



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 27.01.23

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-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

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 3. februar kl. 10:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 01/23 Trafikkutvikling (Sek)
- 02/23 Miljøpakken i media (Sek)
- 03/23 Nydalsbrua - status (Svv)
- 04/23 Samordnet parkeringspolitikk (Tk)
- 05/23 Samordning handlingsprogram 2023-26 (Sek)
- 06/23 Gateprosjektene – status framdrift(Trfk)
- 07/23 Prosjektavklaring Stjørdal stasjon (Sk)
- 08/23 Aldersvennlig transport 67 pluss (Trfk)

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 02. desember 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 20. januar

- *Pilotprosjekt elektrisk vei:* Vedtar at pilotprosjektet kan gjennomføres innenfor de budsjetttrammer som er spilt inn av Trøndelag fylkeskommune til Miljøpakkens handlingsprogram.
- *Forsøkslia x Romolslia – kryssutbedring:* Fastsetter styringsramme for prosjektet på 7,0 mill. kr inkl. mva. Midler til resterende byggeplanlegging, erverv og utbygging på 5,8 mill. forskutteres fra rammeavsetninger i budsjett 2024.
- *Industrivegen – regulering av sykkelveg:* Saken sendes tilbake til AU.
- *Elgeseter gate – reguleringsplan:* Gir sin tilslutning til å starte reguleringsplanarbeidet.
- *GS-inspeksjoner – omdisponering av restmidler:* Prosjektet E6 Ranheim – Malvik grense – tiltak etter GS-inspeksjon, avsluttes. Restmidler omdisponeres til Rv706 Gildheim-Leangbrua. Programrådet imøteser en sak om tiltak etter GS-inspeksjoner på FV med RV-funksjon, og er positiv til å finne finansiering for tiltaket.

Ad sak 01/23 Trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Trafikknotat

I sist KU ble det en diskusjon rundt formen på rapporteringen på trafikkutvikling. Det ble konkludert med at rapporteringen fortsetter med samme frekvens, altså i hvert KU. Når det gjelder innholdet i rapporteringen, foreslår sekretariatet at selve trafikkrapporten fortsetter som før, men at vi spisser saksfremlegget og presentasjonen med fokus på vesentlige endringer/aktuelle tema. Så får de som vil grave seg mer ned i detaljene, gå til selve trafikkrapporten. Statistikkrapporten viser deskriptiv statistikk med tanke på jevnlig oppdatering. Innholdet i trafikkrapporten er i stadig endring hvor vi tar inn tema som etterspørres av partene.

Så ble det etterspurt at vi noen ganger i året løfter blikket, ser på trender, analyserer hva tallene betyr og hvilke tiltak vi eventuelt bør sette inn hvis trafikkutviklingen går feil vei. En god anledning til å gjøre dette, er i forbindelse med den årlige evalueringen av måloppnåelse i Miljøpakken. Her evalueres blant annet nullvekstmålet. Så er det et spørsmål om det er behov for slike overordnede analyser og diskusjoner flere ganger i løpet av året.

Oppsummering trafikkrapport

Endring i trafikkmengde

Hovedindikator for om vi når nullvekstmålet er byindeksen i en glidende treårsperiode. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt. Beregningsmetoden tar et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene

og sammenligner dette med trafikknivået i referanseåret. For Miljøpakken er det først nå gått tre år etter referanseåret 2019 så resultatet er først tilgjengelig nå.

Resultatet viser at trafikkmengden i Miljøpakken de siste tre årene (2020-2022) i gjennomsnitt har vært 1,6 prosent mindre sammenlignet med referanseåret 2019 (se **Feil! Fant ikke referanseskilden.**).

Elbil

Ved utgangen av 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av drøyt 130 000 biler. Av disse er 27 prosent elbiler, som er en økning fra 21 prosent på samme tid i fjor.

Det har vært et historisk høyt antall nyregistrerte biler i Norge i 2021 og 2022, også i miljøpakkeområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i miljøpakkeområdet i 2022 var 83 prosent elbiler, mot 47 prosent i 2019.

Kollektiv

Tall fra Atb viser at det var omlag 35 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i 2022. Selv om utviklingen er positiv sammenlignet med 2020 og 2021 er passasjertallene fortsatt ikke tilbake på samme nivå som før pandemien.

Tall fra SJ Norge viser en positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen i 2022. Januar og februar var preget av koronarestriksjoner og dermed relativt få reisende. Totalt for 2022 ble det en nedgang i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. Det har vært en positiv utviklingen i antall reiser i sone A i 2022. I gjennomsnitt utgjør reiser i sone A om lag 45 prosent av reisene på Trønderbanen.

Sykkel

I desember 2022 har det har vært noe færre syklende på Rotvollekra enn samme måned tidligere år. Gjennom året har det vært en liten nedgang i sykkelpasseringer sammenlignet med 2019. Vær, føre og eventuelt økt bruk av hjemmekontor vil her være av betydning.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 02/23 Miljøpakken i media (Sek)

Det orienteres om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 03/23 Nydalsbrua - status (prosjektleder)

Prosjektleder orienterer om status (fremdrift og økonomi) for prosjektet Nydalsbrua.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 04/23 Samordnet parkeringspolitikk (prosjektleder)

Vedlegg: Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken, datert 10. januar 2023.

I Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029 ble avtalt at de lokale partene skal utarbeide en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet. Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak. «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal følges opp av alle partene i Miljøpakken.

Høringsutkast har vært på en ekstern høring og oppfølgende behandling hos partene i Miljøpakken. Alle partene har sluttet seg til forslag til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor miljøpakken».

Det har kommet inn noen mindre forslag til justering fra Trondheim kommune og Statsforvalteren.

Trondheim kommune:

- Følgende setninger endres fra bør til skal: Hovedsykkelnettet i kommunen skal bli sammenhengende og av høy kvalitet. Tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter skal vurderes i tilknytning til sykkelparkeringsanlegg. Antall parkeringsplasser til ansatte skal begrenses ut i fra virksomhetens tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler. (Sentralt beliggende virksomheter med god kollektivtilgjengelighet skal være mer restriktiv enn virksomheter i områder med dårligere kollektivtilgjengelighet)
- Bystyret ber kommunedirektøren se på muligheten for at Trondheim Parkering forvalter ordningen med HC-bevis, også i de øvrige kommunene i Miljøpakken-samarbeidet.

Statsforvalteren:

- Som landbruksmyndighet vil vi i videre planarbeid forutsette at det tas inn begrensninger for bakkeparkeringen i sentrumsområdene. Vi etterspør derfor dette som et mer generelt prinsipp også i denne parkeringspolitikken. Det mangler eksempelvis for kategorien «Parkering ved egne virksomheter».

Forslagene er i tråd med intensjoner i «Samordnet parkeringspolitikk innenfor miljøpakken» og er innarbeidet i forslaget til sluttbehandling i KU.

Programrådets innstilling til vedtak:

- Forslag til justering fra Trondheim kommune og Statsforvalteren tas til følge.
- Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken, datert 10. januar 2023 vedtas.

Ad sak 05/23 Samordning etter behandling av forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-26 (Sek)

Vedlegg:

- Vedlegg 1- politiske vedtak
- Vedlegg 2 – statens behandling

Forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-26 har vært til behandling hos partene. Det er behov for at kontaktutvalget samordner de ulike vedtakene og det som det ikke er felles oppslutning om enda. Dette som grunnlag for å vedta et omforent handlingsprogram for 2023-26.

1. Avklaringer

Bompenger til drift av kollektivtransport: I Prop. 172 S (2012-2013) er det åpnet for å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk, forutsatt at dette ikke skjer med bakgrunn i låneopptak. I høringsutkastet til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-26 var det henvist til at staten skulle komme tilbake med en avklaring knyttet til å definere grunnlaget for når låneopptak av bompenger inntreffer.

Staten har avklart at grunnlaget for når låneopptak inntreffer er bomveiselsskapets saldo, og ikke budsjettvedtak i Miljøpakken. Statens vegvesen har ansvaret for å administrere bompengene i Miljøpakken, og må dermed påse at drift av kollektivtrafikk ikke finansieres med låneopptak med bakgrunn i bomveiselsskapets likviditet for Miljøpakken.

2. Endringer/suppleringer

Etter at forslag til handlingsprogram ble utsendt til høring og politisk behandling er det blitt gjort enkeltvedtak og avklaringer som innarbeides i handlingsprogrammet.

Programrådet:

- PR-sak 125/22 Brattørbrua – finansieringsbidrag fra Miljøpakkenn (TRFK):
Del av omklassifiseringsvedtak hvor Statens vegvesen skal istandsette eller bygge ny bru før endelig overføring til fylkeskommunen. Statens vegvesen har avsatt midler (ikke Miljøpakke) til dette, men det er kun for en oppgradering av brua med det tverrsnittet og funksjon som den har i dag. Programrådet har vedtok at Miljøpakken finansierer ferdigstillelse av et teknisk forprosjekt for å få en bedre løsning for gående og syklende enn i dagens løsning. Miljøpakkens bidrag til dette er 4 mill. kr.
- PR-sak 142/22 Øvre og Nedre Grilstadkleiva – finansiering detaljprosjektering (TK):
Det er gjennomført prosjektutvikling for 7 delstrekninger langs Brattørbrua på nordsiden av jernbanen mellom Rotvoll og Grilstad. Basert på dette ble det i PR-saken vedtatt å finansiere byggeplanlegging av 3 delstrekninger, hvorav 2 mill. kr spilles inn til samordning av handlingsprogrammet 2023-2026.
- PR- sak 144/22 Fv. 6662 Sykkelvei med fortau langs Risvollan (TRFK):
I Kontaktutvalget (sak 2/20) ble det bevilget 10 mill. kr til utbyggingsprosjektet, i tillegg var det

tidligere bevilget 0,5 mill. kr. På grunn av geotekniske forhold har prosjektkostnaden økt med 6,3 mill. kr. Programrådet vedtok at Miljøpakken dekker merkostnaden og at dette spilles inn til samordningen av handlingsprogrammet 2023-2026.

Trøndelag fylkeskommune:

Fylkeskommunens budsjettinnspill endres på følgende prosjekt for å redusere sannsynligheten for mindreforbruk:

Vedtaks punkt 3:

«a) Fv. 704 Tanem - Tulluan. Budsjett 2023 settes til 140 mill. kr.

b) Fv. 707 Brå bru. Budsjett 2023 settes til 20 mill. kr.

c) Fv. 6692 Innherredsveien øst (gateprosjekt). Budsjett 2023 settes til 10 mill.kr.

d) Fv. 950 Reppe - Være. Budsjett 2023 settes til 35 mill. kr.»

Staten:

Staten har meldt om følgende justering i statlige rammer som ønskes innarbeides i handlingsprogrammet. Behov for korrigeringer kommer i lys av reel tildeling i statsbudsjettet. Følgende endringer bes tatt inn i Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026:

«

Hovedsykkelveg riksveg	Styrings- ramme (mål)	2023	2024	2025	2026	2023-26	Kommentar
23100S Rv. 706 Gildheim-Leangbrua (1)	202	5	83	18	96	202	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning. 5 mill i 2023 omdisponert i PR-sak 06/23
21103S Rv. 207 Leangbrua-Dalenbrua (2)	153,5	50	67,4			117,4	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning
22120S Rv. 706 Lilleby- Nordtvedtsgate (4)	152	0	152			152	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56	56				56	Forutsetter statlig bevilgning
E6/Rv 706 Rotvoll- Malvik grense (del 1)	(113)	3	3			6	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Sandmoen- Vinterveien	(246)	0	3			3	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Selsbakk-Sluppen, Hovedsykkelveg	(205)	2	4			6	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Melhus Sentrum- Jaktøya	(200)	0	2			2	Forutsetter statlig bevilgning

Basert på følgende (historiske) prognoseindekser 2022: 2,4% og 2023: 2,4%.»

I tillegg vil følgende korrigeringer og suppleringer bli utført i handlingsprogrammet i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget:

- Alle økonomiske tabeller oppdateres.
- Kap. 23 Fordeling av finansieringskilder, oppdateres pr prosjekt. Kvalitetssikring hos partene i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget.
- Alle prosjektnavn vil oppdateres slik at de inneholder en unik tallident for lettere gjenkjennbarhet.
- Partene supplerer med manglende prosjektark i etterkant av behandlingen.

3. Lokalpolitiske vedtak og statlig behandling

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2023-2026. Alle har også gitt delegert fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram. I tillegg har alle parter vedtak knyttet til nye tiltak eller tiltak som var plassert i hvite tabeller. Dette er gjengitt i en sammenstilling nedenfor.

Statens parter i Miljøpakken slutter seg til forslag til handlingsprogram og årsbudsjett 2023, med enkelte presiseringer.

Staten legger spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak. Tiltakene som ikke har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag/dokumentasjon, kan ikke Staten støtte at øremerkes for gjennomføring før tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvable måte.

Staten ønsker å understreke at det ikke nødvendigvis er noen automatikk i at prosjekter som er i Miljøpakkens portefølje må forbli i Miljøpakkens portefølje. Selv om prosjektutvikling er blitt finansiert gjennom Miljøpakken, kan det ikke tas for gitt at tiltaket må gå videre til detaljplanlegging, eller fra detaljplanlegging til utbygging. Staten mener det må være rom for å kritisk vurdere prosjektets nytteverdi etter endt prosjektfase for å vurdere om det er aktuelt å gå videre med tiltaket.

I lys av sterk prisøkning og en innspilt portefølje til HP 2023-26 som vil koste mer enn midler tilgjengelig, ønsker Staten å oppfordre samtlige parter i Miljøpakken til å kritisk vurdere nytten av innspilte prosjekter. Av prinsipp så mener Staten at til tross for muligheten til å bruke bompenger til drift av kollektiv, er dette ikke ønskelig og vitner om dårlig porteføljestyring og en lite bærekraftig håndtering av midlene tilgjengelig i avtalen.

Det vises til KU-vedlegg 23-5a og 23-5b for sammenstilling av politiske vedtak og statens behandling av handlingsprogram 2023-2026.

Tiltak fra hvite tabeller som mangler felles tilslutning:

Fv. 707 Berg – Høstadkorsen (Trøndelag fylkeskommune)

- Politisk vedtak: Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune vedtar utbygging av tiltaket. Og at det fastsettes en styringsramme på 96,5 mill. 2022-kr, og en oppstartsbevilgning på 30 mill. kr i 2023.

- Kontaktutvalget: Staten mener vi kan få mer nytte av å prioritere mer sentrale prosjekter. Staten foreslår å stryke tiltaket på grunn av lav måloppnåelse. En ny økonomisk situasjon gjør at vi må prioritere de viktigste prosjektene.

Fv. 950 Homla bru (Trøndelag fylkeskommune)

- Politisk vedtak: Malvik kommune, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune vedtar styringsmål på 54 mill. kr (45 mill. kr i vedtaket til Malvik kommune). Planleggingsmidler i 2023 innarbeides i årsbudsjett 2023 med 5 mill. kr (6 mill. kr i vedtaket til Malvik kommune)
- Kontaktutvalget: Trøndelag fylkeskommune og Malvik kommune var ikke enig om løsning.

Fv. 6650 Kongens gate, midlertidige tiltak (Trøndelag fylkeskommune)

- Politisk vedtak: Trøndelag fylkeskommune ber om at tiltaket innarbeides i årsbudsjett 2023 med en ramme på 18,5 mill. kr til oppgradering av fylkesvegen.
- Kontaktutvalget: Manglende vedlikehold fra vegeier. Trekkers dersom enighet om gateprosjektet Kongens gate.

Mobilitetspakke (Trøndelag fylkeskommune)

- Politisk vedtak: Trøndelag fylkeskommune vedtar at tiltaket finansieres for minimum 2 år, hvorav 16 mill. kr i 2023 og 32 mill. kr i 2024.
- Kontaktutvalget: Staten ser det som viktig å tenke mobilitet i en større sammenheng, og kunne være med på å tildele 16 mill. kr i 2023 for å komme i gang med prosjektet. De ønsker ikke å binde seg opp til bevilgning i de tre siste år av handlingsprogrammet.

Nye innspill til handlingsprogrammet som mangler felles tilslutning:

Veiter i Midtbyen (Trondheim kommune)

Vedtaks punkt 4:

«Oppgradering Vaterlandsveita og Gjelvangveita. Formålet er å etablere et gatedekke som både hensyntar universell utforming og bymiljø. Begge veitene fremstår i dag som mørke og lite attraktive for ferdsel. For å gjøre det mer attraktivt å gå er det viktig med et finmasket gangnett, og tiltaket vil også gi bedre forhold for gående til og fra holdeplass for kollektiv. Foreslått tiltak er i tråd med politisk vedtatt gatebruksplan og Trondheim kommune sin gåstrategi.»

- Politisk vedtak: Trondheim kommune vedtar et styringsmål på 16,2 mill. kr, fordelt på 2,5 mill. kr i 2023 og 13,7 mill. kr i 2024.
- Kontaktutvalget: Trondheim kommune trakk sitt opprinnelig innspill. Men viste samtidig til at tiltaket kan bli spilt inn på et senere tidspunkt, hvor Miljøpakken kan være med på å delfinansiere prosjektet.

Brøsetvegen og Snarveg Berg skole (Trondheim kommune)

I etterkant av budsjettinnspill til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 har Trondheim kommune sett behov for å inkludere følgende nye innspill:

- Politisk behandling: Trondheim kommune vedtar at justeringer som framgår av tabell 2 tas inn i budsjett og handlingsprogram for 2023-2026 (vedtakspunkt 3):
 - Brøsetvegen, Henrik Ourens veg – Sigurd Jorsalfars veg
 - Brøsetvegen, Frode Rinnans veg – Kirkvollen
 - Snarveg Berg Skole

Tabell 2: Tillegg og endringer til forslag handlingsprogram 2023-26

Prosjekt	Styrings- mål	2023	Fase	Merknad	Eier
Sum endringer	(1,0)	5,5			
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	(15,8)	2,0	DP	delbevilgning DP, avglemt i budsjettinnspill/forslag	Tk
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen	(18,2)	2,0	DP	delbevilgning DP, avglemt i budsjettinnspill/forslag	Tk
Snarveg Berg skole	(7,5)	1,0	DP	økt bevilgning DP	

Brøsetvegen, sykkel:

To deler av Brøsetvegen fikk i handlingsprogram 2022 bevilgning til detaljplanlegging (reguleringsplan). Denne bevilgningen ble fordelt på to år, 2022 og 2023. Ved en inkurie ble 2023-bevilgningen ikke med i forslaget til handlingsprogram 2023. Bevilgningen er avgjørende for å kunne fortsette arbeidet med regulering av en sykkeløsning langs Brøsetvegen. Den resterende spilles derfor inn som et tillegg fra Trondheim kommune slik at kan tas inn i endelig versjon som avklares i kontaktutvalget januar 2023.

Snarveg Berg skole:

Økning i finansieringsbehov for detaljplanlegging for å kunne kjøre erverv av eiendom parallelt med byggeplanlegging. Tillegget innebærer en økning fra 1,5 til 2,5 millioner i budsjett 2023 og en økning i styringsmålet på 1 million. Økningen er behandlet og anbefalt tatt inn i handlingsprogram av Miljøpakkens programråd 26.10.2022.»

Forslag til konklusjon: Etter drøftinger i møtet.

Ad sak 06/23 Gateprosjektene – status framdrift (Trfk)

Det orienters om status (framdrift) i arbeidet med gateprosjektene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 07/23 Prosjektavklaring Stjørdal stasjon (Sk)

Vedlegg: Mulighetsanalyse knutepunktsutvikling Stjørdal stasjon

Utviklingen av stasjonsområdet på Stjørdal er et viktig prosjekt i byvekstavtalen. Målet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med:

- økt kapasitet for tog og buss
- bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen
- sanering av planovergang og flytting av fylkesveg
- effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet

Stjørdal kommunestyre har vedtatt et planprogram med føringer for arbeidet. Flere aktører har interesser som må avveies i den helhetlige løsningen. Her ligger også muligheten for å skape noe sammen som hver enkelt aktør ikke makter alene. Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune, Bane NOR, og Statens vegvesen har inngått en avtale om å jobbe med prosjektavklaring og reguleringsplanlegging for å komme fram med forslag til løsninger og anslå kostnader.

Miljøpakkens programråd ble orientert om status i arbeidet før sommeren 2022 (PR sak 75/22). Programrådet tok saken til orientering og ba om at det utarbeides et notat for ny behandling i programrådet. Notatet skal gi Kontaktutvalget grunnlag for å drøfte mulighetene for å gjennomføre den helhetlige planen i et spleiselag. Notatet skal legge til rette for drøfting av:

- rammer for Miljøpakkens bidrag
- mulighetene for tilføring av ekstra midler fra Bane NOR
- hvordan finansieringen av et grunneierbidrag kan organiseres
- rammer for Stjørdal kommunes og Trøndelag fylkeskommunes bidrag utenfor Miljøpakken.

Notatet er en mulighetsvurdering som synliggjør ambisjoner og kostnader, de viktigste aktørenes ansvar og interesser, samt aktuelle finansieringskilder. Det viser også et eksempel på hvordan et spleiselag kan gjennomføres som grunnlag for videre drøfting av de spørsmål programrådet reiser.

Kostnader

Forventede kostnader framgår av tabell:

Tiltak	Kostnad	Merknad
Kryssing av jernbanesporet og adkomst til plattformer inklusive ramper og trapper	124 mill. kr	Kostnadsanslag er gjennomført av Bane Nor utbygging (P50)
Bussterminal	20 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
Flytting av Innherredsvegen inkl. bygging av parallell gang- og sykkelløsning, sanering av planovergang og planskilt forbindelse for fotgjenger og syklist under sporene	181 mill.kr	Anslag (P50) er gjennomført av Norconsult med deltagere fra kommunen og fylkeskommunen.
Etablering av hovedrute for sykkel mellom Skolegata og E14	30 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
SUM	355 mill. kr	

Kostnadene er høye, og ingen av partene kan løse alle utfordringer alene. Vi har likevel nå en unik mulighet til å realisere alle tiltakene dersom det finnes vilje til et spleiselag. Det skyldes:

- at Stjørdal kommune har ekstraordinære investeringsmidler for slike tiltak i Miljøpakken
- at Bane NOR nå skal gjennomføre betydelige investeringer i tiltak for modernisering og tilrettelegging for frekvensøkning.

Jernbanen

Både Jernbanedirektoratet, Bane NOR utbygging og Bane NOR eiendom har åpenbare interesser i stasjonsområdet og rår over store finansieringskilder. Prosjektet gir mulighet til å:

- sanere en planovergang og dermed avbøte økt risiko ved økt antall togpasseringer
- utvikle stasjonsområdet som knutepunkt i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen
- utvikle og forvalte jernbanens eiendom og styrke togets konkurransekraft

Det forventes investeringsmidler for kapasitetsøkende tiltak i prosjektet «2 tog i timen» fra 2025. Årlig avsettes også midler til sanering av planoverganger. Statlige midler til knutepunktstiltak er forpliktet i byvekstavtalen. Bane NOR har i senere år fått større økonomisk ansvar og handlefrihet og dermed bedre mulighet for porteføljestyling.

Stjørdal kommune

Kommunen er den viktigste samfunnsaktøren med flere interesser i knutepunktet og mulighet for å benytte midler i byvekstavtalen i tillegg til midler i egne budsjett. Prosjektet gir mulighet til å:

- ivareta folks trygghet og sikkerhet
- tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk og bærekraftig utvikling
- bygge ut kommunale eiendommer i stasjonsområdet

Kommunen har rammer i byvekstavtalen for bruk av knutepunktsmidler, statlige programområdemidler, belønningsmidler og fylkeskommunale midler i tillegg til egne midler for investering i veger og anlegg.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har flere viktige interesser i stasjonsutviklingsprosjektet og betydelige økonomiske ressurser til bruk i hele fylket. Prosjektet gir mulighet til å:

- bedre forholdene for busstrafikken i kollektivknutepunktet
- sanere planovergangen i Innherredsvegen
- bygge ut det fylkeskommunale sykkelvegtilbudet
- ivareta fylkeskommunens regionale rolle som planmyndighet og ansvar for knutepunktutvikling

Fylkeskommunen har økonomiske ressurser avsatt til fornyingsprogram for fylkesveg og midler til mindre veganlegg, gang-/sykkel og trafikksikkerhetstiltak.

Vegvesenet

Statens vegvesen er ansvarlig for infrastruktur knyttet til riksveiene, men skal også ta et sektoransvar for veg og vegtrafikk på tvers av sektorene uavhengig av hvem som har det primære ansvaret, herunder også for utvikling av kollektivknutepunkt. Prosjektet gir mulighet til å:

- bygge ut hovedruter for sykkelveger med riksvegfunksjon
- utvikle stasjonsområdet som kollektivknutepunkt
- bidra til nasjonale mål om nullvekst og sykkelbruk

Vegvesenet stiller økonomiske midler til disposisjon gjennom byvekstavtalen.

Utbyggere

Bane NOR, Stjørdal kommune og private aktører eier eiendommer som ikke kan bygges ut før gang- og sykkelvegnettet er bedre tilrettelagt og risikoen for trafikkvekst over planovergangen er borte. Prosjektet gir mulighet til å:

- bygge boliger og næringsvirksomhet på vestsida av jernbanesporene
- frigjøre inntekter gjennom salg eller utleie av eiendommer

Utbyggerne kan stille grunneierbidrag til disposisjon gjennom utbyggingsavtaler

Eksempel på finansiering

Avklaringsfasen handler ikke om forpliktende finansieringsrammer, men om å avklare vilje og økonomisk realisme på et overordnet nivå. Hensikten med regneeksempelet er å vise at prosjektet kan gjennomføres om alle bidrar.

FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
· Knutepunktmidler	37 ¹		27
· Programområdemidler	30	60	94
· Belønningsmidler	11		17
· Kommunale midler	6	5	11
· Fylkesvegmidler		25	25
Andre midler:			
· Utbyggere	17	3	20
· Ekstra Bane NOR		67	67
· MP momsrefusjon		37	37
· Ekstra Stjørdal kommune	3	3	6
· Ekstra fylkeskommunen		11	11
TOTALT	144	211	355
Herav Miljøpakken	85	127	212
Herav Bane NOR	40	67	107
Herav andre	20	17	37

Samlet rår aktørene over store ressurser som kan benyttes til knutepunktutvikling i Stjørdal. Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune og Stjørdal kommune har spesielt store gevinster av tiltakene. Dersom alle bidrar, kan prosjektet nå gjennomføres til reduert kostnad for hver enkelt.

Det kan ikke understrekes nok hvor kortvarig beslutningsrommet er åpent. Avgjørende finansieringsbeslutninger må treffes i løpet av 2023. All planavklaring må skje i løpet av de nærmeste årene. Det er nå eller aldri. Hvis partene ikke er i stand til å kaste om på sine økonomiplaner og unytte disse mulighetene mens de er til stede, forsvinner de.

¹ Resterende knutepunktmidler er her fordelt likt mellom Stjørdal og Malvik, og 10 mill. kr av midlene som i byvekstavtalen er fordelt til Melhus inngår i finansieringen av knutepunktet i Stjørdal. Kravet om lik fordeling av midlene mellom Stjørdal, Malvik og Melhus må eventuelt ivaretas utenfor dette prosjektet.

Det konstateres at:

- Alle parter har signalisert vilje til å samarbeide for å prøve å realisere hele prosjektet.
- Alle parter har betydelige interesser og ansvar i prosjektet.
- Alle parter har betydelige økonomiske ressurser.
- Alle parter har også andre viktige uløste oppgaver som de har behov for å prioritere.
- Alle parter må omdisponere egne budsjetter for å kunne bidra. Spørsmålet er om alle evner dette?

Videre arbeid

Dersom det er tilslutning til å videreføre prosjektet, er neste skritt å starte arbeidet med å formalisere forpliktende deltagelse, finansieringsbidrag og håndtering av økonomisk risiko. Dette er en skrittvis prosess der Miljøpakken og Bane NOR er avgjørende aktører. Miljøpakkens intensjoner om bidrag avklares først i innspill til Handlingsprogram 2024-2027 til sommeren 2023 og fastlegges deretter gjennom politiske vedtak ved utgangen av året. Avklaring av Bane NORs intensjoner og forpliktende deltagelse må følge om lag samme tidsplan for å unngå at planarbeidet knyttet til 2 tog i timen forsinkes.

	2023	2024	2025
Januar	Miljøpakkens programråd behandler mulighetsanalyse – Innstilling til KU	Innmelding av plan- og bygge- midler til statsbudsjett 2025	Innmelding av plan- og bygge- midler til statsbudsjett 2026 Oppstart av byggeplan for Innherredsvegen
Februar	Miljøpakkens Kontaktutvalg behandler mulighetsanalyse -Vedtar føringer for videreføring		
Mars		Avtale med utbyggingsselskap om grunneierbidrag	
April			
Mai	Miljøpakkens programråd - foreslår prosjekt- og finansieringsplan		

			Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2026 - 29
	Miljøpakkens Kontaktutvalg -vedtar prosjekt- og finansieringsplan	Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2025 - 28	
Juni	Partene melder behov for planmidler i Miljøpakkens handlingsprogram 2024 -27		
Juli			
August			
September	Oppstart av byggeplan for stasjonsområdet		
Oktober	Avtale med Bane NOR om delfinansiering av stasjonsområdet og Innherredsvegen		Kostnadsanslag for Innherredsvegen basert på byggeplan
November			
	Vedtak Miljøpakken HP-2024-27 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtak Miljøpakkens HP-2025-28 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtak av Miljøpakkens HP-2026-29 i kommuner, fylke + godkjenning av staten
Desember	Vedtatt reguleringsplan for stasjonsområdet	Vedtatt reguleringsplan for Innherredsvegen	

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 20.01.23. Kommentarer:

- *Regneeksempel er for at vi ikke skal føle oss bundet, og ingen av partene skal ta stilling til beløpets størrelse helt konkret nå. Dette er en måte å finansiere det på som vi mener er rimelig. Dersom vi hadde lagt fram forslag om å vedta dette per nå, hadde vi nok fått nei fordi det er ingen som har dette i budsjettene sine. Stjørdal kommune har ikke lagt fram sak til politisk avklaring på matrisen, men kun lagt fram som orientering.*
- *Dette er en viktig sak for Stjørdal kommune, men også for transport i byvekstområdet. Det handler om å styrke bruken av jernbanen inn til Trondheim og mellom kommunene. Handler også om hvordan Stjørdal*

sentrum kan utvikle seg framover. Vi har jobbet hardt for å få på plass en krysning under stasjonsområdet, både for fotgjengere og syklistene. Det må være viktig å støtte opp under med midler som Miljøpakken har.

- Det er et godt prosjekt som også fylkeskommunen ønsker å støtte. Vi var tydelig i styringsgruppemøtet at de 11 millionene er høyst usikker og vi ba om at dette ble presisert i saken til Programrådet. Dette kan vi ikke se har blitt gjort, og vi ønsker å tydelig presisere det nå slik at det blir med til Kontaktutvalget.
- Prosjektet er spennende og viktig i forhold til å få jernbanen inn i transportsystemet til byvekstområdet, også når vi etterhvert skal øke frekvensen. Dette prosjektet viser kompleksiteten i knutepunktutvikling. Det er mange aktører, mange løsninger og finansieringskilder som skal bindes sammen. De 67 millionene som er oppgitt i tabellen er langt fra avklart. Jernbanedirektoratet kan ikke si at Bane NOR skal bruke pengene på dette, men en dialog som må tas med de direkte. Vi kan også si at de 40 millionene fra prosjektet om to tog i timen også forutsetter statsbudsjettvedtak. Dette er heller ikke penger som Bane NOR har per nå.
- Dette er ikke en formell behandling hvor noe skal avklares, men det bes om lov til å jobbe videre med dette. Miljøpakken skal gi sin tilslutning til å jobbe videre med prosjektet, men partene som er i Miljøpakken må også ha et bevisst forhold til de pengene som ikke er finansiert.
- Vi er oppfordret til å ha framdrift. Dette utfordrer portefølgetenkingen. Dersom dette er et bra prosjekt for Stjørdal kommune og byvekstområdet, må vi på raskest mulig måte avklare hva som er usikre momenter og ha et bevisst mål på hvordan vi har tenkt til å løse dette. Vi må ha en ganske klar plan for hvordan vi skal håndtere det som er usikkert også.

Programrådets innstilling til konklusjon:

- Arbeidet med knutepunktutvikling av stasjonsområdet i Stjørdal videreføres med utgangspunkt i foreliggende kostnadsanslag og finansieringseksempel. Det presiseres at finansieringseksempelen er usikkert og er avhengig av behandling og beslutninger hos den enkelte part.

Ad sak 08/23 Aldersvennlig transport 67 pluss (Trfk)

Vedlegg: *Evalueringsrapport Aldersvennlig Transport 67 +, AtB.*

Bakgrunn

Bakgrunnen for aldersvennlig transport-piloten var omleggingen til metrobuss-systemet der noen mennesker i noen områder fikk lengre gangavstand til bussholdeplass som følge av mål om å redusere reisetida for de mange og dermed øke bussenes attraktivitet. Ordningen aldersvennlig transport er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe og tilbyr transport dør til dør.

67pluss er et tilbud for alle som har fylt 67 år innenfor et definert område i Trondheim. Målet med aldersvennlig transport 67pluss er å gjøre det enklere for eldre å komme seg rundt i hverdagen etter omleggingen av metrobuss-systemet i Miljøpakken. Ringvirkninger av en ordning som legger til rette for samkjøring er at det gir en bærekraftig løsning både økonomisk og med tanke på færre reisende i drosje. Her er det forutsatt videre arbeid med større grad av samkjøring. Det er viktig å kommunisere at dette er et kollektivtilbud og ikke et drosjetilbud.

AtB gjennomførte en konseptutvikling som underlag for piloten og anbud i 2019/2020, og startet opp piloten i juni 2020 med varighet frem til juni 2022. Tilbudet ble videreført til mai 2023 gjennom øremerket tilskudd fra Miljøpakken, fordi pandemien i 2020 og 2021 førte til lav bruk av tilbudet og

derfor mindre grad av evalueringsutbytte.

