

MØTEREFERAT – Kontaktutvalget 03.02.2023

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 09.02.23

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

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

- Bestilling av billettundersøkelse
- Forlengelse av bompengerperioden



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.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 01/23 Trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

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 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.

Kommentarer:

- *Når vi inngikk avtalen var det kjørte kilometer vi skulle måles på, mens dette er antall passeringer? Vi har gått over til en ny målformulering, og en endring i hvordan nullvekstmålet måles. Tidligere var det kjørte kilometer sammen med biltrafikk i tellepunkter. Nå er det byindeks, trafikk gjennom tellepunkt, som er hovedindikator og kjørte kilometer fra RVU er støtteindikator.*
- *Dette er en enorm endring. Det betyr at det er mye lettere å nå nullvekstmålet. Biltrafikken som kommer inn fra E6 sør og E6 øst vil nå vektlegges mye mindre når vi ikke lenger måles på kjørte kilometer.*
- *Byindeksen som viser en glidende treårsperiode er tall som vi ikke bør bruke. Her inngår to pandemiår og endringen i trafikkmengden ligger mellom -5,2 % og 2%. Det er umulig å styre etter når det er et så stort spenn.*

- *Hva innebærer det å bryte nullvekstmålet når konfidensintervallet er så stort? Brytes nullvekstmålet når midtverdien er positiv eller når hele konfidensintervallet viser vekst? Det hadde vært spennende å dykke ned i dette og få en forståelse av koblingen mellom ny og gammel målemetode og for hvordan vi skal operasjonalisere dette i vårt arbeid. Hvordan korrelerer den nye målemetoden med den gamle?*
- *Vi bør bruke mer tid på de lokale delmålene som vi har vedtatt og hvordan innbyggerne våre opplever dette. Har de fått kortere og bedre tilpasset reisevei? Hvordan opplever de at tilbudet er tilpasset deres behov?*
- *Sekretariatet og Statens vegvesen er i en prosess for å forstå dette bedre.*
- *Viser ikke tall fra AtB at høsten er på 2019 nivå, mens året sett under ett ikke er det på grunn av pandemi i januar og februar? Dette er ikke bekreftet av AtB, men de har ikke 2019-tall som er helt sammenlignbare med 2022. Siden 2019 har de innført ny rutestruktur og nytt tellesystem, men de har ikke klart å kalibrere tallene fra nytt tellesystem.*
- *Det er åpenbart at glidende snitt gjennom pandemimånedene blir et rart tall, og det er kanskje også derfor konfidensintervallet er så stort. Det vi ikke vet er om trenden fortsetter å øke. Det er interessant å se på hvor mange biler det er totalt i Miljøpakkeområdet. Forstår at antall biler har økt med 7 prosent. Antar at befolkningsutviklingen har vært på samme nivå. I målet til Miljøpakken står det at vi skal ta unna befolkningsveksten med kollektivtrafikk, gange og sykkel og da må vi vite hva befolkningsveksten er. Dette vil i enda større grad si noe om de tiltakene vi har iverksatt har bidratt til å få folk vekk fra bil.*
- *Det er også interessant å følge med på elbilutviklingen fordi vi har hatt diskusjoner om det at elbilene må betale mer i bommene vil føre til at folk slutter å kjøpe elbil. Dette har vi sett ikke stemmer. Vi har også laget en opptrapping av elbilbetalingen i bommene, så det er interessant å se hvordan dette påvirker elbilandelen.*
- *Vurderingen av kollektivtallene er vanskelig. Vi har to målemetoder, den ene er billettsalg hvor vi ser at inntekten er veldig nære det budsjetterte før korona. I reisetall er utfordringen at vi hadde et systemskifte i 2019 og tellesystem som ikke fungerte og vi har nå et bussystemet som har mye mer omstigning enn det som var tilfellet i den gamle strukturen. Dersom vi kun ser på påstigningstallene vil vi derfor få oppblåste tall. Det jobbes med å lage broer mellom gammelt og nytt tellesystem.*
- *Vi må ha bedre telling og data på hvordan folk beveger seg. Dataene vi har i dag er for dårlig, spesielt på sykkel.*
- *I programrådet har vi vedtatt tiltak for å øke kunnskapen. Det ene er at vi har vedtatt å kjøpe sykkeltellere, det andre er Big data prosjektet hvor vi skal bruke teledata for å skaffe kunnskap om mobilitet.*
- *Arbeidet med datakartlegging krever bidrag fra alle partene i Miljøpakken. Første fase av Big data fikk ikke gjennomslagskraft, og nå jobbes det med å få rett kontakt hos partene. Det viktige er å få til et samarbeid hos partene slik at vi får et bedre datagrunnlag.*

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 02/23 Miljøpakken i media (Sek)

Daniel Flathagen orienterte om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken (se presentasjon).

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 03/23 Nydalsbrua - status (Svv)

Prosjektleder Martin Jusnes Engum orienterte om status (fremdrift og økonomi) for prosjektet Nydalsbrua (se presentasjon)

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 04/23 Samordnet parkeringspolitikk

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.

Kommentarer:

- *Stjørdal kommune: Det er viktig å vite hva som er nullpunktet vårt og hva den samordnede parkeringspolitikken skal være. At vi reduserer parkeringsmuligheter på plasser hvor det er et godt kollektivtilbud, er naturlig. Men for Melhus og Stjørdal som har strøk som er nødt til å komme seg inn til sentrum med bil, er det nødvendig å få parkert bilen. Det er viktig at dette blir en samordnet parkeringspolitikk, og ikke en mal med prosentvis kutt i antall parkeringsplasser.*
- *Statsforvalteren: Det er ikke noe nytt at man skal begrense antall parkeringsplasser på bakkenivå, men vi ønsker at dette skal synliggjøres gjennomgående i denne felles strategien.*
- *Trondheim kommune: Det er utfordrende hvis man mener at all parkering skal være under bakken. Vi må være tilpasningsorientert fordi vi ikke har råd til å bygge alt under bakken.*
- *Stjørdal kommune: I Stjørdal kan det være gunstig å bygge parkeringsplasser i sentrum slik at folk kan parkere bilen sin der og reise kollektivt til Trondheim. Dette har vi brukt som eksempel på hva en samordnet parkeringspolitikk er. Vi støtter reduksjonen, men det må være forankret i det virkelige liv.*
- *Melhus kommune: Fornuftig med felles forvaltning av ordningen med HC-bevis i regi av Trondheim parkering*

Vedtak:

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

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

Øystein Røkke orienterte.

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 bomveiselskapetets 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 ferdigstilling 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 Brattørruta 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:

Vedtakspunkt 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 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.

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. Trekkes 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)

Vedtakspunkt 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 sykkelløsning 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.»

Prinsipielle kommentarer:

- *Det trengs en prinsipiell diskusjon og avklaring om sykkelveger langt unna kommunesenter. Når og i hvilke tilfeller er det riktig at Miljøpakken skal hel- eller delfinansiere gang- og sykkelveg? Trenger en avklaring ut fra den totale porteføljen. tale porteføljen trenger vi en prinsipiell avklaring rundt dette.*
- *Klæburuta del 4 av 6 spilles inn nå. Prosjektet må inn i årsbudsjett for 2023 for å bli med i statsbudsjettdiskusjonen for mulig finansiering med riksvegmidler.*
- *Trenger en presisering på hva som ligger i bruk av bompenger til drift og lånefinansiering.*

Konklusjon:

- Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte. Kontaktutvalget mener derfor at det må legges spesielt vekt på dokumentasjonskrav til innmeldte tiltak. Tiltak som ikke har tilstrekkelig beslutningsgrunnlag/dokumentasjon, bør ikke øremerkes for gjennomføring før tilstrekkelig dokumentasjon foreligger.
- Kontaktutvalget mener at det ikke 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. 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.
- Kontaktutvalget forutsetter at det jobbes videre med å forenkle arbeidet i Miljøpakken med fokus på god fremdrift.
- Kontaktutvalget vedtar Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026 med følgende endringer:

1. Tiltak fra vedtak i Programrådet, som vist i tabell 1, tas inn i årsbudsjettet for 2023.

Tabell 1 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	PR-sak	Ansvarlig etat
Brattørbrua (sykkel)	4	125/22	Trfk
Øvre og nedre Grilstadkleiva (sykkel)	2	142/22	Trondheim kommune
Sykkelvei med fortau langs Risvollan HVS	6,3	144/22	Trondheim kommune
Sum:	12,3		

2. Fylkeskommunens justering av prosjektrammer, som vist i tabell 2, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026.

Tabell 2 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 704 Tanem - Tulluan	140	183	60		383
Fv. 707 Brå bru	20	37,3			57,3
Fv. 6692 Innherredsveien, øst (Metrobuss)	10	101,1	40		151,1
Fv. 950 Reppe - Være (sykkel)	35	28,4			63,4
Sum:	205	349,8	100	0	654,8

3. Statens vegvesens justering av statlige rammer, som vist i tabell. 3, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026.

Tabell 3 (tall i mill. kr):

Prosjekt (hovedsykkelveg)	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Rv. 706 Gildheim - Leangbrua (1)	*	83	18	96	197
Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)	50	67,4			117,4
Rv. 706 Lilleby - Nordtvedts gate (4)	0	152			152
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56				56
E6/rv. 706 Rotvoll - Malvik grense (1)	3	3			6
E6 Sandmoen - Vinterveien	0	3			3
E6 Selsbakk - Sluppen	2	4			6
E6 Melhus sentrum - Jaktøya	0	2			2
Sum:	111	314,4	18	96	539,4

* PR-sak 6/23 tilført 5 mill. kr til prosjektet fra tidligere budsjettavsetning.

4. Tiltak som manglet felles tilslutning i høringsutkastet til handlingsprogrammet, som vist i tabell 4, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026.

Tabell 4 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 950 Homla bru, gange og sykkel	5	15	34		54
Mobilitetspakke, etablering av nye, delte mob. tjenester	16	16 (16)			32 (16)
Reppe - Vikåsen, gange og sykkel	6				6
Sum:	27	47	34	0	108

- **Mobilitetspakke:** Kontaktutvalget bevilger 16 mill. kr. i 2023 og 16 mill. kr. i 2024 for å sikre forutsigbarhet i arbeidet. For 2024 settes det av en opsjon på ytterligere 16 mill. kr. Kontaktutvalget ber om at prosjektpakkens innhold konkretiseres og forankres i Programrådet før utvidet finansiering kan diskuteres.
- **Reppe-Vikåsen, gange og sykkel:** Kontaktutvalget bevilger 6 mill. kr. til prosjektering. Før byggefasen må eventuell medfinansiering fra utbyggere i området avklares

5. Nye innspill fra Trondheim kommune, som vist i tabell 5, tas inn i årsbudsjett 2023.

Tabell 5 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg - Sigurd Jorsalfars veg	2				2
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Kirkvollen	2				2
Snarveg Berg skole	1				1
Bakklandet øvre/nedre (klæburuta del 4 og 6)	13				13
Sum:	18	0	0	0	18

- **Bakklandet øvre/nedre (Klæburuta del 4 og 6):** For å sikre grunnlag for å utløse statlige programområdemidler i 2023, tas tiltaket tas inn handlingsprogrammet med en styringsramme på 68,5 millioner, og med 13 millioner for budsjett 2023.

6. Prosjekter hvor det ikke er enighet om å sette av midler i årsbudsjett 2023:

- **Fv. 6650 Kongens gate, midlertidig tiltak:** Dette ut fra at veivedlikehold er veieiers ansvar og prioriteres ikke i Miljøpakkens portefølje.
- **Veiter i Midtbyen:** Kontaktutvalget mener at slik oppgradering kan bidra til en attraktiv og klimavennlig by. Kontaktutvalget vil ta stilling til prosjektet når programrådet blir forelagt og har behandlet et forslag til kostnadsdeling for oppgradering av Veiter i Midtbyen.

- **Fv. 707 Berg-Hørstadkorsen:** Det lar seg ikke gjøre å vurdere prosjektenes nytteverdi på en konstruktiv og helhetlig måte. Før kontaktutvalget tar stilling til saken, bes programrådet forelegge for kontaktutvalget en prinsipiell vurdering som avklarer i hvilke tilfeller gang- og sykkelvegtiltak kan sies å underbygge nullvekstmålet.

