betydning for tilgangen til nye midler – og dermed heller ikke forsinket framdriften. Etterslep i produksjonen og knapphet på byggeklare prosjekter har gjort det mulig å opprettholde tilfredsstillende økonomisk sikkerhet uten fullstendig oversikt.

Behovene for midler er derimot langt større i et langsiktig perspektiv enn det de siste handlingsprogrammene gir inntrykk av. Det vil vi etterhvert erfare med flere prosjekter.

Mangelfull rapportering vil da kunne medføre unødige forsinkelser om vi må holde igjen på finansieringen for å ivareta usikkerhet i økonomirapportene.

Sekretariatet skal også utføre kontrollerfunksjon for alle parter uten at det er videre definert hva denne funksjonen innebærer. Sekretariatet har god oversikt og kontroll på alle økonomiske bevilgninger gjennom årsbudsjett og vedtak i programråd og Kontaktutvalg. Det utarbeides bestillinger for alle prosjekt med opplysning om ansvarlig etat, økonomisk ramme, finansieringskilde og framdriftsplan.

Tilsvarende oversikt mangler på faktureringssiden. Her finnes ingen sentral enhet med totaloversikt. Fakturering skjer fragmentert mellom partene. Sekretariatet forsøker følge opp at fakturering skjer i samsvar med bevilgning, men dette er en krevende og til dels umulig oppgave. Delvis skyldes det at rapportene ikke lar seg sammenligne med prosjektene i prosjektbestillingen/årsbudsjettet og delvis skyldes det ufullstendig rapportering. Dette innebærer en økonomisk usikkerhet som vil kunne begrense framdriften når økonomien blir trangere.

Mulige tiltak:

- Utarbeide rapporteringsoversikter for hver finansieringskilde etter tertialrapportering. Det er da mulig for den som har ansvar for bruken av finansieringskilden å kontrollere om det er rapportert på økonomi før det godkjennes nye utbetalinger. Det gir et tydelig insitament til bedre rapportering og økonomisk totaloversikt.
- Utarbeide en samlet betalingsplan for hver av finansieringskildene der det framgår hvor mye som kan faktureres på navngitte prosjekt. Det blir da mulig for de som har ansvar for bruken av finansieringskilden å kontrollere at utbetalingene skjer i samsvar med årsbudsjett og økonomiske disponeringer i programråd og Kontaktutvalg.

Partenes ansvar

Vi drøfter ikke her tiltak innenfor partenes ansvar for gjennomføringen av egne oppgaver annet enn å liste opp noen anbefalinger som har vært framme i drøftingene:

- Tidlig avklaring av prinsipper. Prinsippvedtak vil kunne kunne målrette innsatsen bedre underveis for noen av de store og kompliserte prosjektene. Det er ressurs- og tidkrevende å planlegge mange alternative løsninger parallelt (jf. gateprosjektene). Med tidlige prinsippavklaringer blir arbeidet mer effektivt og sannsynligheten for gjennomføring øker. Det kan være en løsning å etablere styringsgrupper for store prosjekter for å foreta nødvendige prinsipielle avklaringer raskt.
- Tidlig avklaring av ambisjoner. Uavklart ambisjonsnivå kan begrense framdriften. Ofte er det sprik mellom det som er en fullgod løsning og det som er godt nok. Tidlig avklaring vil kunne avgrense planoppgaven.
- Kontinuerlig gjennomføring. Når prosjektarbeidet tar lang tid, svekkes eierskapet. Utskifting av mannskap betyr gjerne ønske om å se på prosjektene med nye øyne eller å prioritere andre tiltak. Det kan bety at man så å si må starte med blanke ark. Dermed blir tidligere arbeid tilnærmet bortkastet.

- Balansert portefølje. Balanse i prosjektporteføljen mellom prosjekter i prosjektutvikling, i planlegging og til utbygging gir god utnyttelse av kapasiteten. Flaskehalsene blir bestemmende for framdriften. Lav kapasitet innenfor bestemte områder vil bidra til at ting tar unødig lang tid.