I forbindelse med kontaktutvalgets behandling av Sak 07/22: Innsparingstiltak drift kollektivtrafikk, synliggjorde AtB et innsparingspotensial på 4,4 MNOK ved å fjerne tilbudet. Kontaktutvalget ønsket å videreføre tilbudet og vedtok KU følgende:

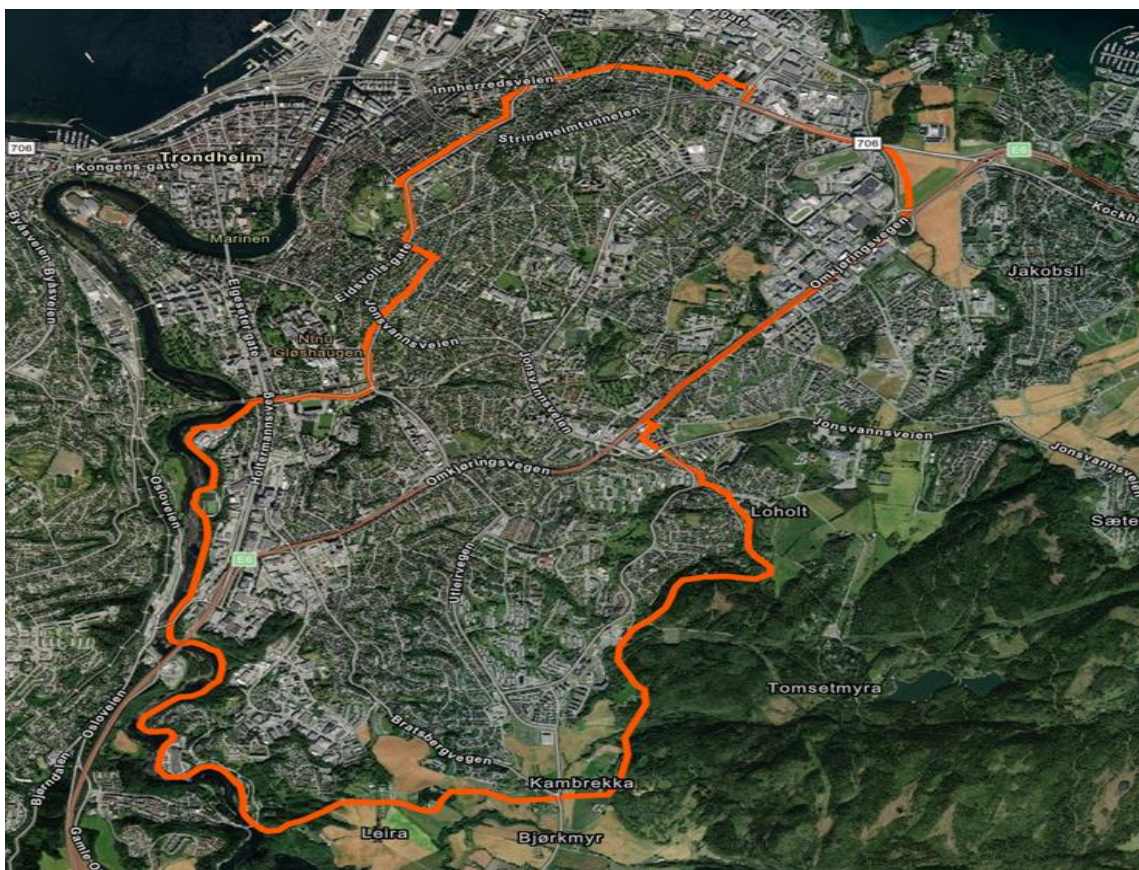
Kontaktutvalget gir AtB klarsignal til å legge ut 67+ på anbud. Tilbudet bør utvides til flere områder. AtB bes komme tilbake med en sak som også innhenter erfaringer fra Ruter i Oslo

AtB har forlenget den inngåtte kontrakten til 14.04.2023 for å sikre videreføring inntil en evaluering var gjennomført, og det ble lagt frem en avklaring på hvorvidt piloten burde videreføres og utvides. AtB vurderer at dagens kontrakt ikke kan forlenges utover 14.04.2023 og ber om en avklaring av drift og finansiering av tilbudet etter 14.04.2023 i Trondheim snarest mulig.

AtB skulle da komme tilbake med en sak i god tid før utløp av kommende anbud med blant annet å innhente erfaringer fra Ruter i Oslo og rapport på piloten som kunne gi grunnlag for å vurdere om tilbudet bør utvides til flere områder. Samferdselsavdelingen har med bakgrunn i rapporten som er levert, gjort en vurdering i samarbeid med AtB og Trondheim kommune om veien videre for Aldersvennlig transport 67pluss.

Det er spilt inn 4,4 MNOK for Handlingsprogrammet 2023. Spørsmålet i denne saken er om Aldersvennlig transport 67pluss skal utvides eller fortsette som før. En utvidelse som omfatter hele Trondheim har en anslått total kostnad på 10-15 MNOK/år, avhengig av bruk. Om ordningen blir vedtatt utvidet som foreslått i tid og omfang, vil det være et ytterligere finansieringsbehov på ca 7,1 MNOK utover de 4,4 MNOK som allerede er foreslått videreført i Handlingsprogrammet om en velger en utvidelse til 10 MNOK, og et behov på 12.1 MNOK for en kostnad på 15 MNOK.

Aldersvennlig transport 67pluss område i Trondheim:



Utredning

Prosjektet er gjennomført inspirert av et tilsvarende pilot-prosjekt som Ruter startet opp med i 2017. Ruter har gjennomført to evalueringer av aldersvennlig transport (Ruter 2018, Ruter 2021). I tillegg har Transportøkonomisk Institutt [gjennomført en evaluering av helseeffekter av tilbudet](#) av (TØI 2020).

Sammenligning med piloten gjennomført av Ruter.

I Ruter sitt tilbud er arbeidet forankret med Oslos kommunes strategi om at [Oslo skal være en aldersvennlig by](#). AtB finansierte delvis denne pilotordningen selv, men fikk støtte fra Miljøpakken for en forlengelse av pilotperioden. I Oslo finansieres tilbudet under byrådsavdelingen for Helse, eldre og innbyggertjenester. Dette var med bakgrunn i en studie gjort av Transportøkonomisk institutt fra 2020 som viser at denne type tiltak gir gode helsegevinster. Studien viser at «brukere har større problemer med å bruke det ordinære kollektivtilbudet og har flere fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å reise enn de som ikke bruker tilbudet» (ref. AtB rapport vedlegg 1).

Gjennom dybdeintervjuer i Oslo regionen ble det funnet at eldre er opptatt av forutsigbarhet og korrespondanse med offentlig transport, og at de var positive til å bruke apper og andre betalingsmidler enn kontanter og betalingskort. Dette betyr at denne typen transport i enda større grad kan basere seg på å kjøre inn til kollektivknutepunkt for å kunne ta med enda flere på sine runder. Det er også positivt at det kommer frem at eldre stort sett er positive til å ta i bruk ny teknologi for å bestille transport. I dag gjøres det gjennom telefonbestilling som er resurskrevende både for kunden og for kundemottaket hos AtB.

AtB vurderer at denne type brukerspesifikt mobilitetstilbud er et godt tiltak for å sikre eldre mennesker bedre mobilitet og økt delaktighet i samfunnet. Med en økende andel eldre i

befolkningen vil tilbudet kunne bidra til at flere kan bo hjemme og dermed reduserer behovet for helse- og omsorgsboliger i de kommunene hvor tilbudet etableres. Alle kommunene foruten Malvik og Trondheim har «Fleksibel transportservice» som åpner for henting hjemme og transport til/fra kommunesenter inntil to dager i uken.

Representanter som AtB har snakket med fra Trondheim kommuner mener at dette er et godt tilbud. Utfordringen for Trondheim kommune har vært at de har møtt misnøye fra reisende fra andre områder fordi tilbudet ikke finnes i hele Trondheim.

I tabellen under er det en sammenligning mellom piloten i Oslo og piloten i Trondheim. Ruter utvidet tilbudet betraktelig etter 2018.

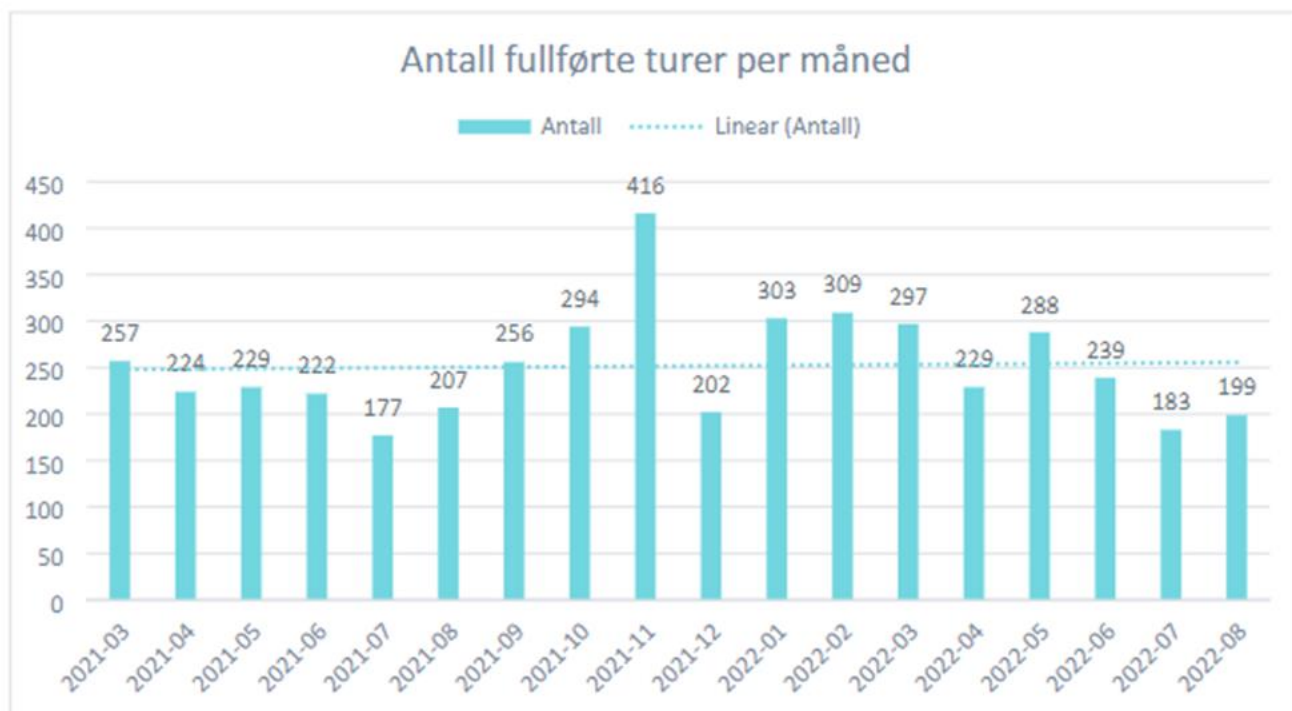
	Pilot Ruter 2017-2018	Pilot AtB 2020-2021
Antall kjøretøy	2	2
Kundegrunnlag (befolkning over 67 år)	6000	5800 (etter utvidelse oktober 2020)
Km2	13	16
Eldretetthet	461 per km2	362 per km2

Figur 1 Sammenlikningsgrunnlag pilot Ruter aldersvennlig transport og AtBs pilot 67pluss.



Figur 2 Antall turer og samkjøringsgrad per måned, september 2017 - september 2018. Kilde: Ruter.

Atb:



Figur 3: Statistikk Antall turer AtB Aldersvennlig transport 67pluss.

Antall turer viser noe økning i bruk over tid. Antall turer er en del lavere en tilsvarende tjeneste i sammenlignbart område i Oslo, hvor man med det samme antall kjøretøy i flere måneder kjørte godt over 1000 turer (AtB rapport side 15).

Det blir i rapporten fra AtB pekt på noen årsaker til at Ruters tilbud er vesentlig mer brukt enn AtBs 67pluss:

- Kan anta at 67pluss i mindre grad har vært markedsført. Aldersvennlig transport i Oslo har i større grad blitt promotert gjennom kommunale virksomheter. I Trondheim har det på grunn av områdebegrensninger vært utfordrende for Trondheim kommune å skulle promotere mulighetene for aldersvennlig transport fordi det ikke er for alle.
- Kan hende, men begrenser seg ikke til, strukturelle forskjeller på at det er høyere antall bilførere i Trondheim enn i Oslo (41 % prosent i Trondheim mot 26 % i Oslo). Kanskje kan også reisevaner knyttes til dette, uten at det er gjort sikre undersøkelser på dette.

Vurdering fra fylkeskommunen:

Fleksibel transport er i en del av fremtidens mobilitetsløsninger. Mobilitet i denne sammenheng, menes at du som innbygger har valg og muligheter til å komme deg rundt på en måte som er bra for deg og dine behov på en miljømessig, sosial og økonomisk bærekraftig måte. Flexibel transport som aldersvennlig transport kan også føre til bedre helse og god livskvalitet blant eldre ([Evalueringsrapport Ruter 2021](#)). Flexibel transport kan bli brukt som en utviklingsarena for å skape [bærekraftig bevegelsesfrihet](#) for alle innbyggere. Flexibel transport er også en del av løsningen for å kunne velge bort bilen, særlig når en innbygger ønsker å velge kollektivtransport, men har vanskeligheter med å komme seg til en bussholdeplass.

Ved å utvide ordningen i geografi og brukergrupper vil en kunne bidra til økt måloppnåelse om nullvekst. Fylkeskommunen ønsker å være involvert i det videre arbeidet med å utvikle ordningen sammen med AtB og Trondheim kommune, for å kunne sette denne ordningen i sammenheng med andre behov for fleksible transportløsninger.

Fleksibel transport og metrobuss-systemet

For å legge til rette for fremtidig utvikling i arbeidet med aldersvennlig transport er det viktig å kunne se ulike felt innen fleksibel transport og metrobuss-systemet i sammenheng. Gjennom undersøkelser i Oslo viser de til at eldre gjerne vil kjøres til knutepunkter for kollektiv. Dette betyr at aldersvennlig transport og metrobuss-systemet henger sammen og er ikke to parallelle ordninger for enkelte grupper av de reisende.

Aldersvennlig transport uten «67pluss»

Da det er ledig kapasitet på bussene som er anskaffet i forbindelse med Aldersvennlig transportpilot kan det være fordelaktig å ta bort 67pluss som et premiss og kanskje heller legge inn for eksempel «honnør» status som kvalifiserende til å benytte seg av aldersvennlig transport. Dette viser også andre prosjekt gjort i andre regioner hvor de har gått bort fra aldersspesifikasjonen for å få større passasjergrunnlag (ref. Pilot Nes sluttrapport Ruter).

Anbefaling

Fylkeskommunen anbefaler at ordningen utvides til hele Trondheim og til en utvidet brukergruppe for å kunne bidra til å ivareta flere brukergrupper og økt måloppnåelse om nullvekst. For å sikre en videre utvikling vil fylkesdirektøren be AtB komme tilbake med en plan for videre utvikling av ordningen der spørsmål om hvordan håndtere at ordningen utvides geografisk og demografisk, og hvordan dette skal henge sammen med andre transporttilbud, utredes. Videre bør AtB se på hvordan informasjonsarbeidet om tilbudet kan utvikles og hvordan skape bedre digitale løsninger.

Fylkeskommunen og AtB anbefaler å ta bort «67pluss» som en del av navnet[KP1] [TA2] . Hovedgrunnen til dette er fordi kapasiteten fortsatt er god og tilbudet dermed kan utvides til flere. Det er helt klart et behov for transport til alderssegmentet 67pluss, men da kan man også løsrive noen av de ledige plassene også for andre reisende. Benevnelsen 67pluss kan forhindre eller gjør det vanskelig å rette dette transporttilbudet også til andre grupper som har tilsvarende mobilitetsutfordringer som de eldre - for eksempel yngre personer med bevegeshandikap. I den videre utredningen som foreslås, vil benevnelse og brukergrupper være sentralt å få avklart.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 20.01.23. Kommentarer:

- *Trondheim kommune stiller oss bak forslag til vedtak til KU. Denne saken er etterspurt i Trondheim og det er bra at den kommer til behandling såpass raskt.*

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget

- 1. vedtar å utvide Aldersvennlig transport til hele Trondheim med en tilleggs kostnad på 4,2 MNOK for 2023. Tiltaket videreføres i programperioden med en helårseffekt på 10 MNOK/år.*
- 2. ber fylkeskommunen involvere AtB og Trondheim kommune i det videre med å utvikle ordningen for å sikre godt samspill med andre løsninger for fleksibel transport og kollektivsystemet for øvrig.*
- 3. ber om at partene rapporterer resultatet av dialogen til programrådet*

Eventuelt

Trafikkutvikling per desember 2022

1. Oppsummering

Endring i trafikkmengde:

Hovedindikator for om vi når nullvekstmålet er byindeksen i en glidende treårsperiode. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt. Beregningsmetoden tar et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene og sammenligner dette med trafikknivået i referanseåret. For Miljøpakken er det først nå gått tre år etter referanseåret 2019 så resultatet er først tilgjengelig nå.

Resultatet viser at trafikkmengden i Miljøpakken de siste tre årene (2020-2022) i gjennomsnitt har vært 1,6 prosent mindre sammenlignet med referanseåret 2019 (se Figur 1).

Elbil:

Ved utgangen av 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av drøyt 130 000 biler. Av disse er 27 prosent elbiler, som er en økning fra 21 prosent på samme tid i fjor.

Det har vært et historisk høyt antall nyregistrerte biler i Norge i 2021 og 2022, også i miljøpakkeområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i miljøpakkeområdet i 2022 var 83 prosent elbiler, mot 47 prosent i 2019.

Kollektiv:

Tall fra Atb viser at det var omlag 35 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i 2022. Selv om utviklingen er positiv sammenlignet med 2020 og 2021 er passasjertallene fortsatt ikke tilbake på samme nivå som før pandemien.

Tall fra SJ Norge viser en positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen i 2022. Januar og februar var preget av koronarestriksjoner og dermed relativt få reisende. Totalt for 2022 ble det en nedgang i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. Det har vært en positiv utviklingen i antall reiser i sone A i 2022. I gjennomsnitt utgjør reiser i sone A om lag 45 prosent av reisene på Trønderbanen.

Sykkel:

I desember 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollekra enn samme måned tidligere år. Gjennom året har det vært en liten nedgang i sykkelpasseringer sammenlignet med 2019. Vær, føre og eventuelt økt bruk av hjemmekontor vil her være av betydning.

2. Endring i trafikkmengde - Byindeksen

Hovedindikator for om vi når nullvekstmålet er Byindeksen. Den viser utviklingen i biltrafikk¹ i tellepunkter sammenlignet med referanseår og utarbeides av Statens vegvesen. Den lages i flere varianter: Månedlige oppdateringer slik at det er mulig å følge med på trafikktutviklingen gjennom året og i glidende treårsperiode som skal benyttes som indikator på om vi når nullvekstmålet. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt.

2.1 Endring i glidende treårsperiode

Hovedindikator for om vi når nullvekstmålet er byindeksen i en glidende treårsperiode. Beregningsmetoden tar et gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene og sammenligner dette med trafikknivået i referanseåret. For Miljøpakken har det først nå gått tre år etter referanseåret 2019 så resultatet på denne indeksen er først tilgjengelig nå.

Resultatet viser at trafikkmengden i Miljøpakken de siste tre årene (2020-2022) i gjennomsnitt har vært 1,6 prosent mindre sammenlignet med referanseåret 2019 (se Figur 1).

Resultat nullvekstmål

Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 1,6 % mindre. Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -5,2 % og 2 %.

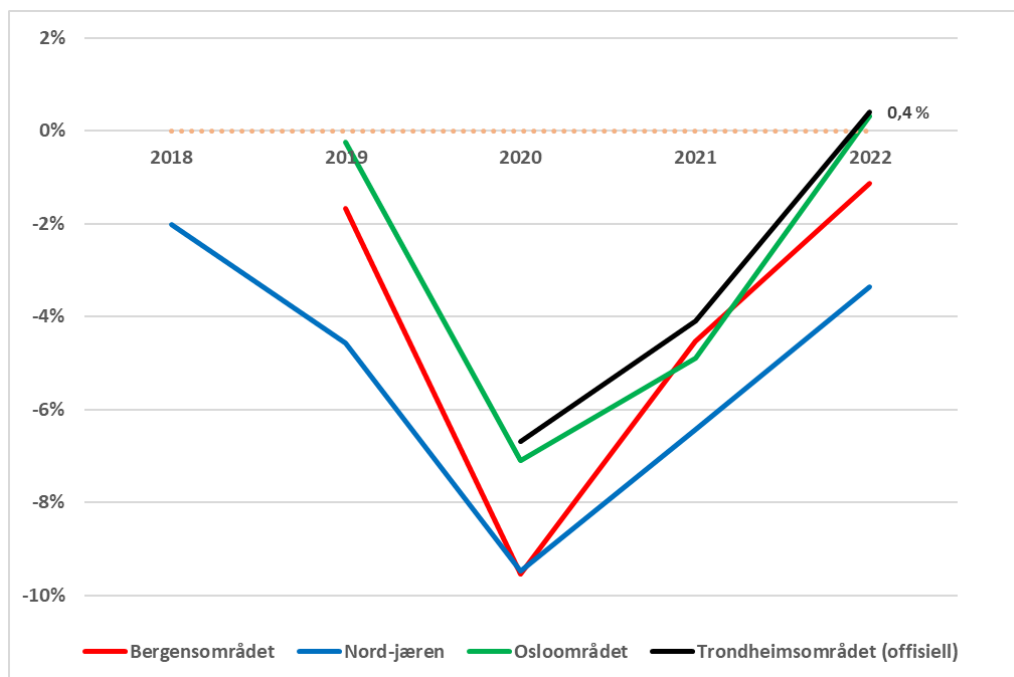
Figur 1 Resultat nullvekstmål for Miljøpakken. Sammenligningsperiode 2019 – (januar 2020 – desember 2022).
Kilde: Statens vegvesen²

2.2 Endring per år

Figur 2 viser trafikknivået for perioden januar-desember 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. Indeksene mellom byområdene er dermed ikke direkte sammenlignbare. I tidligere trafikkrapporter er det uoffisiell indeks uten bomstasjonpasseringer som har blitt vist for Trondheimsområdet. I indeksen nedenfor er trafikken gjennom bomstasjonene inkludert og er dermed de offisielle byindeks-tallene. Den viser at trafikkmengden i Miljøpakken i 2022 er estimert til å være 0,4 prosent høyere enn i referanseåret. Dette er på samme nivå som Oslo-området har i 2022 i forhold til sitt referanseår.

¹ Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Data fra reisevaneundersøkelser kan brukes som en supplerende kilde for å skille ut gjennomgangstrafikk eller næringstransport med personbil.

² https://www.vegvesen.no/globalassets/faq/trafikk/trafikdata/byindeks_trondheim_2019-2022-12.pdf



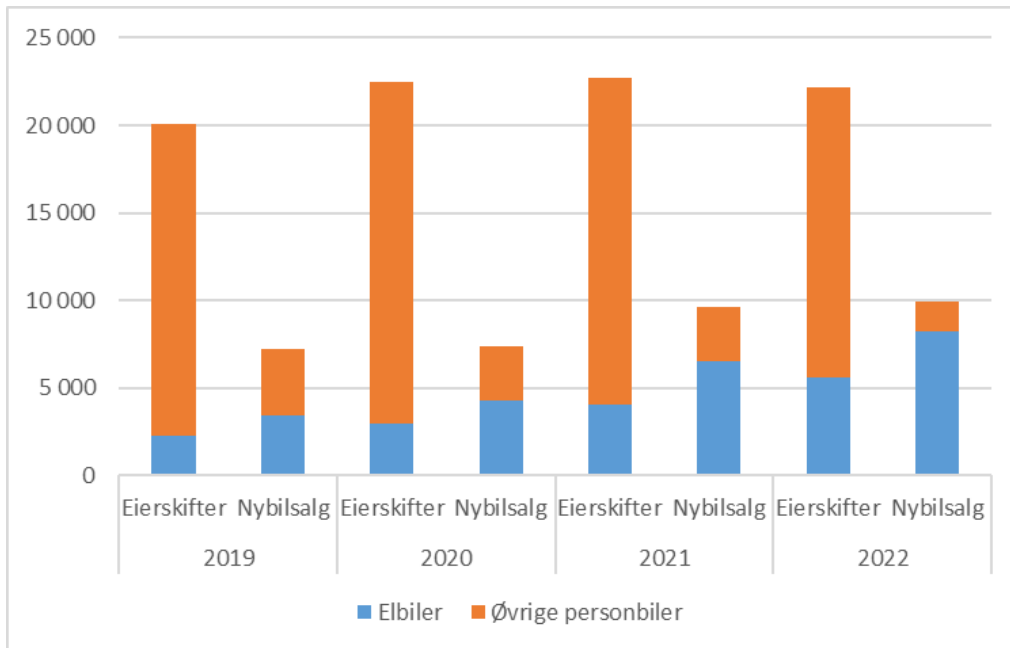
Figur 2 Utviklingen i trafikkmengde for små kjøretøy per år sammenlignet med referanseåret. Fire byområder. (Kilde: Statens vegvesen)

3. Eierskifte og nybilsalg

Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser tall på eierskifter og førstegangsregistreringer av biler fordelt på drivstoff.³ 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.

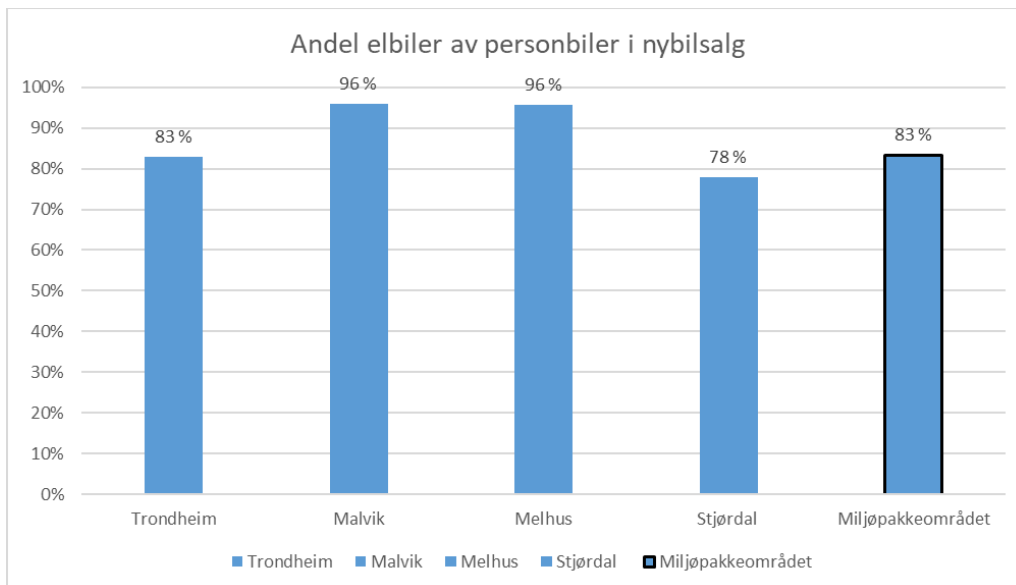
Figur 3 viser utvikling i antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet for årene 2019-2022. Figuren viser at aktiviteten på bruktbilmarkedet økte fra 2019-2021 for å igjen avta noe nå i 2022. Figuren viser også at andelen elbiler av eierskiftene har økt år for år. Av eierskiftene i 2022 utgjør elbilene 25 prosent av kjøretøyene. I 2022 var det 37 prosent flere førstegangsregistrerte biler sammenlignet med 2019. 83 prosent av disse var elbiler mot 47 prosent i 2019.

³ Opplysningene er hentet og gjengitt med samtykke fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS, www.ofv.no. 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.



Figur 3 Antall elbiler og øvrige personbiler av nybilsalg og eierskifter i miljøpakkeområdet. Januar-desember 2019-2022 (Kilde: OFV)

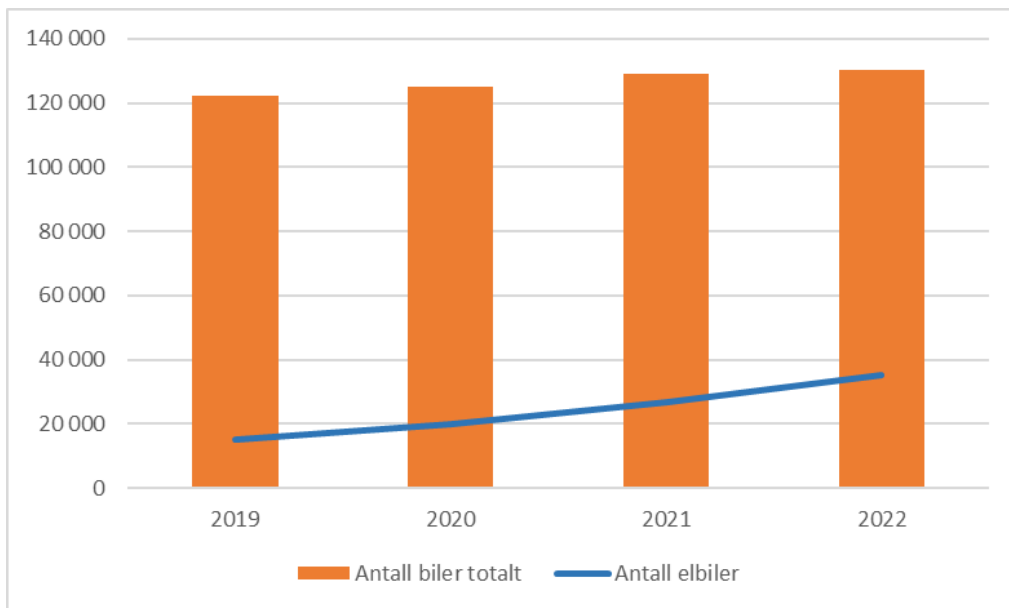
Elbilsalg per kommune i Miljøpakken og for miljøpakkeområdet samla for 2022 fremgår av Figur 4 nedenfor.



Figur 4 Andel elbiler av nybilsalg i 2022 (Kilde: OFV)

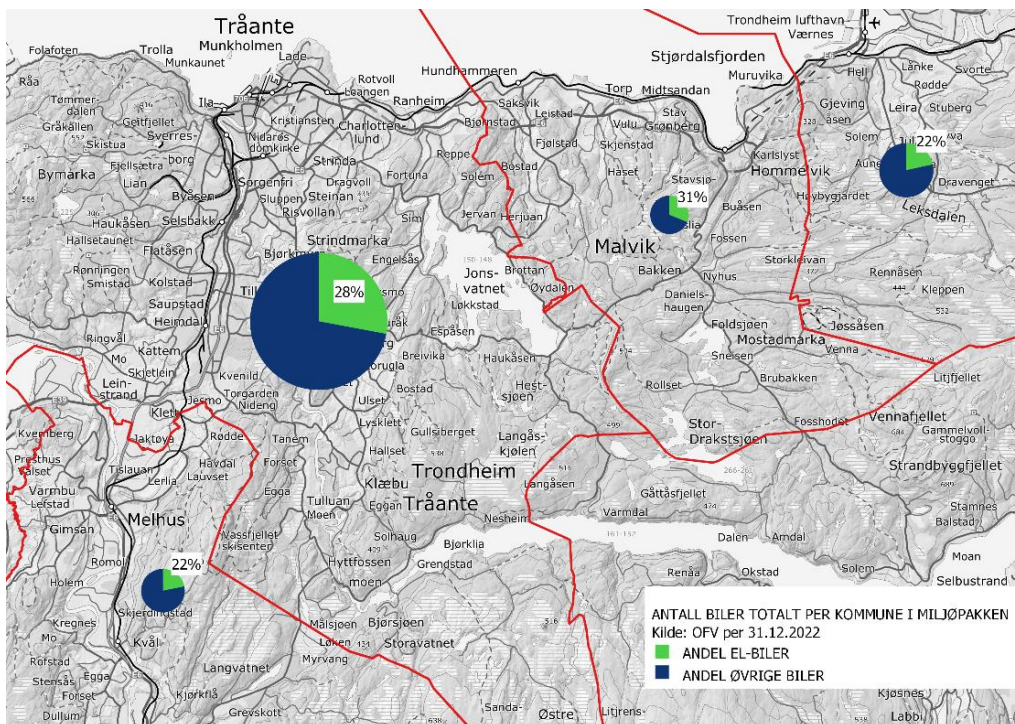
4. Kjøretøybestand av personbiler

Per desember 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av drøyt 130 000 biler. Dette er omtrent på samme nivå som året før og sju prosent høyere enn på samme tid i 2019. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet har økt til 27 prosent. På samme tid i fjor var elbilandelen 21 prosent, og i 2019 var elbilandelen 13 prosent.



Figur 5 Antall personbiler totalt og antall elbiler i miljøpakkeområdet. Per 31.12.2019-2022 (Kilde: OFV).

Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se Figur 6). I figuren viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrige biler. Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 97 600 biler. Av disse er 28 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal, hvor elbilandelen er lavere (22 prosent). I Melhus er det om lag 9800 biler og rundt 22 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 31 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7600 biler).

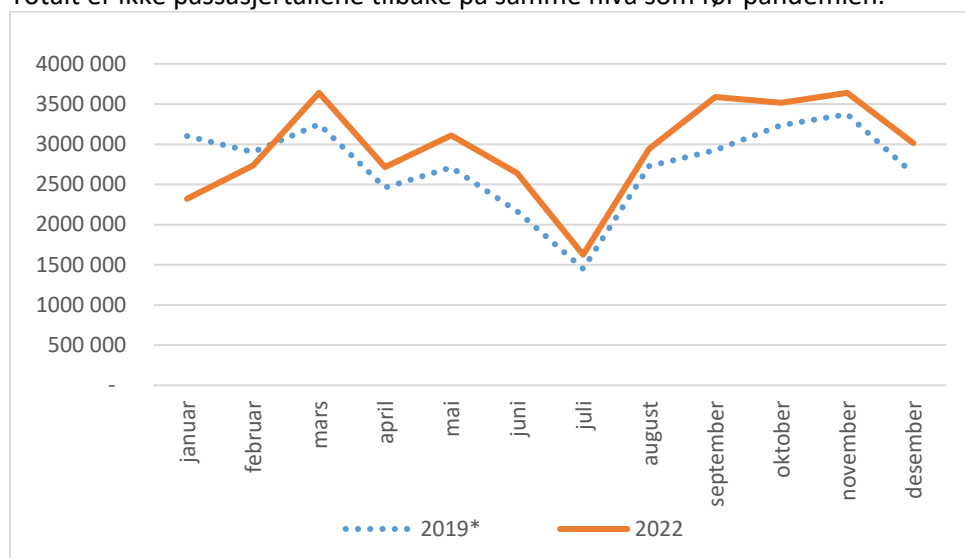


Figur 6: Antall biler totalt per kommune i miljøpakkeområdet, og andel elbiler. Per 31.12.2022 (Kilde: OFV).

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

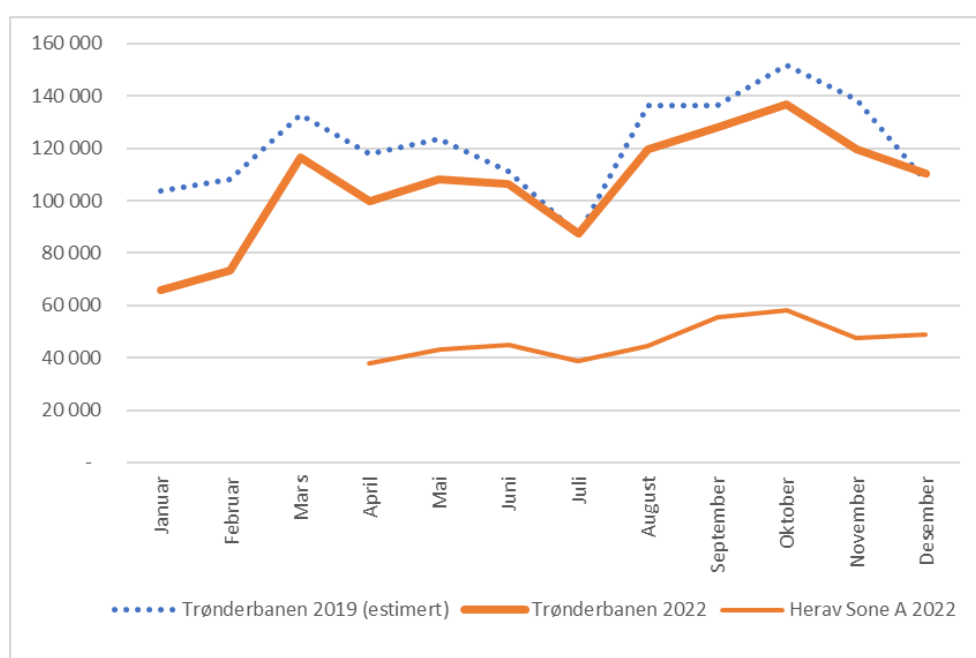
Tall fra Atb viser at det var omlag 35 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i 2022. Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021. 2019-tallene er dermed ikke sammenlignbare med 2022-tallene. Totalt er ikke passasjertallene tilbake på samme nivå som før pandemien.