Det er en ambisjon at nyttevurderingen av Fv. 707 Berg-Hørstadkorsen og andre gang- og sykkelvegprosjekt, sluttføres i løpet av våren. Det skal sikres god involvering av partene i Miljøpakken.

7. Beløp i tabellene endres i tråd med vedtak.

Sak 06/23 Gateprosjektene – status framdrift (Trfk)

Frank Lien orienterte om status (framdrift) i arbeidet med gateprosjektene (se presentasjon).

Kommentarer til Elgeseter gate:

- Pengene flyttes bort fra hele strekninga til kun området rundt Samfundet. Må ikke fokusere på ting det ikke er penger til.
- Har det blitt gjort noen vurderinger angående risiko, kostnader og hensiktsmessighet knyttet til at fylkeskommunen ikke kommer til å bruke penger utover området i den nordlige enden? Det har blitt gjort en vurdering om planen skulle deles i to, men har ikke kommet noe lengre enn det. Tar oppfordringen og skal gjøre en avklaring på dette.

Kommentarer til Kongens gate:

- Er det mulig å ha en mer komprimert byggefase slik at man blir ferdig i 2024 og kan sette i gang trafikken fra nyåret 2025? Dersom vi skal komprimere byggefasen, vil dette gå utover andre prosjekt. Fylkeskommunen tar meg seg innspillet og kommer tilbake til det neste gang.

Kommentarer til Håkon VII's gt:

- Man må se på totalløsning på trafikken i området. Håper at Trondheim kommune blir koblet på fordi det er en del kommunale veger i området og andre hensyn som må vurderes når man skal velge konsept.
- Tilgangen til boliger og forretninger som ligger langs gata er viktig å ivareta. Det er god plass i gata med to sykkelfelt.
- Det kan være et alternativ å få noen av privatbilene ut av gata.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 07/23 Prosjektavklaring Stjørdal stasjon (Sk)

Geir Aspenes orienterte (se presentasjon).

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 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	

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 redusert 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 usikre 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 knutepunktsutvikling. 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.

Kommentarer:

- Knutepunktprosjektet står på egne ben og er høyest prioritert i Stjørdal kommune. Det er også dette som er det største bidraget til nullvekstmålet fra Stjørdal kommune. Det jobbes godt med knutepunktet og det er god dialog mellom de ulike partene.
- Statens vegvesen: Vi har vært med i arbeidet ut fra to hovedinteresser hvor begge er knyttet til gang- og sykkelvegene. Det er viktig å få til gode forbindelser på tvers. Vi har vært ivrig på en finansiering på begge prosjektene, men ser at den totale finansieringen i Innherredsvegen har en del usikre poster.
- Jernbanedirektoratet: Det er en oppfatning av at knutepunktsmidlene skal deles likt. Jernbanedirektoratet har ikke den oppfatningen, men har hele tiden sagt at disse midlene skal fordeles etter prosjektenes behov. Vi kan ikke love noe vedtak på finansiering per nå, men håper på at prosjektet går videre og utvikler seg.

Konklusjon:

Sakens tas til foreløpig orientering. Arbeidet med knutepunktsutvikling på stasjonsområdet i Stjørdal videreføres og det presiseres at finansiering må avklares nærmere.

Sak 08/23 Aldersvennlig transport 67 pluss (Trfk)

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:

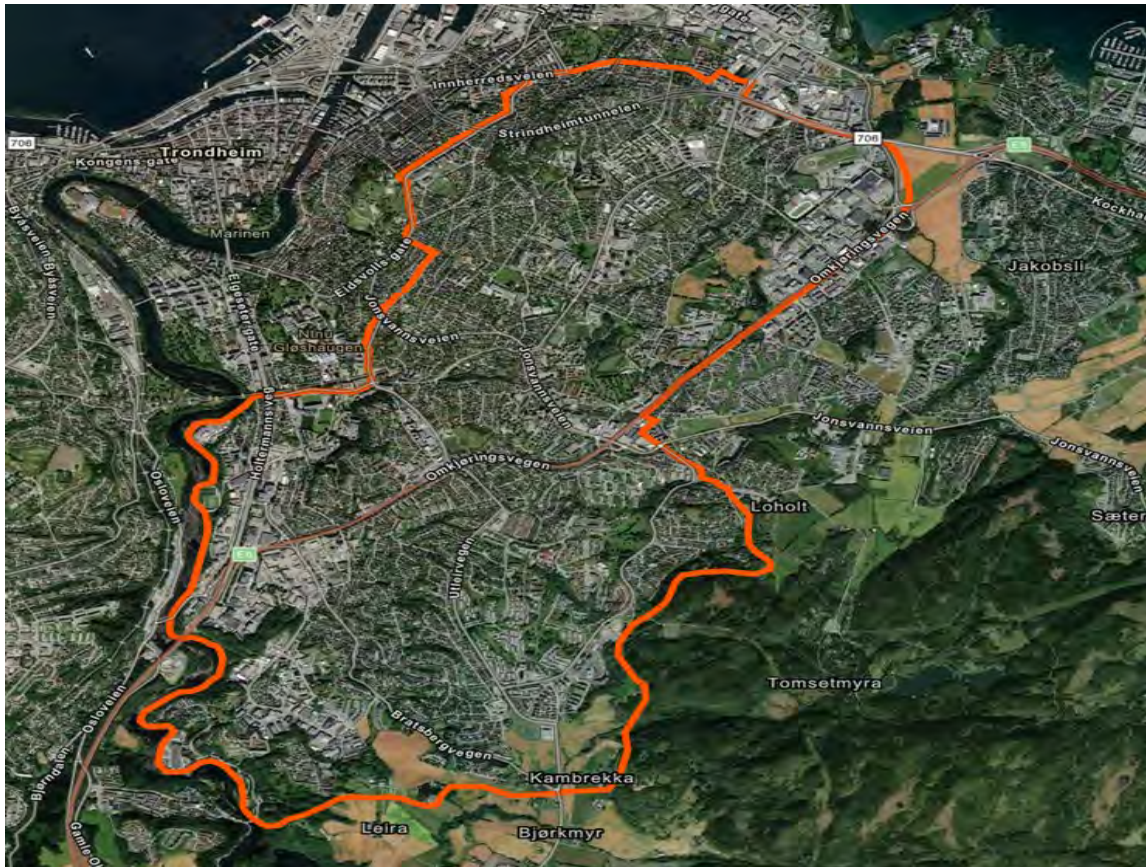
Kontaktutvalget gir AtB klarsignal til å legge ut 67+ på anbud. Tilbudet bør utvides til flere områder. AtB bes komme tilbake med en sak som også innhenter erfaringer fra Ruter i Oslo

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 totalkostnad 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.

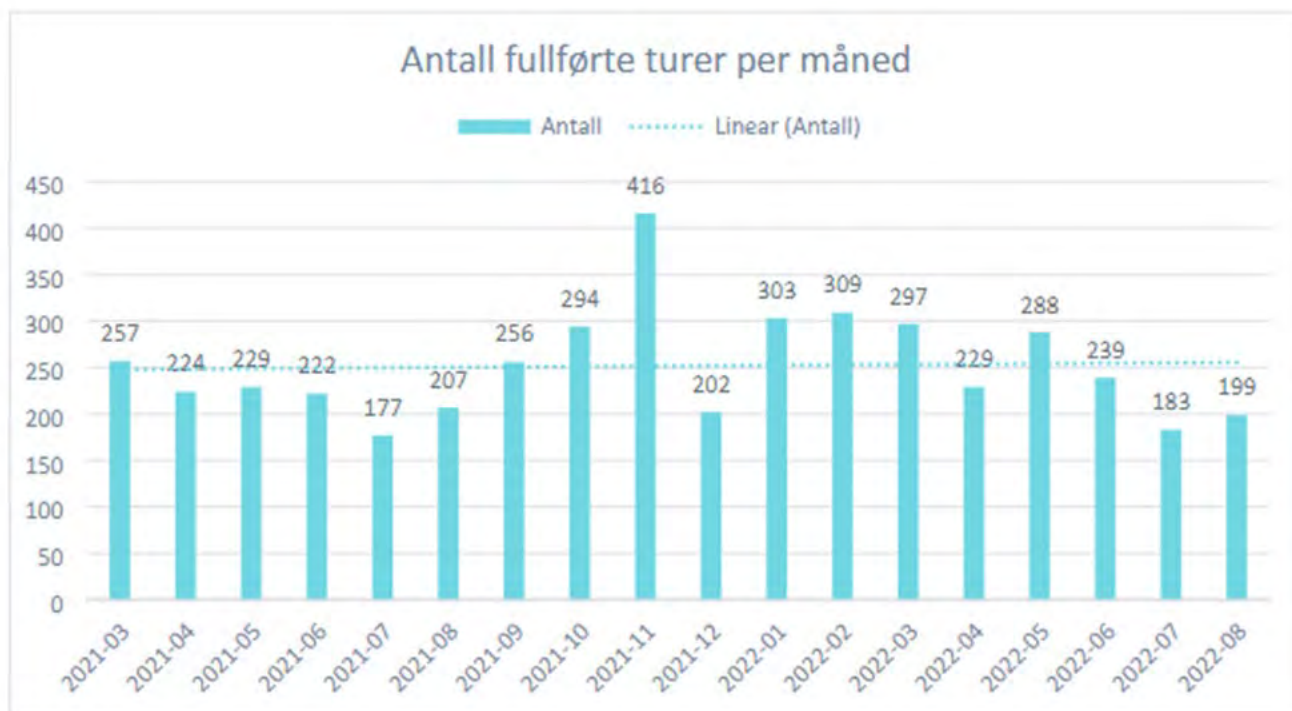
	Pilot Ruter 2017-2018	Pilot AtB 2020-2021
Antall kjøretøy	2	2
Kundegrunnlag (befolkning over 67 år)	6000	5800 (etter utvidelse oktober 2020)
Km2	13	16
Eldretetthet	461 per km2	362 per km2

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 enn 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. Fleksibel transport som aldersvennlig transport kan også føre til bedre helse og god livskvalitet blant eldre ([Evalueringsrapport Ruter 2021](#)). Fleksibel transport kan bli brukt som en utviklingsarena for å skape [bærekraftig bevegelsesfrihet](#) for alle innbyggere. Fleksibel 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 bevegelseshandikap. 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.*

Vedtak:

Kontaktutvalget

- 1. vedtar å utvide Aldersvennlig transport til hele Trondheim med en tilleggskostnad 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

Bestilling av billettundersøkelse

Trøndelag fylkeskommune orienterer om billettundersøkelse. Formålet er å få kartlagt billettbruk og kollektive reisestrømmer for togreisende med AtB-billett i ny sone A, både for å få oversikt over reisestrømmene og økonomi.

Konklusjon: Tas til orientering

Forlengelse av bompengerperioden

Statens vegvesen informerer om svar fra departementet vedrørende prosessen med søknad om utvidelse av bompengerperioden.

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Er det tilstrekkelig at vi sender en sak til Bystyret at vi ønsker å utvide den opsjonen og at vi jobber med grunnlaget, eller må det også til lokalpolitisk behandling? Oppfatter at det er intensjonene kommunestyret og bystyret må slutte seg til. Må nabokommunene uttale seg til vedtaket gitt at de har uttalt seg positivt tidligere?*
- *Statens vegvesen: Vi trenger ikke at nabokommunene uttaler seg, men at de får videresendt brev og blir orientert om hva som skjer. Vi undersøker det første spørsmålet og melder tilbake.*

Konklusjon: Tas til orientering



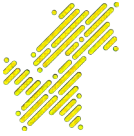
Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte



Orientering om gateprosjekt

KU 030223
Frank Axel Lien

Innledning



- TRFK har satt prosjektorganisasjon
 - Gateprosjekt
 - Store sykkelprosjekt
 - Videre organisering
- Omorganisering
 - Etablert 01.01.23
 - Rekruttering

Olav Tryggvasons gt



- Gatebruksplan legges til grunn for videre arbeid
 - Prioritering av kollektiv og gående
 - Det vurderes sykkeltilbud i østre del fra Søndre gt
- Det er lagt frem en reguleringsplan for området nordøstre kvadrant som kan legge føringer for prosjektet

Olav Tryggvasons gt

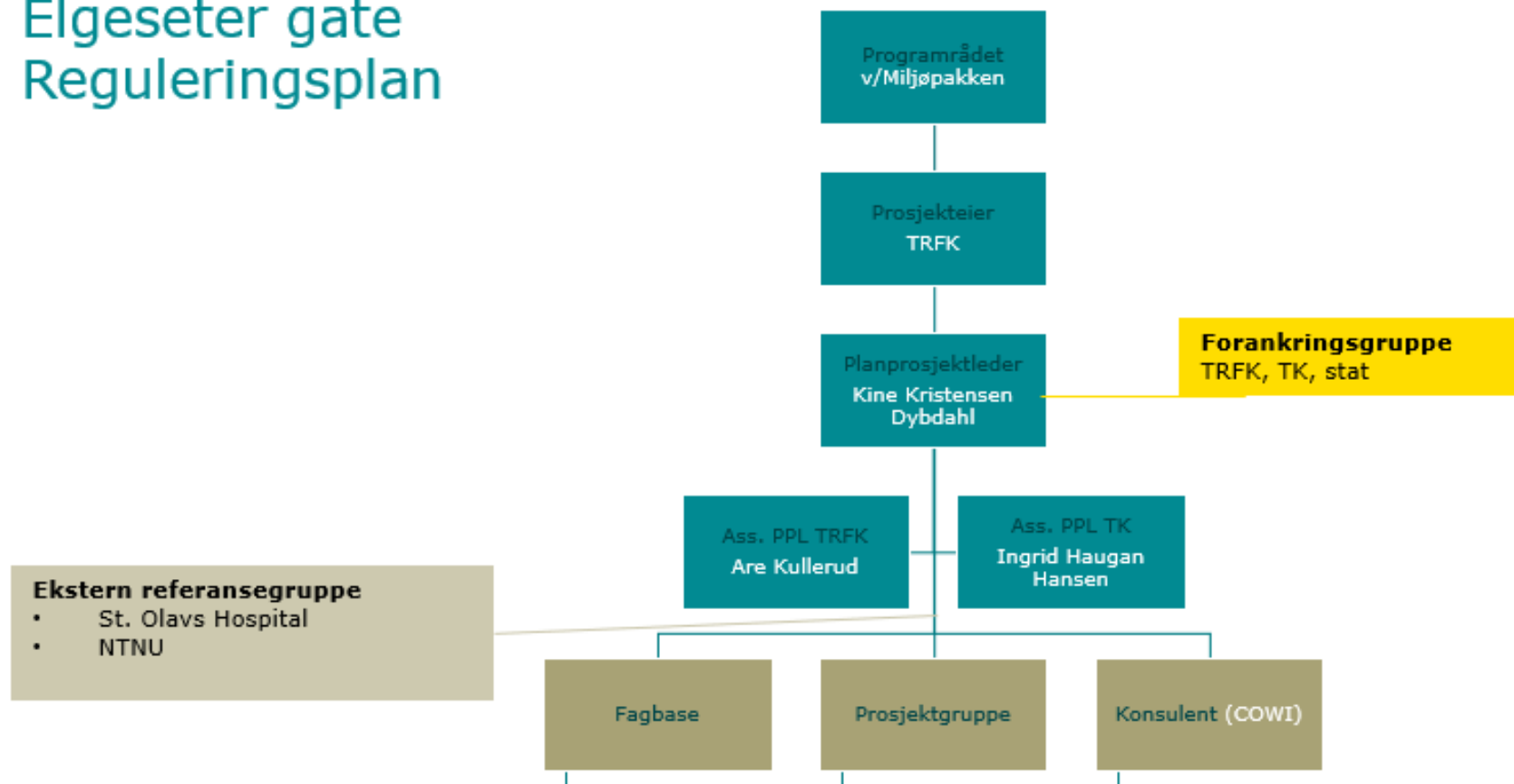


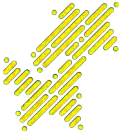
- Forprosjektet igangsatt i høst for en permanent løsning
 - TK har regi på prosjektet
 - Tidligere fremdriftsplan «lagt på is» etter politiske signaler om omprioritering av midler
- Politisk nivå i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune forelegges en prinsippavklaringssak våren 2023

Elgeseter gt - Organisering



Elgeseter gate Reguleringsplan





Elgeseter gt -

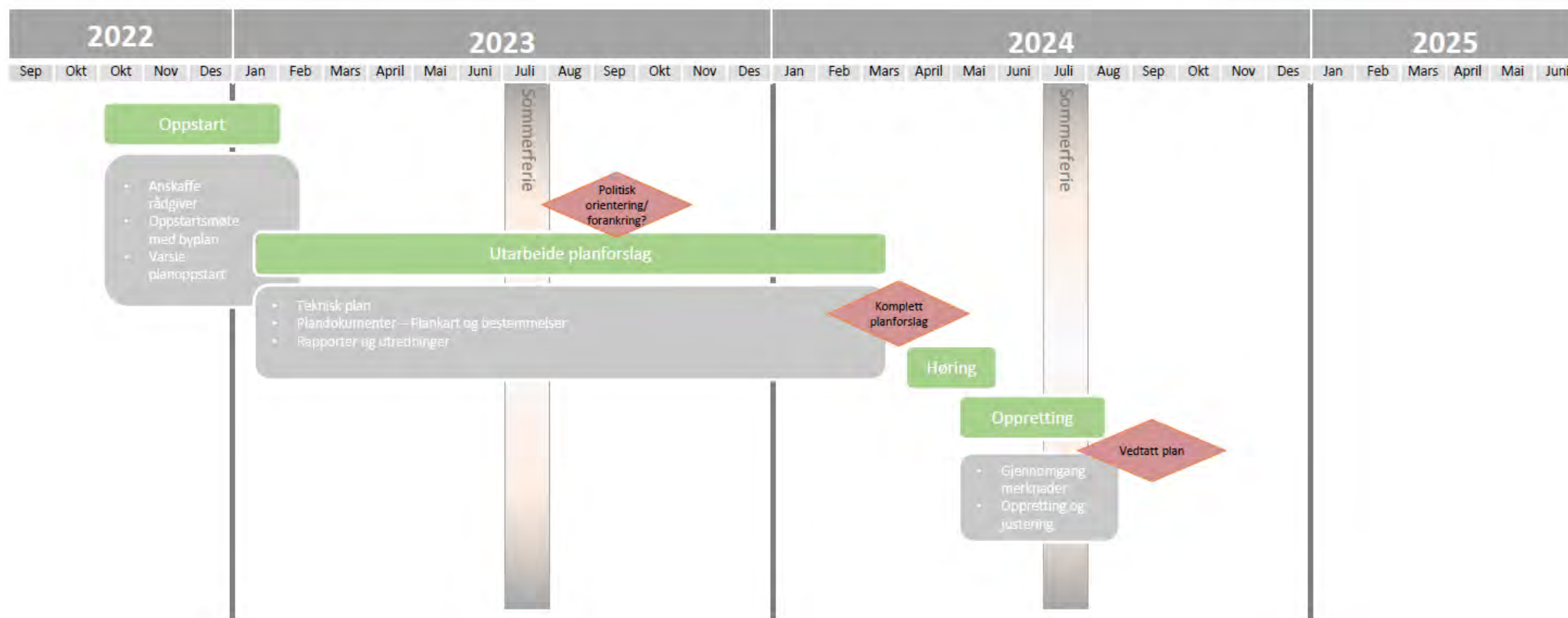
- I henhold til politisk vedtak planlegges hele strekningen mellom Samfundet og Lerkendal
- Vedtatt løsning ved Samfundet er MP-tiltaket nå
 - Minimumsløsning ved Samfundet
 - Politisk avklaring om tiltaksomfang
- Mulig forslag om trinnvis videre trinnvis utvikling:
 - Oppgradering holdeplasser
 - Videre tiltak i gata
- Sykkel inn mot sentrum (iht politisk vedtak)
 - Utrede sykkeltilbud til midtbyen
 - Eget prosjekt - ikke en del av reg.planen