Figur 7. Antall påstigende buss og trikk per måned, 2019 og 2022. *Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal. Kilde: Atb.

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser en positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen i 2022. Januar og februar var preget av koronarestriksjoner og dermed relativt få reisende. Økningen i reiser fra februar til mars skyldes fjerning av restriksjoner i kombinasjon med at det fra 1. mars ble mulig å reise med tog med Atb-billett i hele sone A. Totalt for 2022 ble det en nedgang i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. Det har vært en positiv utviklingen i antall reiser i sone A i 2022. I gjennomsnitt utgjør reiser i sone A om lag 45 prosent av reiser på Trønderbanen.



Figur 8. Antall reiser på Trønderbanen og i sone A per måned, 2022. Kilde: SJ Norge

6. Syklende

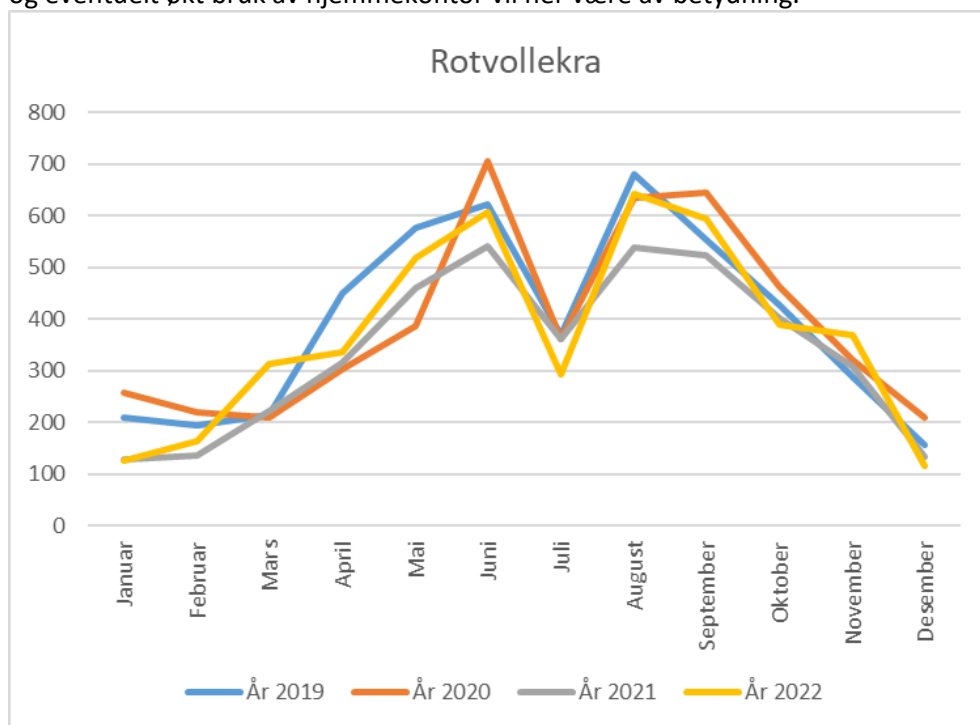
Det finnes fem tellepunkter for sykkel i Trondheim. Av disse er det kun tellere på Rotvollekra og Svingbrua som har historiske data, som vi rapporterer fra her.

Det har nylig kommet flere registreringspunkt i Trondheim kommune og Malvik kommune. Det er også besluttet å etablere flere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel.

6.1 Syklende Rotvollekra og Svingbrua

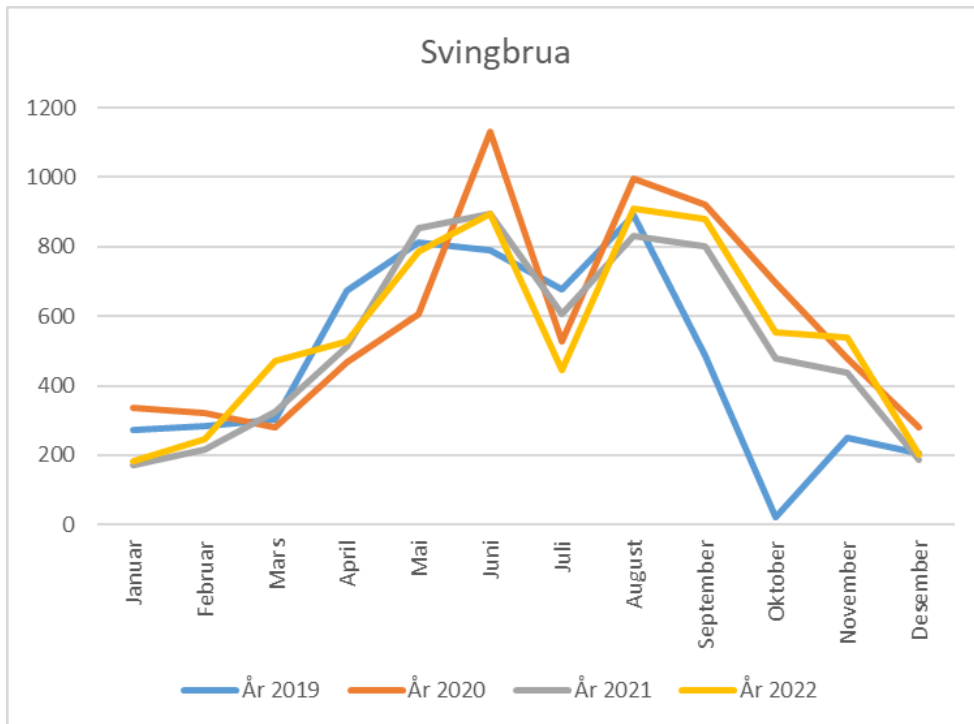
Figurene under viser månedsdøgntrafikk for syklende på Rotvollekra og Svingbrua for årene 2019-2022. Hvor mange som sykler vil påvirkes av vær og føre, noe figurene viser. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommermånedene. Nedgangen i juli kan forklares med sommerferie, mens variasjonene i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

I desember 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollekra enn samme måned tidligere år. Gjennom året har det vært en liten nedgang i sykkelpasseringer sammenlignet med 2019. Vær, føre og eventuelt økt bruk av hjemmekontor vil her være av betydning.



Figur 9 Antall syklende per døgn på Rotvollekra for årene 2019-2022. (Kilde: Statens vegvesen)

På Svingbrua var antall syklende i desember på samme nivå som tidligere år. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019.



Figur 10 Antall syklende per døgn på Svingbrua for årene 2019-2022. (Kilde: Statens vegvesen)



Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

Oppfølging av Byveksttalen for Trondheimsområdet 2019-2029

Datert 10. januar 2023

Forslag til sluttbehandling i KU



Justeringer etter behandling hos partene i Miljøpakken

(side 12) Senterparkering

- Øke andel besøkende som reiser med miljøvennlig transportmiddel til senterområder
 - Sykkelparkering
 - Hovedsykkelnettet i kommunene ~~bør~~ skal bli sammenhengende og av høy kvalitet.

(side 15) Arbeidsplassparkering

- Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb
 - Sykkelparkering
 - Hovedsykkelnettet i kommunene ~~bør~~ skal bli sammenhengende og av høy kvalitet.
 - ~~I tilknytning til sykkelparkeringsanlegget bør det være tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter~~ **Tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter skal vurderes i tilknytning til sykkelparkeringsanlegg.**
 - Bilparkering
 - Antall parkeringsplasser til ansatte ~~bør~~ skal begrenses ut fra virksomhetens tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler.
(Sentralt beliggende virksomheter med god kollektivtilgjengelighet skal være mer restriktiv enn virksomheter i områder med dårligere kollektivtilgjengelighet).
 - **(Ny) I senterområder skal areal til parkering på bakkeplan begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.**

(side 22) Forvaltning

- Effektivisering av forvaltning
 - **(Ny) Melhus, Malvik og Stjørdal anbefales å vurdere å inngå avtale med eksempelvis Trondheim Parkering, om forvaltning av ordningen med HC-bevis.**

Innhold

1. Om prosjektet	3
2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedsentre	4
3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken	7
3.1. Pendlerparkering.....	7
3.2. Senterparkering.....	10
3.3. Arbeidsplassparkering	13
3.4. Parkering ved egne virksomheter	16
3.5. Parkering ved idrettsanlegg.....	18
3.6. Boligparkering	19
3.7. Forvaltning.....	20
4. Oppfølging.....	23
5. Rapportering	23
Vedlegg.....	24
Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet	24
Nyttig informasjon/veiledere	28
Referanseliste.....	29

1. Om prosjektet

Bestillingen - byvekstavtale for Trondheimsområdet 2019-2029

Kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal inngikk den 25.06.2019 en byvekstavtale. Byvekstavtalen har som mål å innfri nullvekstmålet som sier at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre skal avtalen også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

I Byvekstavtalen ble partene enig om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021.

Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Den samordnede parkeringspolitikken tar høyde for den store variasjonen i bosettingsmønster prosjektet rommer. Prosjektet har ikke som mål å utarbeide en standard for alle parkeringsplasser i de aktuelle kommunene, men å ha en mer gradert tilnærming hvor en tar hensyn til om innbyggere er avhengig av bil, eller om de har et alternativ til bilen.

Gjennom «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» vedtas mål og strategier for de ulike tema som skal legges til grunn i arealutvikling og arbeidet med parkering i avtaleområdet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak.

Prosess

En prosjektgruppe hvor alle partene er representert har utarbeidet et høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken». Arbeidsutvalget i Miljøpakken har fungert som styringsgruppe.

Det har blitt arrangert medvirkningsseminarer med næringsaktør i kommunesentrene i Stjørdal og Melhus kommune.

Det finnes mange forskningsrapporter og flere storbyregioner i Norge har samordning av parkeringspolitikk på den politiske agendaen. Kunnskap fra forskning og de andre storbyregionene har vært et nyttig kunnskapsgrunnlag.

For å tilpasse parkeringspolitikken til den lokale situasjonen i Trondheimsområdet er det samlet inn lokale fakta.

Forslag til samordnet parkeringspolitikk har vært på høring hos eksterne og oppfølgende behandling hos partene i Miljøpakken. Alle partene har sluttet seg til forslag til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor miljøpakken». Det har kommet inn noen mindre forslag til justering fra Trondheim kommune og Statsforvalteren. Innspillene er tatt til følge og innarbeidet i sluttversjon av «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken», datert 10. januar 2023.

2. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet og bidrag til attraktive by- og tettstedssentre

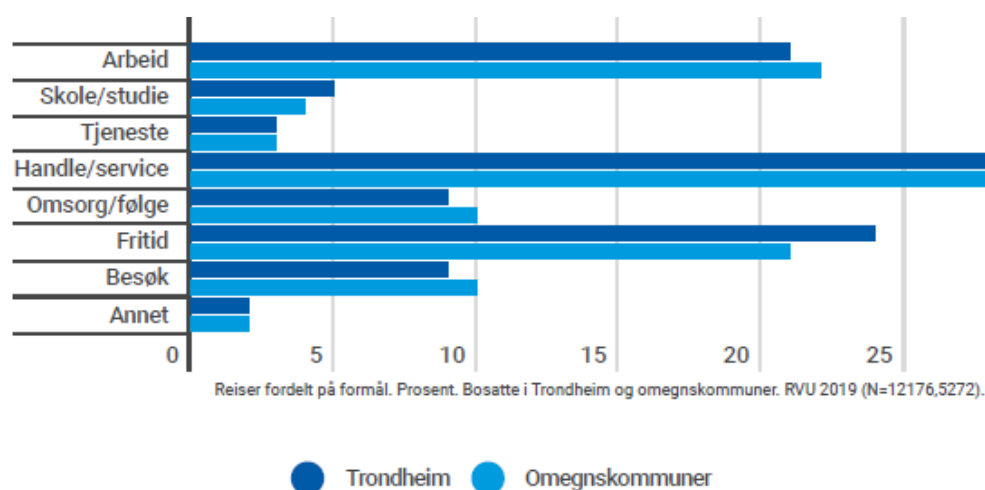
En samordnet areal- og transportutvikling er en premisse¹ for å legge til rette for at innbyggere kan velge miljøvennlig transportmiddel for ulike reisemål.

Parkering er et av flere virkemidler som kan tas i bruk for å endre transportmiddelbruken i retning av mindre bilbruk og mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Analyser av virkemiddelbruk i norske byområder viser at omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensning av antallet parkeringsplasser. En restriktiv parkeringspolitikk handler ikke bare om antall plasser og hvilken avgift de har, men også hvor plassene er lokalisert.

Felles for alle restriktive parkeringstiltak er at de bør gjennomføres i områder hvor det finnes et reelt alternativ til bilen².

På hvilke type reiser og i hvilke områder har tiltak mest effekt

Reisevaneundersøkelsene i Trondheimsregionen³ viser at størst andel av reisene er arbeidsreiser, handel-/servicereiser og fritidsreiser. Hvis en større andel av disse reisene foretas med miljøvennlig transport, vil det ha stor effekt på nullvekstmålet.



Figur: Fordeling andel reiser etter formål – RVU 2019

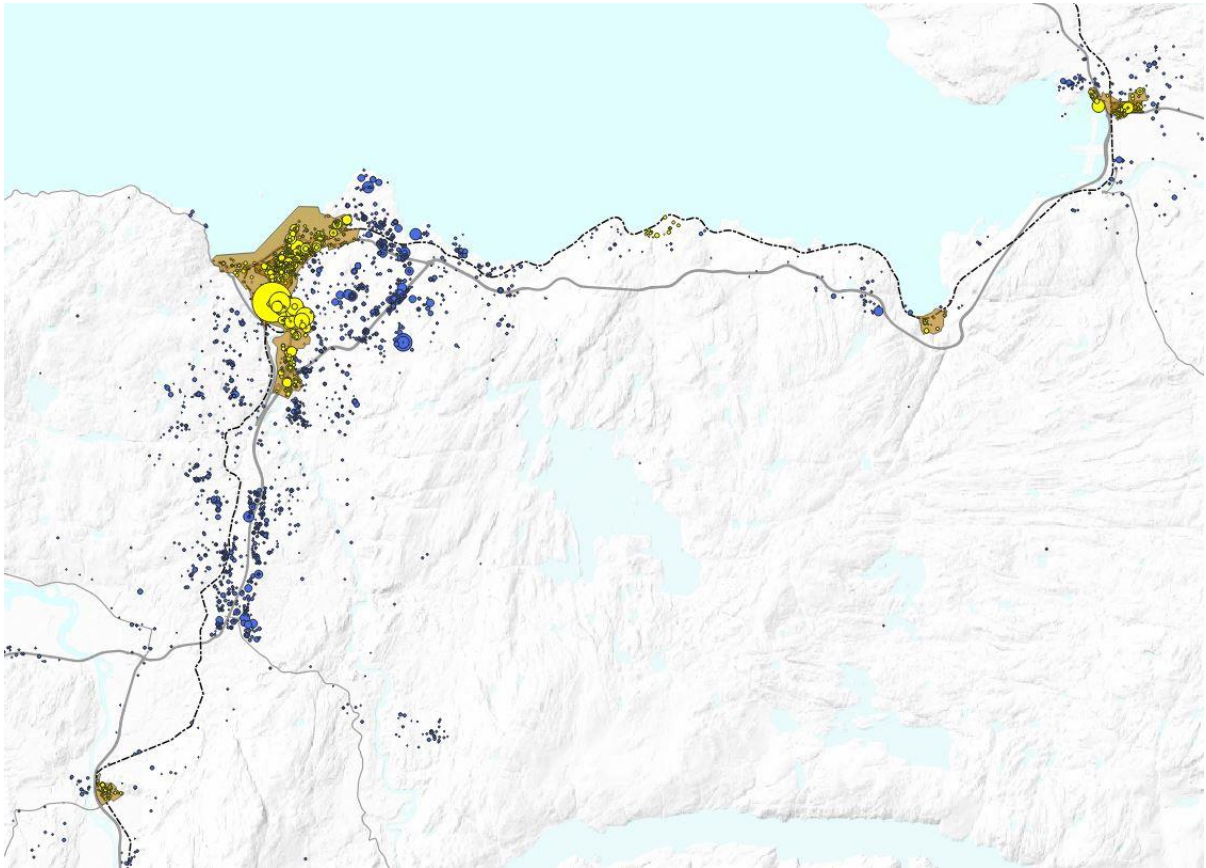
Arbeidsreiser

En stor del av arbeidsplassene i Trondheimsområdet er lokalisert sentralt i kommunene, med god tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Her er det stor potensiale for å få økt andel miljøvennlige arbeidsreiser. De sentralt beliggende virksomhetene har ofte mange besøkende. Også for de besøkende er det stor potensiale for økt andel miljøvennlige transportmiddelvalg.

¹ [SPR-BATP \(2014\)](#)

² TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

³ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)



Kart: Arbeidsplasslokalisering - gule prikkene har sentral beliggenhet

Handel- og servicereiser

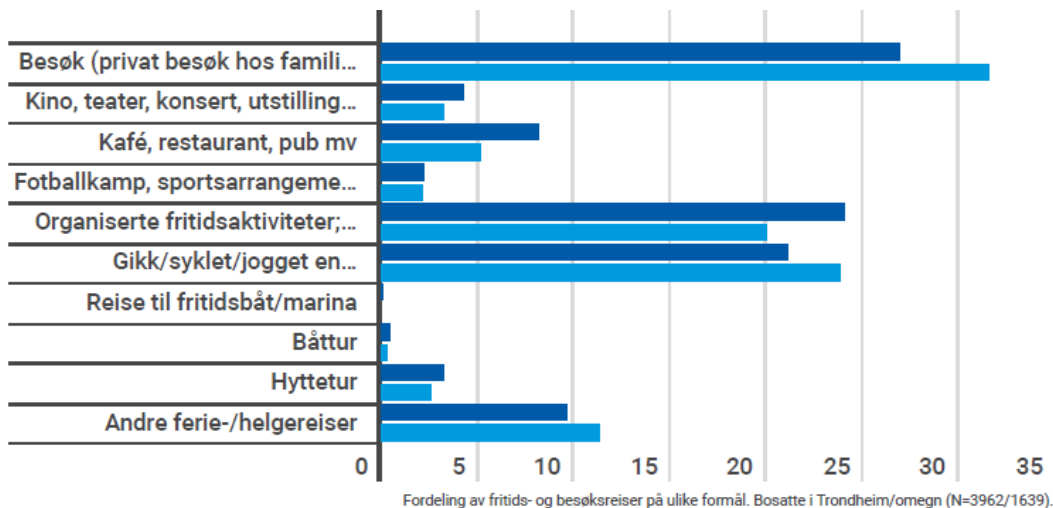
Med handel- og servicereiser menes innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, medisinske tjenester og ærend som besøk på bilverksted, frisør, postkontor, bak, o.l. Handels-/serviceområder er både etablert i kommunesentre, tettstedssentre, bydels-/lokale sentre, handelsområder og grendesentre. Kommunesentrene er områdene som har best tilgjengelighet for miljøvennlig transport. Her er det stor potensiale for økt andel kollektivreiser, sykkelreiser og gående av både besøkende og ansatte.

Handelsområdene rundt City Syd og City Lade har ikke like godt tilgjengelighet for miljøvennlig transport som Midtbyen. Likevel er det en potensiale for økt andel kollektivreisende, syklist og gående til disse handelsområdene. For de øvrige senterområdene i Trondheimsområdet er det i hovedsak potensiale for økt andel sykkel og gange.

Fritids- og besøksreiser

Rundt en tredjedel av alle reiser som foretas er fritids-/besøksreiser. Alle reiser som foretas på fritiden, f.eks. for å dra på kino, teater, konsert, delta eller se på idrett, inngår i denne kategorien. Avhengig av type reise kan transportmiddelvalg i større eller mindre grad påvirkes gjennom parkeringspolitikk. Parkeringspolitikk er lite relevant for transportmiddelvalg for f.eks. ferieturer, hytteturer eller gåturer. Transportmiddelvalg for besøk til venner og familie kan påvirkes gjennom politikk for boligparkering og besøksparkering i boligområder. Fritidsreiser til kino, teater, restaurant osv. er reiser til senterområder. Parkeringspolitikk for senterområder kan gi økt andel miljøvennlig transport for slike type fritidsreiser. Reiser til organiserte fritidsaktiviteter er f.eks. til kulturskole,

korps eller til idrettsanlegg. En del av disse aktivitetene er i senterområder eller knyttet til skole. Parkeringspolitikk for senterområder og parkeringspolitikk for egne virksomheter kan i disse tilfeller påvirke transportmiddelvalg. Idrettsanlegg har mange besøkende til et avgrenset område. Her kan parkeringspolitikk bidra til økt andel miljøvennlig transport. Særlig tilrettelegging for syklistene har stor potensiale fordi en god del av brukerne bor i nærområdet.



● Trondheim ● omegnskommuner

Figur: Fordeling av fritids- og besøksreiser på ulike formål – RVU 2019

Restriktive bilparkeringstiltak kan bidra til attraktive by- og tettstedssentre

Mye areal går til parkeringsplasser. Dette er areal som kan ha en alternativ bruk. I senterområder er det en god del parkering på store flater i dag. Ved å fjerne parkering fra bakkeplan inn i parkeringskjellere eller parkeringshus i utkant av senterområder, frigjøres areal til både fortetting og kvalitetsløft av det offentlig rom. Fjerning av parkeringsplasser fra bakkeplan og sentrale byrom har i tillegg positiv effekt på trafiksikkerhet. Restriktive tiltak for bilparkering på bakkeplan i senterområder kan dermed ha stor positiv effekt på attraktivitet av senterområder.



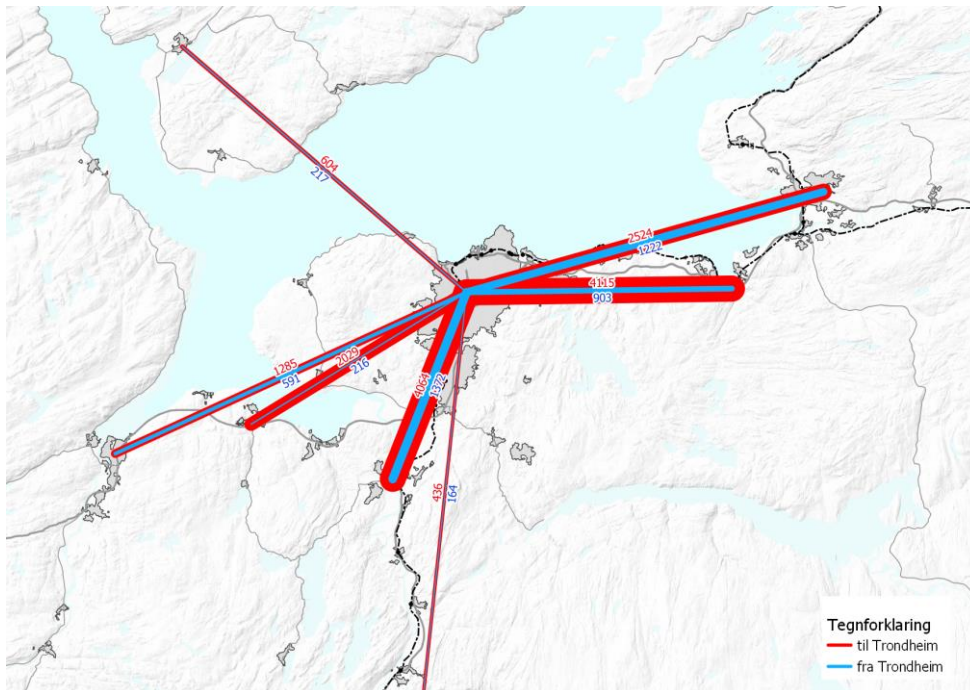
Bilde: Flateparkering på bakkeplan i Stjørdal sentrum

3. Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken

3.1. Pendlerparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er et felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.



Kart: Pendlerstrømmer til/fra Trondheim 2020

I store deler av Trondheimsområdet er det begrenset med kollektivtilbud. Mange innbyggere er avhengig av bil for reiser innenfor regionen. Likevel er det også her potensiale for å få økt andel kollektivreiser, ved å legge til rette for pendlerparkering i tilknytning til det regionale kollektivtilbudet.



Bilde: Pendlerparkering Brubakken i Melhus

Utfordringer som bør løses

Samordning mellom aktører

Ved kollektivknutepunkt med flere pendlerparkeringsanlegg fra forskjellige aktører mangler samordning.

Rett brukergruppe

Kunnskap om bruk av dagens pendlerparkeringsplasser er mangelfull. Det er lite innsikt om belegg på forskjellige dager og tidspunkt, og hvor brukerne av pendlerparkeringsplassene bor og hvor de reiser til med kollektivtransport. Forskning i andre byregioner⁴ og kommunens registrering ved Stjørdal stasjon for noen år siden, viser at en del av brukerne bor i gangavstand, sykkelavstand eller har et godt kollektivtilbud i rush som alternativ til bruk av pendlerparkeringen.

På pendlerparkeringsplasser i direkte tilknytning til senterområder er det en fare for at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som har jobb i eller besøker senterområdet. Kun skilting er ikke tilstrekkelig, det bør også innføres et system som gjør det mulig og enkelt å håndheve.



Bilde: Pilotprosjekt pendlerparkering med adgangskontroll Melhus skyssstasjon 2015-2017

Tilrettelegging for syklist

Kvalitet på sykkelparkering og trygge sykkelforbindelser til kollektivtilbudet har stor forbedringspotensial.



Bilde: Sykkelparkering Melhus skyssstasjon – dårlig Sykkelparkering Stjørdal stasjon – god, ikke nok

⁴ TØI (2014) [Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere](#)

3.1.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Sikre tilstrekkelig og trygg sykkelparkering under tak.
- Ved større kollektivknutepunkt skal det i tillegg vurderes å tilby sykkelkap og/eller sykkelhotell mot begrenset avgift.
- Sykkelparkering skal lokaliseres med god adkomst fra sykkelvegnettet, utenfor viktige gangforbindelser, og nær plattformene.

Bilparkering

- Sikre tilstrekkelig kapasitet på pendlerparkeringsplassene både i tilknytning til regionalt busstilbud og ved jernbanestasjonene, tilpasset potensiale for miljøvennlige transportmiddelvalg fra omlandet.
- Ved kollektivknutepunkt langs jernbanen skal pendlerparkeringsplassene være tilgjengelig for både de som reiser videre med tog og med buss.
- Pendlerparkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet, være arealeffektiv/kompakt og lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Vurdere å innføre begrenset avgift for å stimulere miljøvennlig transportmiddelvalg til holdeplass/kollektivknutepunkt for de som har alternativ for bil.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid.

➤ Sikre at pendlerparkeringsplassene brukes av de som skal reise videre med kollektivtransport - unngå at pendlerparkeringsplasser blir brukt av de som jobber i nærheten eller av besøkende til senterområdet

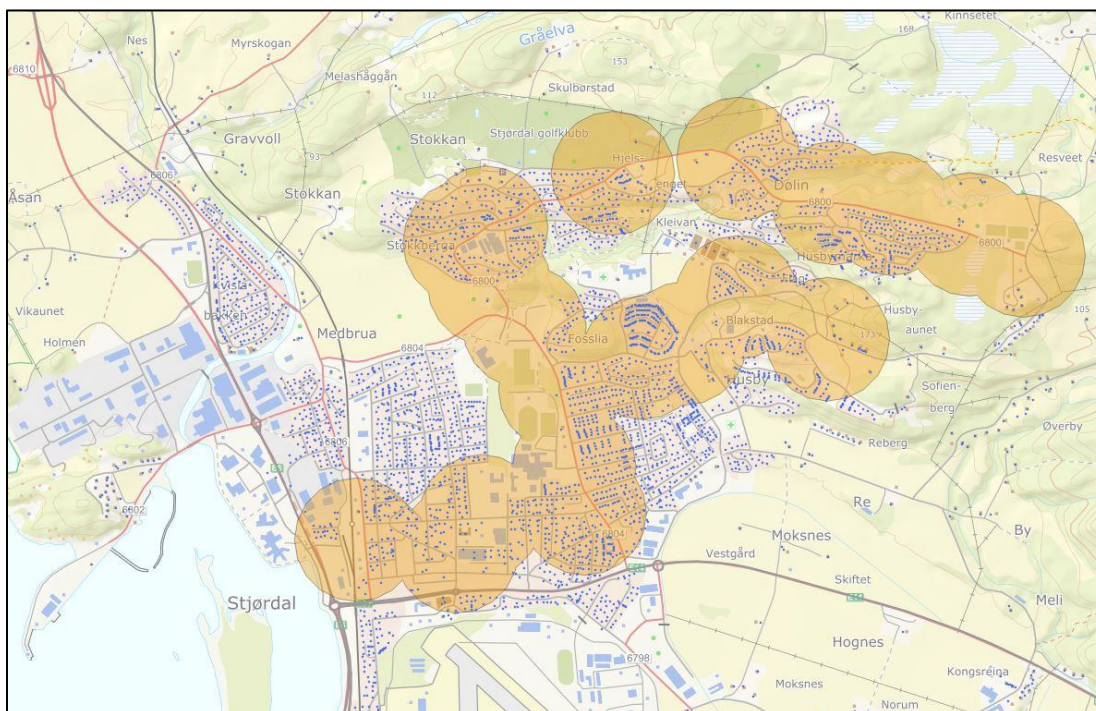
Bilparkering

- Vurdere å innføre adgangskontroll som sikrer at kun de som har gyldig tog- eller bussbillett har mulighet til å bruke pendlerparkeringsplassene.
- Vurdere å innføre begrenset avgift.

3.2.Senterparkering

Hvorfor relevant tema

Handel-/servicereiser utgjør 28 % av alle reiser i Trondheimsregionen (RVU 2019)⁵. I Trondheim er 41% av disse reisene med miljøvennlig transportmiddel (kollektivtransport, sykkel eller til fots), mens i omegnskommunene det kun er 15 %. Mange innbyggere bor i gang-/sykkelavstand fra enten et kommunesenter, tettstedssenter/lokalsenter eller grendesenter. Kommunesentrene har i tillegg god tilgjengelighet med kollektivtransport. Å stramme inn på parkering i senterområder er en effektiv virkemiddel for å få de som har alternativ for bil over på miljøvennlig transportmiddel.



Kart: Ca 35 % av alle boliger i Stjørdal kommune ligger innenfor gangavstand fra en Bybussholdeplass

Parkerings tiltak som stimulerer miljøvennlige reiser til senterområder kan samtidig ha positiv effekt på oppholdskvalitet, trafiksikkerhet og arealbruk.



Bilde: Fra parkeringsflate til attraktivt uterom i Stjørdal sentrum

⁵ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Tilrettelegging for syklist

Det er mange som bor i sykkelavstand fra et senterområde, men sykkelforbindelser er mangelfull og det er stor forbedringspotensial i tilbud av trygg sykkelparkering i senterområder.

Fortetting – boligparkering, arbeidsplassparkering, besøksparkering, varelevering

Det fortettes i senterområdene, som er positivt i forhold til miljøvennlig transport og effektiv arealbruk. utfordringen er at både boligene, arbeidsplassene og sentrumsfunksjoner har behov for parkeringsplasser. I tillegg skal varelevering gis plass.

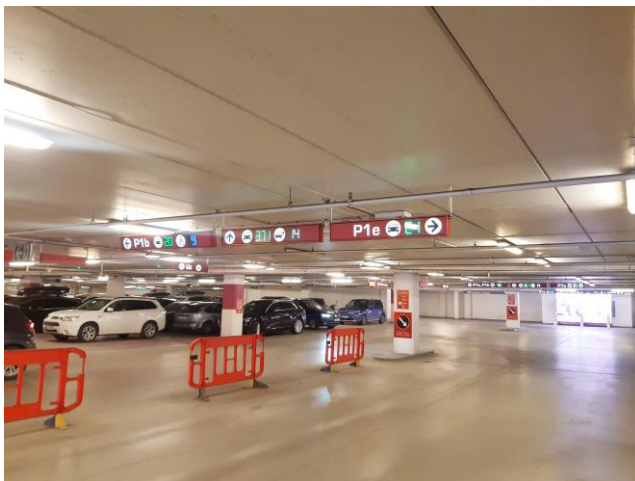
Rett brukergruppe

I senterområder er det mange arbeidsplasser. Der det ikke er tidsbegrensning på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser eller manglende håndheving, blir disse av noen brukt som arbeidsplassparkering. I senterområdene ved et kollektivknutepunkt brukes offentlig tilgjengelige parkeringsplasser uten tidsbegrensning dels av de som reiser videre med kollektivtransport.

Kvalitet parkeringshus

En del av parkeringshusene oppleves som for trang. Både når det gjelder manøvreringsareal og bredde på parkeringsplassene. For å få flere til å parkere i parkeringshus i stedet for på bakkeplan, bør det oppleves som trygt å parkere i p-hus.

Enklere å velge parkering på bakkeplan enn i parkeringshus. Det mangler informasjon om antall ledige parkeringsplasser for de fleste parkeringshus. For å trekke besøkende til senterområder til parkeringshusene istedenfor parkeringsplasser på bakkeplan, bør det plasseres informasjonstavler langs innfartsåre til sentrum om antall ledige plasser i de ulike parkeringshusene i senterområdet.



Bilde: Parkeringshus Sirkus shopping - vinneren i test Adresseavisen 2022

Konkurranse mellom senterområder

Når det innføres restriksjoner for parkering i et senterområde kan det føre til at noen velger å besøke et senterområde uten begrensninger eller med mindre restriktive tiltak.

Manglende samordning

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser av ulike aktører i senterområder kan ha ulikt forvaltningsregime. Besøkende velger gjerne den parkeringsplassen med minst restriksjoner.

3.2.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel besøkende som reiser med miljøvennlig transportmiddel til senterområder

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene skal bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til senterområdene skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Sykkelparkering skal lokaliseres nær inngangene og sentralt i senterområdene.
- Det bør vurderes å etablere et større overvåket sykkelparkeringsanlegg i tillegg til flere mindre anlegg nær inngangene (*eventuelt som et midlertidig anlegg om sommeren*).

Bilparkering

- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder skal begrenses ut fra tilgjengeligheten med miljøvennlige transportmidler fra omlandet.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp, eventuell i kombinasjon med avgift.
- Parkeringshus skal utformes på en slik måte at det er enkelt og trygt å parkere.
- For å øke attraktiviteten av parkeringshus, kan det suppleres med flere gjøremål og tjenester i bygningen og tilbys flere mobilitetsløsninger (Mobilitetspunkt).

Øvrig

- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre reisevaner av besøkende til senterområder (HjemShopHjem).
- Det bør stimuleres til at butikkene i senterområder tilby løsninger for å gjøre det enkelt å handle for kundene som reiser med miljøvennlig transportmiddel.
- Det lokale kollektivtilbudet til kommunesentrene bør styrkes.

➤ Attraktive og trafikksikre senterområder

Bilparkering

- Parkeringsplassene bør i størst mulig grad ha direkte adkomst fra hovedvegnettet og lokaliseres i utkant av senterområdet. Det bør vurderes å avsette areal til tilbydere av mikromobilitet.
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Parkeringsplasser på bakkeplan skal lokaliseres utenfor viktige gangforbindelser.
- Parkeringsplasser på bakkeplan bør kun dekke behovet for korttidsparkering, HC-parkering og tjenesteyting.