Elgeseter gt - Fremdrift



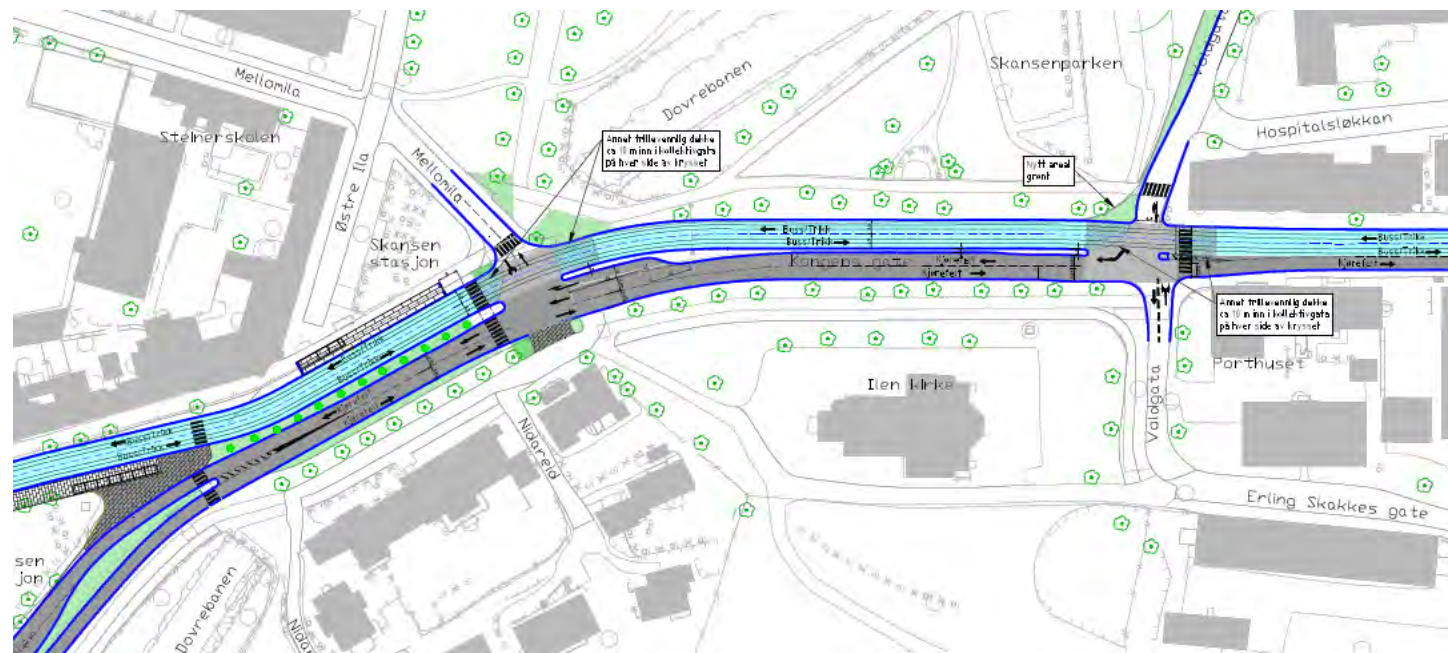
Elgeseter gate – Reguleringsplan

OVERORDNET FREMDRIFT



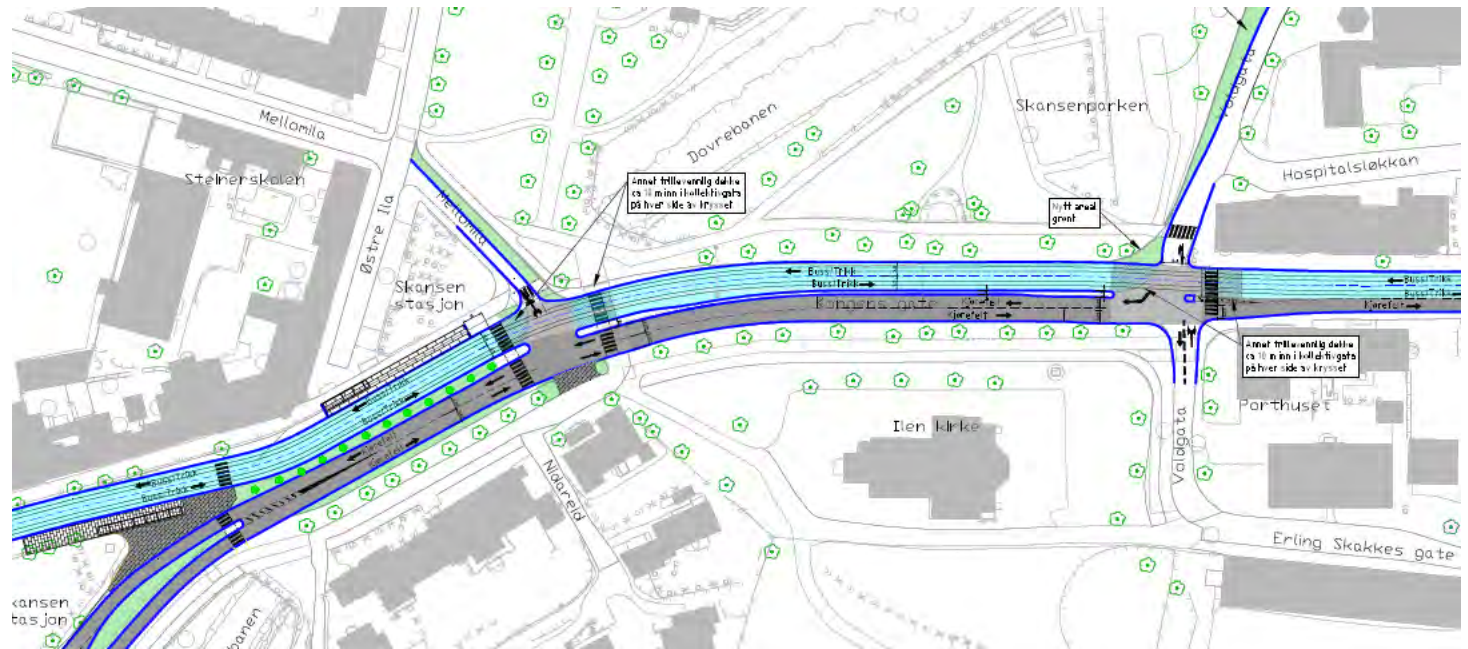
Kongens gt

- Alt 1 – Høyre inn Mellomila
 - Kan gi marginalt dårligere fremkommelighet for kollektiv
 - Kan sendes om 1 mnd

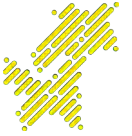


Kongens gt

- Alt 3 – Kun utkjøring fra Mellomila
 - Foreløpig anbefaling
 - Byplan krever medvirkningsprosess
 - PBL om RP eller ikke
 - 1-2 mnd ekstra

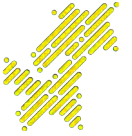


Kongens gt



- Rapportert muntlig i KU nov.
 - «God dialog med VD. Ikke behov for møte med politisk nivå. Signalsøknad på denne siden av året»
- Status per primo februar
 - Fortsatt meget god dialog med VD
 - Dialog med planmyndighet
 - Antakelse om at byplan ikke krever RP. Største usikkerhet ligger her nå
 - Forventer avklaring fra byplan i månedsskiftet februar/mars
 - Signalsøknad sendes i løpet av 1. kvartal 2023
 - Foreløpig ingen endring i tidligere angitt fremdrift totalt sett
 - Igangsatt forberedende byggeplanlegging
 - Må vurdere å sette i gang byggeplan uten 100% avklaring

Kongens gt



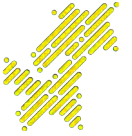
- Mer om signalsøknad
 - Kunne ha sendt allerede, men ønsker å være sikker på at det er en tilfredsstillende og god søknad. I tillegg gjenstår avklaring med byplan.
 - Trafikkvurdering
 - Teknisk dokumentasjon
 - Litt mer detaljert enn det som foreligger per nå
- Starter uansett innledende byggeplanlegging nå
 - Dialog med Bane NOR
- Må lande alternativ
 - To alternativ per nå

Kongens gt - Fremdrift



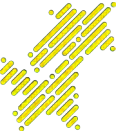
- Konsekvenser av å opprettholde trikk i anleggsfasen (delstrekning 3)
 - Økonomi: Vesentlig kostnadsøkning, ti-talls mill.
 - Fremdrift: Ett år(+/-)
 - Blir en del av saken om investeringsbeslutning
- Anleggsstart 2024.
- Ferdigstillelse 2.hå 2025
 - Hensyntatt VM, medio 2026

Kongens gt



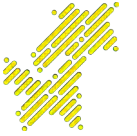
- To prosesser
 - Avklaring PBL og skilteforskrift
 - Forberede prosjekt
- Mer om forberedende byggeplan
 - God dialog med Bane NOR
 - Muntlig avtale. Vi gjør tiltak (togfri helg), Bane NOR gir anleggsbidrag
 - Kontraktsstrategi vurderes nå
 - Foreløpig plan: Samspillskontrakt lyses ut til våren
 - Mulig delt entreprise
 - Hensyn VM
 - Det vurderes å igangsette forberedende arbeid allerede i 2023
- Orienteringssak PR/KU i vår.
 - Mulig behov for investeringsbeslutning før sommeren

Innherredsveien øst

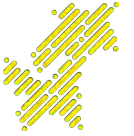


- Tilbudsfrist 010323
 - (etter anmodning fra entreprenører)
- Anleggsstart april/mai
 - Ferdigstillelse høsten 2025

Innherredsveien øst

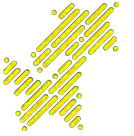


Innherredsveien øst



- Usikkerheter
 - OK kontroll på geoteknikk
 - Krav fra kommunen om dokumentasjon og behandling av forurenset masse. Kan fordyre prosjektet vesentlig
 - Markedssituasjonen og dagens prisutvikling
- Anleggskontor på Lademoen
 - (mulig publikumsmottak)
- Prognose
 - Ingen endring
 - Dvs under styringsramme

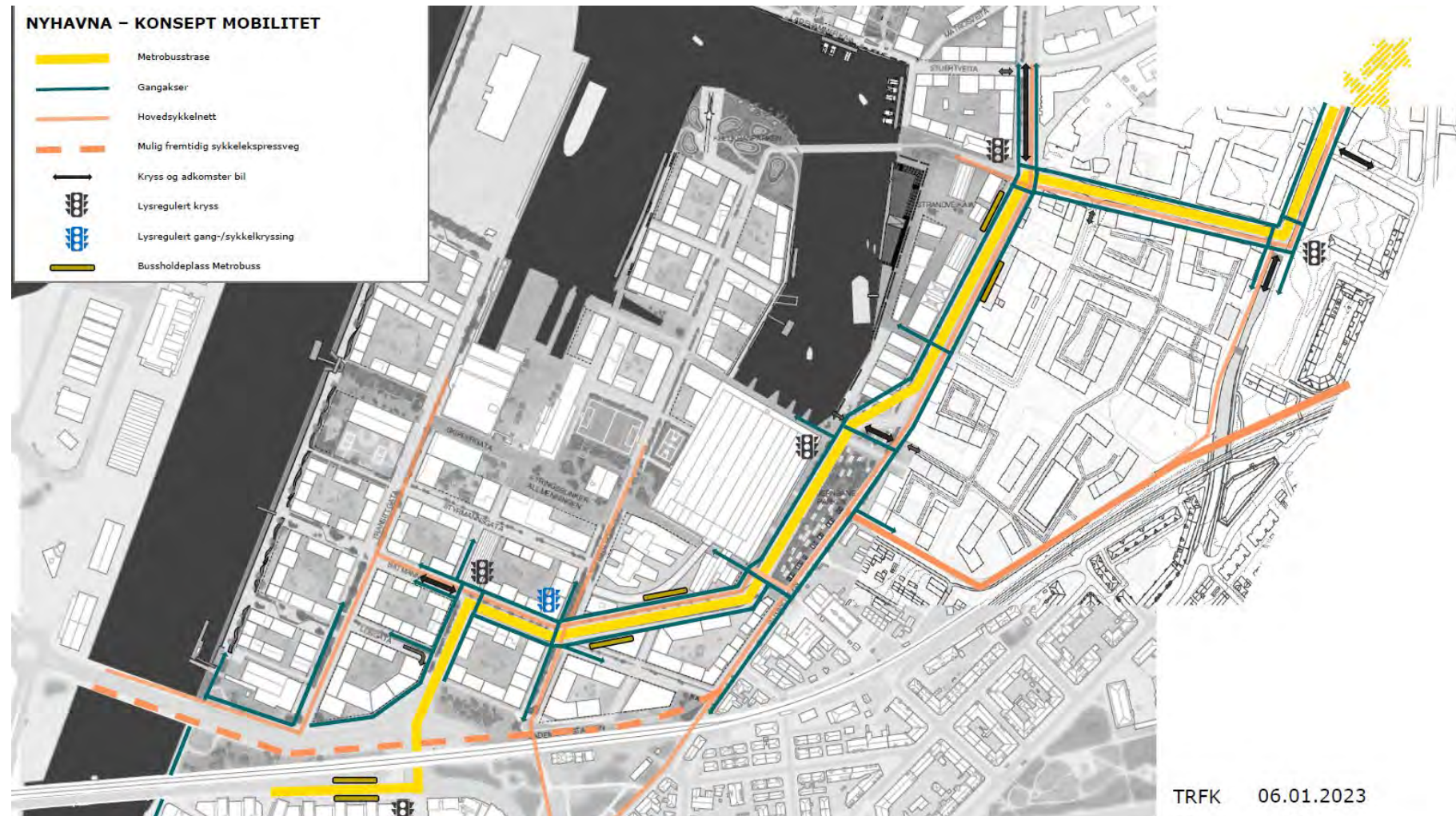
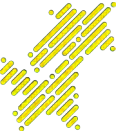
Innherredsveien vest



- Utreddes i 2023
- Avhengighet løsning OT (Gatebruksplan)
 - Derfor først nå
- Inkl. Bakke bru



Nyhavna



Nyhavna - status



- Trafikkberegninger
- Detaljering/avklaring
- Dialog med interessenter
 - Mange aktører med ulike interesser
 - Krevende
 - Samordning av aktører?
- Mulig trinnvis utbygging
 - Kaffebrønneri

Nyhavna - status



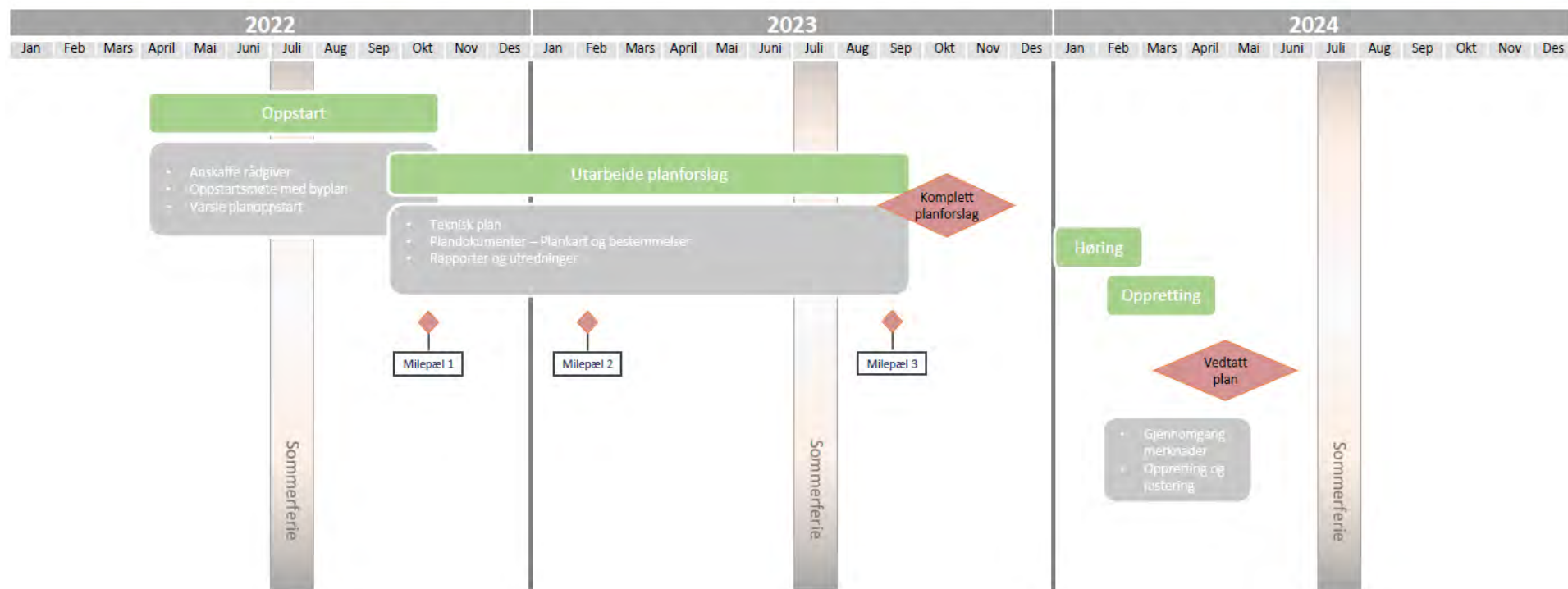
- Økonomi
 - Presset
 - Anslagsberegning «max»-alternativ
- Omfang
 - Noe «press» på konsept
 - Reguleringsplanfase nå
- Fremdrift
 - Neste foil
 - Mulig anleggsstart: Medio 2025
 - Noe før, avhengig av kontraktsstrategi

Nyhavna



Metrobuss Nyhavna – Reguleringsplan

OVERORDNET FREMDRIFT





- Utrederes
 - Inkluderer Leangbrua
 - Metrobuss-stasjoner
- Anbefalt konsept i april
 - Politisk forankring?
- Flere alternativ med ulik måloppnåelse
 - Ser på midtstilt og sidestilt + bruk av omkringliggende gater
 - Vurderer full BRT i minst ett av konseptene
- Ferdig T2 2023
 - Konsept T1
 - Utredning mer detaljert T2



**Trøndelag
fylkeskommune**

Trööndelagen fylhkentjälte

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke



Stjørdal
kommune

Knutepunkt Stjørdal

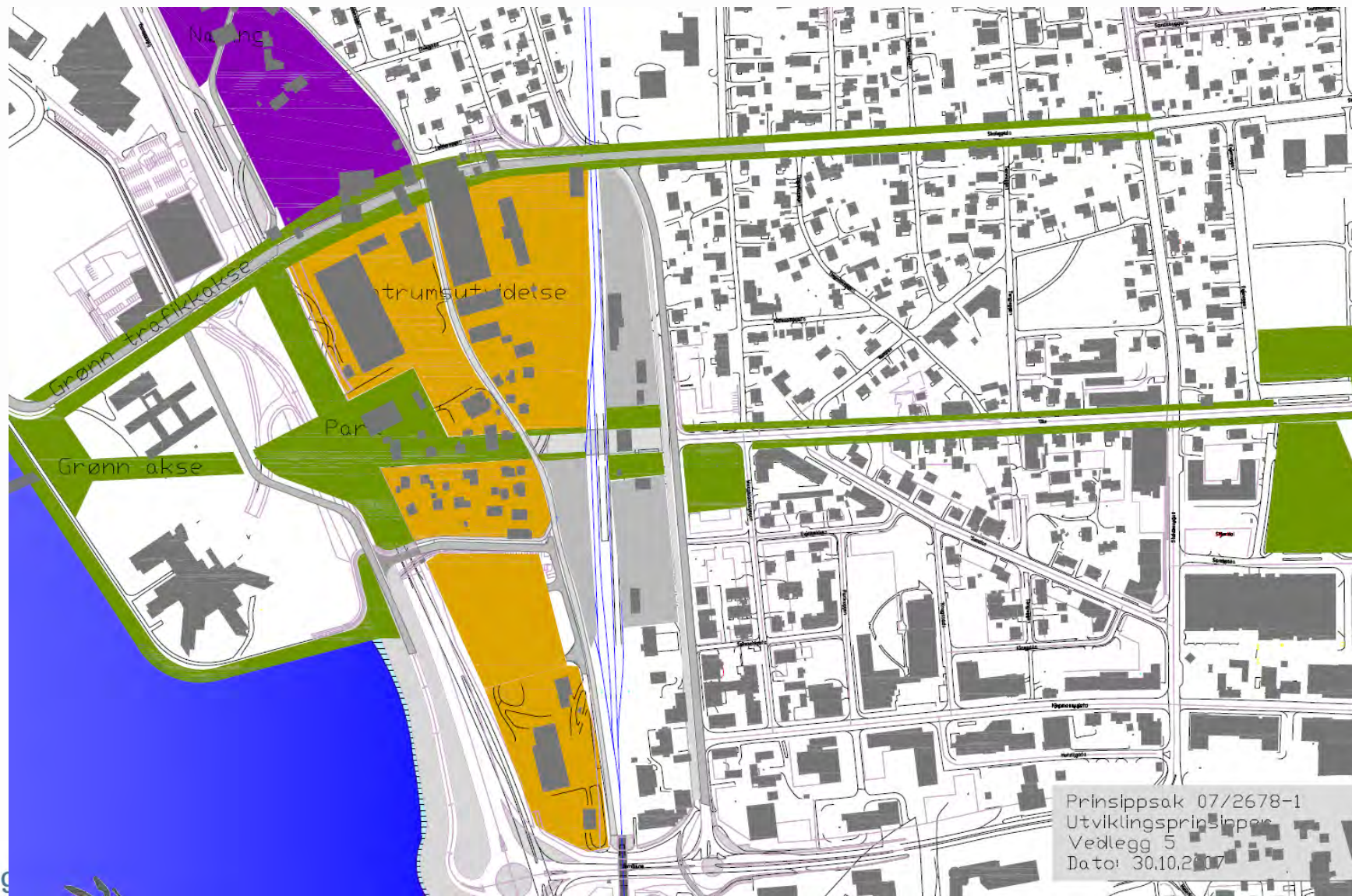
Mulighetsanalyse

KU 3.02.23



© Sune Eriksen, 2015



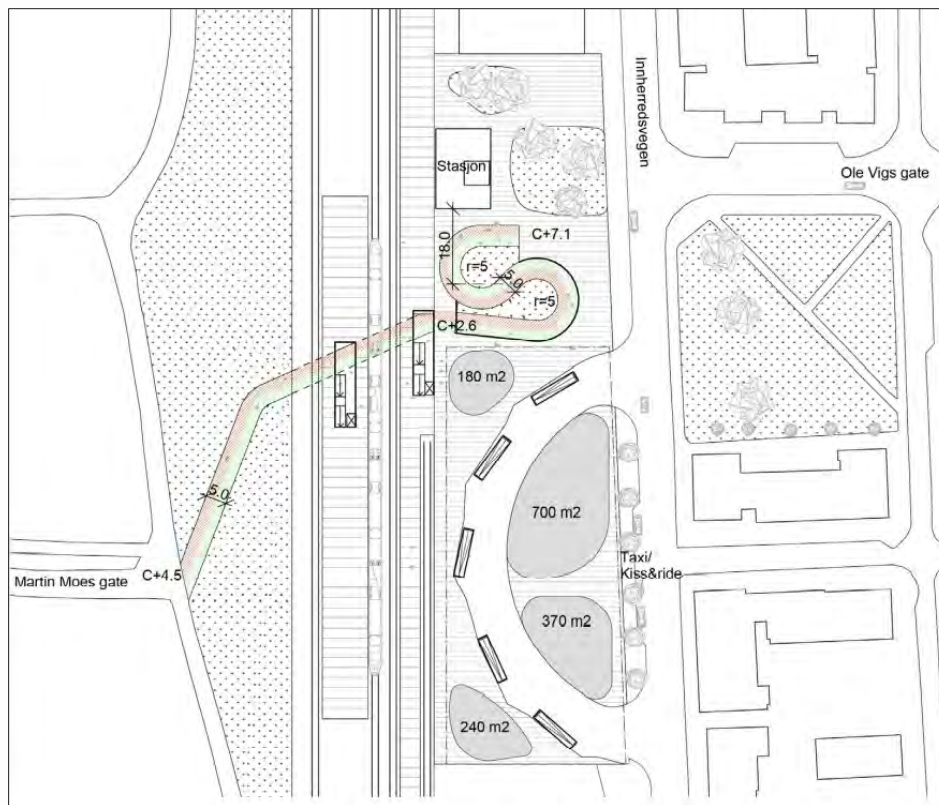






Helhetlig grep

- Omlegging av Innherredsvegen (inkl. gang og sykkel)
- Sanering av planovergang, planskilt kryss for fotgjengere og syklister
- Hovedrute for sykkel
- Tverrforbindelse for fotgjengere og syklister, planskilt atkomst til plattform og P-plass
- Bussterminal, utbygging og nedleggelse av parkeringsplass



Skisse til løsning på knutepunktet, denne bearbejdes. Plansaker fremmes i 2023, og første sak i mars.



Stjørdal
kommune



Skisse til løsning på knutepunktet, denne bearbejdes. Plansaker fremmes i 2023.



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	



FINANSIERINGSKILDE	STASJONSOMRÅDE	INNHERREDSVEGEN	SUM
Bane NOR	40		40
Miljøpakken:			
• Knutepunktmidler	37		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



	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 2025 Oppstart av byggeplan for Innherredsvegen
Februar			
Mars	Miljøpakkens Kontaktutvalg behandler mulighetsanalyse -Vedtar føringer for videreføring	Avtale med utbyggingsselskap om grunneierbidrag	
April			
Mai	Miljøpakkens programråd -foreslår prosjekt- og finansieringsplan		
Juni	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
	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 byggeplan
November			
Desember	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 2026-29 i kommuner, fylke + godkjenning av staten
	Vedtatt reguleringsplan for stasjonsområdet	Vedtatt reguleringsplan for Innherredsvegen	

3.2.23

Møte i Kontaktutvalget



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

KU-02/23

Miljøpakken i media

10.11.22–2.2.23



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Fremkommelighet



Nå har enda flere gater i Trondheim fått dette skiltet

Målet med utvidelsen er at Trondheim skal bli både en bedre og tryggere by å sykle i.



På'an igjen: – Det er helt forferdelig



Biler måtte berges fra Kongens gate torsdag kveld. Foto: Lena Christiansen

Flere biler punkterte på samme sted: – Jeg er så irritert

Både bilister og politiet har gått på en smell i Kongens gate.



Adresseavisen 27.1.

Adresseavisen 30.1.

Nidaros 27.1.

Det er ikke første gang noen punkterer i Kongens gate:

- [Tove måtte ut med 10.000 for nye dekk etter å ha kjørt i hullet: – Helt forkastelig at vi skal ha det sånn](#)
- [Aid punkterte to dekk i Ila: – Han sa at han hadde hentet mye folk der jeg sto](#)
- [Billberger Marius \(25\) har plukket opp fire biler grunnet disse hullene på ett år: – Flaut](#)
- [Nathalie \(38\) var en av de uheldige: – Det smalt skikkelig](#)
- [Anette vil ha erstatning etter ublidt møte med denne veien: – Vi er der to-tre ganger om dagen, svarer bydrift](#)

Politibil i utrykning punkterte

Både bilister og politiet har gått på en smell i Kongens gate. – Må det skje en alvorlig ulykke før det skjer noe med veien, spør innsatsleder.



Håkon Jørgensen, innsatsleder i Trøndelag politidistrikt.
Foto: HÅVARD HAUGSETH JENSEN.



Denne bilen hadde to punkterte dekk. Foto: RICHARD SAGEN

som jeg prøvde å unngå, sier hun.
Hun er klar over veiens tilstand og kjører alltid forsiktig.
Også politiet har fått et ublidt møte med trondheimsgata. Håkon Jørgensen, innsatsleder i

være ran, vold og andre kriminelle handlinger som vi rykker ut på neste gang. Det kan stå om liv. Og vi har ikke noe valg, vi må kjøre denne veien, forklarer han.
– Enn om det er en ambulanse med en akutt syk pasient som

oppstår og utvikler seg raskt. Det er mye trafikk i gaten med trikk, buss og bil som representerer en utfordring med den kvaliteten veggrunnen har i denne gaten.

Vil prøve ny asfalt

Vil knuse veier for å gjøre det lekkert: – Vi skal plante trær og busker i sprekkenene

Et kjempelangt stålrør, masse grønne vekster, utekino og en ny bru.



– Man går ett skritt frem og to tilbake. Det er veldig tungt

Det heftige snøfallet som har kommet de siste ukene har gitt vanskelige forhold på gang- og sykkelveier.