➤ Arealeffektivitet

Bilparkering

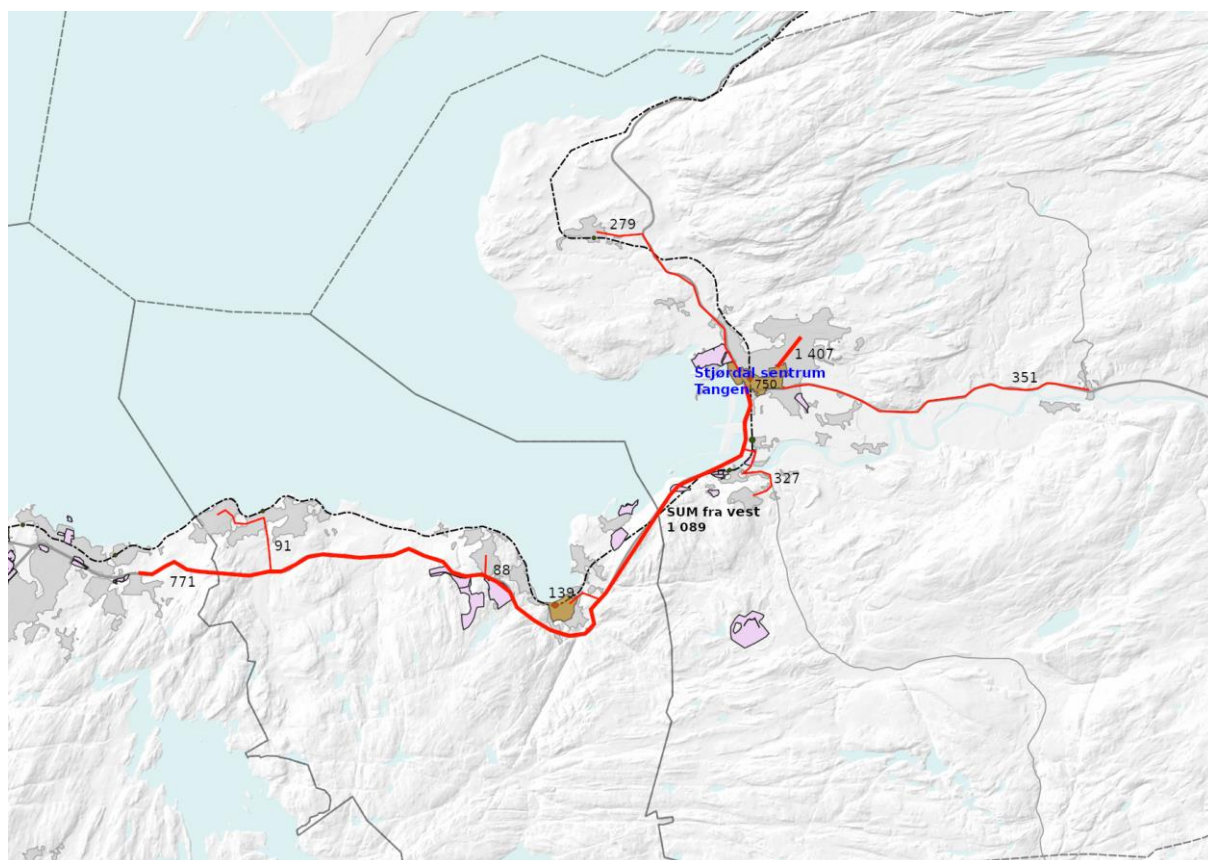
- Areal til parkering på bakkeplan skal begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Det skal innføres tidsbegrensning for å sikre omløp.
- Sambruk av offentlig tilgjengelig gateparkering og varelevering bør vurderes.

3.3.Arbeidsplassparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Trondheimsregionen er en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er store pendlerstrømmer til Trondheim og i økende grad av pendling fra Trondheim til omegnskommuner. I tillegg er det en del pendling mellom omegnskommunene.

I forbindelse med utarbeidelsen av «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken», er det kartlagt mer detaljert pendlerstrømmer til arbeidsplassområdene i Trondheimsområdet. Kartleggingen viser at de største pendlerstrømmer er til arbeidsplasser som er sentral lokalisert i kommunene (sentrale senterområder). Disse områdene har også best tilgjengelighet med kollektivtransport, sykkel og gange. Tiltak for å øke andel miljøvennlige pendling til disse sentrale senterområder har potensiell størst effekt.



Kart: Pendlerstrømmer fra Trondheim, Malvik og Stjørdal til Stjørdal sentrum og Tangen

Sentralt i Trondheim er det mange arbeidsplasser som har strammet inn parkeringstilbudet til sine ansatte. Dette, i kombinasjon med andre tiltak i Trondheim kommune, har ført til en stor økning i andel miljøvennlig transport til arbeidsplassene. Fra 2010 til 2019 har andel bilførerandelen sunket fra 58 prosent til 41 prosent⁶.

⁶ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

Utfordringer som bør løses

Gratis parkering

RVU 2019 viser at personer med bosted og arbeidssted i Trondheim kommune har tilgang til gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver på 60 prosent av arbeidsreisene. Hvor høy andelen arbeidsplassreiser det er med gratis parkering i Melhus, Malvik og Stjørdal er ikke kjent (for få respondenter), men det er sannsynligvis 100 prosent eller nær 100 prosent.

Tilrettelegging for syklist

Det er et stort forbedringspotensial i tilrettelegging for syklist ved arbeidsplasser – trygg sykkelparkering og tilgang til garderobe/dusj.

Det mangler sammenheng i sykkelnettet og attraktive sykkelforbindelser til områder med mange arbeidsplasser.



Bilder: Trygg sykkelparkering i Stjørdal rådhus, garderobe/dusjanlegg ansatte Trondheim kommune

Fremmedparkering i nærområde

Når det er restriksjoner for parkering ved en arbeidsplass, mens det er tilgang til parkeringsplasser uten begrensninger i områdene rundt, kan det føre til at ansatte parkerer i nærområdet. Dette kan skape konflikter i nabolaget og svekke effekten av de restriktive tiltakene på arbeidsplassen.

3.3.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Hovedsykkelnettet i kommunene skal bli sammenhengende og av høy kvalitet.
- God sykkeltilgjengelighet til sentrale senterområder skal prioriteres.
- Det skal legges til rette for tilstrekkelig sykkelparkering av høy kvalitet for ansatte.
- Tilgang til garderobe- og dusjfasiliteter skal vurderes i tilknytning til sykkelparkeringsanlegg.

Bilparkering

- Antall parkeringsplasser til ansatte skal begrenses ut fra virksomhetens tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler.
(Sentralt beliggende virksomheter med god kollektivtilgjengelighet skal være mer restriktiv enn virksomheter i områder med dårligere kollektivtilgjengelighet).
- I senterområder skal areal til parkering på bakkeplan begrenses ved å etablere parkering i parkeringshus, fortrinnsvis under bakken.
- Virksomheter som har god tilgjengelighet til miljøvennlig transport bør vurdere å innføre avgift på parkeringsplasser for ansatte.
- Det bør vurderes å innføre oblatordning gjennom behovsprøving, som sikrer at kun ansatte som ikke har alternativ for bil har fast tilgang til en parkeringsplass. Øvrige ansatte gis mulighet å reservere parkeringsplass i kortere perioder.

Øvrig

- Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i områdene som er godt tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner.
- Det skal jobbes aktivt med holdningsskapende arbeid for å redusere arbeidsgivers opplevde ansvar for å tilby parkering som et ansattgode.

3.4. Parkering ved egne virksomheter

Hvorfor relevant tema

Offentlige etater skal gå foran.

Effektiv arealbruk ved offentlige virksomheter, samtidig sikre at det er tilstrekkelig parkering for ansatte, tjenestebiler og besøkende.

Utfordringer som bør løses

Bydels-/tettstedsfunksjon

Mange offentlige virksomheter er rettet mot innbyggere i bydeler-/tettsteder. Disse virksomhetene må være lokalisert der de har en funksjon, ikke i den delen av kommunen som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Turnusansatte

Kollektivtilbudet utenfor rush har i mange tilfeller lav frekvens eller finnes ikke i det hele tatt, det gjelder også for virksomheter som er sentral lokalisert.

Tjenestebiler

En del offentlige virksomheter har mange ansatte med tjenestebil som både brukes privat og i jobb sammenheng.

Ansattes hverdag må fungere - rekruttering

Parkeringsiltak bør tilpasses ansattes individuelle behov. Økt tidsbruk på arbeidsreise kan føre til at en ansatte søker seg jobb et annet sted.

Rett brukergruppe

Parkeringsplassene knyttet til virksomheter i senterområder er i all hovedsak offentlig tilgjengelig og kan brukes av alle som besøker senterområdet.



Bilde: Tjenestebiler og ansatteparkering ved offentlig virksomhet i Stjørdal kommune

3.4.1. Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

(I tillegg til ovennevnte strategier for arbeidsplassparkering)

➤ Øke andel ansatte som reiser med miljøvennlig transportmiddel til jobb

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.

Bilparkering

- Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.
- Ansatte bør tilbys mulighet til å benytte en tjenestebil og tjenestesykel til bruk i tjeneste.
- Som supplement kan det vurderes å gi tilgang til en delebil, som kan brukes til private reiser av ansatte.

Øvrig

- HjemJobbHjem-ordningen prioriteres for virksomhetene med sentral beliggenhet og kollektivtilgjengelighet. Deretter kan det beveges utover.

➤ Arealeffektivitet

Sykkelparkering

- Ved virksomheter som har god sykkeltilgjengelighet og kollektivtilgjengelighet bør det vurderes å fjerne noen parkeringsplasser til fordel for et sykkelparkeringsanlegg under tak.

Bilparkering

- Parkeringsplasser ved egne virksomheter skal kunne brukes som besøkparkering til arrangement utenfor arbeidstid.
- Ved nybygg bør det vurderes å etablere parkeringsplasser under bakken istedenfor på bakkeplan.

➤ Fremmedparkering – rett brukergruppe

Bilparkering

- Parkeringsregimet i form av tidsbegrensning/avgift på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser ved egne virksomheter i senterområder bør være det samme som i det omliggende senterområdet.

3.5. Parkering ved idrettsanlegg

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Reiser til organiserte fritidsaktiviteter utgjør 20-24 % av alle reiser til bosatte over 13 år i Trondheimsregionen⁷. Idrettsanlegg er steder som tiltrekker mange besøkende. Her kan lokalisering, restriktive tiltak for bilparkering og tilrettelegging for sykkelparkering påvirke reisemiddelvalg.

Utfordringer som bør løses

Lokalisering idrettsanlegg

Idrettsanlegg er lokalisert ut i bydeler/tettsteder, som ikke nødvendigvis er steder som er best tilgjengelig med miljøvennlig transportmiddel.

Stort omland

Idrettsanlegg har ikke kun en funksjon for de som bor i nærheten, men brukes av innbyggere fra et stort omland. Idrettsanlegg har i tillegg mange besøkende når det er kamp eller større arrangement.

3.5.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering.
- Det bør sikres god sykkeltilgjengelighet til idrettsanlegg fra boligområdene rundt.

Bilparkering

- Begrense parkeringsplasser ut fra potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg.
- Sambruk parkeringsplasser i nærområdet når det er et større arrangement.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere at de som bor i gang-/sykkelavstand går eller sykler til idrettsanlegg (=positiv for folkehelse og god trening).

3.5.2.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Effektiv arealbruk

Bilparkering

- Det bør legges til rette for sambruk av parkeringsplasser i nærområdet når det er kamp eller et større arrangement.
- Ved større arrangement bør det vurderes å tilby matebuss fra en parkeringsplass i utkanten av tettstedet, i tilknytning til hovedvegnettet.

Øvrig

- Holdningsskapende arbeid – stimulere samkjøring.

⁷ Miljøpakken (2021). [Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen \(RVU 2019\)](#)

3.6. Boligparkering

Hvorfor relevant tema – potensiale økt andel miljøvennlige reiser

Det å ha egen parkeringsplass ved boligen, påvirker bilholdet og bilbruken⁸.



Bilde: Parkering nærmest inngangen

Utfordringer som bør løses

Lokalisering parkeringsplasser

Parkeringsplassene for bil er ofte lokalisert nærmere inngangen eller lettere å nå enn sykkelparkering og holdeplassen.

Hverdagen må gå i hop

Særlig for barnefamilier kan det være logistiske utfordringer når man velger bort bil som transportmiddel. Bil er ofte enklere og raskere enn sykkel eller kollektivtransport.

3.6.1.Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

➤ Øke andel kollektivreiser i Trondheimsområdet

Sykkelparkering

- Det skal innføres minimumsnormer for sykkelparkering ved boliger.
- Sykkelparkering bør være lett tilgjengelig.
- Sykkelparkering skal være trygg og under tak.
- Det skal etableres attraktive sykkelforbindelser mellom boligområder og viktige målpunkt.

Bilparkering

- I områder med stor potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg skal det innføres maksimumsnorm for parkeringsdekning ved boliger.
- I områder med høy tetthet bør det legges til rette for etablering av parkeringsplasser ti bildeling.

Øvrig

- Det skal etableres trygge og attraktive gangforbindelser til holdeplasser i boligområder.
- Det skal legges til rette for sykkelparkering ved holdeplasser i boligområder.

⁸ TØI (2016). [Parkering – virkemidler og effekter](#)

3.7 Forvaltning

Utgangspunkt som legges til grunn er: «Lett for brukere – enkelt for håndhevere».

Forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i senterområder

Offentlig grunn – privat grunn

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser kan være på offentlig grunn eller på privat grunn. Kommunene har per dagens dato kun myndighet og ansvar for forvaltning og håndheving av offentlig tilgjengelig parkeringsplasser på offentlig grunn. For parkering på privat grunn, kan kommunen kun sette parkeringsnorm for nybygg.

Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på offentlig grunn finnes i all hovedsak i kommunesentrene. For å unngå konkurranse mellom senterområder og for å sikre helhetlig parkeringsregime i kommunesentrene, er det viktig at også næringsaktører følger opp den vedtatte parkeringspolitikken. Siden kommunen ikke kan pålegge parkeringsregime på privat grunn, bør det opprettes god dialog mellom kommunen og næringsaktørene.



Bilde: Parkering på privat grunn ved kjøpesentre

Parkeringsregime

I alle kommuner i Trondheimsområdet er det helt eller delvis tidsbegrensning på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunesentrene. Trondheim kommune er den eneste kommunen i Trondheimsområdet som i tillegg har innført parkeringsavgift i Midtbyen. Parkeringsregime i øvrige senterområder i kommunene varierer sterkt og er i stor grad etablert på privat grunn.

Parkering ved kollektivknutepunkt

Både fylkeskommune, Bane NOR eller kommune kan være den som har ansvar for forvaltning av parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt, avhengig av hvem som eier tomten. I dag er det ulik

parkeringsregime, både innenfor et kollektivknutepunkt og mellom kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet. For brukerne kan dette skape forvirring.

I tillegg er Bane NOR sine parkeringsplasser, for eksempel ved Stjørdal stasjon, kun tilgjengelig for de som reiser med tog. De som reiser med buss fra samme kollektivknutepunkt, har ikke tilgang til Bane NOR sine parkeringsplasser. Dette er ikke hensiktsmessig ut fra arealeffektivitet og upraktisk for kollektivreisende.

Håndheving

For å sikre at tidsbegrensning overholdes og eventuelle parkeringsavgift betales, er det viktig at det håndheves.

Trondheim kommune har en egen kommunal enhet som har ansvar for forvaltning *Trondheim parkering*. Stjørdal har 1 parkeringsvakt tilgjengelig. Melhus og Malvik har ingen egne ansatte med ansvar for håndheving.

Trondheim parkering tilbyr kjøp av tjenester til omegnskommunene. Melhus og Malvik har tatt i bruk tilbudet, men kun for et begrenset område i kommunen. Melhus har inngått avtale om håndheving på pendlerparkeringsplassen ved Melhus skysstasjon. Malvik har inngått en generell avtale om håndheving på forespørsel, som per dagens dato er tatt i bruk for håndheving ved Midtsandtangen friluftsområde på travle dager.

Verktøy for forvaltning – teknologiske løsninger

Trondheim parkering i Trondheim kommune har kommet langt med utvikling av attraktive og effektive løsninger for forvaltning. Siden 2012 har Trondheim parkering utviklet SmartPark løsninger. Dette har blitt et godt verktøy for både innbyggerne og for håndheving.

Trøndelag fylkeskommune, Melhus kommune og Jernbanedirektoratet har gjennomført og evaluert pilotprosjektet «Melhus Park & Ride». Pilotprosjektet har vært et utviklingsprosjekt for å se på muligheten for reisende med kollektivtrafikk å reservere parkeringsplass på pendlerparkeringsplass. Fokus var på utvikling av enkle teknologiske løsninger for reisende, samt for adgangskontroll og kontinuerlig kontroll på hvem som er parkert på plassen. Prosjektet startet våren 2015 og ble avsluttet høsten 2017. Pilotprosjektet har vært veldig nyttig i forhold til å teste hva som fungerer, atferden til pendlere og hvordan en parkeringsløsning for denne brukergruppen må utformes og oppleves. Funn fra prosjektet og anbefalingene bør bygges videre på i valg av teknologiske løsninger ved pendlerparkeringsplasser.



Bilde: Pilotprosjekt «Melhus Park & Ride»

3.7.1 Mål og strategier – hva ønsker vi å oppnå og hvordan

- Effektivisering av forvaltning
 - Det offentlige skal fortsette å være pådriver for videre utvikling av teknologiske løsninger for parkeringsforvaltning.
 - Melhus, Malvik og Stjørdal anbefales å vurdere å inngå avtale med eksempelvis Trondheim parkering, om forvaltning av offentlig tilgjengelige parkeringsplasser på kommunal grunn i kommunesentrene.
 - Melhus, Malvik og Stjørdal anbefales å vurdere å inngå avtale med eksempelvis Trondheim Parkering, om forvaltning av ordningen med HC-bevis.

- Enkelt for brukere
 - Valg av teknologiske løsninger for håndheving bør samordnes.
For eksempel ved å ta i bruk SmartPark applikasjonene fra Trondheim parkering
 - SmartPark Parkering for offentlig tilgjengelige parkeringsplasser
 - SmartPark/Smarte P-hus
 - Smart Mobilitet for sykkelhotell
 - SmartPark – bedrift

4. Oppfølging

Alle partene i Miljøpakken

- Partene skal legge «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» til grunn i utarbeidelse av parkeringspolitikk for egne virksomheter.
- Partene skal samarbeide om parkeringsløsninger og parkeringsregime ved kollektivknutepunkt i Trondheimsområdet.
- Partene skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner (HjemJobbHjem). Virksomheter som er sentral lokalisert og har god kollektivtilgjengelighet skal prioriteres og være mer restriktiv.

Kommunene

- «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal legges til grunn i all areal- og transportplanlegging i kommunene.
- Kommunene skal være pådriver for etablering av trygg sykkelparkering i senterområder.
- Mobilitetsrådgivere i Trondheim kommune skal jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid for å endre ansattes reisevaner i alle kommuner innenfor avtaleområdet.
- Kommunene bør sette i gang holdningsskapende arbeid og gå i dialog med sentrumsnæringer for å finne gode løsninger for at flere besøkende velger å reise med miljøvennlig transportmiddel til senterområder (HjemShopHjem).
- Kommunene skal jobbe aktivt opp mot staten for å få myndighet til å kreve tidsbegrensning og avgift på private parkeringsplasser.

5. Rapportering

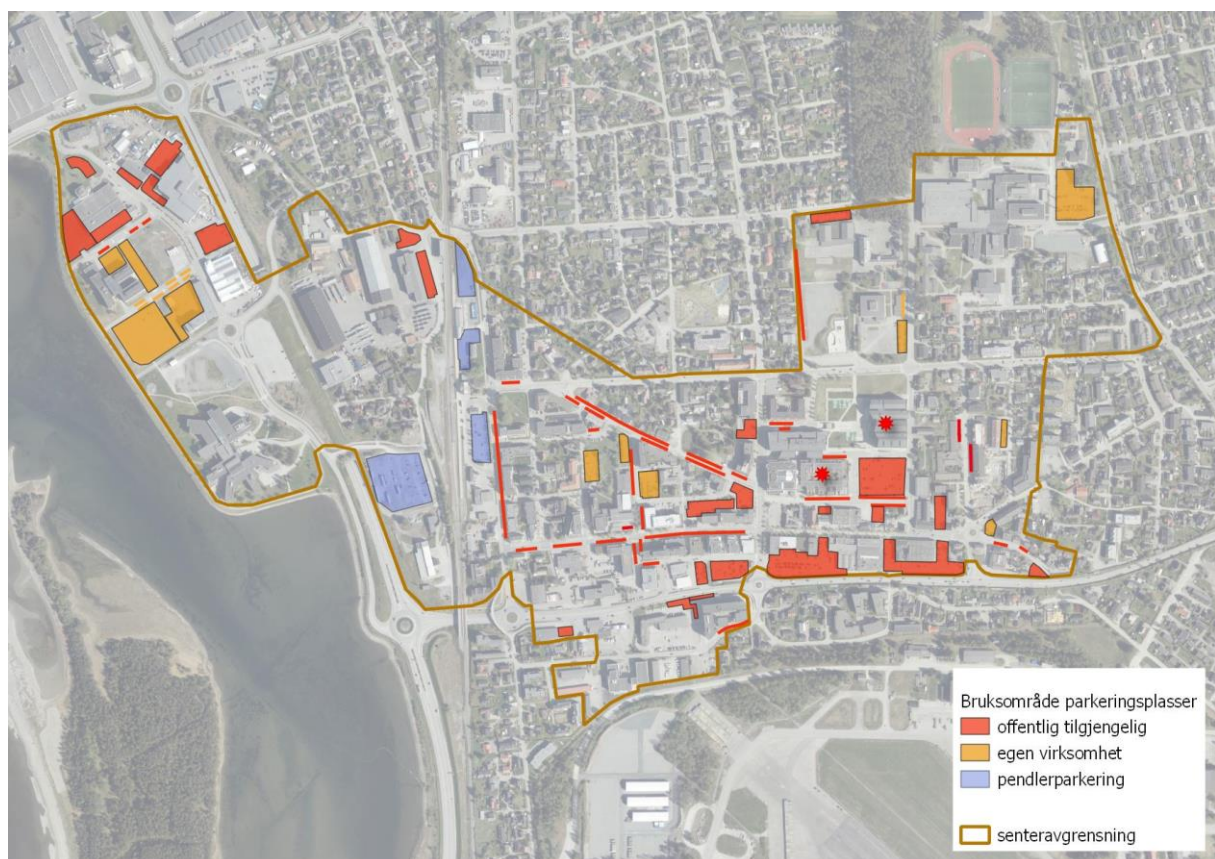
- Reisevaneundersøkelsen.
- Antall virksomheter som har deltatt i HjemJobbHjem – samt effekt av tiltaket.
- Måleindikatorer for arealutvikling i Trondheimsområdet – parkering.

- Lage *Midtbyregnskap og/eller Byromregistrering Midtbyen* også for Melhus sentrum, Vikhammer/Hommelvik sentrum og Stjørdal sentrum.

Vedlegg

Dagens parkeringssituasjon i senterområder i Trondheimsområdet

Gateparkering – flateparkering – parkeringshus



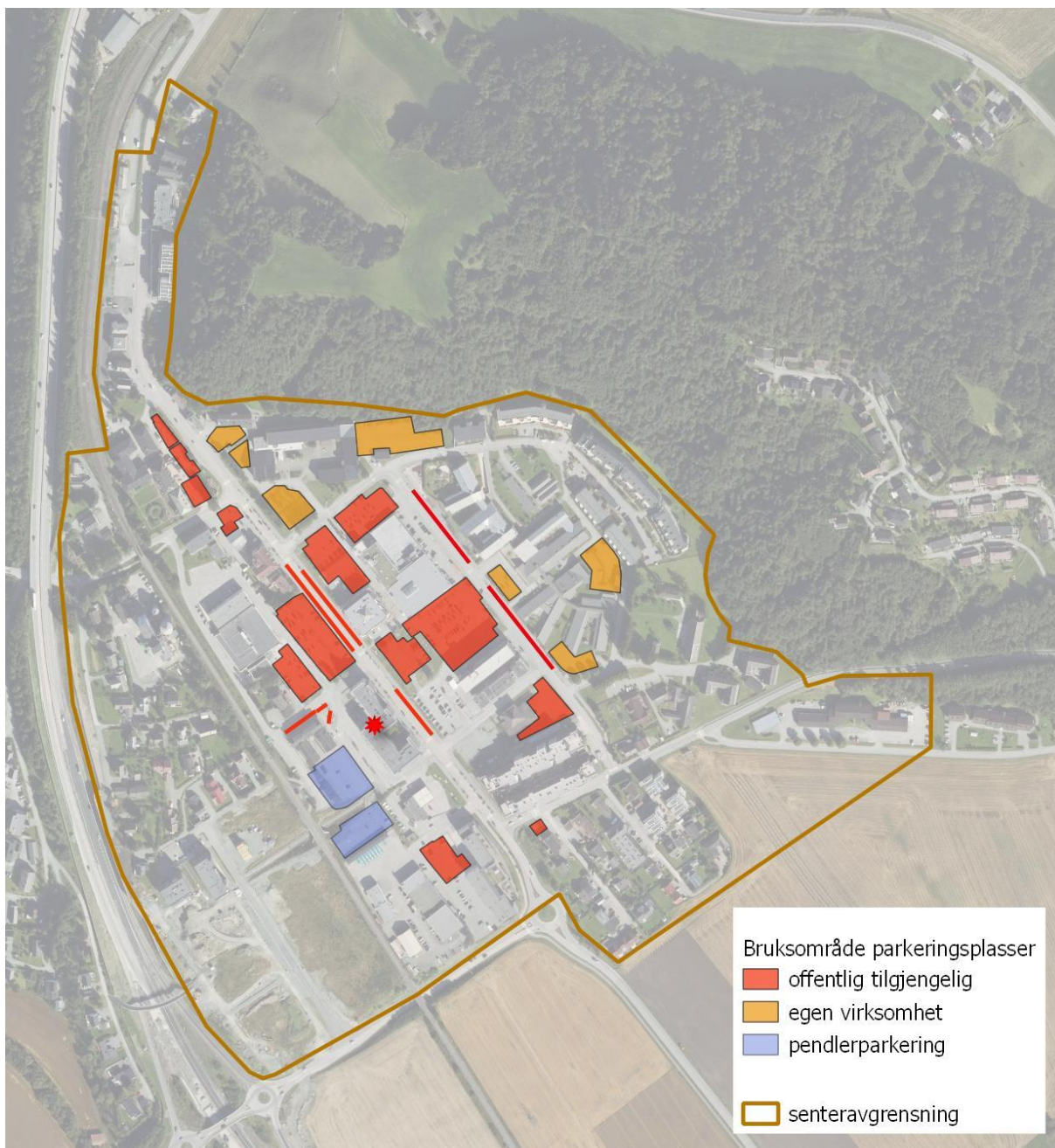
Kart: Stjørdal sentrum og Tangen



Kart: Hommelvik sentrum



Kart: Midtbyen



Kart: Melhus sentrum

Nyttig informasjon/veiledere

Parkering som virkemiddel

[Parkering – virkemidler og effekter](#), TØI-rapport 1493/2016

[Tiltak.no](#) – Tiltakskatalog for transport og miljø

Sykkelparkering

[Veileder for sykkelparkering](#) utarbeidet av Stavanger kommune - dimensjonering, lokalisering og utforming av sykkelparkeringsanlegg

Kollektivknutepunktutvikling

[Veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#) utarbeidet av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS – ansvarsfordeling, prosess, lokalisering og utforming.

HjemJobbHjem

[Miljøpakkens HjemJobbHjem-prosjekt](#)

Referanseliste

Asplan Viak. (2017). *Melhus Park and Ride – Før- og etterundersøkelse*. Sør-Trøndelag fylkeskommune/Jernbanedirektoratet (ikke publisert).

Trøndelag fylkeskommune. (2018). *Sluttrapport Park & Ride Melhus*. Trøndelag fylkeskommune (ikke publisert).

Bane NOR. (2021). *Trønderbanen – Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien*. Bane NOR eiendom.

<https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-tronderbanen.pdf>

SPR-BATP (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>

Miljøpakken. (2021). *Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen (RVU 2019)*.

<https://infogram.com/rvu-trondheimsregionen-2019-1h9j6qg7kjwv4g?live>

Statens vegvesen/Jernbanedirektoratet/KS. (2018). *Veileder for helhetlig knutepunktutvikling*.

Statens vegvesen Vegdirektoratet.

<https://www.ostsam.no/wp-content/uploads/2018/02/Veileder-for-helhetlig-knutepunktutvikling-2018.pdf>

Stavanger kommune (2020). *Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering*.

<https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-syssel/sykkelparkeringsveileder/>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (november 2014). *Innfartsparkering – undersøkelse av bruk og brukere*. TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/innfartsparkering-undersokelse-av-bruk-og-brukere-article32861-8.html>

Transportøkonomisk institutt (TØI). (juni 2016). *Parkering - virkemidler og effekter (TØI-rapport 1493/2016)*. TØI.

<https://www.toi.no/publikasjoner/parkering-virkemidler-og-effekter-article33857-8.html>

Politiske vedtak Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026

Stjørdal kommune

Vedtak i kommunestyret – 15.12.2022 (PS 101/2022):

1. Stjørdal kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2023-2026.
2. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

Malvik kommune

Vedtak i kommunestyret – 12.12.2022 (PS 80/2022):

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2023-2026 med følgende tillegg:
 - a) Homla bru tas inn med et styringsmål på 45 millioner kroner for en gang- og sykkelbru. Det avsettes 6 millioner kroner til planlegging i 2023.
 - b) Malvik kommune ber om at Trøndelag fylkeskommune følger opp vedtak fra 2022 om styrking av lokalbusstilbudet for rute 86 ved at AtB snarest effektuerer bestilling av nødvendig bussmateriell eller omrokerer innenfor eksisterende bussflåte.
2. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendige budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

Melhus kommune

Vedtak i kommunestyret – 13.12.2022 (PS 115/22):

1. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2023-2026.
2. Ordfører gis fullmakt til å forhandle på vegne av Melhus kommune.

Trondheim kommune

Vedtak i bystyret – 08.12.2022 (sak 232/22):

1. Bystyret vedtar årsbudsjett og handlingsprogram for Miljøpakken 2023-26 som vist i vedlegg 1.
2. Bystyret foreslår at følgende prosjekter fra tabell 1 tas inn i budsjett og handlingsprogram for 2023-26:
 - a) Fv. 707 Berg-Høstadkorsen
 - b) Fv. 950 Homla bru
3. Bystyret foreslår at justeringer som framgår i tabell 2 tas inn i budsjett og handlingsprogram for 2023-26:
 - a) Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg
 - b) Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-Kirkvollen
 - c) Snarveg Berg skole
4. Følgende tiltak legges til i budsjettet:

Veiter i Midtbyen: 2,5 millioner i 2023, 13,7 millioner i 2024 med styringsmål på totalt 16,2 millioner.

Oppgradering Vaterlandsveita og Gjelvangveita. Formålet er å etablere et gatedekke som både hensyntar universell utforming og bymiljø. Begge veitene fremstår i dag som mørke og lite

attraktive for ferdsel. For å gjøre det mer attraktivt å gå er det viktig med et finmasket gangnett, og tiltaket vil også gi bedre forhold for gående til og fra holdeplass for kollektiv. Foreslått tiltak er i tråd med politisk vedtatt gatebruksplan og Trondheim kommune sin gåstrategi.

5. Bystyret ønsker at prøveprosjekt om ladeinfrastruktur for bussen skal innarbeides i Miljøpakkens budsjett.
6. Bystyret gir ordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent årsbudsjett og handlingsplan for 2023-26 i Miljøpakkens kontaktutvalg.
7. Bystyret viser til vedtak i sak 168/22 Mandat for byvekstforhandlinger 2022 og sak 169/22 Disponering av midler i Miljøpakken. Etter at resultatet av byvekstforhandlingene er klart, ber bystyret kommunedirektøren legge fram en sak om hvordan kollektivprisene kan reduseres og bidra til at flere reiser kollektivt. Trafikktellinger viser at biltrafikken er relativt høyt i måneden etter skolestart, og bystyret ønsker derfor at det innføres lavere kollektivpris i denne perioden, for å etablere gode reisevaner utover høsten.
8. Bystyret ber om at AtB kjører kampanjer med lavere billettpris i enkeltperioder for periodebilletter slik Ruter gjør i Oslo-området. Dette kan gjelde i desember i forbindelse med julehandel, eller i august-september i forbindelse med skolestart.
9. Bystyret ber om at vedtakene om halv pris på enkeltbilletter for studenter følges opp.
10. Bystyret viser til mål 7 for Miljøpakken: "Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres." Det er gjennomført nye støykartlegginger i 2022 som viser økt støy for flere områder. Bystyret ber om at det gjennomføres en kartlegging av ytterligere behov for å redusere støybelastning og at det vurderes aktuelle tiltak som kan tas inn i Miljøpakkens handlingsprogram og budsjett. Bystyret ber at områder med skoler og barnehager prioriteres.

Trøndelag fylkeskommune

Vedtak i fylkestinget – 14.12.2022 (sak 104/22):

1. Følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller:
 - a) TS tiltak, Fv. 707 Berg-Høstadkorsen. Det fastsettes en styringsramme på 96,5 mill. 2022-kr og en oppstartsbevilgning på 30 mill. kr i 2023.
 - b) Sykkel tiltak, Fv. 950 Homla bru med styringsmål justeres til 54 mill. kr. Planleggingsmidler i 2023 innarbeides i årsbudsjettet med 5 mill. kr.
 - c) Kongens gate midlertidige tiltak innarbeides i årsbudsjett 2023 med en ramme på 18,5 mill. kr til oppgradering av fylkesvegen.
2. Prosjekt mobilitetspakke finansieres for minimum 2 år (kr. 16 mill. i 2023 og kr. 32 mill. i 2024).
3. Budsjett 2023 endres i følgende prosjekt for å redusere sannsynligheten for mindre forbruk:
 - a) Fv. 704 Tanem - Tulluan. Budsjett 2023 settes til 140 mill. kr.
 - b) Fv. 707 Brå bru. Budsjett 2023 settes til 20 mill. kr.
 - c) Fv. 6692 Innherredsveien øst (gateprosjekt). Budsjett 2023 settes til 10 mill. kr.
 - d) Fv. 950 Reppe - Være. Budsjett 2023 settes til 35 mill. kr.
4. Fylkestinget vedtar at følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller:
 - a) TS tiltak, Fv. 707 Berg-Høstadkorsen. Det fastsettes en styringsramme på 96,5 mill. 2022-kr og en oppstartsbevilgning på 30 mill. kr i 2023.
 - b) Sykkel tiltak, Fv. 950 Homla bru med styringsmål justeres til 54 mill. kr. Planleggingsmidler i 2023 innarbeides i årsbudsjettet med 5 mill. kr.
 - c) Kongens gate midlertidige tiltak innarbeides i årsbudsjett 2023 med en ramme

på 18,5 mill. kr til oppgradering av fylkesvegen.

5. Prosjekt mobilitetspakke finansieres for minimum 2 år (kr. 16 mill. i 2023 og kr. 32 mill. i 2024).
6. Fylkesutvalget vil understreke nødvendigheten av at adkomst til holdeplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne ivaretas hele året. Tilretteleggingen for mennesker med nedsatt funksjonsevne må evalueres som en del av forberedelsene til neste anbud.



Statens vegvesen

Notat

Til: Kontaktutvalget
Fra: Statens
vegvesen, ToS,
Statsforvalteren i
Trøndelag og
Jernbanedirektoratet
Kopi til:

Saksbehandler: EMMBER
Tlf saksbeh.