Adressa 21.12.

– Uakseptabelt at byen er utilgjengelig for folk i rullestol

Ole Dalen viste fram at Trondheim nesten er uframkommelig i rullestol i dagervis etter snøfall. Nå har kommunedirektoren svart på kritikken.



Adressa 20.1.

Fremdrift



Pending



Nå skal det bli lettere å reise kollektivt: – Vi må ta hensyn til de som bor i ytterkanten



Stjørdalsnytt 22.11.

– Stjørdal og Melhus er randkommuner i avtaleområdene. (...) Når Trondheim reduserer parkeringsplasser, så kan det være at Stjørdal er nødt til å øke parkeringsplasser i nærheten av transportknutepunkt for tog eller buss. Nettopp for at de som kommer fra ytterkantene kan parkere der, for deretter å ta buss eller tog på siste strekket inn mot Trondheim.

Stjørdalsnytt 19.12.

Geir presenterte løsning på et uventet problem: – Pendlerparkeringen er fulle, og som følge av det, er det lite plass igjen

Da Stjørdal ble med i AtBs sona A, oppsto et uventet problem ved parkeringen ved Extra på Skatval. Torsdag presenterte Geir Falck Anderssen (H) en løsning, og fikk en optimistisk tilbakemelding fra administrasjonen.





Midt på dagen kan det være en utfordring å finne ledige parkeringsplasser i Melhus sentrum. Bildet er fra miljøgata. Parkeringslommene i miljøgata er kommunale og ikke avgiftsbelagt.
Foto: Gunn Heidi Nakrem

● Nå kan det bli enda vanskeligere å finne parkeringsplass

Sliter med fremmedparkering

Parkeringsplasser for pendlere skal ifølge et forslag, ikke lenger fylles opp av firmabiler og handlende. Brukere av idrettsanlegg kan oppleve at det er få parkeringsplasser å kjempe om.

PARKERING
GUNN HEIDI NAKREM

Melhus er blitt med i byvekstavtalen/Miljøpakken, og det innebærer at kommunen kan få flere hundre millioner kroner til tiltak for å få flere til å gå og sykle framfor å kjøre bil.

For å få færre til å kjøre bil, har Miljøpakken foreslått at Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal har «samordnet parkeringspolitikk» slik det heter i en sak fra Miljøpakken. Nå kommer sakten

dem som reiser kollektivt med tog og buss.

Slik Trønderbladet tidligere har omtalt, har pendlere klaget over at parkeringsplassen ved Melhus skystasjon fylles opp av biler som tilhører byggefirma som er i sving Melhus sentrum. Daglig leder Anders Grønning ved Melhus skystasjon har vist til at det ikke finnes regler for å sikre at bare pendlere står på parkeringsplassen, og prosjektleder John Olaf Solstad i entreprenøren Hent som bygger nye Melhus torget, har sagt at det er først til mølla.

Det er ikke bare parkeringsplassen ved Melhus skystasjon som fylles opp av biler som ikke har noe med pendlere å gjøre. En leser har overfor Trønderbladet pekt på at pendlerparkeringa på Brubakken har langtidsparkerte campingvogner og andre kjøretøy.

– Sikre at pendlerparkeringss-

plassene 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, heter det i ett av forslagene fra rådmannen når det gjelder parkeringspolitikk.

Ansatte

Videre foreslår rådmannen mer drastiske tiltak som å vurdere begrenset avgift og vurdere adgangskontroll for å sjekke at bare dem som har gyldig tog- eller bussbillett parkerer på pendlerparkeringa.

Rådmannen foreslår også at bare ansatte som ikke kan reise med buss eller tog, kan benytte parkeringsplasser i sentrum.

– Ansatte bør tilbys mulighet til å benytte en tjenestebil og tjenestesykkel til bruk i tjeneste, foreslår rådmannen.

Videre foreslås det at det blir enklere å reise kollektivt ved at det er et bedre kollektivtilbud og bedre sykkeltilbud.



Pernille Wahlberg (Ap), Einar Gimse-Syrstad (Ap) og Anja Sterten (Ap) var blant dem som var til stede under forrige formannskapsmøte. Foto: Gunn Heidi Nakrem

mangel. Parkeringshus skal utformes på en slik måte at det er enkelt og trygt å parkere, skriver rådmannen i saksframlegget.

Når det gjelder idrettsanlegg

skriver rådmannen i saksframlegget.

Andre tiltak som foreslås: Kommunene skal jobbe aktivt opp mot staten for å få myndighet til å kreve tidsbegrensning

Midtnorsk debatt

[Send din mening](#)[Forsiden](#) [Kommentar](#) [Debatt](#) [Kronikk](#) [Leder](#)

Hvis flere skal ta buss, må noe gjøres



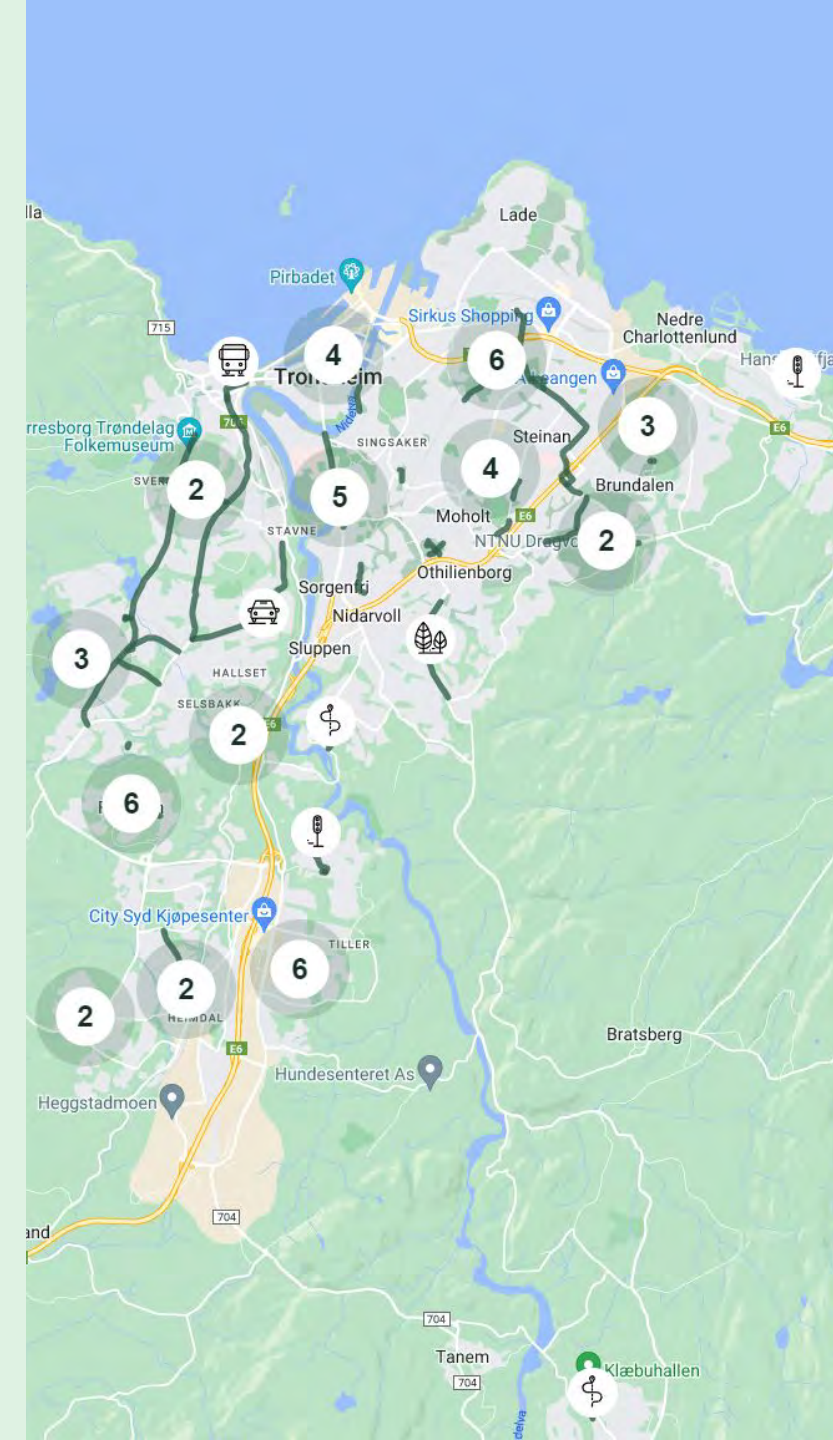
KARI HOVDE
KOMMENTATOR

☎ 48 27 65 49

KOMMENTAR: 86 kroner dagen for å stå stuet sammen som kveg i ei kuvogn er for dyrt.

«Fine greier. Men på vei til jobb i rushtida, der jeg har satt sjøbein og blåholder i hyssingen fra busstaket, kjennes 86 kroner ut som dyre penger. **Der og da bryr jeg meg verken om melhusbygg eller klimaet – men om komfort og egen økonomi.**»

Kommende (og mulige) prosjekter





Forsøkte å stoppe den omstridte gangbrua

Arbeiderpartiet gjorde ut nytt forsøk på å få stoppet gangbrua som kan komme til å koste over 200 millioner kroner, mens flertallsgruppa mener at det er stemt nok antall ganger om denne brua.

NY BRU
GUNN HEIDI NAKREM

- Selvfølgelig er vi skuffet, sier opposisjonsleder Anja Sterten (Ap) etter tirsdagens formannskapsmøte der det igjen var hard debatt om den planlagte gangbrua over Gaula i Melhus sentrum.

vekstmålet. I stedet mener vi at det skal brukes penger på pendlerparkering, og vi mener det burde være mulig med tiltak rundt om i kommunen, sier opposisjonsleder Sterten.

Om og omigjen

Ordfører Jorid Jagtøyen (Sp) reiste før avstemninga, spørsmålet





Strid om nytt fortau: – Synd om Miljøpakken meier ned siste rest [+](#)

Adressa 2.1.

Sa ja til omstridt fortau i Trondheim

Grunneiere har protestert mot Miljøpakkens planer om fortau i deler av Klæbuveien i Trondheim. Torsdag sa et enstemmig bystyre ja til planene.



Adressa 3.2.

– Vil berøre mange private eiendommer

En 6,4 kilometer lang sykkelvei på Byåsen kan føre til konsekvenser for mange boligeiere.

»Trondheim Sykkelveier

«Tiltaket vil berøre mange private eiendommer langs Sverresborgruta».

Det skriver Miljøpakken i planbeskrivelsen av sykkelveien. Det er mellom Hammersborg og Stavset på Byåsen i Trondheim at det planlegges en ny løsning for gående og sykklende. Ruta går hovedsakelig langs Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys veg, men også inn sideveier som General Bangs veg og Dalgårdvegen.

Vil ha tryggere løsning

– Langs denne ruta er det i dag mange forskjellige løsninger. Flere deler av ruta oppleves ikke som trygg nok for verken fotgjengere eller syklist, sier enhetsleder Inger Mari Eggen ved mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.

Hun forklarer at målet er å etablere sykkelvei og fortau som både er adskilt fra hverandre og fra selve veibanen. I dag mangler et slikt skille på store deler av strekningen. Eggen påpeker at

man ennå er tidlig i planleggingen, og at det er usikkert om det er mulig å få til dette på absolutt hele ruta.

Det er i dag også flere kryss med dårlig utforming for sykklende og gående på det som er en viktig skolevei, ifølge kommunen.

Målet med prosjektet er å få et helhetlig, trafikksikkert og trygt hovednett for sykkel.

Usikkert antall

Sverresborgruta er delt inn i tre delprosjekt som vil få hver sin reguleringsplan. Enhetsleder Eggen forteller at flere hundre grunneiere langs strekningen har fått varsel om oppstart av planarbeidet.

Ifølge et planinitiativ på Miljøpakkens hjemmeside vil den nye sykkelveien medføre noe erverv og inngrep i private eiendommer, næringsseierdommer og områder med verdifullt kulturmiljø. Det går frem at det er behov for erverv av mange eiendommer.

«Generelt vil tiltaket medføre behov for erverv av mange eiendommer så tiltaket vil gi konsekvenser for naboer»,

heter det.

Enhetsleder Eggen forteller at det per i dag ikke er mulig å gi noe anslag på hvor mange grunneiere som ligger an til å måtte avstå grunn til prosjektet.

– Det er for tidlig. Vi har ikke satt linja for hvor mye areal som trengs ennå, sier hun.

Eggen presiserer at ingen boliger må rives for å gi plass til sykkelstien. Hun forklarer at det vil være behov for å erverve mindre striper av tomtene. Dette kan typisk innebære en mindre del av hagen, en hekk eller felling av noen trær.

Bekymret

Ingvild Østengen Aalberg og familien bor i Gamle Oslovei 50, like ved Nyborg skole. Hun er bekymret for konsekvensene av sykkelruta.

– Vi mister sannsynligvis hekk og trær. Vi vet ikke hvor mye det er snakk om ennå, men det er ikke noe hyggelig. Det går utover verdien på huset og tomta, sier hun.

Aalberg mener dagens sykkelvei er bra nok som den er.

– De kunne heller ha tatt av gresset mellom dagens sykkelfelt og veien om de skal utvide. Det hadde vært nok, mener Aalberg.

Halv milliard

De tre reguleringsplanene skal de kommende årene gjennom minst to runder med politisk behandling samt høring og offentlig ettersyn. I planinitiativet er en mulig byggestart skissert i 2026. Der er det også estimert en prislapp på totalt 468 millioner kroner.

Enhetsleder Eggen sier de forsøker å ta minst mulig areal langs traséen.

– Vi prøver å bevare mest mulig av grønt og andre verdier. Vi ønsker så lite inngrep som mulig, uttaler hun.

Eggen opplyser at de også vil se på andre løsninger enn å utvide vei bredden der prosjektet møter konflikter.

– Tror dere at dere vil møte mye motstand fra grunneiere som må avgi grunn til Sverresborgruta?

– Vi vil gå i dialog med grunneiere der vi tror det er nødvendig med erverv. Det er per i dag vanskelig å si noe om hvordan de prosessene vil bli. Vi er opptatt av å få sendt ut informasjon tidlig, ha god medvirkning fra de berørte og gjennomføre en ryddig prosess, svarer enhetslederen.

Eggen opplyser at de har gjennomført tre folkemøter så langt i år.

– Responsen har vært god og positiv. Dette er et tiltak som

ønskes velkommen, sier hun.

180 kilometer sykkelvei

Den store Sverresborgruta er en del av en massiv opprusting av sykkelveinettet i Trondheim.

Eggen forklarer at politikerne har vedtatt et 180 kilometer langt hovedsykkelnett i kommunen. Dette består av både kommunale veier og fylkesveier. Målet er å skape bedre forhold for sykklende langs dette hovednettet, opplyser Eggen.

– Vi har klassifisert hvor forholdene er for dårlig og hvor det er bra nok for alle trafikanter langs dette hovednettet, sier hun.

Må balansere hensyn

Eggen opplyser at de har ligget bak skjema, men at de nå har fått skikkelig fart på opprustingen av sykkelveiene. Adresseavisen skrev nylig om prosjektet i Klæbuveien som i disse dager er til politisk behandling.

Eggen nevner Brøsetruta, Brøsetadruta, Brøsetvegen og Persaunvegen som eksempler på andre lignende prosjekt som er under planlegging.

– Er det mange bebodde langs nye sykkelruter som kanskje må avstå grunn?

– Det er litt varierende. Når vi jobber med sykkelstier er det mer komplisert i områder der det i dag er smalt og knapt med areal. Noe av det mest krevende i disse prosessene er å balansere mange hensyn, svarer enhetslederen.

Eggen påpeker at de alltid forsøker å inngå frivillige avtaler med grunneiere. Hun er ikke kjent med at kommunen har ekspropriert grunn for å gjennomføre de nye sykkelstiene i Trondheim.

– Tryggere

David Gaarden Sortland i Syklistenes landsforening i Trondheim synes det er positivt at det blir et skille både mellom syklistene og veibanen samt mellom syklist og gående.

– Det vil være tryggere for alle parter, sier han og påpeker at mest mulig adskilte løsninger er det beste.

Til tross for nye løsninger for syklist, opplever Sortland at veikryssene kan by på problemer fordi syklistene gjerne må stoppe i hvert kryss. Når en hovedsykkelvei krysser en mindre trafikkert bilvei, mener han at syklistene bør ha forkjørsrett. Sortland påpekes at kryssene må skilles og utformes tydelig for å sikre at syklistene i praksis får forkjørsrett.

KRISTOFFER FURBERG
kristoffer.furberg@adressesaken.no
ALEXANDER KILLINGBERG 470 70 162
alexander.killingberg@adressesaken.no



Ingvild Østengen Aalberg er negativ til planene. Her står hun foran familiens hus med barna Aleksander (11) og Karl Martin (8). Foto: HÅVARD HAUGSETH JENSEN.



Den nye sykkelruta vil blant annet gå forbi Sverresborg Allé. Her er diskusjonen om trærne må felles for å få plass en sykkelvei, ifølge planbeskrivelsen. Foto: MILJØPAKKEN

Gamle bil- veier må bli tryggere

Gode gang- og sykkelveier er helt avgjørende for trafikksikkerheten. Da må noen gi avkall på en bit av hagen. Adresseavisen skrev onsdag om arbeidet med bedre gang- og sykkelveier på Byåsen i Trondheim. En rekke private eiendommer blir berørt når veiene fra Hammersborg til Stavset blir utvidet. Vi forstår at dette er en sak som gjør mange huseiere bekymret, men ingen boliger må rives.

Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune sier at de vil få behov for å erverve, altså kjøpe, mindre striper av enkelte tomter, blant annet langs Sverresborg allé. Det vil vanligvis bli snakk om små deler av hagen. Enkelte trær kan bli fjernet, og det kan bli aktuelt å flytte hekker. Så lenge tomte-eierne får erstatning, bør dette i de fleste tilfeller være nokså problemfritt.

Mangler gang- og sykkelfelt

Det har i alle år vært stor forståelse for at tomteeiere kan bli nødt til å selge små deler av eiendommen til det offentlige for å gi plass til nye bilveier. Det er selvfølgelig ikke mer problematisk å gjøre det samme når det er snakk om gang- og sykkelveier.

Alle bør være interessert i at de som går og sykler, kommer trygt fram. Da er det viktig at veiene får et solid skille mellom biler og busser og myke trafikanter. En del gang- og sykkelveier er også skoleveier der små barn ferdes.

I enkelte tilfeller kan det likevel oppstå konflikter mellom kommunen og tomteeiere som må gi avkall på deler av eiendommen. En slik konflikt pågår nå sør i Klæbuveien, der det er mange syklist- og fotgjengere. Der vil Miljøpakken bygge et fortau for å gjøre veien tryggere for myke trafikanter, men da blir private eiendommer berørt. Saken blir om ikke lenge avgjort i bystyret.

Vi har en rekke eldre veier i Trondheim som ble bygget kun for biltrafikk. Mange av disse veiene må bygges om, slik at de blir tryggere for dem som sykler og går. Da må kommunen forsøke å bygge ut på mest mulig skånsom måte. Samtidig bør hus- og tomteiere vise forståelse for at stadig flere sykler og går og at de trenger tryggere veier.

«Gode gang- og sykkelveier er helt avgjørende for trafikksikkerheten.»

«**Alle bør være interessert i at de som går og sykler, kommer trygt fram.** Da er det viktig at veiene får et solid skille mellom biler og busser og myke trafikanter. En del gang- og sykkelveier er også skoleveier der små barn ferdes.»



Statens vegvesen

Rv.706 Nydalsbrua med tilknytninger

Orientering for Miljøpakkens kontaktutvalg den 03.02.2023





Agenda

Fremdrift og pågående arbeider

Plan for trafikkavvikling

Vegåpning (foreløpig plan)

Økonomi



«Vi ligger godt an til å kunne klare trafikkåpning på nytt vegsystem høsten 2023»

- Planlegger med trafikk over Nydalsbrua den 16.oktober 2023
- Kan ligge an til åpning av rv.706 «Oslovegen» litt før (september)
- Arbeider ved brannstasjon og ned mot Sluppen bru vil pågå fram til jul (23)
- Noe arbeid i sideterreng (såing og beplantning) vil utføres våren 2024
- En eventuell større ombygging av Sluppen bru planlegges utført til sommeren (alternativ utredes nå)

Pågående arbeider

- Nydalsbrua: Frittfram-bygg og kabeloppspanning. Syklustid på 3 uker for hvert flytt. Avsluttes juni 23.
- Bygging av påkjøringsrampe og støyskjerm opp på E6
- Fasadetiltak på hus, 23 boliger. Avsluttes juni 23
- Asfalt, sideterreng, gartnerarbeider, elektro, skilting, merking, etc. utføres når mulig.

Pågående arbeider

- <C:\Users\maengu\Desktop\Nydalsbrua Video Des22.mp4>



Plan for trafikkavvikling før åpning

- Situasjon som nå videreføres til 31.07.2023
- Helstenging av anleggsområdet i seks uker (også over Sluppen bru) fra 31.07.2023 til 10.09.2023. GS-trafikk og brannvesen vil kunne krysse over Sluppen bru
- Åpning av ny rv.706 «Oslovegen» og ny påkjøringsrampe på E6 den 10.09.2023. Fortsatt stengt over Sluppen bru
- Åpning av Nydalsbrua 16.10.2023

- Kan være behov for å la gående og syklende benytte Nydalsbrua i en periode.



Vegåpning

- Hold av datoen 16.10.2023!
 - Planlegges mot offisiell åpning den 16.10.2023. Trafikk kan gå over Nydalsbrua. Invitasjon er sendt i SVV linja –SD.
 - Noe gjenstående arbeider, spesielt ved brannstasjonen og ned mot Sluppen bru, men anlegget vil i hovedsak se ferdig ut.
-
- Planlegger også med åpen dag på anlegget i forkant av offisiell åpning. Underholdning, omvisning, etc. Dato ikke bestemt.
-
- Planlegges i god dialog med sekretariatet.

- Prognose ligger innenfor styringsramme.
 - Valg av løsning for ombygging av Sluppen bru bestemmes av gjenstående budsjett (kuttmulighet). Flere alternativ utredes.
 - Det vil ikke være mye til overs.
-
- Over 70% inn i anleggsperioden
 - 65% av prognosesum fakturert
 - 50% av målebrev (3000 totalt) levert.



Takk for meg!