Vår dato:
12.01.23

Statens behandling av Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett 2023 – 2026

Statens parter i Miljøpakken slutter seg til handlingsprogram og årsbudsjett for Miljøpakken 2023 med de presiseringer som følger.

Staten ønsker å legge spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak til Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett. Tiltakene som ikke har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag/dokumentasjon kan ikke Staten støtte at øremerkes for gjennomføring før tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte.

Staten ønsker å understreke at det ikke nødvendigvis er noen automatikk i at prosjekter som er i Miljøpakkens portefølje må forbli i Miljøpakkens portefølje. Selv om prosjektutvikling er blitt finansiert gjennom Miljøpakken, kan det ikke tas for gitt at tiltaket må gå videre til detaljplanlegging, eller fra detaljplanlegging til utbygging Staten mener det må være rom for å kritisk vurdere prosjektets nytteverdi etter endt prosjektfase for å vurdere om det er aktuelt å gå videre med tiltaket.

I lys av sterk prisøkning og en innspilt portefølje til HP 2023–26 som vil koste mer enn midler tilgjengelig, ønsker Staten å oppfordre samtlige parter i Miljøpakken til å kritisk vurdere nytten av innspilte prosjekter. Av prinsipp så mener Staten at til tross for muligheten til å bruke bompenger til drift av kollektiv, er dette ikke ønskelig og vitner om dårlig porteføljestyring og en lite bærekraftig håndtering av midlene tilgjengelig i avtalen.

Videre følger konkrete korrigeringer til innspilte prosjekt som ønskes innarbeidet i handlingsprogrammet. Behovet for korrigeringer kommer i lys av reel tildeling i statsbudsjettet, og endringer i budsjetter siden innmeldelsen i mai/juni 2022.

Følgende endringer bes tas inn i HP 2023–2026:

Hovedsykkelveg riksveg	Styringsramme(mål)	2023	2024	2025	2026	2023–26	Kommentar
23100S Rv. 706 Gildheim–Leangbrua (1)	202	5	83	18	96	202	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning. 5 mill i 2023 omdisponert i PR-sak 06/23
21103S Rv. 207 Leangbrua–Dalenbrua (2)	153,5	50	67,4			117,4	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning
22120S Rv. 706 Lilleby–Nordtvedtsgate (4)	152	0	152			152	Ekskl. RP-kost. Forutsetter statlig bevilgning
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56	56				56	Forutsetter statlig bevilgning
E6/Rv 706 Rotvoll–Malvik grense (del 1)	(113)	3	3			6	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Sandmoen–Vinterveien	(246)	0	3			3	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Selsbakk–Sluppen, Hovedsykkelveg	(205)	2	4			6	Forutsetter statlig bevilgning
E6 Melhus Sentrum–Jaktøya	(200)	0	2			2	Forutsetter statlig bevilgning

Basert på følgende (historiske) prognoseindekser 2021–2022: 2,4% og 2022–2023 2,4%

Til: Programrådet

G/S veg Reppe- Vikåsen - finansiering av byggeplanlegging

Forslag til vedtak

Alternativ A

1. Midler til detaljprosjektering økes fra 2,0 mill til 7,5 mill.
2. Økningen på 5,5 mill til detaljplanlegging legges inn i budsjett 2023.
3. Nytt styringsmål (+/- 40 %) for prosjektet settes til 37,5 millioner kroner inkl. mva.

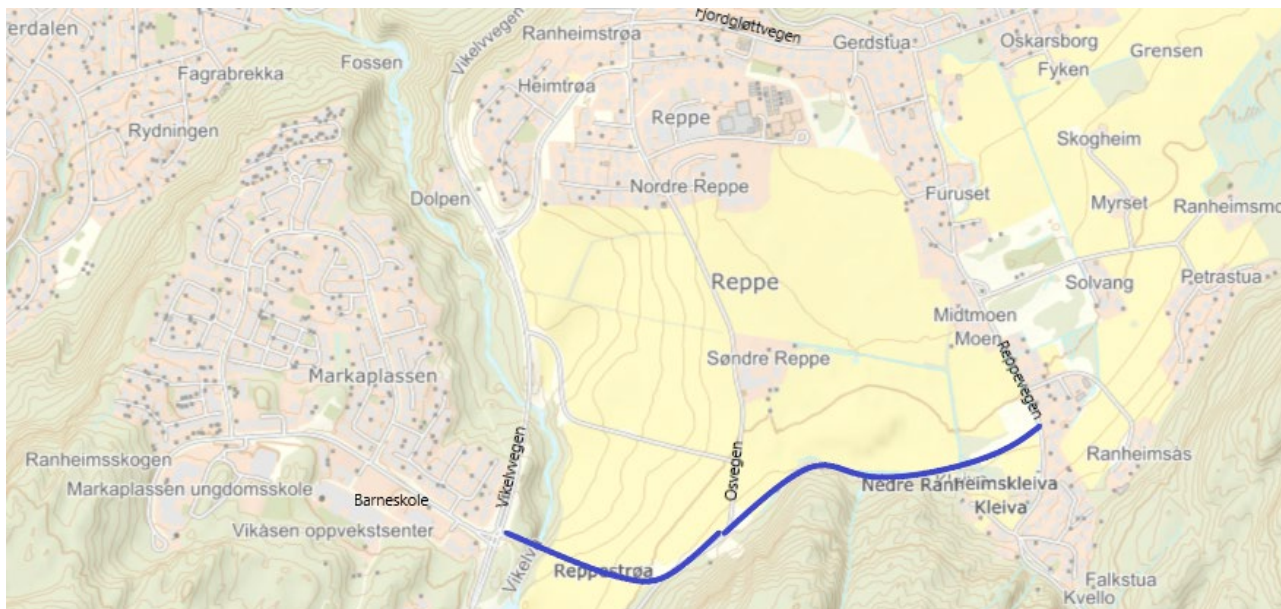
Alternativ B

1. Tiltaket avsluttes

Bakgrunn

Trondheim kommune vedtok i 2014 en detaljreguleringsplan for ny vegforbindelse mellom Reppe og Vikåsen med tilhørende gang og sykkelveg. Dette med bakgrunn i ønske om en bedre bussforbindelse i området og en raskere og mer trafiksikker skoleveg for elever som bor på Reppe og går på barne- og ungdomsskole på Vikåsen.

Selve vegforbindelsen ble jf vedtak i PR sak 63/19, 06.06.19 nedprioritert av Miljøpakken. Dette ble begrunnet med høye kostnader, at prosjektet ikke ville bidra til nullvekstmålet og at ATB ikke lenger så på denne bussforbindelsen som særlig viktig - bl.a pga plassering av pantograf (ladestasjon) på Vikåsen. En gang og sykkelforbindelse ble uansett vurdert som viktig, og det ble samtidig besluttet at man skulle utrede dette videre.



Figur 1 - Oversiktskart som viser trase for den 1140 m lange gang- og sykkelvegen mellom Reppevegen og Vikelvengen (blå linje).

I 2021 ble prosjektutvikling gjennomført og det ble valgt å gå videre med et alternativ som store deler av vegen ligger i regulert trase. Langs midtre deler av strekningen opprettholdes Osvegen og gang- og sykkelvegen føres langs denne, en løsning det er innhentet dispensasjon fra regulerings- og kommuneplan på før detaljprosjektering. Total lengde på gang og sykkelvegen er 1140 meter. I vest må det etableres en bru med som krever en brukonstruksjon på ca 45m med et spenn på minimum 30m.

Prosjektet la frem et styringsmål på 23 mill +/- 40 % i forbindelse med Miljøpakkens årsbudsjett for 2022 og det ble bevilget midler på 1,5 mill til detaljplanlegging.

Prosjektet har nå innhentet priser på konsulenttenester til byggeplanlegging og det er klart at kostnader til dette er mye høyere enn tidligere meldt.

Dersom det bevilges økte midler til byggeplanlegging kan prosjekteringsarbeidet starte i løpet høsten.

Utredning

Kostnader

Anbudskonkurranse er gjennomført og i august kom det inn tilbud fra to tilbydere. Tildeling og kontraktsinngåelsen er satt på vent til avklaring om finansiering er gjennomført.

Det er tidligere avsatt 1,5 mill til detaljplanlegging/byggeplan i budsjett 2022.

Mottatte tilbud og ny estimering av byggherrekostnader viser et behov for 7,5 millioner for komplett detaljplanlegging inkl. konkurransegrunnlag. Det er dermed behov for 6 millioner ut over tidligere avsatte midler til detaljplanlegging. Noe av grunnen til den høye kostnaden er at det ikke er gjort noe prosjektering av bruløsning tidligere.

Det er foretatt et nytt byggherreoverslag for hele prosjektkostnaden med usikkerhet på +/- 40% for post 4

og 5 i tabellen under.

Kostnader inkludert mva

1	Prosjektutvikling	0,5 mill
2	Detaljplanlegging/byggeplan- prosjektering og nytt anslag anslag på byggeplannivå inkludert forprosjekt bru.	5,5 mill
3	Detaljplanlegging/byggeplan - konkurransegrunnlag entreprise og grunnnerverv	2,0 mill
4	Utbygging- byggherrekostnader inkl rådgiver i byggeperioden	2,5 mill
5	Utbygging- entreprisekostnad	27,0 mill
	Total prosjektkostnad	37,5 mill

Det vil bli foretatt et nytt kostnadsanslag på byggeplannivå med en usikkerhet på +/- 10 %.

Den totale kostnaden for brua utgjør ca. 42 % av den totale kostnaden på entreprisen. Pris pr løpemeter gang- og sykkelveg inkludert bru ligger på ca 33.000.

Årsaken til høyere kostnader enn tidligere antatt skyldes blant annet:

- Underestimerte kostnader til prosjektering, byggherrekostnader og byggekostnader
- Det kreves prosjektering av brua på forprosjektnivå før en går over til detaljplanlegging. Dette er med på å øke prosjekteringskostandene som det er innhentet tilbud på nå.
- Ikke tatt høyde for behov for geotekniske og miljøgeologiske undersøkelser og planer.
- Reguleringsbestemmelser stiller krav til lokal matjordshåndtering som øker kostnadene fordi masser må flyttes sjiktvis etter godkjent plan.
- Generelle krav til miljøhensyn i prosjektering og bygging.
- Prisstigning.

Mulige kostnadskutt

Det er for tidlig å si noe om dette pr. nå men etter detaljplanleggingsfasen vil en kunne se om det finnes noen kuttmuligheter i prosjektet.

Det er ikke lagt opp til fordyrende løsninger ut over juridiske krav i reguleringsplan og lovverk. Forprosjektfasen for bruløsning vil velge den mest gunstige løsningen teknisk, økonomisk og miljømessig.

Andre faktorer som påvirker prosjektet.

Det pågår en reguleringsplanprosess for 126 boliger i Reppevegen som trolig vil bli vedtatt før jul 2022. I denne planen vil det mest sannsynlig være et rekkefølgekrav som lyder:

10.3.5 Ny vegforbindelse, Reppe-Vikåsen (r20110001) må være ferdig opparbeidet før brukstillatelse for

ny bebyggelse innenfor planområdet kan gis.

Dette er svært krevende for utbygger å få til så det er usikkert om og når dette evt vil bli gjennomført.

Blir det en evt. utbygging av gang- og sykkelvegen kan antakelig det meste av denne benyttes videre i vegprosjektet samt at bru for myke trafikanter allerede vil være etablert. Det vil da være en usikkerhet rundt plassering av en kjørebru rett inntil gang og sykkelbrua. Kjørebrua vil antakelig strekke seg utover formål i reguleringsplanen regulert til bru noe som trolig vil kreve dispensasjon eller endring av reguleringsplanen.

Måloppnåelse

Gevinster

En gang- og sykkelveg mellom Reppe og Vikåsen vil gi vesentlig tidsbesparelse (ca. 10 min) og en tryggere forbindelse til en rekke viktige målpoint på Vikåsen som flere skoler, idrettsanlegg, butikk, friområdet ved Nydammen, turveinettet langs Vikelva og den viktige bussforbindelsen til Gløshaugen. Motsatt vei vil forbindelsen gi tidsbesparelse mot friluftsområdene ved Tjønnstugu og Solemsvåtten.

Dagens skoleveg via Dolpa og Vikelvvegen er svært bratt, og den er vurdert som trafikkfarlig slik at de minste barna får finansiert skoleskyss. Det er etablert en undergang under Vikelvvegen ved Dolpa men mange velger heller å gå i vegkanten og krysse kjørevegen i plan. Reppevegen mangler fortau noe som bidrar til at skolevegen er vurdert som trafikkfarlig. Dette vil fortsatt gjelde for noen selv om gang- og sykkelvegen blir etablert, men færre vil ha behov for å gå langs Reppevegen i lengre partier.

Traseen er ikke bygd. Eksisterende ATP beregninger fra 2016 må derfor tolkes. Tolking viser at strekningen har potensial for ca 140 gående og 85 syklende per døgn (gitt ny trase og at alle på nordre Reppe øst for Dolpa (Fjordgløttvegen) velger Osvegen forbi gården og inn på ny trase pga terreng og trafiksikkerhet. Disse tallene tar imidlertid ikke hensyn til det nye store boligfeltet på ca 230 boenheter som er bygd inntil Osvegen nord for gårdstunet på Reppe Søndre. Tallet vil derfor være en god del høyere.

Dersom kun beboerne langs sørlige deler av Reppevegen bruker tilbudet er tilsvarende ATP tall ca 100 gående og 50 syklende.

Ulemper:

Prosjektet har en relativt høy kostnad og derfor bør programrådet vurdere om dette er et tiltak å gå videre med sett opp mot de andre prosjektene i Miljøpakken.

Å avslutte prosjektet som har pågått over lang tid vil oppleves som svært skuffende for mange i området som har ønsket seg en tryggere og kortere skolevei. Dette kan være med på å svekke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

PROSJEKTDATA	
Prosjektnavn:	Gang og sykkelforbindelse Reppe - Vikåsen
Ansvarlig etat:	Trondheim kommune

TILTAKSBESKRIVELSE	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang:	Bygge 1100 m gang og sykkelveg i 3.0 m bredde inkl skulder delvis langs regulert trase. Tiltaket inkluderer g/s bru over Vikelva og kryssing over Osvegen
Formålet med tiltaket:	Formålet med tiltaket er å etablere en mer trafiksikker gang og sykkelforbindelse mellom Reppe og Vikåsen som blir en viktig skoleveg for mange. Det vil gi en betydelig kortere skoleveg for mange og øke tilgjengeligheten til sentrale målpunkt på Vikåsen.
Bidrag til måloppfyllelse:	Tiltaket vil gi bedre trafiksikkerhet for gående og syklende, spesielt viktig som skoleveg. Tiltaket gjør det enklere å sykle og gå til viktige målpunkt i området (skole, idrettsanlegg, butikk, friområder, turveier og bussholdeplasser). Tiltaket bidrar til oppfyllelse av mål knyttet til nullvekst, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

STATUS OG FREMDRIFT	
Nåværende prosjektfase:	Detaljplanlegging
Innspill til prosjektfase:	Detaljplanlegging - byggeplan
Planstatus:	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for strekningen. Det må søkes dispensasjon for deler av anbefalt trase da tiltaket forutsetter at regulert kjøreveg ikke bygges samtidig, og fordi g/s veg berører noe av bevaringsområdet ved gammelt tun. Det er så langt ikke prosjektert noen løsning på bru. Det vil derfor kreves litt ekstra arbeid i detaljplanleggingen.
Mulig utbyggingsperiode:	2024
Samordning andre tiltak:	Ingen
Usikkerhet i prosjektet	Usikkerhet om realisering av regulert kjøreveg (vil bli rekkefølgekrav for boligområde på Reppe som er under detaljregulering)

STYRINGSMÅL			
Prosjektets totale kostnad vurdert under prosjektutvikling, førende for videre planlegging			
Styringsmål (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Fremlagt i årsbudsjett (år):
37,5	2022	25 %	2023
Merknad: Oppdatert byggherreoverslag med utgangspunkt i anslagsrapport for bussgate med gangveg på samme strekning fra 2019. Ikke inkludert 0,5 mill i prosjektutvikling.			

*Styringsmål fylles ikke ut dersom styringsramme allerede er fastsatt i tidligere årsbudsjett

STYRINGSRAMME					
Fastsettes på bakgrunn av kostnadsanslag basert på byggeplan, førende for utbygging					
Styringsramme (mill. kr):	Kroneverdi (år):	Usikkerhet i anslag (%):	Dato for anslag:	Anslagsmetode:	Vedtatt i årsbudsjett (år):
Merknad:					

FINANSIERINGSBEHOV						
	Tidl. bevilg.	2023	2024	2025	2026	Rest bevilg.
Beløp (mill):	1,5	6,0	25,0	5,0		
Prosjektfase:	DP	DP	UB	UB		
Merknad: .						

KART/PROSJEKTSKISSE
Trase for gang og sykkelforbindelse Reppe - Vikåsen

KNUTEPUNKTUTVIKLING STJØRDAL STASJON

MULIGHETSANALYSE



For Stjørdal kommune

Henning Lervåg

17.01.2023

Innhold

KNUTEPUNKTUTVIKLING STJØRDAL STASJON.....	1
MULIGHETSANALYSE	1
1. Sammendrag	3
2. Bakgrunn	5
3. Helhetlig grep	5
4. Interessenter	6
2.1 Jernbanen	7
2.2 Stjørdal kommune	9
2.3 Trøndelag fylkeskommune	10
2.4 Statens vegvesen	11
5. Kostnader	12
5.1 Stasjonsområdet.....	12
5.2 Innherredsvegen.....	14
6. Finansiering	15
5.1 Jernbanens finansieringsmuligheter	15
5.2 Miljøpakkens finansieringsmuligheter	16
5.3 Stjørdal kommunes finansieringsmuligheter	17
5.4 Fylkeskommunens finansieringsmuligheter	17
5.4 Utbyggers finansieringsmuligheter	18
7. Tidens mulighet – nå eller aldri?	18
6.1 Eksempel på finansiering.....	18
6.2 Kort tidsvindu	19
6.3 Framdrift og organisering.....	19

1. Sammendrag

Utviklingen av stasjonsområdet på Stjørdal er et viktig prosjekt i byvekstavtalen. Målet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med:

- økt kapasitet for tog og buss
- bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen
- sanering av planovergang og flytting av fylkesveg
- effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet

Miljøpakkens programråd ble orientert om status i arbeidet før sommeren 2022 (PR sak 75/22). Programrådet tok saken til orientering og ba om at det utarbeides et notat for ny behandling i programrådet.

Notatet er en mulighetsvurdering som synliggjør ambisjoner og kostnader, de viktigste aktørenes ansvar og interesser, samt aktuelle finansieringskilder. Det viser også et eksempel på hvordan et spleiselag kan gjennomføres som grunnlag for videre drøfting av de spørsmål programrådet reiser.

Forventede kostnader framgår av tabell:

Tiltak	Kostnad	Merknad
Kryssing av jernbanesporet og adkomst til plattformer inklusive ramper og trapper	124 mill. kr	Kostnadsanslag er gjennomført av Bane Nor utbygging (P50)
Bussterminal	20 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
Flytting av Innherredsvegen inkl. bygging av parallell gang- og sykkeløsning, sanering av planovergang og planskilt forbindelse for fotgjenger og syklist under sporene	181 mill.kr	Anslag (P50) er gjennomført av Norconsult med deltagere fra kommunen og fylkeskommunen.
Etablering av hovedrute for sykkel mellom Skolegata og E14	30 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
SUM	355 mill. kr	

Kostnadene er høye, og ingen av partene kan løse alle utfordringene alene. Vi har likevel nå en unik mulighet til å realisere alle tiltakene dersom det finnes vilje til et spleiselag. Det skyldes:

- at Stjørdal kommune har ekstraordinære investeringsmidler for slike tiltak i Miljøpakken
- at Bane NOR nå skal gjennomføre betydelige investeringer i tiltak for modernisering og tilrettelegging for frekvensøkning.

Eksempel på finansiering:

Avklaringsfasen handler ikke om forpliktende finansieringsrammer, men om å avklare vilje og økonomisk realisme på et overordnet nivå. Hensikten med regneeksempelet er å vise at prosjektet kan gjennomføres om alle bidrar.

FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
• Knutepunktmidler	37 ¹		27
• Programområdemidler	30	60	90
• Belønningsmidler	11		11
• Kommunale midler	6	5	11
• Fylkesvegmidler		25	25
Andre midler:			
• Utbyggere	17	3	20
• Ekstra Bane NOR		67	67
• MP momsrefusjon		37	37
• Ekstra Stjørdal kommune	3	3	6
• Ekstra fylkeskommunen		11	11
TOTALT	144	211	355
Herav Miljøpakken	85	127	212
Herav Bane NOR	40	67	107
Herav andre	20	17	37

Det kan ikke understrekes nok hvor kortvarig beslutningsrommet er åpent. Avgjørende finansieringsbeslutninger må treffes i løpet av 2023. All planavklaring må skje i løpet av de nærmeste årene. Det er nå eller aldri. Hvis partene ikke er i stand til å kaste om på sine økonomiplaner og unytte disse mulighetene mens de er til stede, forsvinner de.

¹ Resterende knutepunktmidler er her fordelt likt mellom Stjørdal og Malvik, og 10 mill. kr av midlene som i byvekstavtalen er fordelt til Melhus inngår i finansieringen av knutepunktet i Stjørdal. Kravet om lik fordeling av midlene mellom Stjørdal, Malvik og Melhus må eventuelt ivaretas utenfor dette prosjektet.

2. Bakgrunn

Utviklingen av stasjonsområdet på Stjørdal er et viktig prosjekt i byvekstavtalen. Målet er å oppgradere Stjørdal stasjon til et moderne kollektivknutepunkt med:

- økt kapasitet for tog og buss
- bedre forbindelse for gående og syklende på tvers av jernbanen
- sanering av planovergang og flytting av fylkesveg
- effektiv arealutnyttelse rundt knutepunktet

Flere aktører har arealbehov og interesser som må avveies i en planprosess for å oppnå en helhetlig løsning. Stjørdal kommunestyre har som innledende forarbeid vedtatt et planprogram med føringer for arbeidet og for hva som skal avklares i områderegulering for knutepunktet. Arbeid med områdeplan er nylig påbegynt. Partene samarbeider om videre arbeid med detaljplaner og kostnadsanslag. Kommunen står som søker av prosjektutviklingsmidler til Miljøpakken.

Miljøpakkens programråd ble orientert om status i arbeidet før sommeren 2022 (PR sak 75/22). Programrådet tok saken til orientering og ba om at det utarbeides et notat for ny behandling i programrådet. Notatet skal gi Kontaktutvalget grunnlag for å drøfte mulighetene for å gjennomføre den helhetlige planen i et spleiselag. Notatet skal legge til rette for drøfting av:

- rammer for Miljøpakkens bidrag
- mulighetene for tilføring av ekstra midler fra Bane NOR
- hvordan finansieringen av et grunneierbidrag kan organiseres
- rammer for Stjørdal kommunes og Trøndelag fylkeskommunes bidrag utenfor Miljøpakken.

Mange interessenter gjør knutepunktprosjekter kompliserte både med hensyn til innhold og økonomi. Men i det ligger også muligheten for å skape noe sammen som hver enkelt aktør ikke makter alene. Byvekstavtalen gir et godt utgangspunkt for en forutsigbar samfinansiering.

Notatet er en mulighetsvurdering som synliggjør ambisjonene og de viktigste aktørenes ansvar og interesser, samt aktuelle finansieringskilder. Det viser også et eksempel på hvordan et spleiselag kan gjennomføres for å gi grunnlag for videre drøfting av de spørsmål programrådet reiser. Avklaringsfasen handler ikke om forpliktende finansieringsrammer, men om å avklare vilje og økonomisk realisme på et overordnet nivå.

3. Helhetlig grep

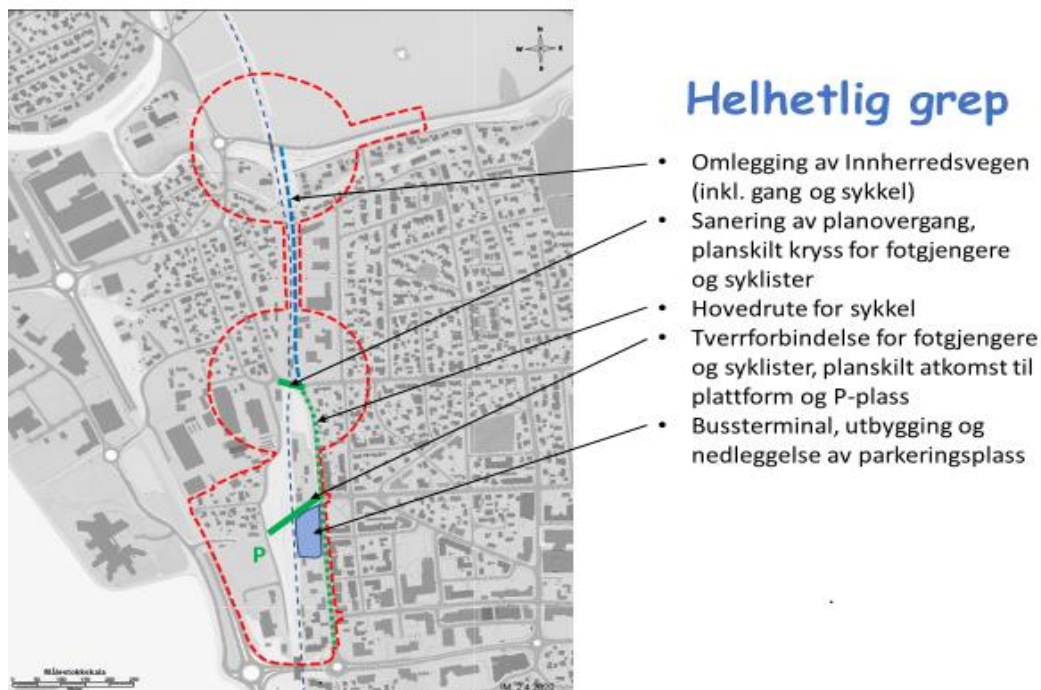
Det er flere aktuelle behov for tiltak i stasjonsområdet på Stjørdal. Bane NOR planlegger ombygging av sporområdet som tilrettelegger for frekvensøkning (2 tog i timen), mens Stjørdal kommune planlegger utvikling av stasjonsområdet som trafikkknutepunkt og tverrforbindelser for å bedre forbindelsen mellom vestlige bydeler og sentrum. Samordning av disse oppgavene vil gi et helhetlig grep som kan bety mye for trafikantenes tilgjengelighet til stasjonsområdet og trafikk- og arealbruksutviklingen i sentrum. Kostnadene er høye, og ingen av partene har et helhetsansvar eller kan løse alle utfordringer alene. Vi har likevel nå en unik mulighet til å realisere alle tiltakene dersom det finnes vilje til et spleiselag. Det skyldes:

- at Stjørdal kommune har ekstraordinære investeringsmidler for slike tiltak i Miljøpakken
- at Bane NOR nå skal gjennomføre betydelige investeringer i tiltak for modernisering og tilrettelegging for frekvensøkning.

Det helhetlige grepet består av følgende:

- Planskilt kryssing av jernbanesporene på stasjonen for fotgjengere og syklister
- Planskilt forbindelse til togets midtplattform
- Ombygging av bussterminalen og flytting av bilparkering for utbygging av bolig/næringsvirksomhet
- Omlegging av Innherredsvegen for sanering av planovergang
- Utbygging av en hovedrute for sykkel gjennom sentrum

Kritiske punkter, eller kostnadsdrivere i konseptet, er sporplan på stasjonen og kryssing av jernbanen i knutepunktet, samt omlegging av Innherredsvegen fra vest til østsiden av jernbanesporet nord for stasjonsområdet. Buss og parkeringsløsninger skal utvikles i en endelig plan. Dette vises i en overordnet skisse med planavgrensningen i figur 1:



Figur 1: Tiltak i et helhetlig grep for utvikling av stasjonsområdet i Stjørdal

Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune, Bane NOR, og Statens vegvesen har inngått en avtale om å jobbe med prosjektavklaring og reguleringsplanlegging for å komme fram med forslag til løsninger og anslå kostnader. Bane NOR har med egne planleggingsmidler gått aktivt inn i arbeidet og lager detaljplan for spor, kryssingspunkt og plattformer.

Som et ledd i forberedelsene har Bane NOR Eiendom og Stjørdal kommune som grunneiere inngått et samarbeid om tomteutvikling. Mulighetsstudie for knutepunktet på de offentlige eiendommene er gjennomført med 3 parallelle oppdrag som gir ideer for hvordan knutepunktsfunksjonene kan løses og hvordan senere utbygging kan formes. Det er i tråd med byvekstavtalen lagt opp til eiendomsutvikling på knutepunktet og bruk av kommersielle midler til utbyggingen av knutepunktet. Kommunen har påbegynt arbeidet med områderegulering.

4. Interessenter

Alle aktørene har undertegnet en intensjonsavtale og er interesserte i å se på muligheten for å gjennomføres et helhetlig grep. En oversikt over de enkelte partene framgår av figur 2. Tabell 2 viser en oversikt over deres viktigste interesser i stasjonsutviklingsprosjektet. Partenes ansvarsområder og interesser er nærmere beskrevet i etterkant.



Figur 2: Sektoransvar krever samarbeid i knutepunkter (Ellen Haug, Bane NOR Eiendom)

Tabell 1: Oversikt over aktørenes viktigste ansvar og interesser i knutepunktet/Stjørdal stasjon

Jernbanen	Stjørdal kommune	Fylkeskommunen	Statens vegvesen
<ul style="list-style-type: none"> • (System)ansvar for planoverganger • Avbøte økt risiko/frekvens • Ivareta forpliktelse i Byvekstavtalen • Inntekspotensial ved utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Ivareta folks trygghet-/sikkerhet • Tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk • Bærekraftig byutvikling-/fortetting • Inntekspotensial ved utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvar for lokalt kollektivtilbud • Vegeier for Innherredsveien: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bedre vegstandard ○ Bedre trafiksikkerhet ○ Bedre forhold for fotgjengere og sykkel ○ Redusert vedlikeholdsbehov • Overordnet, regionalt ansvar for arealbruk og transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegge hovedruter for gang- og sykkel • Bidra til nasjonale mål om: <ul style="list-style-type: none"> ○ nullvekst for biltrafikk ○ økt sykkeltrafikk • Knutepunkt-utvikling

2.1 Jernbanen

Både Jernbanedirektoratet, Bane NOR utbygging og Bane NOR eiendom har åpenbare interesser i stasjonsområdet. Jernbanedirektoratet har et overordnet strategisk ansvar som angår utviklingen av jernbanen som del av det samlede transportsystem. Bane NOR har en sentral rolle ved mange knutepunkter – både som planaktør, eier og utleier, samt som ansvarlig for drift og vedlikehold av stasjoner og stasjonsområder.

Tiltakene i stasjonsområdet vil fjerne en planovergang med mange uønskede hendelser og hindre at risikoen ved kryssing øker med økende ferdsel og togtrafikk. De bidrar også til å ivareta forpliktelsene i byvekstavtalen. I tillegg får Bane NOR eiendom kommersielle inntekter gjennom utvikling og salg av egen eiendom.

Mulighet for å fjerne en planovergang

Hvert år skjer det dødsulykker på planoverganger, og det er stor oppmerksomhet om ulykkene i media og samfunnet ellers. Bane NOR har ansvaret for utbedring og sterke ambisjoner om å

reduere ulykkene. Målet om å fjerne alle planovergangene i prioritert rekkefølge. Erfaringene viser at planoverganger på offentlig veg med stor trafikk kan ha betydelig risiko selv når de sikres med lys og bom. Mange av sammenstøtene mellom bil og tog på planoverganger skjer på sikrede overganger (7 av 10 hendelser i 2010).

Hvert år settes det av midler til sanering og sikring av planovergangene. Jernbaneinteressene ivaretas også gjennom plan- og bygningsloven. I Jernbaneverkets veileder fra 2015 står følgende:

- Enhver planovergang er å anse som en midlertidig løsning
- Endret bruk av planovergang skal opprettholde eller øke sikkerhetsnivået
- Nye utbyggingsområder som medfører økt behov for kryssing av jernbane, vil forutsette etablering av planskilt kryssing

Statistikken for hendelser og nestenulykker for landets togstrekninger viser at det er registrert 41 hendelser på planovergangen i Stjørdal i 5-årsperioden 2017 – 2021. Det er det høyeste antallet hendelser ved planoverganger på Nordlandsbanen. På landsbasis finnes det bare 11 planoverganger med høyere antall, hvorav to ligger i Trøndelag (Kvål og Røros stasjon). Registreringene gjenspeiler ikke nødvendigvis de faktiske forhold siden registreringene også avhenger av hvor lett synlige hendelsene er, men de peker i retning av at planovergangen i Stjørdal allerede i dag - før utvidelse av togfrekvensen - har et høyt antall hendelser.

Avbøte en uønsket økning i risiko

Med innføring av to tog i timen øker antallet togpasseringer over Innherredsvegen. På sikt er det ambisjoner om ytterligere utvidelse av togtilbudet, men da først og fremst hyppigere avganger mot Trondheim som ikke vil påvirke denne planovergangen.

Stjørdal er en kommune i vekst, og med det følger også økende aktivitet og ferdsel. Dette forventes å øke trafikken over planovergangen, og dermed også risikoen for ulykker på planovergangen. Nullvekstmålet påvirker bilbruken, men i mindre grad antallet kryssinger. Økt ferdsel vil uten tiltak bety økt risiko.

Behovet for tiltak er allerede til stede og vil bli sterkere med tiden. Før eller siden blir det nødvendig å fjerne planovergangen. I mellomtiden kan tiltakene hindre alvorlige ulykker. Det forventes at Bane NORs eventuelle kostnader med å bygge om planovergangen på et senere tidspunkt vil bli vesentlig høyere enn i dag, bl.a. fordi de da står alene med ansvaret for gjennomføring.

Ivareta forpliktelsene i byvekstavtalen

Jernbanedirektoratet representerer jernbanen i Miljøpakken. Her er utvikling av stasjonsområdene i Trondheim, Melhus, Hommelvik og Stjørdal satsingsområder. Dette som et av flere statlige tiltak for å bidra til nullvekstmålet.

Staten viser i avtalen til at det også skal benyttes kommersielle midler fra Bane NOR Eiendom og andre aktører til utvikling av stasjoner og knutepunkter i avtaleområdet. Disse bidragene er ikke tallfestet.

Utviklingen av tilbudet på Trønderbanen er et annet sentralt punkt i byvekstavtalen. Jernbaneinvesteringene fullfinansieres av Staten utenfor Miljøpakken, men ambisjonene framgår av avtalen. Målet var realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029. Høsten 2020 presenterte

Jernbanedirektoratet oppdaterte beregninger av kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet der 2 tog i timen ble tidfestet først til 2028² eller 2030, dvs. vesentlig senere enn i byvekstavtalen. I den forbindelse har lokale parter etterlyst en kompensasjon i form av andre jernbanetiltak som kan motvirke at måloppnåelsen nå blir lavere fordi togtilbudet utvides senere enn forventet.

Staten har allerede avsatt betydelige jernbanemidler til finansiering av tiltak i Stjørdal, og det finnes kanskje også muligheter for å yte litt ekstra for å oppnå viktige samordningsgevinster.

Ansvar for utvikling og forvaltning av jernbanens eiendom

Bane NOR har ansvaret for å utvikle jernbanens eiendommer og har som samfunnsoppdrag å bidra til en framtidsrettet og bærekraftig bruk av eiendomsmassen. Målet er å øke togets attraktivitet og redusere behovet for å bruke egen bil.

Eiendomsutvikling er en avveining mellom å ivareta trafikantenes ønsker i et langsiktig perspektiv og å sikre god utbyggingsøkonomi. Førstnevnte handler om å utvikle lett tilgjengelige og attraktive stasjonsområder som bygger opp under bruken av tog og togets driftsøkonomi. Det er mer enn bare god atkomst til togperrongen. Det skal også være lett å ta seg fram til stasjonen - til fots, med sykkel, med buss og bil. Byvekstavtalens forpliktelser om å utvikle jernbanestasjonen til et kollektivknutepunkt, betyr i tillegg også å legge til rette for utviklingen av et godt busstilbud, drosjer og servicetilbud til de reisende. Knutepunktet er en spesielt viktig del av Stjørdal sentrum.

Verdiutviklingen av jernbanens eiendommer handler om en effektiv arealutnyttelse som kan gi lønnsom eiendomsutvikling. Det kan komme i konflikt med trafikantenes ønsker. Med god utforming og rett bruk av arealene, som lokalisering av viktige servicefunksjoner og målpunkt for folks ferdsel, kan også foretting bidra til mer bruk av kollektive transportmidler.

Bane NOR ivaretar ikke bare hensynet til eiendomsutvikling, men også de forholdene som er viktige for å bygge opp under togets og kollektivtrafikkens bruk. Det handler også om å skape tilgjengelige, attraktive, levende og trygge byrom.

2.2 Stjørdal kommune

Kommunen er den viktigste samfunnsaktøren og har flere interesser i knutepunktutviklingen. Kommunestyret er planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og kommunen har også et generelt ansvar for å ivareta befolkningen trygghet og sikkerhet. Vedtatte mål og ambisjoner om å legge bedre til rette for fotgjengere og syklistene, følge opp forpliktelsene i byvekstavtalen, utvikle egne eiendommer og bidra til ønsket byutvikling er førende for planleggingen av stasjonsområdet. Kommunen har også ansvar for parkeringspolitikk og kommunal infrastruktur som vei, vann og avløp, torg og parker.

Ivareta folks trygghet og sikkerhet

Med det høye antall hendelser på planovergangen i Stjørdal sentrum, opplever folk kryssingen som utrygg. Det er en reell risiko for at det kan skje alvorlige ulykker. Kommunen skal utvikle trygge og robuste lokalsamfunn, og har et generelt og grunnleggende ansvar for å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet innenfor sitt geografiske område. Kommunen har også en viktig rolle som pådriver overfor andre aktører i samfunnsikkerhetsarbeidet.

Stjørdal ivaretar dette ansvaret gjennom sin ledende rolle i arbeidet med å få nedlagt planovergangen som en del av arbeidet med stasjonsutviklingsprosjektet.

² Bane NOR planlegger nå med mål om oppstart i desember 2027.

Tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk

Arbeidet med å legge bedre til rette for fotgjengere og syklister inngår også i kommunens arbeid med å styrke folkehelsen. Det er gunstig å legge til rette for at en størst mulig del av befolkningen er mer fysisk aktiv i hverdagen. For den enkelte fører mer gange og sykling til bedre fysisk og mental helse. Å kunne sykle gir bedre og billigere mobilitet for flere grupper uten førerkort og bil.

Biltrafikk krever mye areal, forurenses lokalmiljøet med støy og støv og gir klimautslipp. De samfunnsøkonomiske gevinstene av å overføre reiser fra bil til gange- og sykkel er betydelige både for lokalsamfunn og byen som helhet.

Stjørdal har siden 2009 hatt økt søkelys på sykkel. Det arbeides med å sikre et sammenhengende og tilrettelagt sykkelvegnett. Stasjonsutviklingsprosjektet kan bidra til å realisere planene om bedre og tryggere kryssing av jernbanen for ferdsel mellom vestlige bydeler og sentrum.

Bærekraftig byutvikling i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen

Byvekstavtalen forplikter kommunen til å legge statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) til grunn ved planlegging. Dette for å bygge opp under nasjonale transporttilbud og nasjonal transportpolitikk. Partene forplikter seg gjennom denne byvekstavtalen til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter gjennom å sikre effektiv og høy arealutnytting med høy by- og bokvalitet, prioritere utbyggingsområder og utarbeide en omforent parkeringspolitikk.

Kommunen har etter plan- og bygningsloven ansvaret for byutviklingen gjennom kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og oppfølging i byggeplanfasen. Stjørdal har mål om å være en foregangskommune innen klima og miljø og ønsker å ha et utbyggingsmønster som støtter opp under klimamålene og forpliktelsene i byvekstavtalen. Arealpolitikken skal gjøre det enkelt for innbyggerne å ta klima- og miljøvennlige valg i hverdagen. Det betyr å tilpasse arealbruk, parkering og infrastruktur slik at mest mulig av persontransportbehovet kan tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Stasjonsutviklingsprosjektet er et av kommunens viktigste prosjekt for å bidra til ønsket og avtalt utvikling. Nedleggelsen av planovergangen åpner samtidig for at andre viktige byutviklingsprosjekter på vestsida av jernbanen nå kan realiseres uten å føre til økt trafikk over togsporene.

Ansvar for utvikling og forvaltning av kommunens eiendom

Kommunen har også eiendommer i stasjonsområdet som gir mulighet for utbygging ved knutepunktet. Det er kommersielle interesser knyttet til dette. Det kan, som for Bane NOR, være en avveining mellom å ivareta trafikantenes ønsker i et langsiktig perspektiv og sikre høy utnytting av eiendommene.

Som planmyndighet skal Stjørdal kommune avveie disse interessene som er viktige for å ivareta egne ambisjoner om byutvikling.

2.3 Trøndelag fylkeskommune

Fylkeskommunen har flere viktige interesser i stasjonsutviklingsprosjektet. Spesielt viktig er ansvaret for busstilbudet i kollektivknutepunktet og vegeieransvaret for Innherredsvegen. Nevnes kan også fylkeskommunens overordnede rolle og regionale planmyndighet, samt eierskapet til administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken (AtB).

Ansaret for kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarlig for å legge opp og finansiere den lokale og regionale kollektivtrafikken i eget fylke, bortsett fra togtilbudet. AtB som planlegger og utvikler lokalt kollektivtilbud og håndterer markedsføring, billettsalg og ruteinformasjon, eies av fylkeskommunen.

Fylkeskommunene tar noen ganger ansvaret for utbygging og drift av kollektivknutepunkt, men dette varierer. Busstilbudet er uansett en vesentlig del av knutepunktet og de løsningene som her velges, får betydning for fylkeskommunale investeringer og langsiktige driftskostnader (rutetilbud og service) – direkte eller indirekte.

Innherredsvegen er fylkesveg

Kollektivknutepunktet betjenes i hovedsak av Innherredsvegen. Innherredsvegen har i dag betydelig trafikk av alle slag som krysser jernbanesporene i plan rett nord for stasjonen. Fylkeskommunen skal finansierer infrastruktur knyttet til fylkesvegene. Det gjelder også anlegg for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk.

Noe av finansieringen av tiltak på fylkesveg stilles i henhold til byvekstavtalen til disposisjon gjennom Miljøpakken. Stjørdal kommune er i tillegg også berettiget til å motta ordinære fylkesvegmidler.

Det helhetlige plangrepet betyr en betydelig oppgradering av den fylkeskommunale vegen for alle trafikanter. Omleggingen, slik at trafikantene ikke lenger må krysse sporene i plan, er spesielt viktig. Forholdene for fotgjengere og spesielt syklist blir også bedre og sikrere andre steder.

Nybygd veg betyr økonomiske besparelser i vedlikehold de nærmeste årene.

Overordnet, regionalt ansvar for arealbruk og transport

Fylkeskommunen har ansvar for å ta initiativ til samordning i knutepunktprosjekt (jf. NTP 2014-23). Det betyr ikke at fylkeskommunen skal bære det koordinerende ansvaret, men må sikre at noen av aktørene tar koordineringen.

Fylkeskommunens har regionalt planansvar og innsigelsesrett i plansaker som regional planmyndighet. I henhold til byvekstavtalen skal hovedtyngden av arealutviklingen i Stjørdal skje innenfor gang-/sykkelavstand fra sentrum av tettstedene i IKAP og/eller i gangavstand til fra god kollektivtransport. Videre skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted legges til grunn.

Etter plan- og bygningsloven har fylkeskommunen også det koordinerende ansvaret for å sikre at det gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser ved knutepunktene (§ 4-3).

2.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen er fagorgan, myndighetsorgan og veg- og vegtrafikkforvalter. Vegvesenet er ansvarlig for infrastruktur knyttet til riksveiene og skal også ta et sektoransvar for veg og vegtrafikk på tvers av sektoren, uavhengig av hvem som har det primære ansvaret. Herunder ligger også ansvar for kollektivtrafikkens fremkommelighet og utvikling av knutepunkter. Vegvesenet leder arbeidet med Miljøpakken.

Fagorgan og sektormyndighet

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. De uttaler seg videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for

vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Tilrettelegge hovedruter for gang- og sykkel

Statens vegvesen har ansvaret for utbygging av viktige hovedruter for sykkeltrafikk i Miljøpakken. I utgangspunktet er dette regionale hovedruter langs riksveg, eller alternative ruter med riksvegfunksjon dersom dette gir et bedre tilbud til sykklistene. Gjennom tilleggssavtalen til byvekstavtalen (2020) er det åpnet for å bruke investeringene på kommunale og fylkeskommunale gang-, sykkeltiltak, når det er mer kostnadseffektivt/samfunnsøkonomisk lønnsomt, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak.

Utbygging av sykkelanlegg langs Innherredsvegen har riksvegfunksjon og erstatter et tilbud langs E6. Midlene kan i henhold til byvekstavtalen også benyttes til tilførselsårer inn til kollektivknutepunktet.

Knutepunktutvikling

Statens vegvesen har ansvar for kollektivknutepunkter som har direkte avkjørsel fra riksveg. Det gjelder også knutepunkter som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen. Ansvaret omfatter også tilrettelegging for innfartsparkering når dette er formålstjenlig som en del av knutepunktet. Det formelle ansvaret følger infrastruktureierskapet, der flere eiere er involvert må det inngås særskilte avtaler.

Knutepunktet på Stjørdal er ikke direkte knyttet opp mot riksveg, men vil i henhold til planene få en relativt god tilknytning til E6. Statens vegvesen er en av flere aktører.

Bidra til nasjonale mål om nullvekst og økt sykkelbruk

Statens vegvesen har et sektoransvar og er en pådriver for økt sykling overfor blant annet kommuner og fylkeskommuner. Som fagorgan bistår Statens vegvesen Samferdselsdepartementet med blant annet fakta, forslag og utredninger angående veg og trafikk.

Arbeidet med kollektivtransporten er blant annet forankret i NTP 2014-2023, som sier at veksten i persontransport i byområder skal tas av kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmålet). Dette er også forankret i byvekstavtalen. Videre er det et overordnet mål i NTP å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Norge har et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være åtte prosent av alle reiser. I byene skal andelen sykkelreiser utgjøre 20 prosent.

Knutepunktet i Stjørdal er et viktig tiltak for å bidra til nasjonal måloppnåelse.

5. Kostnader

5.1 Stasjonsområdet

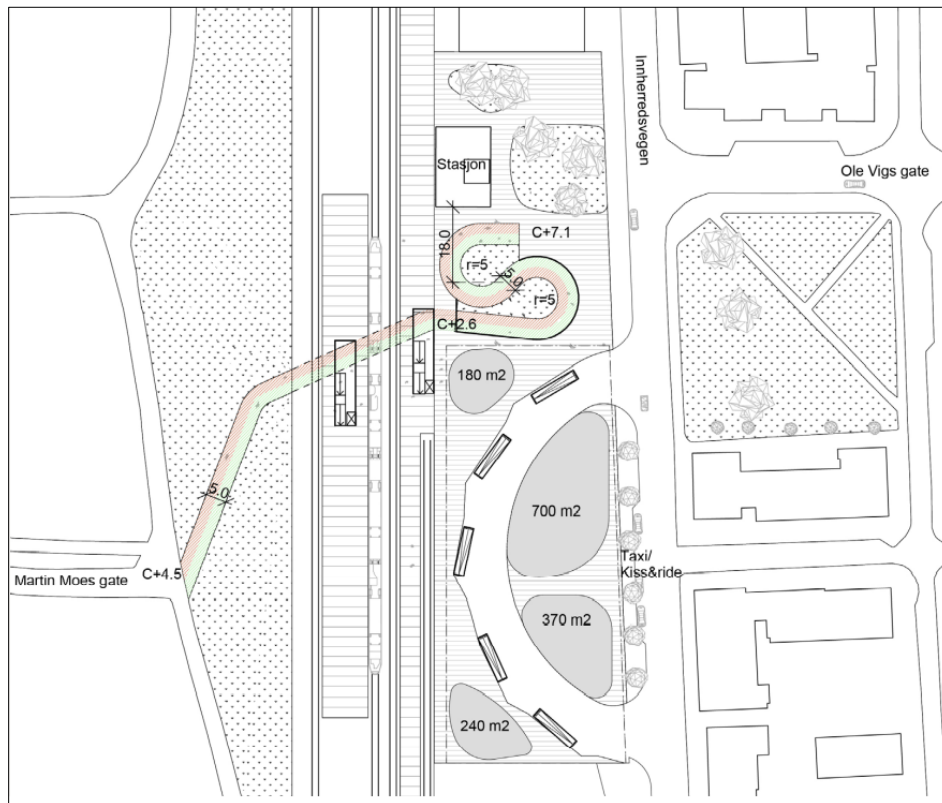
Tiltak i sporområdet

Planene for knutepunktet er på et tidlig stadium. Planprogram, som fastlegger mål og prosess, er vedtatt, mens rammene for utformingen først vil bli lagt i den nylig påbegynte områdeplanen. Noen elementer må avklares tidligere for å sikre at tilretteleggingen av infrastruktur for 2 tog i timen ikke forsinkes. Det er gjennomført mulighetsanalyser og etterfølgende drøftinger som grunnlag for å kunne avklare disse gjennom en detaljregulering av sporområdet.

Reguleringsplanen vil fastlegge rammene for utformingen av spor, perronger, ramper og kulvert under sporene. Knutepunktets øvrige utforming avklares i områdeplanen. Samspillet mellom

utformingen av sporområdet og den øvrige delen av knutepunktet, er illustrert i ulike mulighetsanalyser. Sporområdet skal reguleres slik at det vil være mulig å finne gode løsninger for fotgjengere, syklister og bussholdeplasser, samt frigjøre utbyggingsvolum for eiendomsutvikling.

Figur3: Illustrasjon av utforming av kollektivknutepunktet Stjørnal stasjon i alternativ 5



Styringsgruppa har godkjent at Bane NOR legger alternativ 5 til grunn for videre detaljplan og kostnadsestimering, men at det tas høyde for at en i videre prosess kan komme frem til andre utforminger som bygger på alternativ 4 og 5. I pågående arbeid med reguleringsplanene skal løsningene for kulvert, bussholdeplass m.m. optimaliseres. Alternative utforminger av kryssing under jernbanen vil bli lagt frem til avklaring på et senere tidspunkt..

Bane NOR har beregnet investeringskostnadene for de tiltakene i sporområdet som ikke inngår i prosjektet 2 tog i timen. Det er kostnader til kulvert, trapper, ramper og tilkomst til mellomplattform. Kostnadene er beregnet til ca. 125 mill. kr og er noenlunde like i alternativ 5 og 4. Det jobbes videre med å redusere usikkerheter i løsningene, og det vil bli lagt fram sak til utvalg plan og miljø og til Miljøpakkens styrende organer om valg av løsninger før reguleringsplanene ferdigstilles.

Ombygging av bussholdeplasser

Kostnadene for ombygging av bussholdeplassene kan bli noe forskjellige avhengig av om det bygges åpne holdeplasser med leskur eller holdeplasser under lokk i bygget.

Kostnadene for en åpen løsning med leskur er enkelt anslått til i størrelsesorden 20 mill. kr og lagt inn som kostnad i prosjektet. Det må ses nærmere på hvordan en kan utvikle gode utbyggingsløsninger i tilknytning til bussterminalen.

5.2 Innherredsvegen



Figur 5: Forlengelse av Innherredsvegen mellom Skolegata og Ringvegen. Gang-/sykkelveg med rødt/rosa.

Flytting av Innherredsvegen

Innherredsvegen er ei viktig bygate og ei viktig innfartsåre til Stjørdal sentrum og jernbanestasjon. Trafikken var ca. 3600 kjt/døgn i 2021. Det er også betydelig fotgjenger- og sykkeltrafikk. Plan om flytting av Innherredsvegen til østsiden av jernbanen på strekningen Skolegata - Ringveg Nord har foreligget i lengre tid. Den er forankret i kommuneplanens arealdel og skal bedre trafiksikkerhet, regularitet og tettstedsutvikling.

Våren 2022 ble det gjennomført nye kostnadsberegninger ved bruk av anslagsmetoden. Hovedalternativet består i å legge Innherredsvegen øst for jernbanen og tilknytte dagens Ringveg i nord med ny rundkjøring. Her inngår også byggingen av en parallell gang- og sykkelveg på strekningen, samt en gang- og sykkelkulvert under jernbanen ved dagens planovergang. Kostnadene er anslått til 181 mill. kr (P 50).

Kostnadene for en forenklet løsning som bare inneholder gang- og sykkelanleggene er beregnet til 88 mill. kr (P50).

Sykkelanlegg mellom E14 og Skolegata

Knutepunkttiltakene omfatter også byggingen av hovedrute for sykkel langs Innherredsvegen fra E14 og fram til jernbanestasjonen/Skolegata (se tidligere figur 1). Løsningen er ikke avklart – enten tosidig sykkelfelt eller sykkelveg med fortau på siden mot jernbanen. Kostnadene for sykkelanlegget er enkelt

anslått til i størrelsesorden 30 mill. kr.

Tabell 2: Forventede kostnader for gjennomføring av helhetlig grep for stasjonsområdet i Stjørdal (2021-kr)

Tiltak	Kostnad	Merknad
Kryssing av jernbanesporet og adkomst til plattformer inklusive ramper og trapper	124 mill. kr	Kostnadsanslag er gjennomført av Bane Nor utbygging (P50)
Bussterminal	20 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
Flytting av Innherredsvegen inkl. bygging av parallell gang- og sykkeløsning, sanering av planovergang og planskilt forbindelse for fotgjenger og syklister under sporene	181 mill.kr	Anslag (P50) er gjennomført av Norconsult med deltagere fra kommunen og fylkeskommunen.
Etablering av hovedrute for sykkel mellom Skolegata og E14	30 mill. kr	Enkel kostnadsvurdering
SUM	355 mill. kr	

Kritiske punkter og kostnadsdrivere i konseptet er sporplan på stasjonen og kryssing av jernbanen på knutepunktet, samt forlengelse av Innherredsvegen (inkl. gang-/sykkeltilbud) nordover langs østsiden av jernbanesporet fram til Ringvegen. Det er gjennomført kostnadsanslag for disse to tiltakene. Det ellers bare gjort forenklede kostnadsvurderinger for ombygging av bussterminalen og byggingen av en hovedrute for sykkel langs Innherredsvegen sør for jernbanen.

Kostnadsanslagene viser en samlet kostnad på om lag 355 millioner kr for tiltakene. Tiltakene er i dag bare delvis innarbeidet i gjeldende finansieringsplaner, men det antas at det aller meste vil være nødvendig å gjennomføre i et langsiktig perspektiv. Spørsmålet er om det kan være mulig å gjennomføre alle tiltakene nå hvor det er tilgang til ekstraordinære midler og en reell mulighet for et spleiselag som gir et vesentlig høyere nytte-/kostnadsforhold for hver av aktørene.

6. Finansiering

5.1 Jernbanens finansieringsmuligheter

Jernbaneaktørene har flere investeringsmidler som kan benyttes i stasjonsområdet på Stjørdal.

Tilrettelegging for 2 tog i timen

Bane NOR (utbygging) forventer å få investeringsmidler for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen i statsbudsjettet tidligst i 2025 og planlegger nå de nødvendige, kapasitetsøkende tiltakene. Det planlegges elektrifisering, nye spor og plattformer m.m. 2,8 mrd. kr skal gå til 17 tiltak som er nødvendige for å drifte 2 tog i timen. Tekniske detaljplaner og nødvendige reguleringsplaner skal være ferdige innen medio 2023 før hele infrastrukturpakken skal til ekstern kvalitetssikring (KS2). Deretter vil det være mulig å spille pakken inn til statsbudsjettet med oppstart i 2025.

På Stjørdal stasjon planlegges etablering av et nytt gjennomgående spor 3, justering av spor 2, ny mellomplattform og kulvert under sporene. Målet er anleggsstart i 2025 og ibruk-takelse i desember 2027 samtidig med implementering av nytt signalsystem (ERTMS).

Kommersielle midler

Utviklingen av knutepunktet ventes å gi Bane NOR (eiendom) inntekter gjennom utvikling og salg av egne eiendommer. Et ikke tallfestet beløp forventes benyttet til utbyggingen av knutepunktet.

Midler til sikring av planoverganger

Midler til sikring av planoverganger er en del av «Mindre investeringstiltak jernbane». Bane NOR bruker årlig midler til å fjerne og sikre planoverganger (120 mill. kr i 2019). Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt. Planovergangen ved Stjørdal stasjon har et høyt antall hendelser, men er foreløpig ikke prioritert.

Knutepunktmidler

Statlige midler til knutepunktstiltak ligger i byvekstavtalen som omtales under Miljøpakken.

Ekstraordinære finansieringsmuligheter

Bane NOR har i år fått større økonomisk ansvar, handlefrihet og forutsigbarhet som gjør porteføljestyling og optimalisering enklere. Det åpner for prioritering av rekkefølgen av igangsatte effektpakker og tiltak innad i effektpakkene så lenge effektmål og øvrige vilkår avtalt med Samferdselsdepartementet overholdes. Det gir større mulighet til å justere tiltak og framdrift i samsvar med hva som gir best samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nedleggelse av planovergangen i Stjørdal kunne ha vært et infrastrukturtiltak som ble gjennomført før frekvensøkningen på Trønderbanen, men ble ikke vurdert som nødvendig for å drifte 2 tog i timen. Muligheten for spleiselag gir et vesentlig høyere nytte-kostnadsforhold og grunn til å vurdere hvorvidt prosjektrammen kan utvides for dette formål.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR søker nå å avklare disse spørsmål.

5.2 Miljøpakkens finansieringsmuligheter

Stjørdal har gjennom byvekstavtalen/Miljøpakken gjenværende i underkant av 260 millioner 2021 kr³ til disposisjon i årene 2024 – 2029. Disse fordeler seg med:

- Statlige knutepunktmidler: 27,05 mill. kr til planskilte tverrforbindelser
- Statlige programområdemidler: 148,84 mill. kr til hovednett for sykkel/kollektiv
- Andre midler i Miljøpakken: 82,30 mill. kr til tiltak på lokalt vegnett (flere finansieringskilder)

Midlene disponeres av Stjørdal kommune i samråd med vegeier/finansforvalter.

Knutepunktmidler

Jernbanedirektoratet har stilt 77 mill. 2019-kr til disposisjon for knutepunktstiltak i Stjørdal, Malvik og Melhus i byvekstavtalen. Partene er enige om å fordeles midlene likt mellom disse kommunene med mindre partene blir enige om noe annet⁴. Det gjenstår nå 71,86 millioner 2021-kr for årene 2024-2029 fordelt med:

- Melhus 22,65 mill. kr
- Malvik 22,16 mill. kr
- Stjørdal 27,05 mill. kr

Det er mulig å «veksle» midlene med andre kommuner i avtalen. Det betyr at Stjørdal kan bli enig med en annen kommune om å benytte mer av knutepunktmidlene i Stjørdal og tilsvarende mindre av andre midler. Dette er aktuelt siden Melhus har gjennomført sine knutepunkttiltak og ikke har behov for mer midler til dette formålet.

Bane NOR foreslår at resterende midler fordeles likt mellom Stjørdal og Malvik hvilket betyr 36,94 mill. kr på hver. Stjørdal må da tilbakeføre 9,139 mill. kr fra andre finansieringskilder til Melhus.

Statlige programområdemidler

Statens vegvesen har stilt 3686 mill. kr i 2019-kr til disposisjon for gang-, sykkel og kollektivtiltak langs riksveg. Disse kan også benyttes på kommunale og fylkeskommunale veger når dette gir høyere samfunnsnytte/måloppnåelse. Partene er enige om at 425 mill. kr (2019-kr) fordeles samlet til Stjørdal, Malvik og Melhus⁵. For Stjørdals del, gjenstår om lag 153 millioner 2022 kr til bruk for dette formålet.

³ Forutsatt at rammene første år i HP 2023-2026 vedtas. Momskompensasjon kommer i tillegg.

⁴ Jf. byvekstavtalens vedlegg 2

⁵ Differensen mellom bevilgede indeksregulerte programområdemidler i byvekstavtalen og den tidligere bymiljøavtalen i Miljøpakken fordelt proporsjonalt etter den andelen som det samlede folketallet i Stjørdal, Malvik og Melhus utgjør av folketallet i alle kommunene i byvekstavtalen (fastsatt til 5/23-deler i 2019).

Andre midler i Miljøpakken

I byvekstavtalen omtales summen av tre finansieringskilder under posten «Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)». Den består av statlige belønningsmidler, fylkeskommunale midler og lokale midler. Midlene har litt ulike føringer:

- Belønningsmidlene kan brukes til alle tiltak som bidrar til nullvekstmålet, men ikke på riksveg
- Fylkeskommunale midler er investeringsmidler til fylkeskommunalt vegnett/anlegg
- Lokale midler er kommunale midler som må benyttes på kommunalt vegnett/anlegg

Samlet utgjør disse midlene om lag 100 millioner 2022-kr i Stjørdal. Her utgjør belønningsmidlene i størrelsesorden 40 %, fylkeskommunale midler 40 % og kommunale midler 20 %.

Midler fra momsrefusjon

Fylkeskommunen og Stjørdal kommune har refusjon for merverdiavgiften på egne anlegg. Begge er gjennom byvekstavtalen forpliktet til å tilbakeføre disse midlene til Miljøpakken. Stipulert momsrefusjon inngår i Miljøpakkens overordnede inntekts- og kostnadsoversikter, men er ikke fordelt på kommune.

Vi kjenner per i dag ikke helt størrelsen på disse midlene, men det er rimelig å anta at det aller meste av Stjørdals midler i Miljøpakken vil bli benyttet på kommunale eller fylkeskommunale veger/anlegg og derfor gi momsrefusjon. Det betyr at fylkeskommunen og Stjørdal kommune til sammen vil få i størrelsesorden 50 - 60 mill. kr i momsrefusjon for tiltak i Stjørdal.

Eventuell bruk av midler fra momsrefusjon til utvidet tiltaksramme i Stjørdal mangler prinsipiell avklaring og må avklares i Miljøpakkens styringsorgan. Som bruken av andre miljøpakkemidler, må disse innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett.

5.3 Stjørdal kommunes finansieringsmuligheter

Kommunale midler i Miljøpakken

Disse midlene inngår i posten «Andre midler i Miljøpakken» som er omtalt foran

Investeringer til kommunale veger/anlegg

I investeringsplanen for 2023 – 26 forventer kommunen å benytte 11 – 12 mill. kr årlig til kommunale veger. Dette kommer i tillegg til de ca. 2 mill. kr som Stjørdal er forpliktet til å bidra med årlig som egenandel i Miljøpakken. Kommunen kan velge å prioritere at også noe av dette benyttes for å sikre finansieringen av knutepunktet. Alternativt kan kommunen justere budsjettet på andre områder for å framskaffe mer midler.

Kommunestyret må både vedta bruken av miljøpakkemidler og egne midler.

5.4 Fylkeskommunens finansieringsmuligheter

Fylkeskommunale midler i Miljøpakken

Disse midlene inngår i posten «Andre midler i Miljøpakken» som er omtalt foran

Investeringer til fylkeskommunale veger/anlegg

Byvekstavtalen viser til at Stjørdal er berettiget til å motta ordinære fylkesvegmidler i tillegg til de midlene som fylkeskommunen bevilger til Miljøpakken. I økonomiplanen for 2020 – 23 forventer fylkeskommunen å benytte om lag 300 mill. kr årlig til diverse mindre prosjekter:

- Fornyingsprogram fylkesveg, ca. 250 mill. kr/år
- Mindre veganlegg, gang-/sykkel og trafikkikkerhet, ca. 50 mill. kr/år

Midlene er i stor grad bundet opp til bestemte prosjekt. Innherredsvegen er fylkesveg og fylkeskommunen kan velge å prioritere at f.eks. noe av midlene benyttes for å sikre finansieringen av knutepunktet.

Fylkestinget må både vedta bruken av miljøpakkemidler og egne midler.

5.4 Utbyggeres finansieringsmuligheter

Knutepunktstiltakene vil gi inntekter for utbyggere. Både kommunen og Bane NOR har eiendommer som kan omdisponeres til utbygging og dermed skape inntekter. I tillegg er det byggeforbud og rekkefølgebestemmelser knyttet til eiendommer på vestsiden av jernbanen så lenge Innherredsvegen krysser jernbanen i plan.

Det vil være nødvendig å formalisere bidrag fra utbyggere gjennom en utbyggingsavtale for å ha sikkerhet for bruk av slike midler.

Stjørdal kommune og Bane NOR har inngått et samarbeid og etablerer et felles aksjeselskap for utbyggingen på deres tomter. Finansieringen kan da sikres gjennom en utbyggingsavtale med aksjeselskapet. Det er mer usikkert hvordan andre aktører vil innrette seg i forhold til gjeldende rekkefølgebestemmelser. Potensialet er ikke så stort, og ikke like presserende. Det kan være hensiktsmessig at Stjørdal kommune bærer risikoen for denne finansieringen og utarbeider utbyggingsavtaler med utbyggere i den grad dette er blir aktuelt.

5.5 Håndtering av risiko

Partenes ansvar for kostnadsstyring og håndtering av avvik trenger avklaring før gjennomføring. Miljøpakken praktiserer vanligvis porteføljestyling med kuttlistor der kostnadsoverskridelser innebærer redusert aktivitet på andre områder. Bane NOR har fleksibilitet til også å kunne benytte fastprisavtaler hvor de beholder gevinster og må dekke overskridelser innenfor egne budsjett. Ansvar må uansett følge myndighet, der styringssystemet skal sikre at de som bærer kostnadene også kan påvirke beslutningene av tiltak med kostnadsmessige konsekvenser.

7. Tidens mulighet – nå eller aldri?

Samlet rår aktørene over store ressurser som kan benyttes til knutepunktutvikling i Stjørdal. Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune og Stjørdal kommune har spesielt store gevinster av tiltakene som gjennom et spleiselag nå kan gjennomføres til redusert kostnad for hver enkelt. Men det er også slik at alle disse aktørene også har flere andre gode prosjekter som skulle ha vært gjennomført.

6.1 Eksempel på finansiering

Som utgangspunkt for videre drøftinger, presenteres her et regneksempel som viser at alle tiltakene kan være gjennomførbare dersom viljen er tilstrekkelig. Kan det være mulig å få til et spleiselag for helheten?

Tabell 3: Eksempel på finansieringsløsning. Alle tall i 2021-kr.

FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
• Knutepunktmidler	37 ⁶		27
• Programområdemidler	30	60	90
• Belønningsmidler	11		11
• Kommunale midler	6	5	11
• Fylkesvegmidler		25	25
Andre midler:			
• Utbyggere	17	3	20
• Ekstra Bane NOR		67	67
• MP momsrefusjon		37	37
• Ekstra Stjørdal kommune	3	3	6
• Ekstra fylkeskommunen		11	11
TOTALT	144	211	355
Herav Miljøpakken	85	127	212
Herav Bane NOR	40	67	107
Herav andre	20	17	37

6.2 Kort tidsvindu

Det kan ikke understrekes nok hvor kortvarig beslutningsrommet er åpent. Avgjørende finansieringsbeslutninger må treffes i løpet av 2023. All planavklaring må skje i løpet av de nærmeste årene. Hvis partene ikke er i stand til å kaste om på sine økonomiplaner og unytte disse mulighetene mens de er til stede, forsvinner de.

6.3 Framdrift og organisering

Det planlegges med sikte på oppstart i 2025, og alle anlegg som er nødvendige for drift av to tog i timen må være etablert senest høsten 2027. Arbeid med Innherredsvegen foreslås påbegynt i 2026 med ferdigstilling i 2028.

Flere aktører og flere integrerte tiltak stiller store krav til en hensiktsmessig organisering og fordeling av ansvaret for gjennomføringen av de ulike delene av prosjektet. Bane NOR og fylkeskommunen vil være de sentrale aktørene for planlegging og utbygging av infrastrukturen (spor, kulvert, ramper, bussterminal og Innherredsvegen), utbyggingsselskapet for eiendomsutvikling (bygg).

Tidsplan med arbeidsfordeling, innhold og framdrift må beskrives tydelig slik at alle vet hva som må gjøres til avtalt tid for å unngå forsinkelser. Det meste av anleggsmidlene krever offentlige bevilgninger og budsjettvedtak i kommune, fylkeskommune eller stat. Grunnlaget for disse beslutningene må foreligge til rett tid:

- Vegbevilgninger i statsbudsjettet skal meldes inn til Miljøpakkens handlingsprogram året forut for vedtak. Det betyr at midler til statsbudsjett 2025 må meldes inn sommeren 2023 og vedtas i Miljøpakkens handlingsprogram 2024 – 2027. Reguleringsplan skal være vedtatt innen utløpet av 2023. Byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge innen sommeren 2024.

⁶ Resterende knutepunktmidler er her fordelt likt mellom Stjørdal og Malvik, og 10 mill. kr av midlene som i byvekstavtalen er fordelt til Melhus inngår i finansieringen av knutepunktet i Stjørdal. Kravet om lik fordeling av midlene mellom Stjørdal, Malvik og Melhus må eventuelt ivaretas utenfor dette prosjektet.

- Bane NOR har større fleksibilitet til å porteføljestyre sine bevilgninger og noe kortere vedtaksprosess.
- Stjørdal kommune og fylkeskommunen vedtar egne bevilgninger året før de stilles til disposisjon. Midler til planlegging- og utbygging i 2025 skal da vedtas i Miljøpakkens handlingsprogram 2025 – 28 som behandles før jul 2024. Innmelding og byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge til sommeren 2024.

Et eksempel på hvordan en framdriftsplan for overordnede finansieringsbeslutninger for utbygging av infrastruktur i tidlig fase kan se ut, er vist i tabell 3.