Kontaktutvalget 03.02.2023

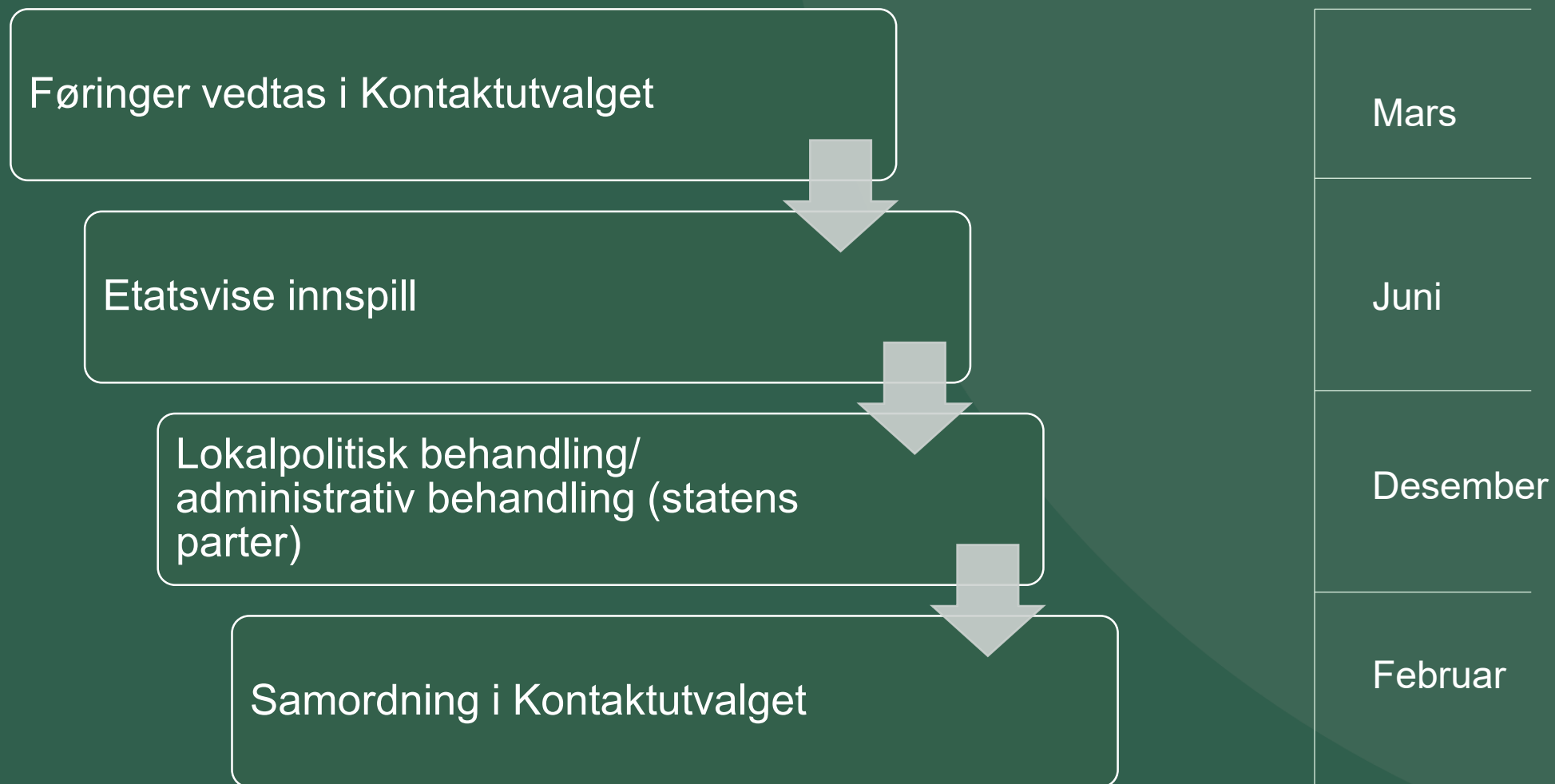
Handlingsprogram 2023-2026

Årsbudsjett 2023



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Prosess HP 2023-2026



Tett samarbeid – omforent bruk av midler

- Etatsvise innspill
- Alle parter må være enige om at prosjektene bidrar til måloppnåelse
- Stat, fylke og kommune må være enige om hvilke tiltak som prioriteres
- Tiltakene skal representere en ekstrainnsats
- Det finansieres kun anlegg som vegeier er villig til å drifte

Årsbudsjett 2023

Disponible midler 2023: 2 000 mill. kr

- Hvorav 1 650 mill. kr fra årets tildeling og 350 mill. kr fra inngående kapitalbeholdning

Budsjettinnspill 2023: 1 900 mill. kr

➤ Vi kan finansiere alle budsjettinnspill i 2023

Men!

➤ Usikkerhet hvorvidt den høye kostnadsveksten er tilstrekkelig ivaretatt i budsjettinnspill

Handlingsprogram 2023-2026

Budsjettinnspill (tall i mill. kr)	2023	2024	2025	2026	2023-26
Høringsutkast HP 2023-2026	2 050	1 585	1 080	694	5 409
Endring etter behandling	-156	409	-70	96	279
Samordning av HP 2023-2026	1 894	1 994	1 010	790	5 688

1. Tiltak fra vedtak i Programrådet, som vist i tabell 1, tas inn i årsbudsjettet for 2023?

Tabell 1 (tall i mill. kr)

Prosjekt	2023	PR-sak	Ansv. etat
Brattørbrua (sykkel)	4	125/22	SVV/TRFK
Øvre og nedre Grilstadkleiva (sykkel)	2	142/22	TK
Sykkelvei med fortau langs Risvollan HVS	6,3	144/22	TK
Sum:	12,3		

2. Fylkeskommunens justering av prosjektrammer, som vist i tabell 2, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026.

Tabell 2 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 704 Tanem - Tulluan	140	183	60		383
Fv. 707 Brå bru	20	37,3			57,3
Fv. 6692 Innherredsveien, øst (Metrobuss)	10	101,1	40		151,1
Fv. 950 Reppe - Være (sykkel)	35	28,4			63,4
Sum:	205	349,8	100	0	654,8

3. Statens vegvesens justering av statlige rammer, som vist i tabell. 3, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026.

Tabell 3 (tall i mill. kr):

Prosjekt (hovedsykkelveg)	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Rv. 706 Gildheim - Leangbrua (1)	*	83	18	96	197
Rv. 706 Leangbrua - Dalenbrua (2)	50	67,4			117,4
Rv. 706 Lilleby - Nordtvedts gate (4)	0	152			152
Rv. 706 GS-tiltak Sluppen (Nydalsbrua)	56				56
E6/rv. 706 Rotvoll - Malvik grense (1)	3	3			6
E6 Sandmoen - Vinterveien	0	3			3
E6 Selsbakk - Sluppen	2	4			6
E6 Melhus sentrum - Jaktøya	0	2			2
Sum:	111	314,4	18	96	539,4

* PR-sak 6/23 tilført 5 mill. kr til prosjektet fra tidligere budsjettavsetning.

4. Tiltak som manglet felles tilslutning i høringsutkastet til handlingsprogrammet, som vist i tabell 4, tas inn i handlingsprogrammet 2023-2026?

Tabell 4 (tall i mill. kr):

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 707 Berg - Høstadkorsen, gang og sykkel	30	60,5			90,5
Fv. 950 Homla bru, gange og sykkel	5	15	34		54
Fv. 6650 Kongens gate, midlertidige tiltak	18,5				18,5
Mobilitetspakke, etabl. nye, delte mobilitetstjenester	16	32			48
Reppe - Vikåsen, gange og sykkel	6	25	5		36
Sum:	75,5	132,5	39	0	247

5. Nye innspill fra Trondheim kommune, som vist i tabell 5, tas inn i årsbudsjett 2023?

Tabell 5 (tall i mill. kr)

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Veiter i Midtbyen	2,5	13,7			16,2
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg - Sigurd Jorsalfars veg	2				2
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg - Kirkvollen	2				2
Snarveg Berg skole	1				1
Sum:	7,5	13,7	0	0	21,2

Ekstra:

Fylkeskommunens budsjettinnspill endres på følgende prosjekt for å redusere sannsynligheten for mindreforbruk i 2023 (jfr vedtakspunkt 3):

(tall i mill. kr)	2023			2024-2026
Prosjekt	Opprinnelig innspill	Endret innspill	Endring	Endring
Fv. 704 Tanem - Tulluan	200	140	-60	60
Fv. 707 Brå bru	57,3	20	-37,3	37,3
Fv. 6692 Innherredsveien øst	50	10	-40	40
Fv. 950 Reppe - Være	40	35	-5	5
Sum			-142,3	142,3

Fv. 707 Berg – Høstadvorsen (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, med 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.

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 707 Berg - Høstadvorsen, gang og sykkel	30	60,5			90,5

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.

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 950 Homla bru, gange og sykkel	5	15	34		54

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. (SEK: 14,1 mill. kr i HP)

- **Kontaktutvalget:**

Manglende vedlikehold fra vegeier. Trekkes dersom enighet om gateprosjektet Kongens gate.

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Fv. 6650 Kongens gate, midlertidige tiltak	18,5				18,5

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.

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Mobilitetspakke, etablering av nye, delte mob. tjenester	16	32			48

Reppe – Vikåsen, gang og sykkel (Trondheim kommune)

Programrådssak 128/22

- Vedtak:

Den enkelte part vurderer behovet for politisk behandling gjennom partens budsjettsak. Saken behandles i Kontaktutvalget ved samordning av årsbudsjett.

Prosjekt	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Reppe - Vikåsen, gange og sykkel	6	25	5		36

Bompenger til drift av kollektiv - avklaring

- I Prop. 172 S (2012-2013) er det åpnet for å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk, forutsatt at det ikke skjer med bakgrunn i låneopptak.

Staten har avklart at grunnlaget for når låneopptak inntreffer er bomveiselskapets saldo, ikke budsjettvedtak i Miljøpakken.

- Statens vegvesen administrerer bompengene i Miljøpakken, og må dermed påse at drift av kollektivtrafikk ikke finansieres med låneopptak.
- Fylkeskommunens har opprettholdt sitt ordinære bidrag til driftstilskudd til kollektivtrafikken som gjaldt før MP. Dette er regulert i «0-punkt avtalen»

03.02.2023

Kontaktutvalget



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

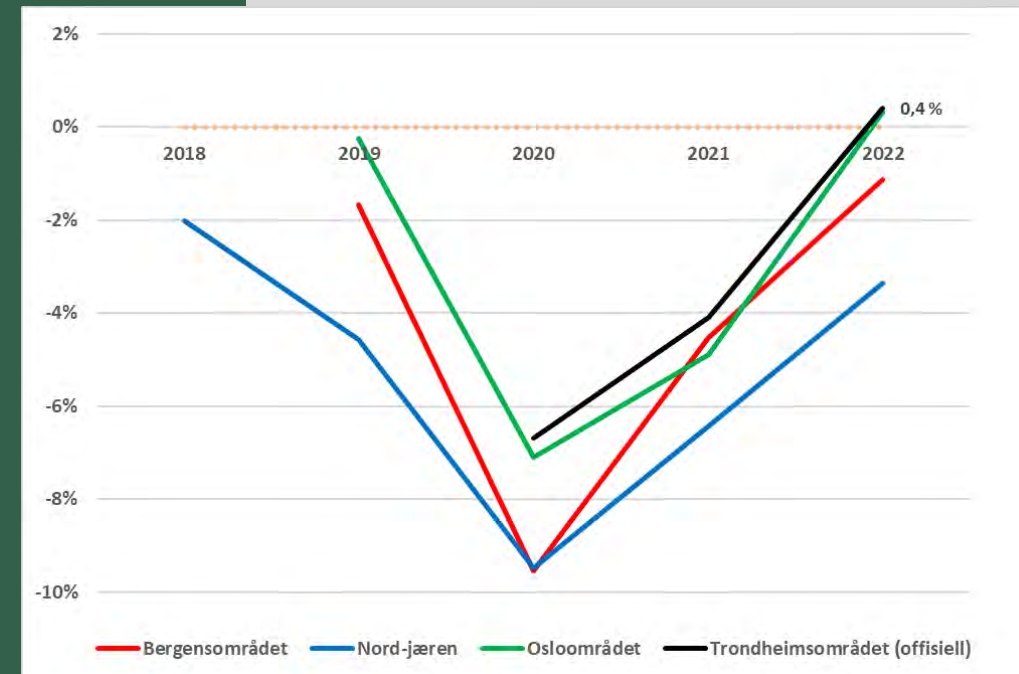
Nullvekstmålet

Byindeksen som hovedindikator

- Viser utviklingen i biltrafikk i tellepunkter
- Utarbeides av Statens vegvesen
- Lages i flere varianter:
 - Månedlige oppdateringer -> følge med på utvikling gjennom året
 - Glidende treårsperiode -> Årlig rapportering på måloppnåelse

Månedlige oppdateringer

- Trafikknivået for januar-deember sammenlignet med referanseår
- Med bompasseringer (offisielle tall)
- Trafikkmengden i Trondheimsområdet estimert til +0,4 % fra 2019
- Utvikling som Oslo



Nullvekstmålet – Glidende treårsperiode

- Hovedindikator for måloppnåelse er byindeksen i glidende treårsperiode
 - Gjennomsnitt av trafikknivået de siste tre årene og sammenlignet 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

Nullvekstmålet – Glidende treårsperiode

- Offentliggjøres av Statens vegvesen i årlig rapport

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 %.

Kollektivtrafikken

- Buss og trikk:
 - Positiv utvikling sammenlignet med 2020 og 2021.
 - Passasjertallene er fortsatt ikke tilbake på samme nivå som før pandemien.
- Tog:
 - Positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen i 2022
 - Passasjertallene i 2022 fortsatt ikke tilbake på 2019-nivå.
 - Positiv utvikling i antall reiser i sone A i 2022. Utgjør 45 prosent av reisene på Trønderbanen.

03.02.2023

Kontaktutvalget



Miljøpakken
– åpner nye muligheter