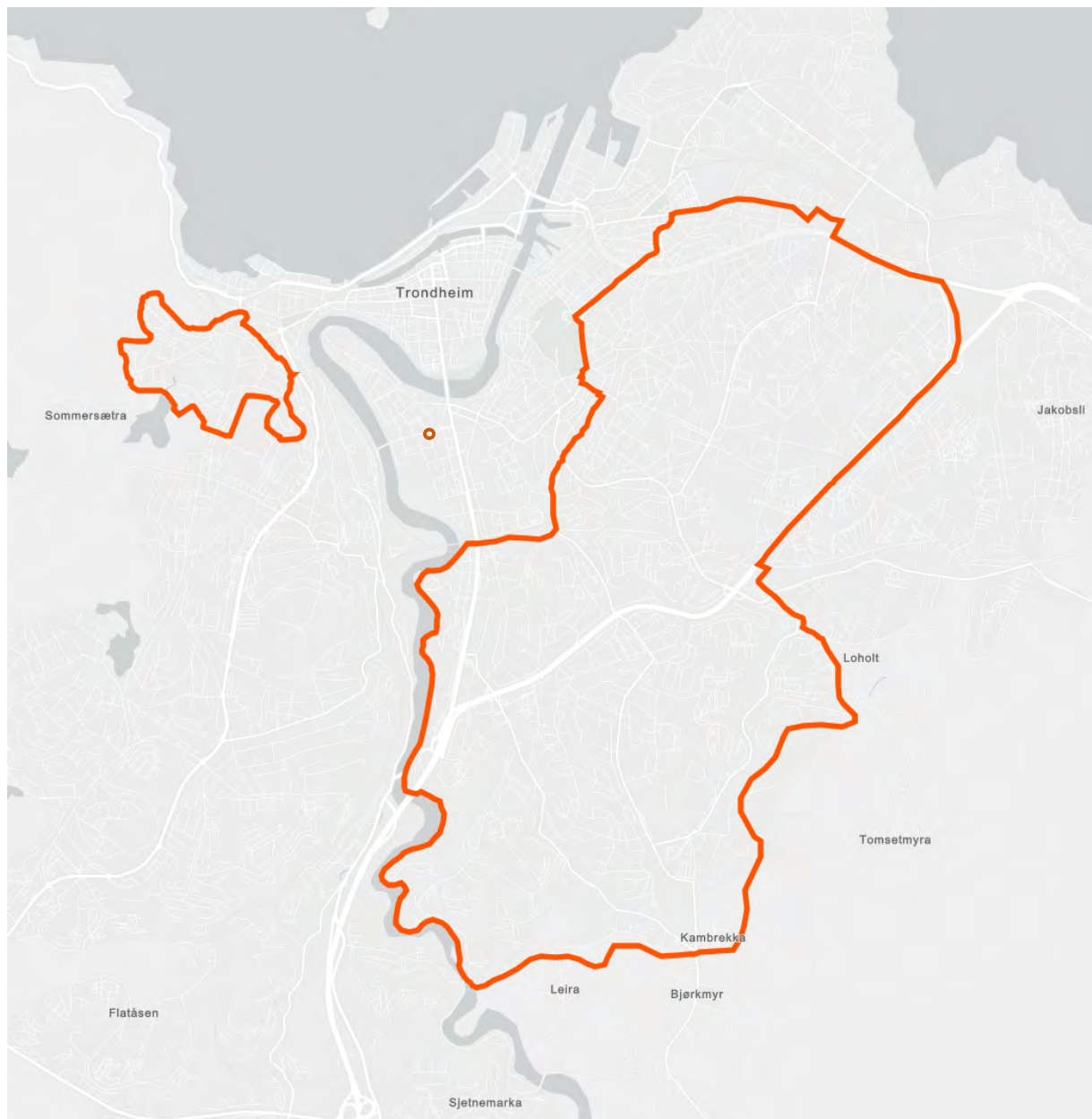
Tabell 4: Eksempel på framdriftsplan for overordnede finansieringsbeslutninger for infrastruktur i tidlig fase.

	2023	2024	2025
Januar	Miljøpakkens programråd behandler mulighetsanalyse – Innstilling til KU	Innmelding av plan- og byggemidler til statsbudsjett 2025	Innmelding av plan- og byggemidler til statsbudsjett 2026
Februar			Oppstart av byggeplan for Innherredsvegen
Mars	Miljøpakkens Kontaktutvalg behandler mulighetsanalyse -Vedtar føringer for videreføring	Avtale med utbyggingsselskap om grunneierbidrag	
April			
Mai	Miljøpakkens programråd -foreslår prosjekt- og finansieringsplan		
	Miljøpakkens Kontaktutvalg -vedtar prosjekt- og finansieringsplan	Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2025 - 28	Partene melder inn plan- og byggemidler til Miljøpakkens handlingsprogram 2026 - 29
Juni	Partene melder behov for planmidler i Miljøpakkens handlingsprogram 2024 -27		
Juli			
August			
September	Oppstart av byggeplan for stasjonsområdet		
Oktober	Avtale med Bane NOR om delfinansiering av stasjonsområdet og Innherredsvegen		Kostnadsanslag for Innherredsvegen basert på byggeplan
November			
	Vedtatt Miljøpakken HP-2024-27 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtatt Miljøpakkens HP-2025-28 i kommuner, fylke + godkjenning av staten	Vedtatt av Miljøpakkens HP-2026-29 i kommuner, fylke + godkjenning av staten
Desember	Vedtatt reguleringsplan for stasjonsområdet	Vedtatt reguleringsplan for Innherredsvegen	

Evaluering 67 pluss

AtB, september 2022

Inga Sofie Haug, Mats Lien og Tom E. Nørbech





1	Innhold	
2	Oppsummering.....	3
3	Bakgrunn	4
4	Innledning.....	5
4.1.1	Prosjektet	5
4.1.2	Evalueringen	5
5	Intervju med kunder, sjåførere og AtBs kundesenter 2021	5
5.1	Trondheim kommune	6
5.1.1	Ønske om utvidet område.....	6
5.1.2	Bestilling og pris.....	6
5.1.3	Konklusjoner	7
5.2	Pensjonistutvalget	7
5.3	Sjåførere	7
5.3.1	Rutinebeskrivelser for sjåførere	7
5.3.2	Bestilling, pris og samkjøring	7
5.3.3	App og buss	8
5.4	AtB kundesenter	9
5.4.1	Kundenes tilbakemeldinger til kundesenteret	9
5.4.2	Kundesentrets tilbakemeldinger	9
5.5	Telefonintervju med brukere	9
6	Spørreundersøkelse 2022.....	10
6.1	Deltakerne reiser ofte og til mange ulike formål.....	11
6.2	En fjerdedel synes det er vanskelig å finne informasjon	11
6.3	Svært fornøyde kunder.....	12
6.4	Nesten 70 % av deltakerne oppgir at tilbudet passer deres behov.....	12
6.5	20 % av deltakerne har opplevd et avvik.....	13
7	Bruksstatistikk 2022: i snitt 12 turer daglig	14
7.1	Flest reiser i området Fossegrenda/Steinan/Voll	15
7.2	Nesten alle leveres innen planlagt leveringstid.....	16



8	Sammenlikning med tilsvarende tilbud i Oslo	17
8.1	Bruk av tilbudet	17
8.2	Kostnader	19
8.3	Samkjøring	19
9	Konklusjon og vurdering av utvidelse/videreføring.....	20
10	Referanser	22



2 Oppsummering

67pluss er et tilbud for alle som har fylt 67 år innenfor et definert område i Trondheim. Tilbudet har som mål å dekke behov for transport fra dør til dør. AtB gjennomførte en konseptutvikling og anbud i 2019/2020 og startet opp piloten juni 2020 med varighet til juni 2022. Tilbudet er videreført til mai 2023 gjennom øremerket tilskudd fra Miljøpakken da pandemien i 2020/2021 innebar lav bruk av tilbudet og lavt evalueringsutbytte.

Denne evalueringen består av fire elementer.

- Intervjuer med kunder, sjåførere, Trondheim kommune og AtB kundesenter fra mai-juni 2021.
- Resultater fra en kvantitativ spørreundersøkelse gjennomført i april 2022 (n=60).
- Passasjerstatistikk for 67 pluss, hentet ut august 2022.
- Sammenlikning med Ruters tilbud om aldersvennlig transport.

Gjennom alle innfallsvinkler kommer det fram at kundene er svært fornøyde med tilbudet. I kontrast til å ta taxi er tilbudet både billig og praktisk. Det som nevnes av nesten alle er også ønsket om å utvide området for tilbudet til å inkludere flere områder av byen. Det er ønsket om utvidet åpningstid på kveld og morgen. Til tross for dette ser vi at klokketimen 11 og 12 er de mest populære tidspunktene for tjenesten.

Prisen er noe som trekkes fram i nesten alle samtaler, og da gjerne som «for godt til å være sant». De fleste er enige i at det ikke hadde vært noe problem å heve prisen på tjenesten. Et enkelt tiltak kan være at det ikke er mulig å reise tur/retur på samme billett.

Alt i alt er opplevelsen av tjenesten svært positiv, kundene er svært fornøyde og 67 pluss et tilbud de ønsker flere kan benytte seg av. Tallene fra tilsvarende tjeneste viser at det er rom for å øke antall turer betydelig, dersom systemet planlegger for samkjøring. Erfaring fra liggende prosjekt hos Ruter viser at samkjøring senker prisen per tur betraktelig.

Det er flere små problemer som dukker opp, og det er et potensial for driftsmessige forbedringer. Av sjåførene nevnes oppbyggingen av appen, bussenes størrelse og mangel på samkjøring. Kundesentret nevner misforståelser fra kundene, dette nevnes også av sjåførene. Det er tydelig at mer informasjon mot kundene er nødvendig. Dette støttes av at det er 24 % som svarer at det var vanskelig å få informasjon om tilbudet.

En videreføring i store deler av Trondheim kommune vil antakelig kunne gjennomføres til en kostnad på 10-15 millioner kroner, gitt visse begrensninger. Imidlertid er det høyst usikkert hvor mye tilbudet vil bli tatt i bruk. Det siste året har det vært en liten stigende trend i antall bestillinger. Det kan ta tid før tilbudet blir så godt innarbeidet at man kommer i en situasjon hvor etterspørselen overskrider den kapasitet som kan leveres for 10-15 millioner kroner.



3 Bakgrunn

AtB innså i 2018 at innføringen av nytt kollektivtilbud fra august 2019 ville innebære en betydelig endring for de eldste innbyggerne i Trondheim, og hvor tilbudet på den ene siden ville fremstå mer attraktivt med lengre åpningstid, flere avganger, forbedret infrastruktur og med en bedre konkurransevne i forhold til bilen, men tilbudet ville også gi dårlige flatedekning i enkelte områder og med lengre gangavstander, som særlig rammet de eldste.

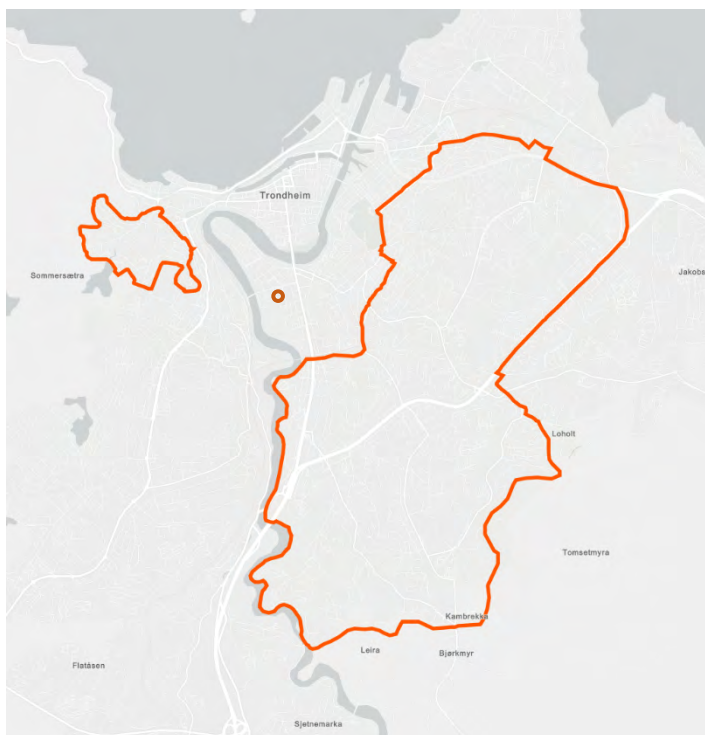
Det ble i august 2018 gjennomført et møte mellom Trøndelag fylkeskommunen, Trondheim kommune og AtB for å se på avbøtende tiltak for disse områdene og kundegruppen, og det ble da enighet om å lansere en pilot for de mest berørte områdene - likt med det tilbudet som Ruter hadde gående i bydelen østre Aker i Oslo, også omtalt som aldersvennlig transport. Det ble også avklart at AtB som mobilitetsselskap hadde nødvendig mandat til å etablere tiltaket innenfor disponible økonomiske rammer. AtB gjennomførte en konseptutvikling og anbud i 2019/2020 og startet opp piloten 01.06.2020 med varighet til juni 2022. Finansiering av tilbudet har skjedd gjennom omdisponering fra deler av busstilbudet som ikke ble fullført til Lade og Østmarkneset som følge av manglende infrastruktur. Tilbudet er i skrivende stund (okt 2022) videreført til mai 2023 gjennom øremerket tilskudd fra Miljøpakken da pandemien i 2020/2021 innebar lav bruk av tilbudet og lavt evalueringsutbytte.

4 Innledning

4.1.1 Prosjektet

67pluss er et tilbud for alle som har fylt 67 år innenfor et definert område i Trondheim. Tilbudet har som mål å dekke behov for transport fra dør til dør, som for eksempel til trening, legen, frisøren eller en venn. 67pluss er et prøveprosjekt i et definert område i Trondheim. Tilbudet inkluderer også St. Olavs hospital, Valentinlyst senter og IKEA. Ila/Vestoppfarten ble inkludert sommeren 2022 da Vestoppfarten var stengt for buss og gjennomkjøring.

Da prosjektet startet opp juni 2020 var området litt mindre, men allerede høsten 2020 ble området utvidet til å omfatte hele den østlige sonen som er vist på kartet det vi har i dag. Området er vist i kartet.



Figur 1. Dekningsområde for 67pluss

4.1.2 Evalueringen

Evalueringen består av fire elementer.

- Kvalitative intervjuer med kunder, sjåførere (Thorleifs Bussreiser/Boreal Transport), Trondheim kommune (Avdeling for aktivitetstilbud for hjemmeboende) og AtB kundesenter fra mai-juni 2021.
- Resultater fra en kvantitativ spørreundersøkelse gjennomført i april 2022. Undersøkelsen ble sendt ut til kunder av flere typer fleksibel transport i regi av AtB, deriblant 67 pluss. Her presenteres svarene til de 60 som svarte at de brukte 67 pluss. Spørsmål om blant annet tilfredshet, reisevaner og avvik var inkludert.
- Passasjerstatistikk for 67 pluss, hentet ut august 2022
- Sammenlikning med Ruters tilbud om aldersvennlig transport

5 Intervju med kunder, sjåførere og AtBs kundesenter 2021

I løpet av mai-juni 2021 ble det gjennomført en rekke samtaler og intervju for å evaluere pilotprosjektet 67pluss. På dette tidspunktet hadde pilotprosjektet holdt på i nesten ett år. Samtaler



ble gjennomført med Trondheim kommune (Avdeling for aktivitetstilbud for hjemmeboende), sjåfører (Thorleifs Bussreiser), AtBs kundesenter og brukere av tjenesten.

Samtalene med kommunen, sjåfører og kundesenteret var alle frie og uformelle. Disse vil presenteres etter tur. Målet var at de skulle dele sine opplevelser og deres innrykk fra kontakt med brukerne. Ønsket var at gjennom å snakke med flere involverte skulle vi avdekke kundens opplevelser, hva som har fungert godt og forbedringspotensialer. Det er viktig å nevne at det er snakk om et lite utvalg brukere som er intervjuet, og at dette ikke vil være alles opplevelse. De elementene som nevnes av brukere er mye av de samme som går igjen i samtaler med de andre interessentene.

5.1 Trondheim kommune

Det ble gjennomført et møte med tre avdelingsledere fra aktivitetstilbud for hjemmeboende. De arbeider med en inndeling av Trondheim hvor de skiller på sør og øst. Området for 67pluss dekket på dette tidspunktet deler av område øst. Denne avdelingen skiller mellom vedtaksfestet tilbud til eldre og åpne tilbud. Vedtaksfestet er tilbud om aktivitet de eldre har rett på en gang i uken. Åpne tilbud kan alle delta på, uavhengig om de har fått et vedtak eller ikke. Disse tilbudene er spredt rundt om i hele Trondheim kommune.

5.1.1 Ønske om utvidet område

De vi snakket med i kommunen var veldig opptatt av at 67pluss bør være tilgjengelig for alle eldre i kommunen. De ønsket ikke å reklamere for 67pluss i dag siden de bare var for deler av deres brukere. De har rundt 700 eldre som de har ansvar for å aktivisere. Områdene Byåsen, Heimdal, Granåsen og Lade trekkes fram som andre områder med mange aktivitetstilbud og mange eldre. Mange av aktivitetstilbudene på sørsiden av byen har ventelister på aktiviteter grunnet mange eldre i området.

5.1.2 Bestilling og pris

De ansatte i Trondheim kommune synes 67pluss er et svært godt tilbud, og de som bruker det har gitt gode tilbakemeldinger. Det var viktig for brukerne at de kunne ringe inn til kundesentret for å bestille bussen. Det nevnes også at det med tiden vil det blir flere og flere som er gode på mobiltelefon i målgruppen, sammenlignet med de eldre i dag. Det som er den store appellen med tilbudet, er at de blir kjørt helt til døren. Dette er svært positivt for de elders mobilitet, da det gjør at de lettere kommer seg ut av huset.

En annen tilbakemelding var at noen av brukere synes det «høres for godt ut til å være sant». Dette er en gruppe som er vant til å reise med taxi på tilsvarende reiser, så 20 kr er en svært god pris. Kommunen tror at de er villig til å betale mer om det er nødvendig. Den lave prisen gjør at de eldre kan reise flere ganger i uken sammenlignet med prisen for taxi. Dette er også en brukergruppe som



planlegger dagene sine godt, de trodde derfor at det at man må bestille en time før ikke er noen barriere. Det vil ikke bli vanskeligere for brukerne om bestillingsfristen blir lengre mente de.

Kommunen legger vekt på at dette er en brukergruppe som må møtes direkte. Reklamering og opplæring må i stor grad være fysisk. De trodde det var flere som kunne brukt app om de hadde fått hjelp til å laste ned, og opplæring. Grunnen til at mange ringer er også fordi de ønsker å snakke med noen, dette er en gruppe med mye ensomhet. Dette taler for samkjøring (at man plukker opp flere som skal samme vei), da de ser for seg at dette vil være sosialt og fint for de eldre.

5.1.3 Konklusjoner

Alt i alt mener representantene fra kommunen at tilbudet er godt, men at den misnøyen de har hørt om er rettet mot avgrensingen av området. De tror det er et stort potensial hvis det utvides for hele Trondheim kommune. Prisen er svært god, og det hadde vært uproblematisk å øke den for å dekke et større område. Dette er en brukergruppe som er planleggere og hvor turen ofte er høydepunktet på dagen. Den beste måten å nå brukerne og framtidige brukere er å snakke direkte med dem. Dette kan for eksempel oppnås ved å samarbeide med ulike arrangementer.

5.2 Pensjonistutvalget

Pensjonistutvalget sendte AtB en henvisning om 67pluss den 14 mai 2021. De har sett på 67pluss og synes det er positivt og håper tilbudet kan utvides. De skriver at i prøveperioden er tilbudet begrenset til tidsrommet 09.30-16.30, mandag til fredag. Hvis prøveprosjektet blir videreført, så bør tilbudet utvides til å være tilgjengelig tilnærmet busstilbudet i området. Behov for tilbringertjeneste vil nok være til stede både på kveldstid og i helger.

5.3 Sjåførere

Sjåførene (Ansatte i Thorleifs bussreiser/Boreal Transport) opplever brukerne av 67pluss som svært fornøyde og veldig pratsomme. De forteller at de liker godt at de kan ringe for å bestille. Sjåførene trodde korona var en av grunnen til at det ikke hadde vært så mange reisende enda.

5.3.1 Rutinebeskrivelser for sjåførere

Sjåførene ønsker seg gode rutinebeskrivelser for hvor servicen deres ender. Mange av de eldre ønsker hjelp som går ut over det «normale». Hvis en sjåfør da velger å yte ekstra service vil dette skape et skille mellom «snille» og «strenge» sjåførere. Det er viktig at alle sjåførere vet hva som er forventet av dem og at de påpeker det når de går ut over dette.

5.3.2 Bestilling, pris og samkjøring

De fleste eldre bestiller reisen dagen før, i tillegg kommer det noen bestillinger samme dag. Brukerne nevner at det de ikke har noe mot å bestille turen i god tid. Det eneste problemet er at det ikke er



noen mulighet for å endre på hentetidspunkt etter bestillingen er sendt inn. Dette er spesielt i forhold til turer til lege og sykehus da det ofte er vanskelig å beregne tidspunkt hjem igjen.

De fleste brukere har t:kort, og noen kjøper billett på SMS og App. De synes prisen er svært god. Mange brukte taxi før tjenesten kom. Mange planlegger reisen slik at de kan bruke den samme billetten tur/retur. Dette betyr at de bare betaler 20 kr for to reiser. Det var også noen brukere som tror de har bilen tilgjengelig i hele perioden billetten er tilgjengelig (60-90 minutter). Mange prøver seg på å få sjåføren til å stå og vente utenfor butikken mens de går inn for å handle en liten tur på veien hjem.

Det er fleste faste brukere over 75 år, og nesten alle er kvinner. Det er for mange vanskelig å akseptere at de ikke lenger kan eller bør kjøre bil, det kan være derfor det er flest av de eldre brukerne. Sjåførene tror også at menn syns det er vanskeligere enn kvinner å gi opp bilen. De opplevde at mange hadde sin første tur til vaksinerings på Sluppen, og at de har brukt tjenesten flere ganger i ettertid. Det har siden piloten startet vært svært få rullestolbrukere.

Systemet planla ikke selv samkjøring. Det var en intensjon om å få samkjøring til å fungere i systemet tidlig i prosjektet, men det har ikke latt seg gjennomføre. Derfor har samkjøring vært noe sjåførene selv måtte se muligheten for å planlegge. De gangene dette var gjort hadde brukerne opplevd dette som sosialt og positivt. Det eneste minuset er at det økte ventetiden noe. Sjåførene sier at det for en del av brukere er vanskelig å forstå hentetidsrommet på 15 minutter. De fleste forventer at bilen kommer på første tidspunkt, og dette bør kommuniseres tydeligere. Brukerne opplever at hvis de kommer senere enn første mulige hentetidspunkt, så var de for sene.

5.3.3 App og buss

Sjåførene hadde også en del ønsker til forbedring av systemet. Det ble avtalt at det skulle tas et eget møte mellom sjåførere og utviklerne på dette. Blant annet var det fokus på framvisning av bestillinger (mye tomrom og liten tekst). Det var også et ønske om en mulighet i systemet for å fordele de ulike turene på sjåførene, og at de kunne se de andres turer. Dette ville gjøre kommunikasjonen mellom sjåførene lettere gjennom dagen. Noen av knappene var også små, så det var lett å trykke feil.

Det kreves mange trykk fram til en tur er gjennomført. Ved først trykk («henter ut turen») sendes det varsel til bruker om at de er på vei. Dette gjør at mange får første SMS veldig tidlig. Sjåførene ønsker heller at det skulle sendes SMS når de var geografisk i nærheten, for eksempel 5-10 minutter unna. Dette er noe de gjør manuelt i dag, og fører til at de må trykke på skjermen mens de kjører. Det er noe som bør unngås. Dette fører også til litt forvirring hos kundene.

Sjåførene sier at det begynner å bli travelt når de har over ca. 22 bestillinger om dagen, men dette avhenger av om det er mange reiser på samme tidspunkt i ulike områder. Ønske om at hvis en tur kanselleres så fjernes de fra oversikten.



Når de kommer til selve bussen synes noen av sjåførene at de er veldig store. Dette kan bli et problem når det er snakk om adresse til adresse, da ikke alle innkjørsler og områder er tilrettelagt for så store biler. I tillegg er det ekstra trinnet på bussen veldig høyt. Dette gjør det vanskelig for de som er dårlig til beins. Sjåførene har i dag med en ekstra krakk hvis kunden har behov.

5.4 AtB kundesenter

AtBs kundesenter har under piloten fått alle telefoner fra kunder som ønsker å benytte tjenesten. Det er som nevnt mulig å bestille via app, men dette er noe svært få benytter. Kundesenteret har dermed hatt mye kontakt med kundene.

5.4.1 Kundenes tilbakemeldinger til kundesenteret

Kundene uttrykker at de er veldig fornøyde med tilbudet. De som bestiller én gang, bestiller ofte igjen og ringer fast hver uke. Tilbudet har vært mye brukt til vaksinesenteret og har fungert veldig bra. Kundene skryter også veldig av sjåførene.

Kundene uttrykker også at de ønsker at området skal utvides. Sentrum, Byåsen, Flatåsen, Heimdal, Charlottenlund, Lade og Tiller har vært nevnt flere ganger.

5.4.2 Kundesentrets tilbakemeldinger

Kundesenteret forteller at de synes det burde vært mer markedsføring, og mer riktig informasjon ut mot kundene. Mange har ikke fått med seg at tilbudet eksisterer og har bare hørt det gjennom en venn. Kundene er heller ikke helt klare over at dette er et prøveprosjekt.

En del misforstår hva tilbudet gjelder og går ut på. Mange behandler det som en drosjetjeneste og blir ofte utålmodige. Kundene vet ikke at det bare gjelder for et begrenset område, og blir ofte skuffet når de ikke har tilgang på tjenesten. 67pluss gir heller ingen reisegaranti. Kundesenteret synes det er hyggelige og løsningsorienterte sjåførere som er enkle å samarbeide med. Kundene forteller om feilinformasjon fra vaksinesenteret, da det ble formidlet at «alle» kunne bestille 67pluss, noe som ikke stemmer.

5.5 Telefonintervju med brukere

Ønsket var å gjennomføre fokusgrupper med brukere av tjenesten for å gå i dybden på deres opplevelse av tjenesten. Grunnet koronarestriksjoner var det ikke mulig å gjennomføre dette. Det ble derfor gjennomført telefonintervju som er en erstatning. Totalt fem brukere ble kontaktet. Grunnet det lave antallet kan vi ikke si at dette er representativt for alle brukerne, men gir oss innsikt i noen brukeres opplevelse. For å ivareta personvern vil deres opplevelser presenteres på overordnet nivå.

Første deltaker hadde brukt tjenesten en gang for å komme seg til sykehuset. Hun hadde fått tjenesten anbefalt av et søskenbarn som var fornøyd med 67pluss. Hun skulle fra Meny på Moholt til sykehuset. Sjåføren hadde kommet til Meny på Valentinlyst istedenfor. Hun ringte kundesenteret, og



mens hun snakket med dem ringte sjåfør, og kom da kjørende til rett sted. Hun rakk timen på sykehuset så det var ikke veldig stressende for henne. Til tross for dette synes hun tjenesten var veldig bra, og så for seg å bruke dette mer i framtiden. Ønsket var at det skulle komme til hennes område også. Hun bestilte via kundesenteret. Hvis hun skulle brukt app måtte hun hatt hjelp, men hun hadde noen hun kunne spørre om dette. Deltakeren bor rett utenfor sonen og må ta buss i 2-3 minutter for å komme innenfor sonen.

Den andre deltakeren var en fast bruker av tilbudet etter at hun har benyttet bussen første gang til vaksinerings på Sluppen. Hun benytter som regel bussen for turer til sykehuset og handel på Risvollan. Deltakeren skryter svært mye av sjåførene og opplever de som hyggelige og hjelpsomme. Hun trekker fram at fleksibiliteten ved tilbudet er perfekt for henne, men når hun skal på sykehuset bestiller hun i god tid for å være sikker på at hun får det tidspunktet hun ønsker. Hun er svært fornøyd med 67pluss.

Deltaker nummer tre kjører som regel bil selv, men grunnet helseutfordringer hadde hun benyttet 67pluss. Også denne deltakeren bestiller dagen i forveien for å være sikker på å få rett tidspunkt. Hun trekker fram at det er behagelig at man slipper å tenke på parkering og bykjøring med 67pluss. Deltakeren synes derimot at det at man må bestille i forveien reduserer fleksibiliteten sammenlignet med vanlig rutebuss, 67pluss krever mer planlegging. I tillegg gjør åpningstiden til tjenesten at man ikke nødvendigvis kan komme seg til lege eller tannlegetime før klokken 10. Alt i alt er brukeren svært fornøyd med tjenesten og ser for seg å bruke dette mer i framtiden, spesielt om det dekker et større område. Sjåførene får skryt også fra denne brukeren.

Deltaker nummer fire har benyttet 67pluss bare en gang og har derfor ikke mye erfaring, men var fornøyd med denne ene turen. Deltakeren er uansett fornøyd med tilbudet og ser for seg å benytte dette flere ganger i framtiden. Deltakeren benyttet 67pluss fra Risvollan til Lerkendal for å så reise videre med buss til Midtbyen for å dra til tannlege. Vil gjerne unngå mest mulig bytting av busser eller forbindelser og vil ha direkteruter. Også denne deltakeren nevner at de skulle ønske tjenesten startet tidligere på dagen og i et utvidet område.

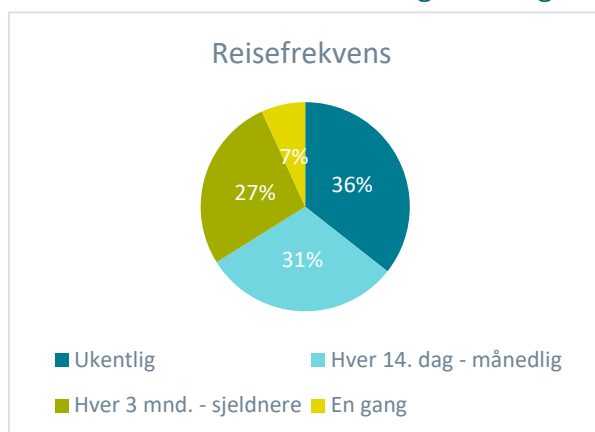
Siste deltaker brukte tjenesten en gang til vaksinasjon på Sluppen, og synes det var fantastisk med serviceinnstilte sjåførere. Hun hadde lite informasjon om tjenesten, men prøvde å ringe nummeret når hun så det. Synes det burde vært mer markedsføring av tjenesten. Hun ble hentet på rett tidspunkt når hun reiste og synes det var veldig positivt. Tjenesten er bra og deltakeren håper det vil fortsette, da det gir brukerne den fleksibiliteten de ønsker i hverdagen.

6 Spørreundersøkelse 2022

For å få direkte svar fra brukerne av fleksibel transport ble det 26.04.22 sendt ut SMS med lenke til undersøkelsen, og en påminnelse SMS uken etterpå. Totalt 800 SMS ble sendt ut, til alle som

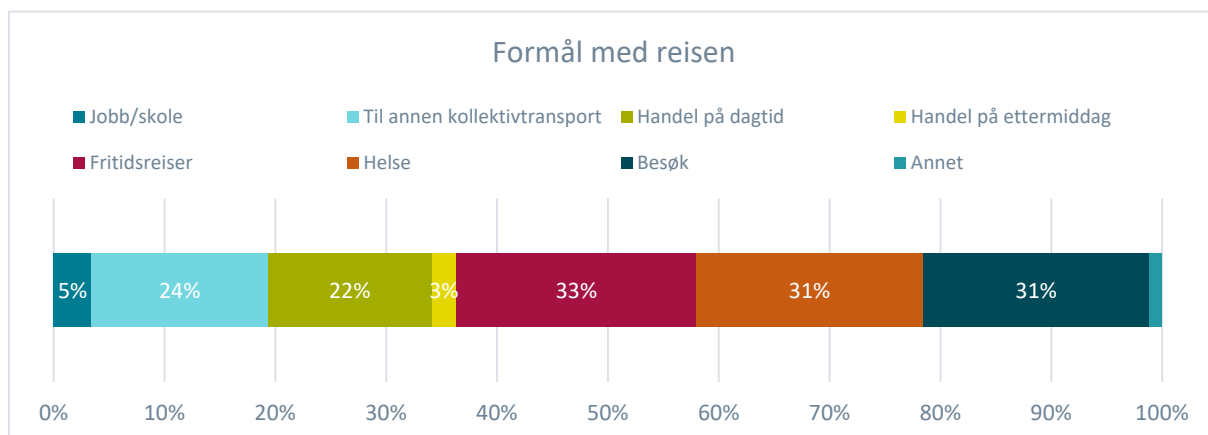
hadde benyttet fleksibel transport de siste 30 dagene i Trøndelag, blant disse var det brukere av 67 pluss. Totalt 262 svarte på undersøkelsen, dette tilsvarer 33 % av alle som hadde benyttet et fleksibelt transporttilbud fra AtB de siste 30 dagene. Av disse var det 60 deltakere som hadde benyttet 67 pluss, resultater fra disse vil presteres her.

6.1 Deltakerne reiser ofte og til mange ulike formål



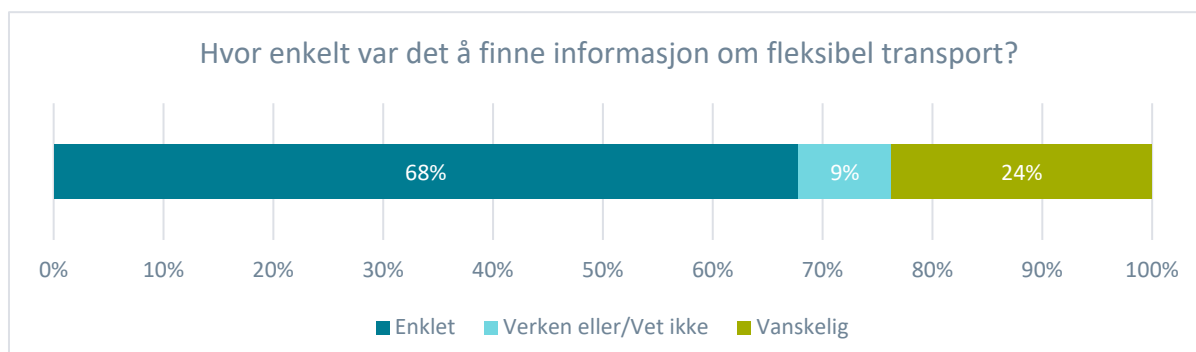
Deltakerne reiser totalt sett ofte, med hele 36 % som oppgir at de reiser ukentlig eller oftere. Det er derimot også 27 % som reiser sjeldnere enn hver 3 måned og 7 % bare en gang.

Formålene deltakerne oppgir for reisene er svært varierte (de fleste kan ha brukt tjenesten til flere formål og har krysset av flere bokser). Flest oppgir fritidsreiser (33 %), helse (31 %) og besøk (31 %). Mange bruker også 67 pluss til handel (25 %) og til annen kollektivtransport (24 %).



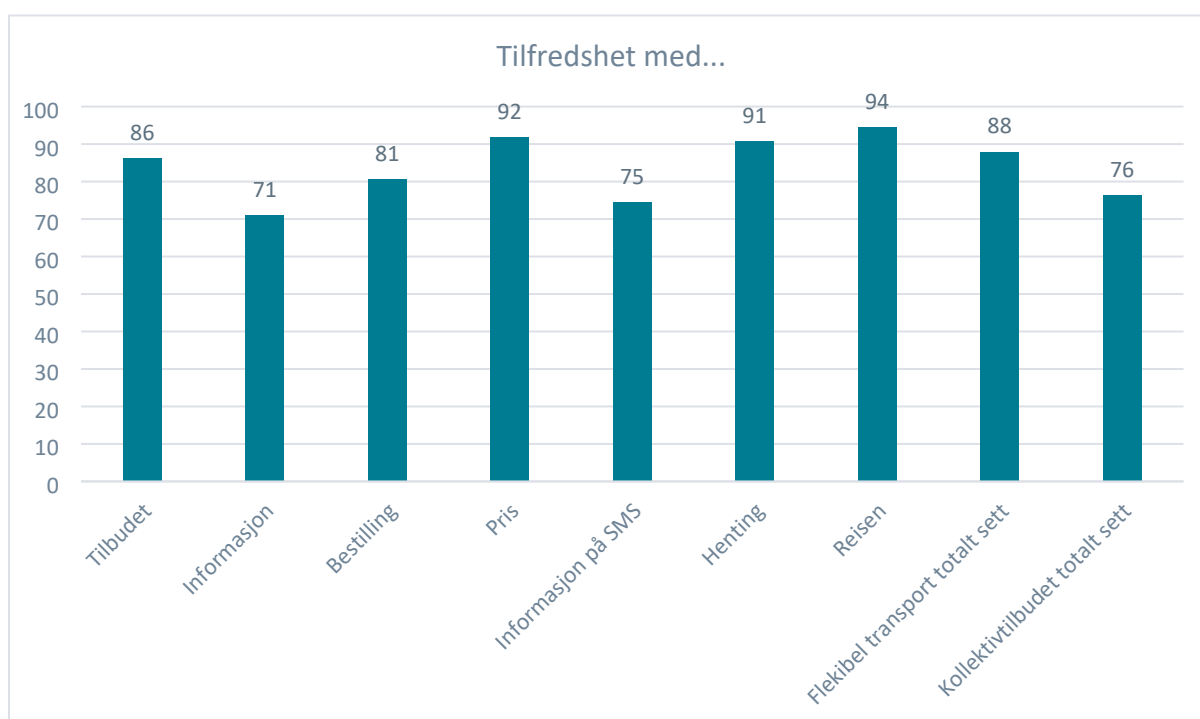
6.2 En fjerdedel synes det er vanskelig å finne informasjon

Hele 85 % av brukerne oppgir at de har god kjennskap til tilbudet, og bare 2 % oppgir dårlig kunnskap. Det er 68 % som oppgir at det var enkelt å finne informasjon om tilbudet, mens 24 % synes dette var vanskelig. Det kan indikere at informasjonen til kundene ikke har truffet godt nok, eller informasjonen er vanskelig å forstå for enkelte i målgruppen.



6.3 Svært fornøyde kunder

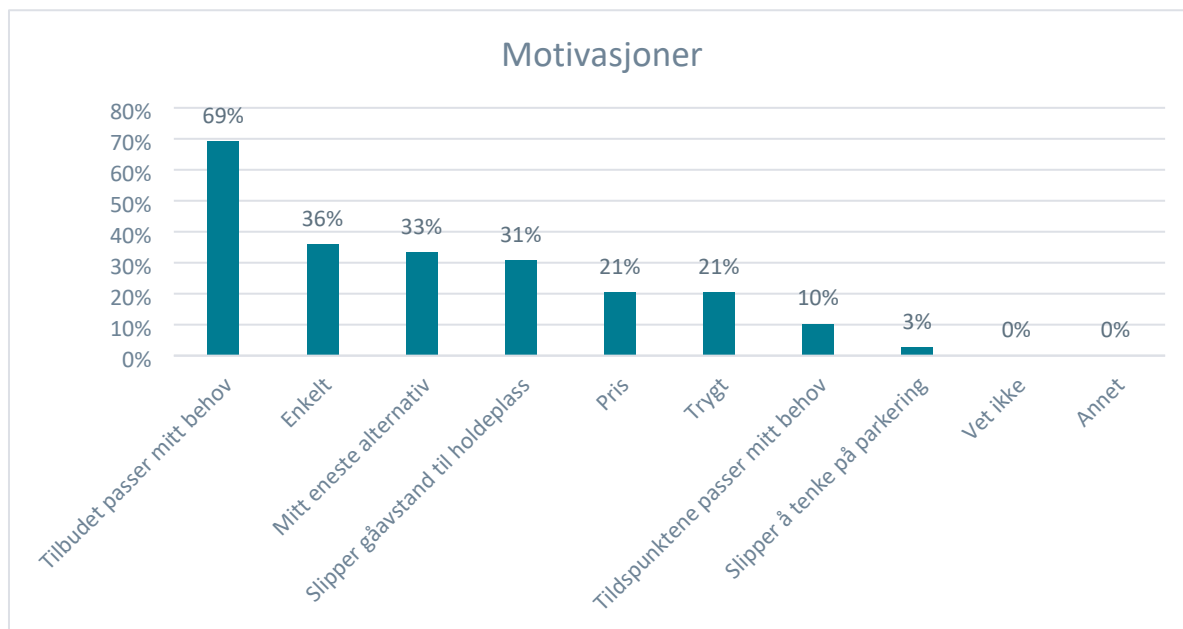
Deltakerne ble spurt om deres tilfredshet ved en rekke elementer ved tjenesten. Totalt sett er brukerne som deltok i undersøkelsen svært fornøyde, noe som er i tråd med intervjuene med brukerne. Det som får laveste skåre er informasjon om tilbudet. Mest fornøyde er de med selve reisen, prisen og henting.



6.4 Nesten 70 % av deltakerne oppgir at tilbudet passer deres behov

De som hadde reist oftere enn månedlig fikk spørsmål om hvorfor de velger å benytte fleksibel transport. Alle fikk velge opp til tre alternativer, dette fører til at den totale prosenten overskrider 100 %, prosenten viser andelen av de som fikk spørsmålet som valgte dette alternativet.

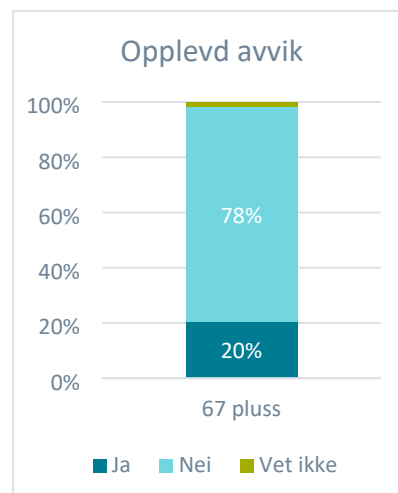
Av flest nevnes det at tilbudet passet deres behov (69 %). Deretter er det mange som nevner at det er enkelt (36 %), deres eneste alternativ (36 %) og at de slipper å gå til en holdeplass (31 %).

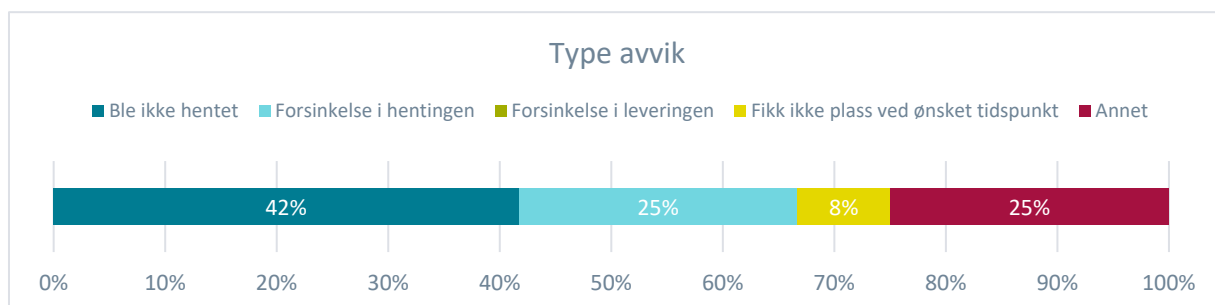


6.5 20 % av deltakerne har opplevd et avvik

Et viktig tema rundt fleksibel transport har vært avvik, derfor ble det inkludert spørsmål om dette spesifikt i undersøkelsen. 20 % av deltakerne oppga at de hadde opplevd et vesentlig avvik eller forsinkelse. Hva en deltaker vurderer som et vesentlig avvik vil være individuelt. Derfor ble det inkludert et spørsmål om hvilken type avvik de hadde opplevd. Noen kan ha opplevd et avvik en gang, mens andre flere ganger.

Hele 42 % (av de 20 % som hadde opplevd avvik) ble ikke hentet, 15 % hadde forsinkelse i henting og 15 % svarte annet. Positivt er det at ingen oppgir forsinkelse i levering, som indikerer at sjåførene er flinke til å hente inn forsinkelser slik at folk rekker det de skal.

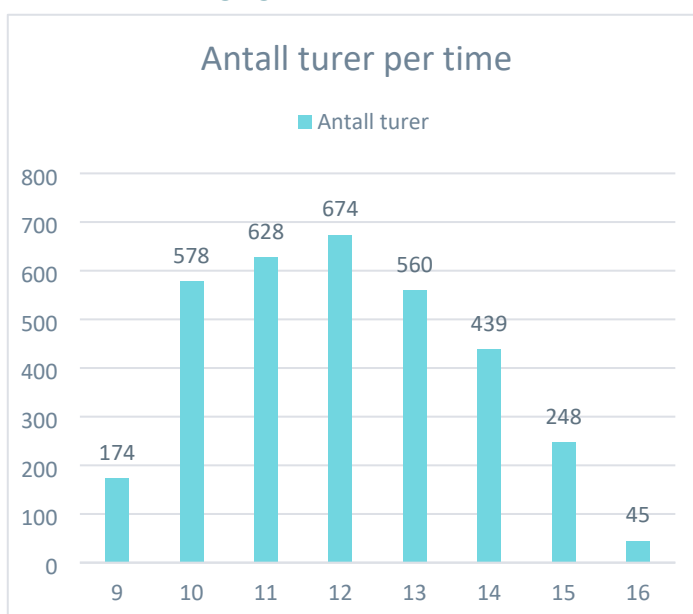


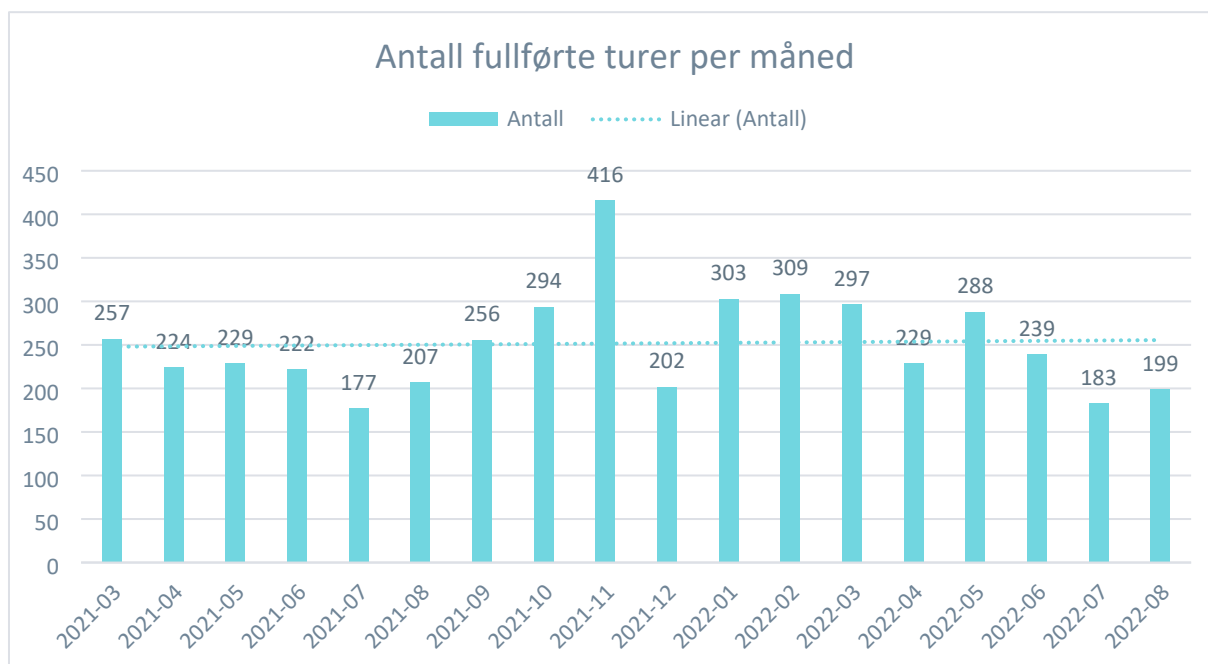


7 Bruksstatistikk 2022: i snitt 12 turer daglig

Statistikk på bruken av tilbudet er hentet ut fra februar 2021 til august 2022.

Det kjøres i snitt 12 turer daglig, med en gjennomsnittlig lengde på 3,3 km. Korteste tur var på 200 meter og lengste tur på 9,3 km. Nesten 5 % av turene bestilles via app, resten har vært via telefon til kundesenteret. Under 1 % var rullestolbrukere. Tilbudet er ikke brukt mye i første og siste åpningstime av tilbudet, 12-timen er mest benyttet. Fra februar 2021 har det vært en svakt økende tendens i antall bestillinger.

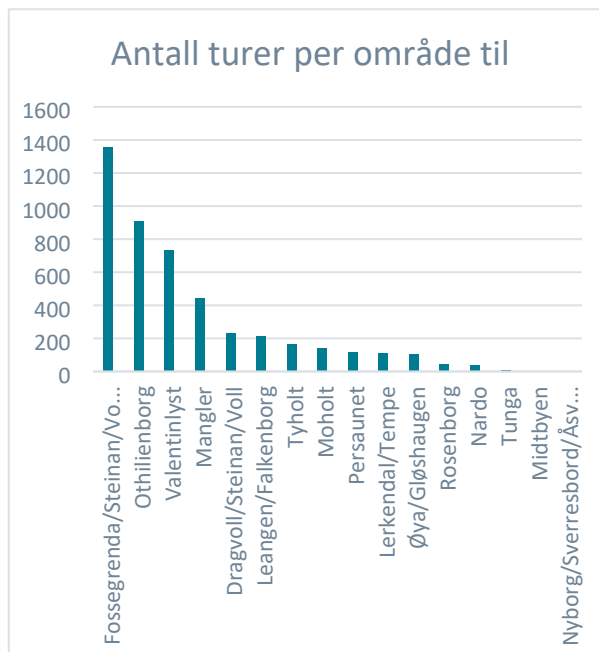
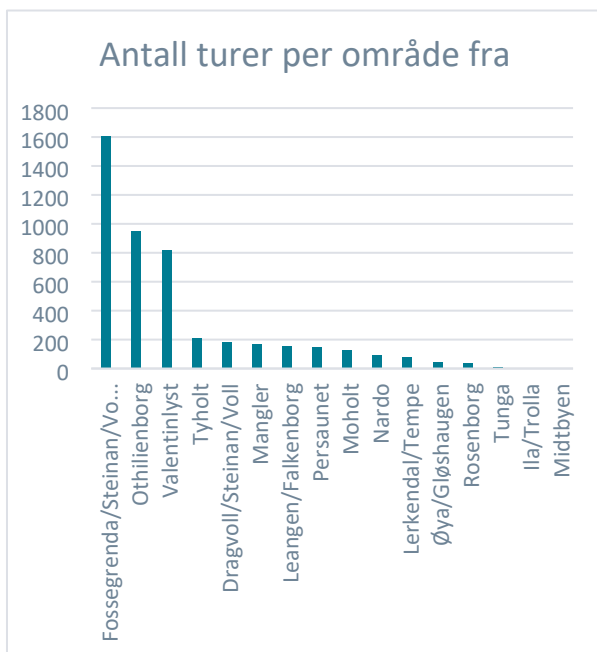




Antall turer viser noe økning i bruk over tid. Antall turer er en del av lavere enn tilsvarende tjeneste i et sammenlignbart område i Oslo, hvor man med det samme antall kjøretøy i flere måneder kjørte godt over 1000 turer.

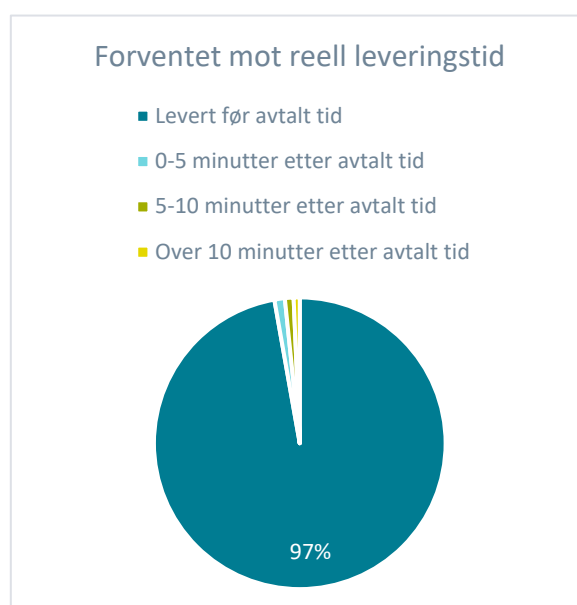
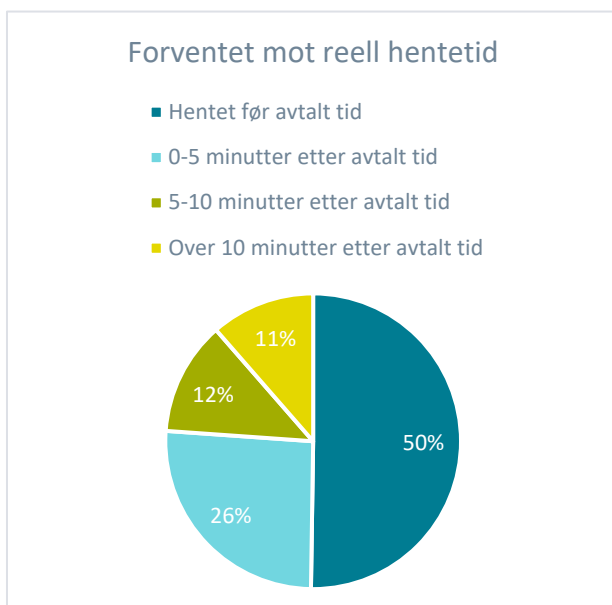
7.1 Flest reiser i området Fossegrenda/Steinan/Voll

Fossegrenda/Steinan/Voll er området tilbudet er klart mest benyttet, etterfulgt av Othilienborg og Valentinlyst. 30,5 % av alle turene kjøres innad i samme område.



7.2 Nesten alle leveres innen planlagt leveringstid

Halvparten (50 %) blir hentet før forventet hentetid, og 87 % blir hentet innen 10 minutter etter forventet hentetid. Svært positivt er det at 97 % har levering før forventet leveringstid. Dette støtter det funnet i spørreundersøkelsen at sjåførene «tar igjen» for forsinket hentetid, og at kunden i stor grad kommer fram tidsnok.



8 Sammenlikning med tilsvarende tilbud i Oslo

AtB finansierte den opprinnelige toårige prosjektperioden selv, men fikk støtte fra Miljøpakken til en forlengelse til mai 2023. Prosjektet var inspirert av Ruters prosjekt tilsvarende pilotprosjekt som startet i 2017. Ruter har gjennomført to evalueringer av aldersvennlig transport (Ruter 2018, Ruter 2021) og det har i tillegg vært gjennomført en evaluering av helseeffekter av tilbudet av Transportøkonomisk Institutt (TØI 2020).

Pilotprosjektet i Oslo var finansiert av kommunen ved byrådsavdeling for helse, eldre og innbyggertjenester, ut fra en forventning om at det ville gi helsegevinster. I sammendraget av studien om helseeffekter av aldersvennlig transport (TØI 2020) står det blant annet «Studien viser at brukere har større problemer med å bruke det ordinære kollektivtilbudet og har flere fysiske problemer som begrenser deres mulighet til å reise enn de som ikke bruker tilbudet. I tillegg viser studien at RAT bidrar til bedre livskvalitet på flere måter, ifølge brukerne selv. De blir mer selvstendige og kan klare seg selv i hverdagen, de kan leve mer aktive og sosiale liv, de får bedre helse, og de opplever mer trygghet på reisen sammenliknet med bruk av ordinær kollektivtransport». Det er ingen grunn til å tro at de generelle helseeffektene av aldersvennlig transport vil være annerledes i Oslo enn i Trondheim.

Som det framgår av rapporten, anser man drift av et tilbud som 67pluss som en langsiktig investering som vil gi kostnadsbesparelser på kommunale tjenester. Kostnadene i 67pluss har vært ca. 5 millioner kroner per år (to elektriske busser i drift og en dieselbuss i reserve).

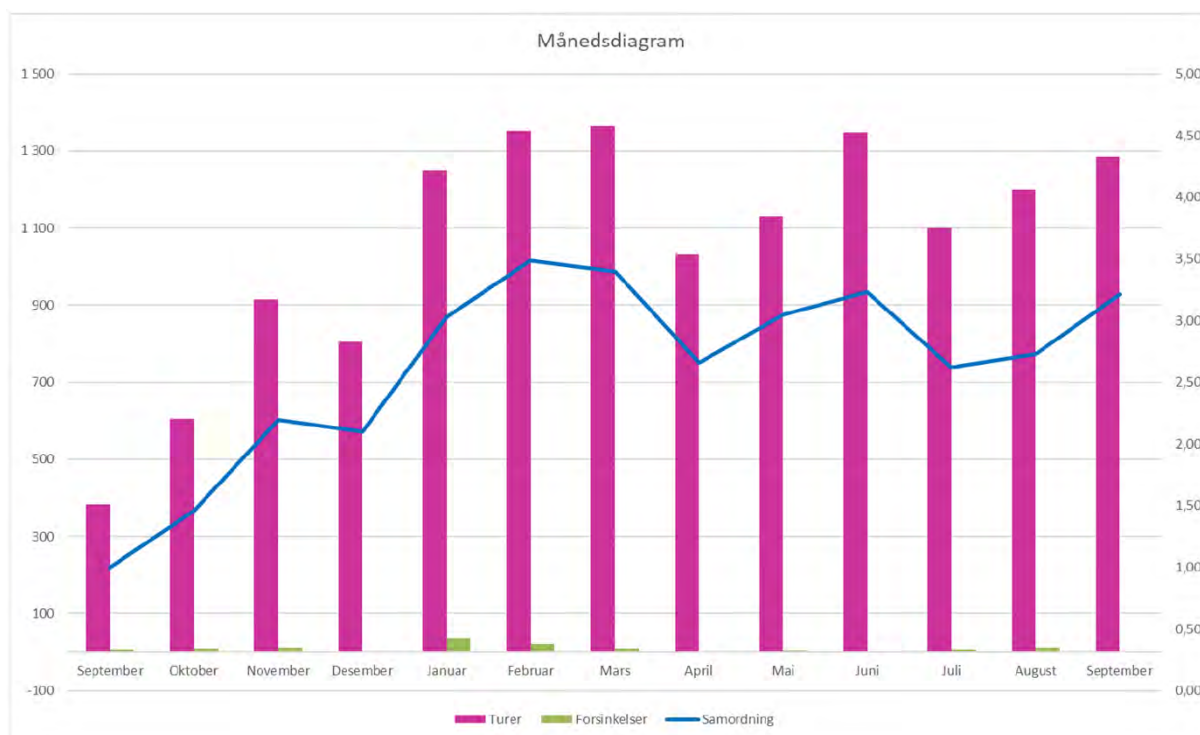
Som det framgår av tabellen nedenfor har den første fasen av piloten som ble gjennomført av Ruter i bydel Nordre Aker (Ruter 2018) mange karakteristikk som gir et godt utgangspunkt for å bruke den som en benchmark mot 67pluss. Etter 2018 har Ruter utvidet tilbudet betraktelig.

	Pilot Ruter 2017-2018	Pilot AtB 2020-2021
Antall kjøretøy	2	2
Kundegrunnlag (befolkning over 67 år)	6000	5800 (etter utvidelse oktober 2020)
Km2	13	16
Eldretetthet	461 per km2	362 per km2

Figur 1 Sammenlikningsgrunnlag pilot Ruter aldersvennlig transport og AtBs pilot 67pluss.

8.1 Bruk av tilbudet

Figuren nedenfor viser antall månedlige turer hos Ruter, og samkjøringsgrad for perioden september 2017 – september 2018.



Figur 2 Antall turer og samkjøringsgrad per måned, september 2017 - september 2018. Kilde: Ruter.

Ut fra dette synes det som om man med dagens ressursinnsats i form av kjøretøy, har kapasitet til å ta flere reisende som følge av økt markedsføring eller større dekningsområde. Dette til tross for at sjåførene på enkelte dager oppgir at de kjører med oppimot full kapasitet, og har framstått noe skeptiske til utvidelse, da det kunne føre til for stor pågang slik at de ikke hadde kapasitet til å kjøre alle. I dag ser vi at imidlertid at 50 % hentes før avtalt hentetid og 87 % er hentet innen 10 minutter etter hentetiden. Til tross for at flere hentes etter første hentetid (de får et tidsrom for henting) er hele 97 % levert før forventet leveringstid. Tjenesten har derfor vært svært god på å hente inn eventuelle forsinkelser ved henting.

Det kan være flere årsaker til at Ruters tilbud er vesentlig mer brukt enn AtBs 67pluss:

- 67pluss har i mindre grad vært markedsført (uten at vi med sikkerhet kan si at det er tilfelle), aldersvennlig transport i Oslo har i større grad blitt promotert gjennom kommunale virksomheter. I Trondheim områdebegrensningen på tilbudet lagt en demper på promotering av kommunale virksomheter
- Strukturelle forskjeller, uten at det er mulig å si hva dette skulle være. Andelen som er bilfører er lavere i Oslo lavere enn i Trondheim kommune (26% vs. 41%). Reisevaner som har



sammenheng med bilførerandel og kollektivdekning kan nok forklare noe av forskjellen i bruk mellom de to byene, men neppe en stor forskjell som vi ser her.

8.2 Kostnader

Det har vært kjørt 3208 turer siste 12 måneder (oktober 2021-oktober 2022). Dette gir en gjennomsnittlig driftskostnad per tur på om lag 1 500 kroner. Dette er vesentlig høyere enn Ruter, som oppgir en driftskostnad på 631 kroner per tur. At Ruter har flere som benytter seg av tilbudet og dermed høyere utnyttelsesgrad, er en åpenbar faktor som gir lavere kostnad per tur. En annen årsak kan være at AtB betaler dyrere for tjenestene. AtB satte elektriske busser som krav til leverandør. Dette var åpenbart fordyrende, og en medvirkende årsak til at man ikke fikk konkurranse om tilbudet, da kun en leverandør leverte tilbud.

Som en generell betraktning må et tilbud om fleksibel transport subsidieres, og det er liten grunn til å tro at billettprisen alene vil være en viktig del av finansieringen. Det økonomisk rasjonelle i å etablere et slikt tilbud vil måtte ligge i at det erstatter ordinært rutetilbud med få passasjerer, at det gir innsparinger på offentlige helsebudsjetter og at det bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

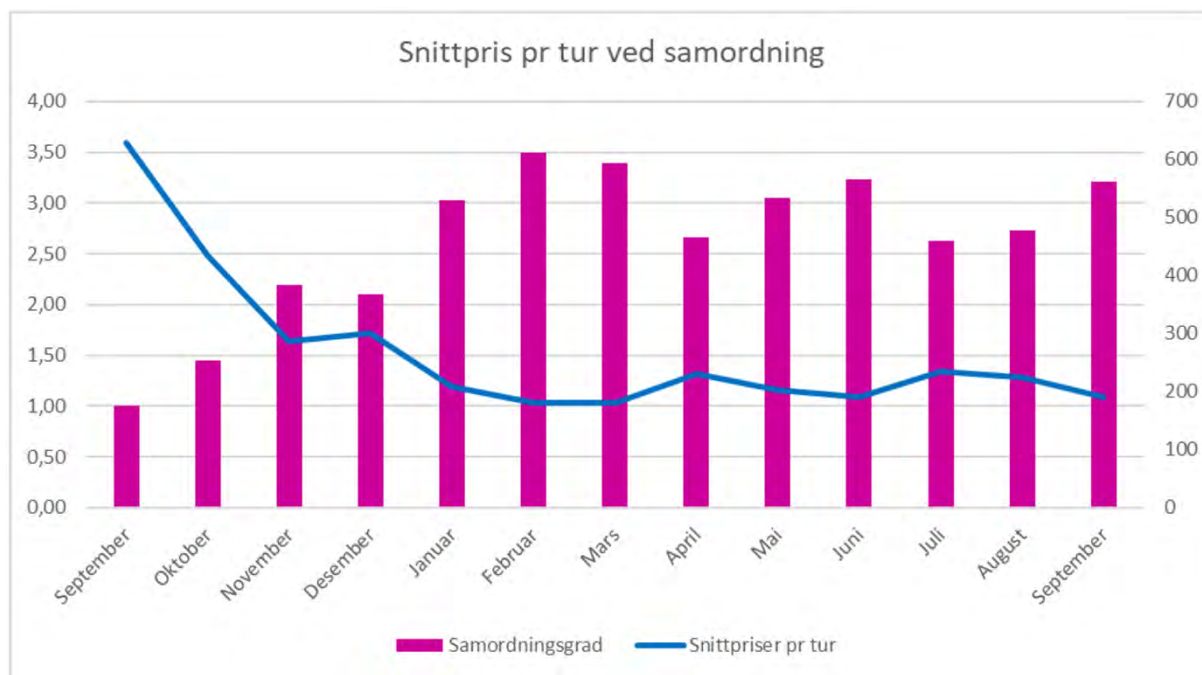
8.3 Samkjøring

67pluss er et kollektivtilbud, og passasjerer må dermed være beredt på å måtte kjøre sammen med andre, og at turen ikke nødvendigvis går direkte til destinasjonen, men at man må kjøre avstikkere for å hente flere reisende på veien mot bestemmelsesstedet (det betyr vel og merke ikke at man ikke kommer fram til avtalt tidspunkt).

Som det framgår av figuren med resultatene fra Ruter, samkjøres det på de fleste turene (her skal vi imidlertid være oppmerksom på at samkjøring ikke nødvendigvis betyr mer enn 1 kunde i bilen, men «mer enn 1 passasjer per time»).

Å få samkjøring til å fungere var et mål i prosjektet 67pluss. Systemet vi startet opp med i juni 2020, var godt tilrettelagt for dette, uten at behovet var der da passasjerantallet var lagt. Da vi byttet til system i februar 21, viste det seg å være systemutfordringer med å få det til å fungere i bestillingssystemet. Det gjennomføres likevel noe samkjøring i 67pluss, men det er i hovedsak på initiativ fra sjåførene når de ser at det kan være hensiktsmessig. Trykket på å få samkjøring til å fungere har også vært lite, gitt det godt håndterbare antallet reisende på de aller fleste dager.

Som figuren nedenfor viser, gir samkjøring av turer en svært betydelig forbedring av kostnader per tur.



Figur 3 Snittpris pr tur pr måned sett i sammenheng med samordningsråd september 2017 - september 2018. Kilde: Ruter.

I en videreføring av 67pluss skal samkjøringsfunksjonaliteten fungere, noe vi anser som en forutsetning for et fleksibelt transporttilbud.

9 Konklusjon og vurdering av utvidelse/videreføring

Gjennom alle innfallsvinkler kommer det fram at kundene er svært fornøyde med tilbudet. I kontrast til å ta taxi er tilbudet både billig og praktisk. Det som nevnes av nesten alle er også ønsket om å utvide området for tilbudet til å inkludere flere områder av byen. Pensjonistutvalget ønsker også utvidet åpningstid på kvelden, mens flere av brukerne nevner at tilbudet bør starte tidligere på morgenen for å kunne rekke timer på sykehus, lege og tannlege. Til tross for dette ser vi at klokketimen 11 og 12 er de mest populære tidspunktene for tjenesten.

Prisen er noe som trekkes fram i nesten alle samtaler, og da gjerne som «for godt til å være sant». Samtidig passer kundene på å maksimere det de får for pengene og kjører tur/retur på samme billett. De fleste er enige i at det ikke hadde vært noe problem å heve prisen på tjenesten. Et enkelt tiltak kan være at det ikke er mulig å reise tur/retur på samme billett. Tilfredshet med pris er også svært god med 92 poeng.

Alt i alt er opplevelsen av tjenesten svært positiv, kundene er svært fornøyde og 67 pluss et tilbud de ønsker flere kan benytte seg av. Tallene fra tilsvarende tjeneste viser at det er rom for å øke antall

turer betydelig, dersom systemet planlegger for samkjøring. Samkjøringsfunksjonalitet i bestillingssystemet vil være klart i løpet av året.

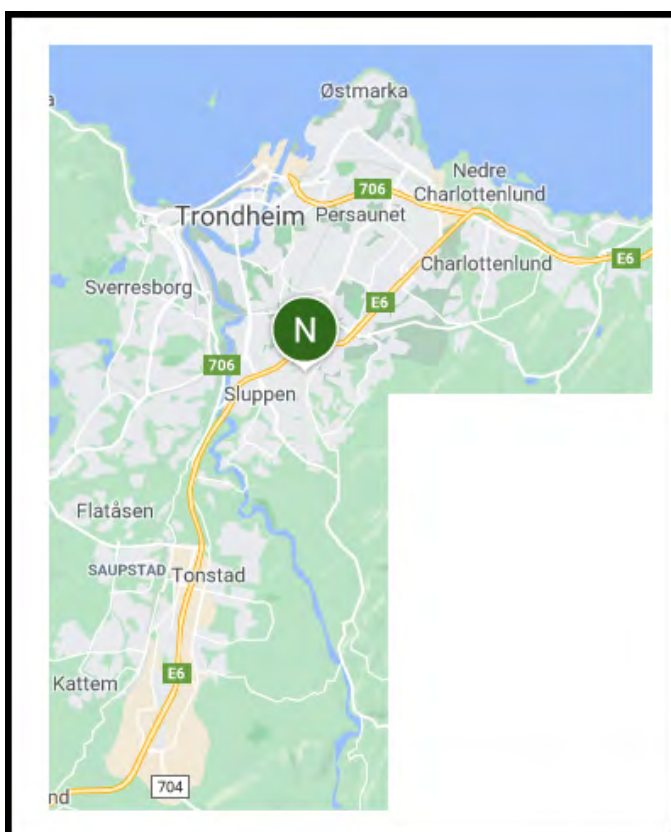
Det er flere små problemer som dukker opp, og det er sålede et potensial for driftsmessige forbedringer. Av sjåførene nevnes oppbyggingen av appen, bussenes størrelse og mangel på samkjøring. Kundesentret nevner misforståelser fra kundene om at dette er en pilot og at de ikke har bussen tilgjengelig i hele perioden. Dette nevnes også av sjåførene. Det er tydelig at mer informasjon mot kundene er nødvendig. Dette støttes av at det er 24 % som svarer at det var vanskelig å få informasjon om tilbudet og at scoren for informasjon om tilbudt er det laveste (71).

En videreføring i områdene angitt på kartet nedenfor vil antakelig kunne gjennomføres til en kostnad på 10-15 millioner kroner, gitt visse begrensninger (f.eks. soner nord og sør for Okstadbakken).

Imidlertid er det høyst usikkert hvor mye tilbudet vil bli tatt i bruk. Vi vil tro at det vil ta en del tid før tilbudet blir så godt innarbeidet at man eventuelt kommer i en situasjon hvor etterspørselen overskrider den kapasitet som kan leveres for 10-15 millioner kroner. Men dersom man kommer i slik en situasjon, er det to relevante tiltak

- Økt antallet kjøretøy, og dermed kostnadene
- Dersom man ikke ønsker å øke kostnadene, kan området deles opp i soner som har tilbud på ulike dager (f.eks område A mandag, tirsdag, område B onsdag og torsdag). Et mindre geografisk område som skal dekkes på samme dag vil bli enklere å håndtere uten å øke antall kjøretøy

En del områder utenfor kartet (Byneset, Klæbu, Jonsvatnet, Bratsberg) vil få et generelt tilbud om fleksibel transport som vil være åpent for alle, og vil dermed få et tilsvarende tilbud som 67pluss.





10 Referanser

- Ruter (2018), Aldersvennlig transport. Evalueringsrapport, oktober 2018. Pilot i Bydel Nordre Aker.
- TØI (2020), Helseeffekter av Ruter Aldersvennlig transport.
- Ruter (2021), Konseptevaluering Ruter Aldersvennlig transport.